

Wochenschrift für  
Betriebswirtschaft  
Steuerrecht  
Wirtschaftsrecht  
Arbeitsrecht

DER  
BETRIEB

**BEILAGE NR. 11/87**

zu Heft Nr. 21 vom 22. Mai 1987  
Einzelpreis: DM 6,-



Verlagsgruppe Handelsblatt

Düsseldorf · Frankfurt

---

*Rechtsanwalt Dr. Friedrich Graf von Westphalen, Köln*

## **Die allgemeine Verkehrssicherungspflicht und die Beleuchtungspflicht auf öffentlichen Straßen**

**Die Bedeutung des Standards der DIN 5044  
für die Verkehrsteilnehmer\*)**

## INHALT

A. Der wesentliche Inhalt der DIN 5044	3
B. I. Entwicklung und Inhalt der Verkehrssicherungspflichten	3
1. Der Grundsatz	3
2. Die Entwicklung der Verkehrssicherungspflichten	3
II. Die Verkehrssicherungspflicht auf öffentlichen Straßen – Straßenbaulast und Verkehrssicherungspflicht	4
1. Die Straßenbaulast	4
2. Der Träger der Verkehrssicherungspflicht	4
a) Bei Bundesfernstraßen	4
b) Bei Landesstraßen	4
c) Bei Gemeindestraßen	4
3. Dogmatischer Standort der Verkehrssicherungspflicht: § 823 Abs. 1 BGB – § 823 Abs. 2 BGB	4
III. Inhaltsbestimmung der Straßenverkehrssicherungspflicht gemäß § 823 Abs. 1 BGB	5
1. Das Gefahrenpotential	5
a) Kein Anspruch auf völlige Gefahrllosigkeit	5
b) Der zu erwartende Sicherheitsstandard	5
c) Die von der Straße ausgehenden Gefahren	5
2. Erforderlichkeit – Zumutbarkeit	6
a) Das Moment der Erforderlichkeit gemäß § 276 BGB	6
aa) Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit	6
bb) Keine Garantenhaftung	6
b) Die Zumutbarkeit gemäß § 276 Abs. 1 Satz 2 BGB	6
c) Die Bedeutung technischer Regelwerke	7
IV. Verkehrssicherungspflicht – Beleuchtungspflicht	7
1. Die Beleuchtungspflicht als Teil der Straßenbaulast	7
a) Baden-Württemberg	7
b) Bayern	7
c) Berlin	7
d) Hamburg	7
e) Nordrhein-Westfalen	7
2. Ergebnisse der Judikatur	7
a) Die Judikatur des BGH	7
b) Die instanzgerichtliche Judikatur	8
3. Die Auffassungen in der Literatur	8
4. Eigene Auffassung	8
a) Der Zweck der Beleuchtungspflicht	8
b) Die Bedeutung des Rechtsgüterschutzes gemäß § 823 Abs. 1 BGB	9
c) Der polizeirechtliche Aspekt	9
d) Zwischenergebnis	10
V. Der Umfang der Beleuchtungspflicht im Rahmen der Straßenverkehrssicherungspflicht – Beachtlichkeit der DIN 5044	10
1. Technische Regelwerke – DIN-Normen – Verkehrssicherungspflichten	10
2. Allgemeine Verkehrssicherungspflichten – DIN 5044	10
a) Der Begriff des fehlerhaften Produkts	10
b) Die Relevanz der DIN 5044	11
3. Zwischenergebnis	11
VI. Konkretisierung der Beleuchtungspflicht unter Berücksichtigung der DIN 5044 als einer Verkehrssicherungspflicht gemäß § 823 Abs. 1 BGB	11
1. Die Konkretisierung der Verkehrssicherungspflicht am Standard der Landesstraßengesetze	11
a) Standard der DIN 5044 als öffentlich-rechtliche Pflicht	11
b) Die Leistungsfähigkeit	12
c) Zwischenergebnis	13
2. Kein struktureller Unterschied zwischen der öffentlich-rechtlichen Verkehrssicherungspflicht (Straßenbaulast) und der Verkehrssicherungspflicht des § 823 Abs. 1 BGB	13
VII. Beleuchtungspflicht im Ortsinneren – Sonstige besondere Gefahrenstellen	13
1. Im Ortsinneren	13
2. Außerhalb geschlossener Ortslagen	13
3. Allgemeine Beleuchtungspflicht gemäß DIN 5044?	13
VIII. Beleuchtungspflicht – Unterschreiten des Standards der DIN 5044	14
1. Neue Beleuchtungsanlagen	14
2. Umrüstungspflicht alter Beleuchtungsanlagen	14
IX. Gesamtergebnis	14

Die Bedeutung technischer Regelwerke für die rechtliche Beurteilung von Verhaltenspflichten erhält zunehmende Relevanz. Dies gilt sowohl für die allgemeinen Verkehrssicherungspflichten, die aufgrund technischer Regelwerke eine immer größere Verdichtung erfahren, als auch für die Benutzererwartungen. Ziel des folgenden Beitrags ist es, die Relation zwischen Verkehrssicherungspflichten und der Norm 5044 – bezogen auf die Beleuchtungspflicht von öffentlichen Straßen – darzustellen.

## A. Der wesentliche Inhalt der DIN 5044

Die DIN 5044 (Teil 1 – ortsfeste Verkehrsbeleuchtung – Beleuchtung von Straßen für den Kraftfahrzeugverkehr) macht die Anforderungen an die Güte der ortsfesten Beleuchtung abhängig von verkehrstechnischen Kriterien. Dabei spielt die Häufigkeit von Dunkelstunden mit großen Verkehrsstärken eine besondere Rolle. Allgemein läßt sich sagen, daß die DIN 5044 (Teil 1) dem Schutz von Leib, Leben und Gesundheit der Teilnehmer am Straßenverkehr dient, indem sie diesen beträchtlich verbessert.

Die Ansprüche an die Qualität der ortsfesten Beleuchtung wachsen mit zunehmender Verkehrsdichte; die größten Anforderungen werden gestellt, sofern bei Dunkelheit – während mehrerer Stunden – damit gerechnet werden muß, daß starke oder stärkere Verkehrsbelastungen auftreten. Zugrunde liegt dabei die Erwägung, daß die Unfallrate in Dunkelstunden mit hohem Verkehrsaufkommen besonders groß ist; jedenfalls ist sie nachgewiesenermaßen höher als in entsprechenden Tagesstunden.

Es ist gesicherte wissenschaftliche Erkenntnis, daß zwischen Straßenbeleuchtung einerseits und Verkehrssicherheit andererseits eine unmittelbare Abhängigkeit besteht: Bei Nacht ereignen sich relativ mehr Unfälle, und die Unfallschwere ist überdurchschnittlich groß. Es ist nachgewiesen, daß sich die Unfallrate in Dunkelstunden um 50 bis 200% gegenüber den Tagesstunden steigert; am höchsten ist sie zwischen 22 Uhr und 2 Uhr morgens. Dies gilt auch für Autobahnen<sup>1)</sup>.

Die mittlere nächtliche Unfallrate liegt auf Autobahnstrecken um 50% höher als derjenige bei Tage<sup>2)</sup>. Denn nachts wird schneller gefahren als während des Tages; dies ist in der Regel darauf zurückzuführen, daß die Verkehrsstärke während der Nacht geringer ist. Dies gilt gleichermaßen für Autobahnen wie für Stadtstraßen<sup>3)</sup>. Die mittlere Unfallschwere ist bei Nacht höher als während des Tages: 30% der Unfälle mit Personenschäden ereignen sich bei Nacht; nur 27% der Unfälle mit Leichtverletzten geschehen nachts, während 34% der Unfälle mit Schwerverletzten, sogar 43% der Unfälle mit Getöteten das Ergebnis nächtlicher Unfälle sind<sup>4)</sup>.

Von Wichtigkeit ist es des weiteren, daß 44% der nächtlichen Fußgängerunfälle bei nasser Straße passieren. Dies ist u.a. darauf zurückzuführen, daß die Sichtverhältnisse bei Dunkelheit und nasser Straße – auch bei vorhandener Straßenbeleuchtung – sehr ungünstig sind<sup>5)</sup>.

Auf städtischen Hauptverkehrsstraßen mit Anliegerverkehr ist die Unfallgefahr bei Nacht höher als auf Hauptverkehrsstraßen ohne Anliegerverkehr<sup>6)</sup>.

Darüber hinaus wird berichtet, daß der Anteil der Nachtunfälle um etwa ein Drittel zurückgeht, wenn die mittlere Leuchtdichte um 2 cdm erhöht wird<sup>7)</sup>. Von besonderem Belang ist eine Untersuchung, über die Pfundt<sup>8)</sup> berichtet, welche auf belgischen Autobahnen durchgeführt wurde: Es wurde ein Vergleich zwischen Unfallhäufigkeit und Unfallschwere aufgestellt, die auf Kontrollstrecken mit Beleuchtung und mit reduzierter Beleuchtung sich ereigneten:

– »Während die Anzahl der Unfälle auf den Strecken mit halbiertes Leuchtdichte um 6% zurückgegangen ist, steht dem ein Unfallrückgang auf den Kontrollstrecken um 23% gegenüber;

– die Anzahl der Schwerverletzten bei Nachtunfällen ist auf den Strecken mit reduzierter Beleuchtung um rund 12% gestiegen, auf den Kontrollstrecken um 44% gesunken und

– bei der Anzahl der Getöteten hat sich auf den Untersuchungsstrecken keine Veränderung ergeben, auf den Kontrollstrecken dagegen gab es einen Rückgang um 9%«<sup>9)</sup>.

Dieses Ergebnis ist dann noch krasser, wenn der Vergleich zwischen beleuchteten und nicht-beleuchteten Kontrollstrecken durchgeführt wird.

Auch für die Straßenbeleuchtung in Städten liegen – jedenfalls bezogen für Köln – Versuchsergebnisse vor: Verglichen wurde das Unfallgeschehen auf Straßen mit Halb-Nacht-Schaltung gegenüber solchen Straßen, deren Leuchten nicht umgerüstet waren, auf denen also weiterhin die volle Leuchtdichte gegeben war<sup>10)</sup>. Dabei stellte sich heraus, daß als Folge der Halb-Nacht-Schaltung auf den Straßen mit reduzierter Straßenbeleuchtung die Unfallzahl im Vergleich zu den weiterhin voll beleuchteten Straßen um 20% gestiegen war und die Unfallkosten um 40% zunahmen<sup>11)</sup>.

## B. I. Entwicklung und Inhalt der Verkehrssicherungspflichten

### 1. Der Grundsatz

Aus der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht folgt, daß jeder, der durch die Eröffnung eines Verkehrs auf seinem Grundstück oder durch die Teilnahme am Verkehr oder auf andere Weise eine Gefahrenquelle geschaffen hat, verpflichtet ist, diejenigen Vorkehrungen zu treffen, die zur Abwendung der daraus Dritten drohenden Gefahren notwendig sind<sup>12)</sup>. Hergeleitet wird diese allgemeine Verkehrssicherungspflicht aus den §§ 823, 836 BGB. Diese Pflichten beruhen deshalb auf einer Generalklausel: Jedermann ist gemäß § 823 BGB verpflichtet, sich so zu verhalten, daß nicht durch in seinem Einwirkungs- und Verantwortungsbereich gesetzte Ursachen die deliktsrechtlich geschützten Rechtsgüter Dritter verletzt werden<sup>13)</sup>. Damit weitet sich der – engere – Begriff der Verkehrssicherungspflichten in den – allgemeinen – der Verkehrspflichten<sup>14)</sup>.

### 2. Die Entwicklung der Verkehrssicherungspflichten

Die heutige Judikatur zu den Verkehrssicherungspflichten geht auf zwei kurz nach Inkrafttreten des BGB verkündete Urteile des RG zurück: In RGZ 52 S. 373 war ein dem Beklagten gehörender morscher Baum, der auf einem öffentlichen Weg stand, umgefallen und hatte an dem Gebäude des Klägers Schaden angerichtet. Das OLG Marienwerder hatte als Berufungsgericht angenommen, daß sich aus dem BGB keinerlei Haftung des Eigentümers oder Besitzers eines umgestürzten Baumes herleiten lasse. Das RG hob indessen das Urteil des OLG auf. Es stellte fest: Zwar fehle es eindeutig an dem von § 823 Abs. 2 BGB geforderten Schutzgesetz, doch könne sich die Haftung aus § 823 Abs. 1 BGB herleiten lassen. Denn nach § 823 Abs. 1 BGB trete für eine Haftung für rechtswidrige Unterlassung ein, und zwar entsprechend dem Grundsatz, »daß ein jeder auf die Beschädigung durch seine Sachen insgesamt aufkommen soll, als er dieselbe bei billiger Rücksichtnahme auf die Interessen des anderen hätte verhüten müssen«<sup>15)</sup>.

In RGZ S. 53f., war der Kläger abends auf einer dem öffentlichen

<sup>\*)</sup> Die Ausführungen beruhen auf einem Gutachten für den Arbeitskreis Lichttechnischer Spezialfabriken e.V.

<sup>1)</sup> Hierzu Pfundt, Straßenbeleuchtung und Verkehrssicherheit, Straßen Verkehrs-Technik Nr. 1/1986 S. 1.

<sup>2)</sup> Pfundt, a.a.O.

<sup>3)</sup> Pfundt, a.a.O., S. 2f.

<sup>4)</sup> Pfundt, a.a.O., S. 3.

<sup>5)</sup> Pfundt, a.a.O.

<sup>6)</sup> Pfundt, a.a.O.

<sup>7)</sup> Pfundt, a.a.O., S. 5; Scott, The Relationship between Roadlighting Quality and Accident Frequency, TRRL Laboratory Report 929, 1980.

<sup>8)</sup> A.a.O., S. 5f.

<sup>9)</sup> Pfundt, a.a.O.

<sup>10)</sup> Pfundt, a.a.O., S. 8.

<sup>11)</sup> Pfundt, a.a.O., S. 8.

<sup>12)</sup> RGZ 121 S. 404; RGZ 165 S. 159; BGH, VersR 1963 S. 652; BGH, VersR 1964 S. 727; BGH, VersR 1965 S. 260; BGH, DB 1966 S. 1089 = NJW 1966 S. 1457; BGH, NJW 1968 S. 443; BGH, VersR 1985 S. 839.

<sup>13)</sup> Staudinger/Schäfer, § 823 Rdnr. 312; Steffen, in: RGRK/BGB, § 823 Rdnr. 139.

<sup>14)</sup> Vgl. Geigel/Schlegelmilch, Der Haftpflichtprozeß, S. 343f.; insbesondere auch v. Bar, Verkehrspflichten, 1980 S. 43ff.

<sup>15)</sup> S. 379.

Verkehr dienenden steinernen Treppe zu Fall gekommen; die Treppe stand im Eigentum der beklagten Gemeinde. Sie war nicht nur schadhaft, sondern auch unbeleuchtet; trotz Schneeglätte hatte die beklagte Gemeinde sie weder gesäubert noch war sie ihrer Streupflicht nachgekommen. Das RG nahm an, daß die dem Besitzer eines Grundstückes zuzuweisende Verantwortlichkeit dem allgemeinen Grundsatz folgt, den das RG bereits in der Entscheidung RGZ 52 S. 373, 379 bejaht hatte<sup>16)</sup>. Mit Recht hat v. Bar<sup>17)</sup> festgestellt: Das RG hat in diesem Zusammenhang konsequent die These angewandt, daß die Pflicht zu Schadenverhütung – nicht – nur aus einem vorausgegangenen, gefährdenden Tun erwachsen kann, sondern daß auch eine Handlungspflicht – zur Abwendung der Gefahren – bejaht wird. Denn ungeachtet der Tatsache, daß die Treppe<sup>18)</sup> im Zeitpunkt ihrer Inbetriebnahme konstruktiv in Ordnung war, ging es darum, zu Lasten des Pflichtigen Handlungspflichten zu begründen, um sicherzustellen, daß bei Schnee- und Eisglätte gestreut wird.

Von diesem dogmatischen Ansatz der RG-Judikatur führt dann eine direkte Linie zu den weiteren RG-Entscheidungen vom 1. 6. 1911<sup>19)</sup> und vom 13. 7. 1928<sup>20)</sup>. In der ersten Entscheidung erklärt das RG:

»Diese Verkehrssicherungspflicht umfaßt nach der Rechtsprechung im einzelnen die Instandhaltung des Pflasters oder sonstigen Belages, die Anbringung von Geländern oder sonstigen Verwahrungen an Brücken und Abhängen, Beleuchtung bei Dunkelheit, Bestreuung bei Glätte, auch die Anordnung von Sicherungsmaßregeln bei Vornahme öffentlicher Arbeiten auf den Straßen«<sup>21)</sup>.

Diesen Gesichtspunkt greift das RG in der Entscheidung vom 13. 7. 1928<sup>22)</sup> auf und erklärt, daß es ihm »im Ergebnis beizupflichten« gedenkt<sup>23)</sup>.

## II. Die Verkehrssicherungspflicht auf öffentlichen Straßen – Straßenbaulast und Verkehrssicherungspflicht

### 1. Die Straßenbaulast

Anerkanntermaßen ist die aus § 823 BGB abzuleitende Verkehrssicherungspflicht – bezogen auf öffentliche Verkehrswege – von der öffentlich-rechtlichen Baulastverpflichtung zu trennen<sup>24)</sup>: Die Straßenbaulast ist dabei die gegenüber der Allgemeinheit bestehende hoheitliche Aufgabe der – staatlichen – Daseinsvorsorge, im öffentlichen Verkehr Verkehrswege zu Lande und zu Wasser zur Verfügung zu stellen, sie zu bauen, zu unterhalten und zu finanzieren<sup>25)</sup>. Auch wenn die – privatpflicht-rechtliche – Verkehrssicherungspflicht streng von der – öffentlich-rechtlichen – Straßenbaulastpflicht zu unterscheiden ist, so ist gleichwohl anerkannt, daß beide Pflichtenkreise aufeinander bezogen und miteinander verzahnt sind<sup>26)</sup>.

Die mit der Straßenbaulast verbundene – öffentlich-rechtliche – Verpflichtung bezieht sich auf den Bau, die Gestaltung, die Einrichtung sowie die Unterhaltung einer Straße; diese Aufgabe ist deswegen hoheitlich, weil dadurch die Belange der Allgemeinheit wahrgenommen werden<sup>27)</sup>. So gesehen gilt folgender Rechtssatz: Die Verpflichtung, für den Bau, die Gestaltung, Einrichtung sowie die Unterhaltung einer Straße Sorge zu tragen, löst die – privatpflicht-rechtliche – Straßenverkehrssicherungspflicht aus und bestimmt gleichzeitig über Umfang und Inhalt der Verkehrssicherungspflicht mit. Umgekehrt: Der aus der – privatrechtlichen – Verkehrssicherungspflicht abgeleitete Sicherheitsaspekt – z. B. bei wachsendem Verkehrsaufkommen – und die damit verbundene finanzielle Belastung des Trägers der Straßenbaulast kann auch von dem Straßenbaulastpflichtigen nicht völlig vernachlässigt werden<sup>28)</sup>. Eine Pflicht zu Erfüllung der Straßenbaulast besteht deshalb nur gegenüber der jeweiligen Aufsichtsbehörde; zur Konsequenz hat dies: Der einzelne Bürger kann den Träger der Straßenbaulast weder auf Erfüllung noch auf Schadensersatz bei Verletzung der Pflicht in Anspruch nehmen. Insbesondere aber ist dem einzelnen Bürger ein Vorgehen gegen den Träger der Straßenbaulast mit den Mitteln des Privatrechts – auch unter Berücksichtigung einer beamtenrechtlichen Haftung nach § 839 BGB in Verbindung mit Art. 34 GG – versperrt<sup>29)</sup>.

### 2. Der Träger der Verkehrssicherungspflicht

Es gilt der allgemeine Satz: Träger der Verkehrssicherungspflicht ist jeweils diejenige Gebietskörperschaft, die den Verkehr auf der Straße eröffnet hat oder andauern läßt und die imstande ist, der Gefahr auch zu begegnen<sup>30)</sup>.

### a) Bei Bundesfernstraßen

Bei Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen) hat die Bundesrepublik Deutschland durch Art. 90 GG die gesamte Verwaltung dieser Straßen den Ländern als Auftragsangelegenheit übertragen. Träger der Verkehrssicherungspflichten sind deshalb die Länder<sup>31)</sup>. Diese Zuständigkeit gilt auch für Ortsdurchfahrten, nicht aber für Gehwege<sup>32)</sup>.

### b) Bei Landesstraßen

Bei Landesstraßen oder Staatsstraßen (früher als Landesstraßen erster Ordnung bezeichnet) trifft die Verkehrssicherungspflicht grundsätzlich die Länder, weil ihnen allgemein nach dem jeweils maßgeblichen Landesstraßengesetz die Verwaltung und Unterhaltung der Landesstraßen oder Staatsstraßen obliegt. Für Ortsdurchfahrten von Gemeinden bis zu 6000 Einwohnern ist das Land Träger der Straßenbaulast und damit verkehrssicherungspflichtig<sup>33)</sup>; bei größeren Gemeinden sind diese verkehrssicherungspflichtig<sup>34)</sup>.

### c) Bei Gemeindestraßen

Hier obliegt die Verkehrssicherungspflicht den Gemeinden<sup>35)</sup>. Zu berücksichtigen sind freilich in diesem Zusammenhang die jeweiligen Landesstraßengesetze<sup>36)</sup>: Soweit die Gemeinde selbst nicht verkehrssicherungspflichtig ist, ist dem Land bzw. dem Landschaftsverband die Verkehrssicherungspflicht auferlegt<sup>37)</sup>.

## 3. Dogmatischer Standort der Verkehrssicherungspflicht: § 823 Abs. 1 BGB – § 823 Abs. 2 BGB

Im Schrifttum ist wiederholt die Frage diskutiert worden, ob nach der grundlegenden Entscheidung in RGZ 54 S. 53 ff., der dogmatisch richtige Standort der Verkehrssicherungspflichten in § 823 Abs. 1 BGB oder in § 823 Abs. 2 BGB zu suchen ist<sup>38)</sup>. Es geht *Deutsch*<sup>39)</sup> darum, durch Güterabwägung die Grenze zu bezeichnen, bei deren Verletzung der Bereich der Verkehrssicherungspflichten einsetzt, weil ja die Verkehrssicherungspflichten – so *Deutsch*<sup>40)</sup> – die zulässige Gefährdung begrenzen und damit konkrete Gefährdungsnormen darstellen. Soweit sie aber darauf abzielen, für die zugelassene Gefahr eine Kompensation zu bieten, sind sie als abstrakte Gefährdungsnormen ausgebildet. Anders gewendet: Die Verletzung der Rechtsgüter untersagt § 823 Abs. 1 BGB; die Folgen ihrer Gefährdung – sei es durch Verletzung von Schutzgesetzen, sei es von Verhaltensnormen – regelt demgegenüber § 823 Abs. 2 BGB<sup>41)</sup>. Daraus folgt unmittelbar: Vermögensrechte und Vermögensinteressen sind gegenüber dem unmittelbaren Eingriff, wie sich aus § 823 Abs. 1 BGB ablesen läßt, nicht geschützt. Sie sind aber dann geschützt, wenn ihre Gefährdung allgemein verboten ist, und zwar auch dann, wenn sich das Verbot nur aus dem kraft richterlicher Rechtsfortbildung entwickelten Institut der Verkehrssicherungspflicht ergibt<sup>42)</sup>.

Die h. M. teilt freilich diesen dogmatischen Ansatz nicht. Sie verortet – nach wie vor – die Verkehrssicherungspflichten in § 823 Abs. 1 BGB<sup>43)</sup>. Gegen die Einordnung von Verkehrssicherungspflichten in-

<sup>16)</sup> RGZ 54 S. 53, 58.

<sup>17)</sup> A. a. O., S. 15.

<sup>18)</sup> RGZ 54 S. 53 ff.

<sup>19)</sup> JW 1911 S. 759.

<sup>20)</sup> RGZ 121 S. 404, 406.

<sup>21)</sup> S. 759.

<sup>22)</sup> RGZ 121 S. 404.

<sup>23)</sup> S. 406.

<sup>24)</sup> *Steffen*, in: RGRK-BGB, § 823 Rdnr. 167; *Geigel/Schlegelmilch*, a. a. O., S. 357.

<sup>25)</sup> *Steffen*, in: RGRK-BGB, a. a. O.

<sup>26)</sup> Vgl. BGHZ 20 S. 57, 59; BGHZ 50 S. 250, 255.

<sup>27)</sup> BGH, NJW 1967 S. 1325; BGH, NJW 1968 S. 443; BGH, NJW 1975 S. 47, 48.

<sup>28)</sup> *Steffen*, in: RGRK-BGB § 823 Rdnr. 169.

<sup>29)</sup> BGH, VersR 1967 S. 471; BGH, VersR 1967 S. 604, 605; BGH, NJW 1975 S. 47, 48f.

<sup>30)</sup> BGHZ 31 S. 73, 74 = DB 1959 S. 1316.

<sup>31)</sup> BGHZ 9 S. 373; BGHZ 14 S. 83; BGHZ 16 S. 95 = DB 1955 S. 238.

<sup>32)</sup> BGH, VersR 1971 S. 626.

<sup>33)</sup> BGHZ 14 S. 83; BGHZ 24 S. 124.

<sup>34)</sup> *Steffen*, in: RGRK-BGB § 823 Rdnr. 172; im einzelnen auch *Geigel/Schlegelmilch*, Der Haftpflichtprozeß, S. 360 ff.

<sup>35)</sup> *Geigel/Schlegelmilch*, a. a. O. S. 362.

<sup>36)</sup> Vgl. *Geigel/Schlegelmilch*, a. a. O., S. 362 f.

<sup>37)</sup> BGHZ S. 3, 5; BGHZ 24 S. 124; BGHZ 31 S. 219, 221.

<sup>38)</sup> *Deutsch*, JuS 1967 S. 157; *derselbe*, JZ 1978 S. 277, 278; *Huber*, Festschrift für von Caemmerer, 1978 S. 359, 379 ff.

<sup>39)</sup> JuS 1967 S. 152 ff., 157.

<sup>40)</sup> A. a. O.

<sup>41)</sup> *Huber*, a. a. O., S. 381.

<sup>42)</sup> *Huber*, a. a. O.

<sup>43)</sup> *Steffen*, VersR 1980 S. 409 ff.; *Canaris*, Rechtsschrift für Larenz, 1983 S. 27, 77 ff.; *Staudinger/Schäfer*, § 823 Rdnr. 23.

nerhalb des § 823 Abs. 2 BGB spricht vor allem, daß nur auf diese Weise verhindert wird, reine Vermögensinteressen durch die Schadensersatzhaftung des § 823 Abs. 2 BGB zu sichern<sup>44</sup>). Eingewandt wird darüber hinaus, es bestehe nicht der mindeste Anlaß dazu, die Norm des § 823 Abs. 1 BGB auf unmittelbare Eingriffstatbestände zu beschränken, soweit § 823 Abs. 1 BGB nach seiner systematischen Stellung und seinem Rang – dies bezogen auf die dort geschützten Rechtsgüter – eine »deliktsrechtliche Zentralnorm« darstellt<sup>45</sup>). Denn nur so können das Ordnungsgefüge des Deliktsrechts – unter besonderer Betonung »Zentralnorm« des § 823 Abs. 1 BGB – aufrechterhalten werden.

Demzufolge steht auch die Judikatur auf dem Standpunkt, daß die Verkehrssicherungspflichten ausschließlich dem Bereich des § 823 Abs. 1 BGB zuzuweisen sind, und daß sie insbesondere nicht als Grundlage für eine Ausweitung des Schutzes bloßer Vermögensinteressen – über den Bereich des § 823 Abs. 1 BGB hinaus – angewandt werden dürfen<sup>46</sup>). Dies gilt nicht nur für Verkehrssicherungspflichten, die Erfolgsabwendungspflichten darstellen und deshalb durch Unterlassung verwirklicht werden können, sondern auch für Pflichtwiderigkeiten, welche die Konsequenz positiven Tuns sind; des weiteren macht es keinen Unterschied, ob es sich um eine unmittelbare oder nur um eine mittelbare Verletzung der in § 823 BGB geschützten Rechtsgüter handelt<sup>47</sup>).

### III. Inhaltsbestimmung der Straßenverkehrssicherungspflicht gemäß § 823 Abs. 1 BGB

#### 1. Das Gefahrenpotential

Sowohl bei den Verkehrssicherungspflichten als auch – ganz allgemein – bei den Verkehrspflichten ist im Auge zu behalten: § 823 Abs. 1 BGB schützt zum einen das Rechtsgut Leib, Leben und Gesundheit eines Dritten, zum anderen dessen Eigentum sowie ein »sonstiges Recht«. Ohne weiteres ist dabei einsichtig, daß der Rang des Schutzgutes – Leib, Leben und Gesundheit eines Dritten – höher steht als der Schutz reiner Sachwerte. Zwar zielt die Norm des § 823 Abs. 1 BGB in jedem Fall – sofern eine rechtswidrige und schuldhaft Verletzungshandlung vorliegt – auf Ersatz des daraus entstandenen Schadens, ohne daß ein Unterschied im Hinblick auf den Rang des Schutzgutes gemacht wird. Doch ist anerkannt, daß Sicherungsmaßnahmen um so ausgeprägter sind, je höher der Rang des Schutzgutes ist, der im Fall eines Schadens betroffen sein kann<sup>48</sup>).

Daraus folgt unmittelbar: Die Anforderung an die Verkehrssicherungspflicht ist bei öffentlichen Straßen wesentlich höher als auf Privatgrundstücken<sup>49</sup>). Denn bei öffentlichen Straßen handelt es sich um ein durch Technik und Bedeutung des Straßenverkehrs gesteigertes Gefahrenpotential, das unmittelbar Leib, Leben und Gesundheit Dritter beeinträchtigen kann<sup>50</sup>).

#### a) Kein Anspruch auf völlige Gefahrllosigkeit

Kein Verkehrsteilnehmer kann erwarten, daß der Träger der Straßenbaulast – und damit der Verkehrssicherungspflichtige – öffentliche Straßen völlig gefahrlos und frei von allen Mängeln dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung stellt<sup>51</sup>). Eine Verkehrssicherungspflicht, die jeder abstrakten Gefahr vorbeugt, ist utopisch; eine Verkehrssicherung, die jeden Unfall ausschließt, ist nicht erreichbar<sup>52</sup>).

Umgekehrt: Die Verkehrssicherungspflicht bezieht sich nicht auf solche Gefahren, die deutlich erkennbar sind, sofern bei verständiger Würdigung des Sachverhaltes und aller Umstände des Einzelfalles nicht anzunehmen ist, daß der Schutzberechtigte ihnen ausweichen kann und auch ausweichen wird<sup>53</sup>). Daraus folgt unmittelbar, daß die Verkehrssicherungspflicht jedenfalls dann eingreift, wenn es sich um eine überraschende Gefahr handelt, mit der ein verständiger Verkehrsteilnehmer nicht zu rechnen brauchte<sup>54</sup>).

So kommt es hier jeweils auf die Umstände des Einzelfalles an; es kann durchaus sein, daß zwar die – abstrakte – Gefahr einem kundigen Verkehrsteilnehmer bekannt, das aus ihr resultierende – mögliche – Schadenspotential aber unbekannt ist<sup>55</sup>). Soweit dies der Fall ist, begründen diese Umstände eine Verkehrssicherungspflicht gemäß § 823 Abs. 1 BGB<sup>56</sup>).

Verschiedentlich wird in der Judikatur die Meinung vertreten, die Verkehrssicherungspflicht des § 823 Abs. 1 BGB greife nur dann ein,

wenn es sich um »gefährliche Straßenstellen« handelt<sup>57</sup>). Danach ist eine Straßenstelle immer dann gefährlich, wenn ihre Beschaffenheit die Möglichkeit eines Unfalles selbst dann nahelegt, wenn der Verkehrsteilnehmer bei zweckgerechter Benutzung die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und deshalb auch nicht in der Lage ist, sich rechtzeitig darauf einzustellen<sup>58</sup>).

Daran ist sicherlich soviel richtig: Soweit ein konkretes Gefahrenpotential erkennbar ist, besteht eine Verkehrssicherungspflicht<sup>59</sup>). Und es ist sicherlich auch zutreffend, daß die – konkrete – Gefährlichkeit einer Straßenstelle durch die Häufung von Unfällen – ohne Rücksicht auf deren Verhältnis zur Verkehrsdichte – indiziert wird<sup>60</sup>). Daraus folgt unmittelbar: Das Vorhandensein einer – konkreten – Gefahr, welche durch Häufung von Unfällen an einer bestimmten Straßenstelle bestätigt wird, löst im Interesse des Rechtsgüterschutzes des § 823 Abs. 1 BGB unmittelbar eine Verkehrssicherungspflicht aus.

Andererseits: Schon aufgrund eines einzigen Unfalles kann möglicherweise eine Verkehrssicherungspflicht wegen einer – konkreten – Gefahr zu bejahen sein<sup>61</sup>).

Doch würden Wesenszüge der Verkehrssicherungspflicht – verstanden als eine Präventionspflicht – verkannt, würde man sie nur auf die Abwehr konkreter Gefahren konzentrieren, welche den in § 823 Abs. 1 BGB geschützten Rechtsgütern drohen<sup>62</sup>). Vielmehr zielt die Verkehrssicherungspflicht des § 823 Abs. 1 BGB – ganz allgemein – darauf ab, den Verkehr auf der Straße möglichst gefahrlos zu gestalten<sup>63</sup>).

#### b) Der zu erwartende Sicherheitsstandard

Unterstrichen wird die Richtigkeit dieser Erwägung durch zwei weitere Argumente, die unmittelbar miteinander zusammenhängen und einander bedingen. Zum einen ist anerkannt, daß keineswegs jegliche Gefahr, die aus oder im Zusammenhang mit dem öffentlichen Straßenverkehr droht, aufgrund der Verkehrssicherungspflicht des § 823 Abs. 1 BGB ausgeschaltet werden muß. Vielmehr zielen die Verkehrssicherungspflichten des § 823 Abs. 1 BGB nur auf die Beseitigung solcher Gefahren, mit denen ein umsichtiger und verständiger Verkehrsteilnehmer nicht ohne weiteres zu rechnen braucht. Dabei spielt die Verkehrserwartung – bezogen auf die jeweilige Sicherheit – eine wesentliche Rolle<sup>64</sup>); sie wird auch unmittelbar von der Verkehrsbedeutung der jeweiligen Straße beeinflusst<sup>65</sup>): Je größer die Verkehrsdichte des öffentlichen Verkehrsweges, um so größer ist die Verkehrsbedeutung, desto größer ist aber auch gleichzeitig die Erwartung an die Sicherheit der jeweiligen öffentlichen Straße<sup>66</sup>).

#### c) Die von der Straße ausgehenden Gefahren

Die sich aus § 823 Abs. 1 BGB ableitende Verkehrssicherungspflicht zielt lediglich darauf ab, den jeweiligen Straßenbenutzer vor solchen Schäden an den in § 823 Abs. 1 BGB geschützten Rechtsgütern zu bewahren, die unmittelbar durch die Benutzung des Straßenkörpers ausgehen; anders gewendet: Es muß sich stets um eine Gefahr handeln, die von der Straße und ihrer Beschaffenheit ausgeht<sup>67</sup>). Daraus folgt unmittelbar: Die aus § 823 Abs. 1 BGB abgeleiteten Verkehrssi-

<sup>44</sup>) So mit Recht *Steffen*, *VersR* 1980 S. 409; vgl. aber *v. Bar*, *Verkehrspflichten*, S. 244 ff.

<sup>45</sup>) *Canaris*, a.a.O., S. 78.

<sup>46</sup>) *Steffen*, in: *RGRK-BGB*, § 823 Rdnr. 140; *Staudinger/Schäfer*, § 823 Rdnr. 320; vgl. aber auch *Mertens*, in: *MünchKomm*, § 823 Rdnr. 475.

<sup>47</sup>) Dazu auch *Canaris*, a.a.O., S. 78 f.

<sup>48</sup>) BGHZ 58 S. 149, 156; BGHZ 63 S. 140, 146; insbesondere auch BGH, BB 1981 S. 1045; BGH, BB 1981 S. 1048.

<sup>49</sup>) BGHZ 60 S. 54, 62.

<sup>50</sup>) Vgl. auch *Steffen*, in: *RGRK-BGB*, § 823 Rdnr. 142.

<sup>51</sup>) BGH, *VersR* 1957 S. 785; OLG Bamberg, *VersR* 1979 S. 262.

<sup>52</sup>) BGH, *VersR* 1964 S. 746; BGH, *VersR* 1975 S. 812.

<sup>53</sup>) BGH, *VersR* 1961 S. 162; BGH, *VersR* 1963 S. 1150.

<sup>54</sup>) BGH, *VersR* 1963 S. 652; BGH, *VersR* 1973 S. 30; BGH, *VersR* 1973 S. 32; BGH, NJW 1976 S. 46; BGH, NJW 1980 S. 1159.

<sup>55</sup>) Vgl. *Steffen*, in: *RGRK-BGB*, § 823 Rdnr. 144.

<sup>56</sup>) BGH, *VersR* 1978 S. 561; BGH, NJW 1977 S. 1394.

<sup>57</sup>) OLG Bamberg, *VersR* 1979 S. 262 m. w. N.; *Arndt*, *Die Straßenverkehrssicherungspflicht in der Rechtsprechung des BGH*, 2. Auflage, 1973, S. 261.

<sup>58</sup>) *Arndt*, a.a.O.

<sup>59</sup>) BGH, NJW 1963 S. 37; BGH, NJW 1975 S. 444.

<sup>60</sup>) BGH, *VersR* 1961 S. 801; BGH, *VersR* 1968 S. 1090; BGH *VersR* 1973 S. 254.

<sup>61</sup>) BGH, *VersR* 1970 S. 904.

<sup>62</sup>) So aber offenbar OLG Bamberg, *VersR* 1979 S. 262.

<sup>63</sup>) *Steffen*, in: *RGRK-BGB*, § 823 Rdnr. 176.

<sup>64</sup>) BGH, NJW 1980 S. 2194, 2195.

<sup>65</sup>) BGH, a.a.O.

<sup>66</sup>) Vgl. BGH, *VersR* 1983 S. 38, 40; *Steffen*, in: *RGRK-BGB*, § 823 Rdnr. 177f.

<sup>67</sup>) *Arndt*, a.a.O., S. 301.; *Steffen*, in: *RGRK-BGB*, § 823 Rdnr. 182.

cherungspflichten beziehen und beschränken sich auf die Beseitigung solcher Gefahren, die von eben der konkreten Straße ausgehen, weil und soweit sie für den Benutzer bei der von ihm zu erwartenden eigenen Aufmerksamkeit nicht zu erkennen, d. h. unvermutet sind<sup>68</sup>). Gegenstand der Verkehrssicherungspflicht ist also stets die konkrete Baulichkeit der jeweiligen Straße und die von dieser ausgehende Gefahr<sup>69</sup>). Zur Straße gehören dabei der Straßenunterbau, die Straßendecke, Brücken, Unterführungen, Böschungen und Seitengräben<sup>70</sup>), aber auch Entwässerungsanlagen, Stützmauern, Banke und Sicherheitsstreifen<sup>71</sup>).

Des weiteren erstreckt sich die Verkehrssicherungspflicht des § 823 Abs. 1 BGB auch auf solche Gefahrenquellen, die der Straßenführung zuzurechnen sind, ohne zum Straßenkörper im engeren Sinn zu gehören – vorausgesetzt freilich, daß die Straße so verläuft, daß der Verkehr in den Einwirkungsbereich der neben der Straße liegenden Gefahrenquellen gebracht wird, wie z. B. dort befindliche Wasserläufe oder Abgründe<sup>72</sup>).

Zu beachten ist des weiteren, daß die Verkehrssicherungspflicht – wie gezeigt – von der Straßenbaulast streng zu trennen ist. Da die Verkehrssicherungspflicht immer nur die konkrete Straße – und die von dieser ausgehenden Gefahren – im Auge hat, kann die Verkehrssicherungspflicht sowohl in ihrem präventiven als auch in ihrem kompensatorischen Element stets nur darauf abzielen, bestehende Einrichtungen sicher zu gestalten; sie ist nicht darauf gerichtet, eine andere, bessere Straße zu schaffen<sup>73</sup>). Der Verkehrsteilnehmer hat vielmehr die Straße so hinzunehmen, wie sie sich ihm erkennbar darbietet<sup>74</sup>). Es geht also stets um Gefahrenbeseitigung<sup>75</sup>).

Dies darf aber nicht dahin mißverstanden werden, als sei die Verkehrssicherungspflicht nur auf Instandsetzung und Instandhaltung gerichtet sowie auf die Beseitigung konkreter Gefahren, z. B. bei Glatteisbildung oder Hochwasser. Vielmehr ist anerkannt, daß die Verkehrssicherungspflicht – verstanden als Gefahrenbeseitigungspflicht – auch solche Maßnahmen umfaßt, die deswegen auf Beseitigung von Gefahrenpotential gerichtet sind, weil die Verkehrsbedeutung der jeweiligen Straße gestiegen ist, z. B. als Konsequenz einer veränderten Straßenführung oder als Folge veränderter Verkehrsgeohnheiten und Verkehrserwartungen<sup>76</sup>).

## 2. Erforderlichkeit – Zumutbarkeit

### a) Das Moment der Erforderlichkeit gemäß § 276 BGB

Der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt gemäß § 276 Abs. 1 Satz 2 BGB genügt es, andererseits führt deren Außerachtlassung zur deliktischen Haftung gemäß § 823 Abs. 1 BGB, wenn im Ergebnis derjenige Sicherheitsgrad – im Rahmen der geschuldeten Gefahrenbeseitigungsmaßnahmen – erreicht ist, den die in dem entsprechenden Bereich herrschende Verkehrsauffassung für notwendig erachtet<sup>77</sup>).

### aa) Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Wenn es zutreffend ist, daß – wie dargestellt – der Rechtsgüterschutz des § 823 Abs. 1 BGB – bezogen auf das Element der Gefahrenbeseitigung – unterschiedlichen Grades ist, so folgt daraus unmittelbar eine weitere Einsicht: Je höher das Gefahren- und Risikopotential bezogen auf den Rechtsgüterschutz von Leib, Leben und Gesundheit eines Dritten ist, um so höher sind auch die Standards, die der Pflichtige zu erfüllen hat, um den Rechtsgüterschutz zu garantieren. Daraus hat die Judikatur den Satz abgeleitet, daß der Pflichtige diejenigen Maßnahmen im Rahmen der Verkehrssicherung zu erfüllen hat, die aufgrund des jeweiligen Gefahrenpotentials objektiv erforderlich sind<sup>78</sup>). Die vom Pflichtigen zu fordernden Maßnahmen müssen also – dies ist entscheidend – für die Wahrung der in § 823 Abs. 1 BGB geschützten Rechtsgüter erforderlich sein<sup>79</sup>). Das bedeutet gleichzeitig: Je geringer das Gefahrenpotential ist, um so geringer ist die Intensität der Pflichten, die sich aus § 823 Abs. 1 BGB im Hinblick auf die geschuldete Gefahrenabwehr ergeben.

Anerkanntermaßen gilt dieser Grundsatz nicht nur im Rahmen der Kompensation, sondern auch im Bereich der Gefahrenprävention<sup>80</sup>).

An diesen objektiven – am jeweiligen Gefahrenpotential ausgerichteten – Kriterien ist festzuhalten. Denn nur ein objektiver Pflichtenmaßstab entspricht dem Normbild des § 276 Abs. 1 Satz 2 BGB<sup>81</sup>). Das schließt freilich nicht aus, sondern setzt voraus, daß das Maß der Erforderlichkeit an der jeweiligen Verkehrserwartung gemessen wird: Den objektiven Anforderungen an die Verkehrssicherungspflicht ist

also dann genügt, wenn im Ergebnis diejenige Sicherheit erreicht ist, die die in dem entsprechenden Bereich herrschende Verkehrsauffassung für erforderlich erachtet<sup>82</sup>).

### bb) Keine Garantenhaftung

Nur auf diese Weise lassen sich zwei naheliegende Gefahren vermeiden: Da der objektivierte Pflichtenmaßstab stets – aufgrund eben der Verkehrserwartung – der Konkretisierung bedarf, wird auf diese Weise verhindert, daß die Verkehrssicherungspflichten – verstanden als Gefahrenabwendungspflichten – im Ergebnis eine unbedingte Gefährdungshaftung nach sich ziehen und damit eine – verschuldensunabhängige – Garantenstellung des Pflichtigen begründen<sup>83</sup>). Sicherlich, in der Objektivierung des Fahrlässigkeitsbegriffs liegt tendenziell die Versuchung, eine unbedingte Erfolgseinstandspflicht für die Verwirklichung bzw. Nicht-Verwirklichung bestimmter Gefahren zu konstruieren – ein Risiko, das allerdings auch nicht dadurch ausgeschaltet werden kann, daß anstelle der Erforderlichkeit ausschließlich auf die Zumutbarkeit und auf Gesichtspunkte von Treu und Glauben gemäß § 242 BGB abgestellt wird<sup>84</sup>). Berücksichtigt man vielmehr, daß es ausschließlich Sache des Gesetzgebers ist, eine – verschuldensunabhängige – Gefährdungshaftung einzuführen, und daß sich die Norm des § 823 Abs. 1 BGB hiergegen versperrt<sup>85</sup>), so rundet sich das Bild, das die Verkehrssicherungspflichten – entsprechend der jeweiligen Verkehrserwartung – zwischen Erfolgs- und Verschuldenshaftung ansiedelt<sup>86</sup>).

### b) Die Zumutbarkeit gemäß § 276 Abs. 1 Satz 2 BGB

Wenn es zutreffend ist, daß die Verkehrssicherungspflichten nicht als – unbedingte – Gefahrenabwendungspflichten und damit als Garantepflichten zu verstehen sind, so sind eben nur die Sicherungsmaßnahmen erforderlich, die geeignet sind, eine Schädigung anderer – soweit zumutbar – auszuschalten<sup>87</sup>). Dabei kommt es entscheidend darauf an, ob die – erforderliche – Maßnahme technisch einfach oder schwierig durchzuführen ist<sup>88</sup>). Des weiteren ist im Auge zu behalten, was der zur Sicherung des Verkehrs Verpflichtete bereits zur Gefahrenabwehr getan hat<sup>89</sup>). Nicht zuletzt ist dabei in diesem Zusammenhang auch in Rechnung zu stellen, welche finanziellen Auswirkungen die eigentlich erforderliche Maßnahme nach sich ziehen wird<sup>90</sup>).

Allerdings gilt der bereits verschiedentlich angesprochene Grundsatz der Verhältnismäßigkeit auch im Bereich der Zumutbarkeit: Je höher das Gefahrenpotential für die in § 823 Abs. 1 BGB geschützten Rechtsgüter von Leib, Leben und Gesundheit eines Dritten ist, desto höher sind die Anforderungen an die durchzuführenden – erforderlichen – Gefahrenabwendungsmaßnahmen, was gleichzeitig bedeutet, daß Gesichtspunkte fehlender Zumutbarkeit in den Hintergrund treten müssen<sup>91</sup>). Begründet wird diese – die Zumutbarkeit einschränkende – Erwägung mit dem Satz: Das Bestandsinteresse der in § 823 Abs. 1 BGB geschützten Rechtsgüter hat Vorrang vor den finanziellen Interessen des Deliktsschuldners<sup>92</sup>). Demzufolge ist der Kostenfaktor überhaupt nur dann zu berücksichtigen, wenn die finanzielle Belastung ganz außer Verhältnis zu der Gefahrensicherung steht und dies auch der Erwartung der beteiligten Verkehrskrei-

<sup>68</sup> BGH, VersR 1965 S. 260, 261.

<sup>69</sup> Arndt, a.a.O., S. 31.

<sup>70</sup> BGH, NJW 1971 S. 43, 44.

<sup>71</sup> BGHZ 37 S. 165, 167; vgl. auch Steffen, in: RGRK-BGB, § 823 Rdnr. 175.

<sup>72</sup> BGH, VersR 1961 S. 662; BGH, VersR 1965 S. 483; BGH, NJW 1968 S. 246.

<sup>73</sup> BGHZ 54 S. 164, 168.

<sup>74</sup> BGH, VersR 1959 S. 830; OLG Bamberg, VersR 1979 S. 262.

<sup>75</sup> Steffen, in: RGRK-BGB, § 823 Rdnr. 184.

<sup>76</sup> Steffen, in: RGRK-BGB, § 823 Rdnr. 184.

<sup>77</sup> BGH, VersR 1972 S. 559; BGH, VersR 1975 S. 812; BGH, VersR 1978 S. 721.

<sup>78</sup> BGHZ 40 S. 379, 382; BGH, NJW 1965 S. 815; BGH, NJW 1972 S. 903, 904.

<sup>79</sup> Steffen, in: RGRK-BGB, § 823 Rdnr. 150.

<sup>80</sup> Vgl. Staudinger/Schäfer, § 823 Rdnr. 313; Mertens, in: MünchKomm, § 823 Rdnr. 180.

<sup>81</sup> Staudinger/Löwisch, § 276 Rdnr. 16; Hanau, in: MünchKomm, § 276 Rdnr. 78; Palandt/Thomas, § 276 Anm. 4 B a m. w. N.

<sup>82</sup> BGH, VersR 1972 S. 559; Mertens, VersR 1980 S. 397, 401 f.; Kuhlmann/Pfister, Produzentenhaftung, Rdnr. 1520 – S. 19 f. m. w. N.

<sup>83</sup> Sehr weitgehend in diesem Zusammenhang v. Bar, Verkehrspflichten, S. 137 ff.

<sup>84</sup> So aber Staudinger/Schäfer, § 823 Rdnr. 313.

<sup>85</sup> BGHZ 51 S. 91 ff.

<sup>86</sup> Hierzu auch Mertens, in: MünchKomm, § 823 Rdnr. 180.

<sup>87</sup> BGH, VersR 1975 S. 812; BGH, VersR 1978 S. 721.

<sup>88</sup> Vgl. LG Duisburg, VersR 1979 S. 41.

<sup>89</sup> BGH, VersR 1975 S. 949, 950.

<sup>90</sup> BGH, VersR 1957 S. 584.

<sup>91</sup> BGH, VersR 1972 S. 1075, 1076; Kuhlmann/Pfister, a.a.O.

<sup>92</sup> Steffen, in: RGRK-BGB, § 823 Rdnr. 149.

se so ohne weiteres einleuchtet, daß sich die Verkehrserwartung hierauf faktisch eingestellt hat und einstellt<sup>93</sup>).

#### c) Die Bedeutung technischer Regelwerke

Es entspricht – ganz allgemein formuliert – dem objektivierten Sorgfaltsmaßstab, wie er in § 276 Abs. 1 Satz 2 BGB verankert ist, daß dieser Standard auch durch technische Regelwerke repräsentiert werden kann, so daß sich die jeweiligen Sorgfalts- und Verkehrssicherungspflichten an den technischen Regelwerken orientieren<sup>94</sup>). Dies bedeutet: Soweit technische Regelwerke – z. B. DIN-Vorschriften – vorhanden sind, richtet sich die allgemeine Sorgfalt nach den Erfordernissen, die in diesen Regelwerken verankert sind<sup>95</sup>).

Im Bereich der aus § 823 Abs. 1 BGB abgeleiteten Produzentenhaftung wird dieser Zusammenhang anerkannt: Der Warenhersteller schuldet diejenigen Organisationspflichten, die dem neuesten Stand von Wissenschaft und Technik entsprechen<sup>96</sup>). Deshalb ist der Warenhersteller verpflichtet, auch solche Maßnahmen durchzuführen, die über den allgemeinen, d. h. anerkannten Stand von Wissenschaft und Technik hinausreichen, sofern sie zur Gefahrenabwehr erforderlich sind<sup>97</sup>). Den sich aus der Beachtung technischer Regelwerke ergebenden Gesamtzusammenhang hat *Marburger* im einzelnen verdeutlicht und – im wesentlichen – die These vertreten, daß der Sorgfaltsmaßstab am Inhalt der einzelnen technischen Regelwerke auszurichten ist<sup>98</sup>). Darauf soll in diesem Zusammenhang nur hingewiesen werden, weil es an dieser Stelle erst um den grundsätzlichen Aspekt geht, der später erst noch bei Berücksichtigung der DIN 5044 vertieft werden muß.

### IV. Verkehrssicherungspflicht – Beleuchtungspflicht

#### 1. Die Beleuchtungspflicht als Teil der Straßenbaulast

Einige Länder haben in ihren Straßengesetzen ausdrückliche Regelungen betreffend die Beleuchtungspflicht. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit seien folgende Bestimmungen hier angeführt:

##### a) Baden-Württemberg

§ 42 des Straßengesetzes für Baden-Württemberg vom 20. 3. 1964<sup>99</sup>) bestimmt:

»Den Gemeinden obliegt es im Rahmen des Zumutbaren als öffentlich-rechtliche Pflicht, Straßen innerhalb der geschlossenen Ortslage einschließlich der Ortsdurchfahrten zu beleuchten ... – soweit dies aus polizeilichen Gründen geboten ist.«

##### b) Bayern

Das Bayerische Straßen- und Wegegesetz vom 11. 7. 1958<sup>100</sup>) bestimmt in Artikel 9 unter der Überschrift »Straßenbaulast«:

»(1) Die Straßenbaulast umfaßt alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Straßen zusammenhängenden Aufgaben. Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem gewöhnlichen Verkehrsbedürfnissen und den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit genügenden Zustand zu bauen, zu erneuern, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Soweit sie hierzu unter Berücksichtigung ihrer Leistungsfähigkeit außerstande sind, haben sie auf die nicht verkehrssicheren Zustand vorbehaltlich anderweitiger Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden durch Warnzeichen hinzuweisen ...

(3) Zu den Aufgaben nach Abs. 1 gehören nicht das Schneeräumen, das Streuen bei Schnee- und Eisglätte, die Reinigung und die Beleuchtung ...«

Des weiteren bestimmt Artikel 51 unter der Überschrift »Gemeindliche Beleuchtungs-, Reinigungs-, Räum- und Streupflicht« folgendes:

»Den Gemeinden obliegt es, nach Maßgabe ihrer Leistungsfähigkeit bei allen innerhalb der geschlossenen Ortslage gelegenen öffentlichen Straßen für die Beleuchtung Sorge zu tragen, soweit nicht Verpflichtungen Dritter aufgrund anderer Rechtsvorschriften, insbesondere der Verkehrssicherungspflicht bestehen und wenn es zum Schutze von Leib, Leben und Eigentum zwingend erforderlich ist ...«

##### c) Berlin

Das Berliner Straßengesetz vom 1. 7. 1957<sup>101</sup>) bestimmt in § 7 unter der Überschrift »Straßenbaulast«

»(5) Die öffentlichen Straßen sind 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 erforder-

lich. Geschlossene Ortslage ist das Gebiet, das in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend bebaut ist ...«

##### d) Hamburg

Das Hamburgische Wegegesetz vom 4. 4. 1961<sup>102</sup>) bestimmt in § 2 Abs. (2):

»Zu den öffentlichen Wegen gehören:

1. Der Wegekörper ...

3. das Wegezubehör; das sind die Beleuchtung, die Verkehrszeichen und die sonstigen Anlagen, die der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs, dem Schutz der Verkehrsteilnehmer oder der Anlieger oder der Ordnung auf dem Wege dienen, und die Bepflanzung ...«

##### e) Nordrhein-Westfalen

Das am 1. 8. 1983 in Kraft getretene Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen bestimmt in § 9 betreffend die »Straßenbaulast« folgendes:

»(1) Die Straßenbaulast umfaßt alle mit dem Bau und der Unterhaltung öffentlicher Straßen zusammenhängenden Aufgaben. Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, um- und auszubauen, zu erweitern oder sonst zu verbessern sowie zu unterhalten. Soweit sie hierzu unter Berücksichtigung ihrer Leistungsfähigkeit außer Stande sind, haben sie auf den nicht verkehrssicheren Zustand vorbehaltlich anderweitiger Anordnungen der Straßenverkehrsbehörden durch Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen hinzuweisen.

(2) Beim Bau und bei der Unterhaltung der Straßen sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik, die Belange des Umweltschutzes, des Städtebaus, des öffentlichen Personennahverkehrs, der im Straßenverkehr besonders gefährdeten Personengruppen sowie des Rad- und Fußgängerverkehrs angemessen zu berücksichtigen.«

Und in § 9a des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen ist bestimmt:

»(1) Die mit dem Bau und der Unterhaltung der öffentlichen Straßen, einschließlich der Bundesfernstraßen zusammenhängenden Aufgaben obliegen den Bediensteten der damit befaßten Körperschaften als Amtspflichten in Ausübung hoheitlicher Tätigkeit. Das gleiche gilt für die Erhaltung der Verkehrssicherheit.«

#### 2. Ergebnisse der Judikatur

##### a) Die Judikatur des BGH

Die erste Entscheidung des BGH datiert vom 21. 12. 1961<sup>103</sup>). In diesem Urteil ging es darum, daß ein Kraftfahrer auf einer Innerortsstraße mit seinem Motorrad auf einen unbeleuchteten Lastkraftwagen auffuhr und dabei getötet wurde. Der Besitzer des Lastkraftwagens hatte am Abend zuvor sein Fahrzeug in der Nähe einer – brennenden – Laterne abgestellt und die Eigenbeleuchtung des Wagens ausgeschaltet. Um 24 Uhr war die Laterne jedoch gelöscht worden; die Ermittlungen ergaben, daß die Laterne nicht durch das Hinweisschild nach Bild 35 der Anlage 1 zur Straßenverkehrsordnung gekennzeichnet war. Mit der Klage verlangte der Kläger Ersatz – unter Berücksichtigung eines hälftigen Mitverschuldens – der Aufwendungen für die Hinterbliebenen.

Der Kläger vertrat in dem Prozeß die Auffassung, die beklagte Stadt sei verpflichtet gewesen, alle nicht besonders gekennzeichneten Laternen die ganze Nacht über brennen zu lassen; sie trug deshalb vor, daß eine dahingehende Pflicht der beklagten Stadt bestehe und daß – bei Erfüllung dieser Verpflichtung – das Unterlassen für den Unfall ursächlich war. In diesem Zusammenhang stellt der BGH – bezogen auf den Sachverhalt – fest:

»Dabei sei zunächst zur Klarstellung bemerkt, daß es unter den Parteien unstreitig ist, daß angesichts der Verkehrsbedeutung der Unfallstelle auf dem F.-Wall die beklagte Stadt im Rahmen der allgemeinen Verkehrssicherungs- und

<sup>93</sup>) *Steffen*, a.a.

<sup>94</sup>) BGH, NJW 1971 S. 1314, 1315.

<sup>95</sup>) *Palandt/Heinrichs*, § 276 Anm. 4 B b; *Steffen*, in: RGRK-BGB, § 823 Rdnr. 407; vgl. auch *Staudinger/Schäfer*, § 823 Rdnr. 504.

<sup>96</sup>) *Kuhmann/Pfister*, Produzentenhaftung, Rdnr. 1520 – S. 27; *Graf von Westphalen*, BB 1971 S. 152, 156.

<sup>97</sup>) BGH, VersR 1967 S. 546, 547; BGH DB 1987 S. 982.

<sup>98</sup>) *Marburger*, Die Regeln der Technik im Recht, S. 441 ff. m. w. N.

<sup>99</sup>) GVBL 1964, S. 127.

<sup>100</sup>) GVBL 1958, S. 147.

<sup>101</sup>) GVBL 1957, S. 743.

<sup>102</sup>) GVBL 1961, S. 117.

<sup>103</sup>) BGHZ 36 S. 237.

Beleuchtungspflicht nicht gehalten war, die Laterne an der Unfallstelle die ganze Nacht hindurch brennen zu lassen.«

Deshalb stellt der BGH fest:

»Diese Frage (nämlich: das Bestehen einer allgemeinen Beleuchtungspflicht) ist entgegen der Auffassung des Bayerischen Obersten Landesgerichts in VRS 12, 193 zu verneinen; richtig ist, daß bei fehlender Kennzeichnung jeder Kraftfahrer darauf vertrauen darf, die Laterne werde die ganze Nacht über brennen, und daß dementsprechend im Lichtkreis der Laterne ein Fahrzeug ohne Eigenbeleuchtung für die Nacht abgestellt werden darf. Daraus folgt, daß der Kraftfahrer, der auf das Brennen der Laterne während der ganzen Nacht vertraut und alsdann dadurch einen Schaden erleidet, daß die nicht gekennzeichnete Laterne doch gelöscht wird, bei Vorliegen der sonstigen Haftungs-voraussetzungen (Verschulden) wegen der Verletzung der Kennzeichnungspflicht Schadensersatz verlangen kann.«

Sodann folgen die entscheidenden Sätze:

»Man kann aber nicht aus der Verpflichtung, nicht die ganze Nacht über brennende Laternen zu kennzeichnen, eine daneben bestehende selbständige Verpflichtung herleiten, nicht gekennzeichnete Laternen stets die Nacht über brennen zu lassen. Für eine solche allgemeine Verpflichtung fehlt es an einer Rechtsgrundlage. Aus der allgemeinen Verkehrssicherungs- und Beleuchtungspflicht kann eine solche Verpflichtung nicht abgeleitet werden, da ja gerade davon ausgegangen wird, daß die allgemeine Beleuchtungspflicht nicht erfordert, daß die Laternen die ganze Nacht hindurch brennt.«<sup>104)</sup>

Deshalb gilt nach Ansicht des BGH:

»Die einschlägigen Vorschriften der Straßenverkehrsordnung erschöpfen sich in der Anordnung, die nicht die ganze Nacht brennenden Laternen zu kennzeichnen, und begründen über diese Kennzeichnungspflicht hinaus nicht noch die selbständige Verpflichtung, ganz allgemein nicht gekennzeichnete Laternen in jedem Fall die ganze Nacht über brennen zu lassen.«<sup>105)</sup>

Es ist also festzuhalten: Die Kennzeichnungspflicht ist ihrerseits, so der BGH, Bestandteil der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht des § 823 BGB, daß nämlich derjenige,

»der eine besondere Gefahrenlage schafft, die notwendigen Vorkehrungen zur Vermeidung von Schädigungen Dritter treffen und bei – schuldhafter – Verletzung dieser Pflicht den daraus entstehenden Schaden ersetzen muß.«<sup>106)</sup>

Die zweite Entscheidung vom 23.2.1971<sup>107)</sup> befaßt sich mit der Frage, ob eine Gemeinde berechtigt ist, die für die Verbesserung der Beleuchtung – innerhalb einer Ortsdurchfahrt – aufgewandten Kosten auf das Land abzuwälzen, wobei geltend gemacht wird, daß die Verbesserung der Beleuchtung im öffentlichen Interesse gelegen habe.

Unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Bundesfernstraßengesetzes erklärte der BGH, anmerkend, daß das Bayerische Landesrecht keine gesetzliche Beleuchtungspflicht kennt:

»Die Verkehrssicherungspflicht des Landes erstreckt sich nur auf den Straßenkörper der Bundesstraße, während für die Gehwege entlang der Ortsdurchfahrt die Gemeinde verkehrssicherungspflichtig ist ... Die Verkehrssicherungspflicht des Landes umfaßt nicht die Pflicht zur Beleuchtung der Ortsdurchfahrt in der klagenden Stadt. Denn die Fahrbahn der Bundesstraße ist so angelegt und ausgebaut, daß sie keine besonderen Gefahrenstellen aufweist.«<sup>108)</sup>

Daran anschließend ist zu lesen:

»Die Dunkelheit alleine würde daher eine Beleuchtung nicht erfordern, wenn es sich um eine außerhalb der Ortslage gelegene Straße handeln würde. Die Beleuchtung ist vielmehr – jedenfalls in erster Linie – deshalb eingerichtet worden, um den innerörtlichen Verkehr zu sichern. Die Beleuchtung der Straßen im Ortsinneren wird mindestens für wichtige Verkehrswege allgemein als erforderlich angesehen.«<sup>109)</sup>

Danach folgt aber eine nicht unerhebliche Einschränkung:

»Diese Beleuchtungspflicht erwächst jedoch nicht allein aus der Verkehrssicherungspflicht, sondern dient auch und wesentlich der allgemeinen Sicherheit, also polizeilichen Zwecken. Darüber hinaus ist mit *Kodal*, Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., S. 122, davon auszugehen, daß die allgemeine Beleuchtung ein Mittel zur Förderung des gemeindlichen Lebens und zur Belebung der wirtschaftlichen, kulturellen und gesellschaftlichen Bestrebungen in der Gemeinde darstellt und damit zu einer über ihre ursprüngliche polizeiliche Bedeutung hinausgewachsenen Gemeindeangelegenheit geworden ist. Auch die Rechtsprechung des erkennenden Senats sieht in der Beleuchtungspflicht nicht schlechthin einen Ausfluß der Verkehrssicherungspflicht, sondern stellt Beleuchtungs- und Verkehrssicherungspflicht – wenn auch ohne nähere Erörterung – nebeneinander.«<sup>110)</sup>

Sodann ergeben sich folgende Schlußfolgerungen:

»Es kann deshalb daraus, daß allgemein die Beleuchtung wichtiger Straßen im Ortsinneren für erforderlich gehalten wird, noch nicht der Schluß gezogen werden, die Beleuchtungspflicht obliege in jedem Fall dem Verkehrssicherungspflichtigen. Da die Gemeinde für die Gehwege sicherungspflichtig ist, deren Beleuchtung sich meist von der der Fahrbahn praktisch nicht trennen läßt, und da die Fahrbahn der Ortsdurchfahrt keine besonderen Gefahrenstellen aufweist, hat das OLG vielmehr mit Recht verneint, daß die Verkehrssicherungspflicht des beklagten Landes die Pflicht zur Beleuchtung der Ortsdurchfahrt einschließt.«<sup>111)</sup>

Im Ergebnis hat damit der BGH die Klage der Stadt gegen das Land Bayern abgewiesen.

## b) Die instanzgerichtliche Judikatur

Soweit ersichtlich gibt es in diesem Zusammenhang lediglich die Entscheidung des OLG Neustadt, datierend vom 25.9.1953<sup>112)</sup>. Dem Urteil lag – kurz gefaßt – folgender Sachverhalt zugrunde: An einem unbeschränkten Bahnübergang war eine neben dem Bahnhof befindliche Straßenlampe, welche sonst den Bahnübergang beleuchtete, ausgefallen. Infolge der dadurch entstandenen Dunkelheit geriet die Ehefrau des Klägers von der Straße ab, sie trat deshalb in eine Vertiefung und in einen neben dem Bahnkörper befindlichen Signaldrahtzugkanal, wodurch sie sich erheblich verletzte.

Das OLG Neustadt stellte fest:

»Das LG ist mit Recht davon ausgegangen, daß die Beklagte ihre Pflicht, die in ihrem Ortsbereich befindlichen öffentlichen Straßen in einem Verkehrssicheren Zustand zu unterhalten, verletzt hat. Zu dieser allgemeinen Verkehrssicherungspflicht gehört auch die Verpflichtung, derartige Straßen und Wege bei Dunkelheit, jedenfalls zu den verkehrsüblichen Zeiten, ausreichend zu beleuchten ... Die ihr hiernach obliegende Beleuchtungspflicht hat die Beklagte dadurch verletzt, daß die fragliche Lampe unstreitig zur Unfallzeit nicht gebrannt hat. Die Beweisaufnahme hat auch ergeben, daß diese Lampe innerhalb der dem Unfall vorhergehenden zwei Wochen häufiger nicht gebrannt hat und daß aus dem Kreise der Bevölkerung des Ortsteils H. hierüber Klage geführt wurde.«<sup>113)</sup>

Daran anschließend ist zu lesen:

»Der Beklagten lag die Pflicht ob, das ordnungsgemäße Funktionieren der Straßenbeleuchtung fortlaufend zu kontrollieren und eintretende Mängel so rechtzeitig festzustellen und zu beseitigen, daß eine Gefährdung der Straßenbenutzer vermieden wurde. Zu diesem Zweck hatte sie die Organisation und die Amtstätigkeit der hierfür bestellten Beamten und Bediensteten im allgemeinen zu kontrollieren und dafür zu sorgen, daß zu der erforderlichen Überwachung der Verkehrssicherungspflichten stets ein verfassungsmäßiger Vertreter vorhanden war.«<sup>114)</sup>

## 3. Die Auffassungen in der Literatur

Soweit überhaupt in der Literatur das Problem angesprochen wird, ob und inwieweit eine Beleuchtungspflicht im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht besteht, geschieht dies, ohne daß die Differenzierung aus der BGH-Entscheidung<sup>115)</sup> aufgegriffen wird, wonach nämlich die allgemeine Beleuchtungspflicht »nicht schlechthin einen Ausfluß der Verkehrssicherungspflicht« darstellt<sup>116)</sup>. Vielmehr gelten danach die allgemeinen Prinzipien, wie sie für die Verkehrssicherungspflicht aus § 823 Abs. 1 BGB entwickelt worden sind, auch für die mit der Erfüllung der Beleuchtungspflicht zusammenhängenden Fragen.

## 4. Eigene Auffassung

### a) Der Zweck der Beleuchtungspflicht

Unter Berücksichtigung der BGH-Entscheidung in MDR 1971 S. 649 stellt sich die Frage, ob der Zweck der Beleuchtungspflicht auf den Schutz der in § 823 Abs. 1 BGB normierten Rechtsgüter – Leib, Leben und Gesundheit sowie Eigentum Dritter – gerichtet ist, oder ob Gegenstand der Beleuchtungspflicht – darüber hinaus – auch die Förderung des »gemeindlichen Lebens«<sup>117)</sup> und ganz allgemein die Förderung kultureller Zwecke ist. Denn nur eine Abgrenzung von Ziel und Zweck der Beleuchtungspflicht gibt im Ergebnis darüber Aufschluß, ob sie integraler Teil der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht des § 823 Abs. 1 BGB ist, oder ob es sich um eine – davon unabhängig bestehende – Pflicht handelt, die Gegenstand der allgemeinen staatlichen Daseinsvorsorge ist.

<sup>104)</sup> S. 240f.

<sup>105)</sup> S. 241.

<sup>106)</sup> S. 243.

<sup>107)</sup> MDR 1971 S. 649.

<sup>108)</sup> S. 649.

<sup>109)</sup> Ebenda.

<sup>110)</sup> Ebenda.

<sup>111)</sup> Ebenda.

<sup>112)</sup> VersR 1953 S. 486.

<sup>113)</sup> S. 486, 487.

<sup>114)</sup> S. 487.

<sup>115)</sup> MDR 1971 S. 649.

<sup>116)</sup> Geigel/Schlegelmilch, a.a.O., S. 376f.; Palandt/Thomas, § 823 Anm. 14 A; Steffen, in: RGRK-BGB, § 823 Rdnr. 192.

<sup>117)</sup> BGH, a.a.O.



Schon allein die Tatsache, daß die BGH-Entscheidung inzwischen 15 Jahre zurückliegt, zwingt zu dem Schluß: Die hiermit gestellte Frage kann nicht ohne Rücksicht auf die inzwischen eingetretenen – geänderten – Verkehrserwartungen beantwortet werden, weil nachgewiesenmaßen eine unmittelbare Relation zwischen Straßenbeleuchtung einerseits und Verkehrssicherheit andererseits besteht. Demzufolge macht auch die DIN 5044 (Teil a – ortsfeste Verkehrsbeleuchtung von Straßen für den Kraftfahrzeugverkehr) die Anforderung an die Güte der ortsfesten Beleuchtung von verkehrstechnischen Kriterien abhängig: Eine besondere Rolle spielen dabei die Häufigkeits- und Dunkelstunden mit großen Verkehrsstärken; diese bedingen größere Anforderungen an die Qualität der ortsfesten Straßenbeleuchtung.

Schon aus dieser Ziel- und Zweckrichtung der DIN 5044 folgt unmittelbar, daß das wesentliche Ziel dieser DIN-Norm die Erhöhung und Verbesserung der Verkehrssicherheit ist. Damit aber ist klargestellt, daß die DIN 5044 ihrerseits eine Ausprägung der Verkehrserwartung ist, mit Hilfe ortsfester Beleuchtung eine Erhöhung und Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erreichen.

Gemessen an diesen Zielsetzungen ist die vom BGH<sup>118)</sup> konstatierte »Förderung des gemeindlichen Lebens« nur ein Nebeneffekt. Er ist dem – allgemeinen – Effekt vergleichbar, der bei jeder Beleuchtung eintritt: Kein Mensch hält sich gern – außerhalb geschlossener Wohnungen – allein im Dunkeln auf, weil er Gefahren fürchtet, zumindest aber nicht absehen kann, inwieweit er sich in Gefahren begibt, die z. B. durch das Auftreten plötzlicher Hindernisse entstehen. So gesehen verbessert natürlich jede Beleuchtung, die die Dunkelheit bannt, das allgemeine Wohlbefinden; und es ist sicherlich auch zutreffend, daß damit das gemeindliche, insbesondere auch das kulturelle Leben gefördert wird: Die Fußgänger sind eben nicht auf die Taschenlampe angewiesen, sondern können sich wegen der vorhandenen Beleuchtung nach Belieben hierhin oder dorthin begeben. Gegenüber dem Tageslicht besteht kaum noch ein Unterschied.

Schon wegen des in den letzten 15 Jahren wesentlich gestiegenen Verkehrsaufkommens wird man aber diese Erwägungen in den Hintergrund treten lassen müssen: Qualitativ gute und ausreichende Beleuchtung dient vielmehr vor allem der Sicherheit aller am Straßenverkehr Beteiligten. Dies kommt dem »gemeindlichen Leben«<sup>119)</sup> durchaus zugute, ist aber – bezogen auf die Beleuchtung von Straßenkörpern einschließlich Gehsteigen – ein Nebeneffekt. Bei öffentlichen Plätzen, insbesondere bei solchen, die verkehrsbefriedigt sind, mag dies ein wenig eingeschränkt sein, weil hier vom fließenden Kraftfahrzeugverkehr nicht die gleiche Gefährdung ausgeht, wie auf öffentlichen Straßen (vgl. § 42 Abs. IV a StVO).

#### b) Die Bedeutung des Rechtsgüterschutzes gemäß § 823 Abs. 1 BGB

Ein weiterer Gedanke kommt hinzu, der geeignet ist, die auf eine Interpretation der DIN 5044 zielenden Erwägungen zu stützen; er ergibt sich unmittelbar aus dem Verständnis der Norm des § 823 Abs. 1 BGB.

Weiter oben wurde bereits im einzelnen dargelegt, daß der Rechtsgüterschutz in § 823 Abs. 1 BGB – bezogen auf das Gebot der Prävention – eine Rangfolge enthält: Die sich aus § 823 Abs. 1 BGB ergebenden Verkehrssicherungspflichten sind um so intensiver, je höher das Gefahrenpotential für Leib, Leben und Gesundheit Dritter ist. Deshalb tritt auch auf der Ebene der Prävention – nicht auf der der Kompensation – der Rechtsgüterschutz insoweit zurück, als er auf den Schutz des Eigentums oder eines »sonstigen Rechts« eines Dritten zielt. Geht man von dieser Rangfolge – und der darin enthaltenen Wertigkeit – aus, so wird ohne weiteres deutlich, daß die »Förderung des gemeindlichen Lebens«<sup>120)</sup> daneben minderen Rang hat. Es handelt sich um ein kollektives Gut; so gesehen ist es Teil der staatlichen Daseinsvorsorge, auf die aber insoweit kein individualrechtlicher Anspruch besteht. Ob eine Gemeinde sich verpflichtet fühlt, das »gemeindliche Leben« – insbesondere auch das kulturelle Leben – mehr oder weniger zu fördern, ist eine Entscheidung, die – wenn überhaupt – nur in Grenzfällen justitabel ist.

Daraus folgt: Würde sich eine Gemeinde entschließen, das »gemeindliche Leben« – durch eine Verringerung der Qualität der Beleuchtung der öffentlichen Straßen im Ortsinneren – herabzusetzen, so wäre dies – jedenfalls dem Grundsatz nach – hinzunehmen. Doch notwendigerweise muß dieser Gedanke an der Stringenz der Verkehrssicherungspflicht enden. Denn Förderung oder Vernachlässigung des »gemeindlichen Lebens« darf nie soweit gehen, daß dadurch der von § 823 Abs. 1 BGB bezweckte Rechtsgüterschutz Dritter gefährdet wird. Die Handlungsschranken staatlicher Daseinsvor-

sorge finden notwendigerweise in der präventiven Schutzfunktion der Verkehrssicherungspflichten des § 823 Abs. 1 BGB ihre Grenze. Unter keinen Umständen ist die aktuelle Verletzung der in § 823 Abs. 1 BGB geschützten Rechtsgüter Dritter aufgrund von Erwägungen hinzunehmen, die Teil der staatlichen Daseinsvorsorge sind.

Dies verbietet sich auch aus systematischen Gründen. Die BGH-Judikatur behandelt nämlich die Straßenverkehrssicherungspflicht als Teil des § 823 Abs. 1 BGB<sup>121)</sup>; demgegenüber sind Maßnahmen der staatlichen Daseinsvorsorge hoheitlicher Natur. Dies wird auch in den zuvor zitierten Landesstraßengesetzen berücksichtigt: Soweit darin die Beleuchtungspflicht öffentlich-rechtlich normiert ist, ergibt sich die Bestimmung von Inhalt und Grenzen unmittelbar aus dem dem öffentlichen Recht angehörenden einschlägigen Norm. Soweit man aber – und davon geht die BGH-Judikatur<sup>122)</sup> aus – die Straßenverkehrssicherungspflicht lediglich als Teil der allgemeinen Verkehrspflicht begreift, ist es systematisch zwingend, Inhalt und Grenzen ausschließlich aus § 823 Abs. 1 zu entnehmen. Im einen wie im anderen Fall scheidet indessen eine Grenzüberschreitung vom öffentlichen zum privaten Recht oder umgekehrt aus.

#### c) Der polizeirechtliche Aspekt

Zutreffend hat der BGH<sup>123)</sup> betont, daß die Beleuchtungspflicht auf öffentlichen Straßen und Plätzen auch polizeirechtliche Dimensionen aufweist. Denn es liegt auf der Hand, daß die Erfüllung der den Verkehrssicherungspflichtigen obliegende Beleuchtungspflicht dazu dient, die öffentliche Sicherheit und Ordnung in einem wesentlich höheren Maße zu gewährleisten als dies bei Dunkelheit der Fall wäre: Lichtscheues Gelichter hätte Hochkonjunktur.

Es fragt sich aber, ob der der Beleuchtungspflicht innewohnende polizeirechtliche Aspekt nicht dazu führen kann, die Zuordnung der Beleuchtungspflicht zur allgemeinen – privat-rechtlichen – Verkehrssicherungspflicht des § 823 Abs. 1 BGB in Frage zu stellen.

Ausgangspunkt für die damit verbundenen Erwägungen ist der anerkannte Doppelstatus öffentlicher Sachen: Aufgrund der Widmung unterliegen sie einer öffentlich-rechtlichen Sachherrschaft, obwohl das Privateigentum nicht vollständig verdrängt ist<sup>124)</sup>. Dieser Doppelstatus öffentlicher Sachen äußert sich insbesondere darin, daß neben der eindeutig bestehenden – und hier kurz apostrophierten – öffentlich-rechtlichen Bau- und Unterhaltungspflicht von Straßen<sup>125)</sup> eine – privat-rechtliche – Verkehrssicherungspflicht besteht. Diese ist eine rechtlich selbständige Pflicht<sup>125a)</sup>. Haftungsgrund ist dabei die von der öffentlichen Straße – und der mit ihr verbundenen Gefahr – ausgehende Gefährdung der Rechtsgüter Dritter; verkehrssicherungspflichtig ist dabei stets derjenige, der die tatsächliche Sachherrschaft innehat<sup>126)</sup> und ausübt.

Diese den Doppelstatus öffentlicher Sachen berücksichtigende Erwägung kann auch im Zusammenhang mit der Frage fruchtbar gemacht werden, ob und inwieweit die der Beleuchtungspflicht innewohnende polizeirechtliche Dimension die – privat-rechtliche – Verankerung der Straßenverkehrssicherungspflicht in den Hintergrund treten läßt. Denn der polizeirechtliche Aspekt ist Teil des öffentlichen Rechts und läßt sich somit der – unabhängig davon – bestehenden öffentlich-rechtlichen Verpflichtung zuordnen, die sich auf den Straßenbau und die Straßenunterhaltung bezieht, also die Straßenbaulast betrifft. Genau so wenig aber wie die Anerkennung der – öffentlich-rechtlichen – Straßenbaulast dazu zwingt, die allgemeine Straßenverkehrssicherungspflicht dem öffentlichen Recht zuzuweisen<sup>127)</sup>, ist es zwingend geboten, in bezug auf die Beleuchtungspflicht eingleisig zu argumentieren. Vielmehr läßt sich ohne weiteres der Satz aufstellen: Soweit die Beleuchtungspflicht – und davon geht die DIN 5044 aus – der Verkehrssicherheit dient, ist sie Inhalt und Ausfluß der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht des § 823 Abs. 1 BGB; somit sie allerdings eine polizeirechtliche Dimension aufweist, gehört sie dem öffentlichen Recht an.

<sup>118)</sup> A.a.O.

<sup>119)</sup> BGH, a.a.O.

<sup>120)</sup> BGH, MDR 1971 S. 649.

<sup>121)</sup> BGHZ 9 S. 373; BVerwGE 14 S. 304, 306; BVerwGE 35 S. 334, 337.

<sup>122)</sup> Vgl. auch Krefl, in: RGRK-BGB, § 839 Rdnr. 109 m. w. N.

<sup>123)</sup> MDR 1971 S. 649.

<sup>124)</sup> Hierzu Papler, in: MünchKomm., § 839 Rdnr. 152.

<sup>125)</sup> Vgl. BGH, NJW 1967 S. 1325, 1328; Staudinger/Schäfer, § 839 Rdnr. 110; Krefl, in: RGRK-BGB, § 839 Rdnr. 103f.

<sup>125a)</sup> Krefl, in: RGRK-BGB, § 839 Rdnr. 109.

<sup>126)</sup> BGH, NJW 1973 S. 460, 461; BGH, VersR 1983 S. 639, 640.

<sup>127)</sup> So allerdings Evers, JuS 1961 S. 125 ff.; Nedden, NJW 1962 S. 1961; ders., NJW 1968 S. 937; vgl. auch Jahn, NJW 1964 S. 2041.

#### d) Zwischenergebnis

Die sich aus der DIN 5044 ergebende Verbesserung der Verkehrssicherheit ist Teil der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht des § 823 BGB. Soweit allerdings der auf die Wahrung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung gerichtete polizeirechtliche Aspekt in Rede steht, der zweifelsfrei der von den Kommunen zu erfüllenden Beleuchtungspflicht beizumessen ist, handelt es sich um einen dem öffentlichen Recht zuzuordnenden – selbständigen – Teil der allgemeinen Beleuchtungspflicht. Unter dieser Prämisse kann der BGH-Aufassung<sup>128)</sup> uneingeschränkt zugestimmt werden: Die Beleuchtungspflicht auf öffentlichen Straßen ist »nicht schlechthin ein Ausfluß der Verkehrssicherung«. Doch trifft dies nur auf den polizei-rechtlichen Aspekt der Beleuchtungspflicht zu, nicht hingegen für die Elemente, die Gegenstand der staatlichen Daseinsvorsorge sind und der »Förderung des gemeindlichen Lebens«<sup>129)</sup> dienen.

### V. Der Umfang der Beleuchtungspflicht im Rahmen der Straßenverkehrssicherungspflicht – Beachtlichkeit der DIN 5044

Nachdem nunmehr feststeht, daß die Beleuchtungspflicht ein Teil der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht gemäß § 823 Abs. 1 BGB ist, fragt es sich jetzt, ob die Beleuchtungspflicht an den Standards auszurichten ist, welche die DIN 5044 vorschreibt.

#### 1. Technische Regelwerke – DIN-Normen – Verkehrssicherungspflichten

Geht man gemäß § 276 BGB davon aus, daß eine haftungsbegründende Pflichtverletzung an einem objektiv-typisierten Sorgfaltsmaßstab zu messen ist, so ist allgemein anerkannt: Bei der Herstellung und Verwendung potentiell gefährlicher technischer Systeme – insbesondere im Zusammenhang mit der Produzentenhaftung gemäß § 823 Abs. 1 BGB – gilt, daß zumindest die allgemein anerkannten Regeln der Technik, insbesondere die DIN-Vorschriften und die VDE-Bestimmungen zu beachten sind<sup>130)</sup>. Dabei gilt ein Doppeltes: Soweit Sicherheitsstandards vorhanden und allgemein anerkannt sind, handelt derjenige in der Regel pflichtgemäß, der diese Standards erfüllt, während derjenige rechtswidrig handelt, dessen Pflichterfüllung hinter den Standards der technischen Regelwerke – der DIN-Normen sowie der VDE-Bestimmungen – zurückbleibt<sup>131)</sup>. Entscheidend ist insoweit, daß die allgemein anerkannten technischen Regelwerke einen festen Bestandteil technischen Wissens in den einzelnen Zweigen der Technik vorschreiben, so daß die Kenntnis der dort niedergelegten Wissens- und Kenntnisstandards von jedem Techniker erwartet werden kann<sup>132)</sup>. So gesehen kann z. B. der an der Warenherstellung beteiligte Produzent den Nachweis fehlenden Verschuldens dadurch führen, daß er beweist, bei seiner Produktion die in Frage kommenden technischen Normen beachtet zu haben<sup>133)</sup>.

Begründet wird dieses Ergebnis mit der Erwägung, daß der von jedem Dritten zu erwartende und erwartete Sicherheitsstandard durch die technischen Regelwerke geprägt wird. So gesehen wird der »Stand von Wissenschaft und Technik« zum Garanten der Verbraucherverwartungen<sup>134)</sup>.

Selbstverständlich muß es dem Richter vorbehalten bleiben, darüber zu befinden, ob ein Verstoß gegen allgemein anerkannte Regeln der Technik gleichbedeutend mit dem Vorwurf der Rechtswidrigkeit und des Verschuldens gemäß § 823 Abs. 1 BGB ist, weil es ja stets darum geht, unter Berücksichtigung allgemein anerkannter technischer Standards Verhaltenspflichten zu konstituieren, die eine als gerecht anzuerkennende Risikoverteilung darstellen<sup>135)</sup>. Daraus ergibt sich unmittelbar: Keineswegs jegliche Abweichung von technischem Regelwerk ist – ohne weiteres und uneingeschränkt – gleichbedeutend mit dem Vorwurf pflichtwidrigen Verhaltens<sup>136)</sup>. Denn es ist ohne weiteres einsichtig, daß von den allgemein anerkannten Regeln der Technik abgewichen werden kann, sofern auf andere Weise ein gleicher Sicherheitsstandard erreicht wird; und es kann auch sein, daß das richterliche Urteil zu dem Ergebnis gelangt, die Verkehrserwartung begründet keine Verhaltenspflichten, die an den allgemein anerkannten Regeln der Technik ausgerichtet, sondern entweder – je nach den Umständen und der »Gefährlichkeit« – höher oder niedriger angesiedelt sind<sup>137)</sup>.

Daß die Judikatur von einer – potentiellen – Gefahrenerhöhung ausgeht, soweit der Nachweis erbracht worden ist, daß der Verkehrssi-

cherungspflichtige gegen die allgemein anerkannten Regeln der Technik verstoßen hat, ergibt sich auch aus der einschlägigen Verteilung der Beweislast<sup>138)</sup>: Denn der Geschädigte ist nur verpflichtet, den Nachweis zu erbringen, daß der Pflichtige/Schädiger gegen allgemein anerkannte Regeln der Technik verstoßen hat und daß daraus ihm ein Schaden im Sinn von § 823 Abs. 1 BGB erwachsen ist<sup>139)</sup>. Zur Konsequenz hat dies, daß der Verkehrssicherungspflichtige/Schädiger gehalten ist, den Entlastungsbeweis zu führen<sup>140)</sup>.

Daraus ist abzuleiten, daß die Rechtsposition des Geschädigten/Anspruchstellers wesentlich erleichtert wird, wenn ihm der Nachweis einer objektiven Pflichtverletzung – bezogen auf einen Verstoß gegen die anerkannten Regeln der Technik – gelungen und der Schadensnachweis geführt ist.

### 2. Allgemeine Verkehrssicherungspflichten – DIN 5044

Die hier gewonnenen Ergebnisse können nicht ohne weiteres und unesehen auf die DIN 5044 übertragen werden. Denn die wegweisende Ausarbeitung von *Marburger*<sup>141)</sup> befaßt sich in erster Linie mit solchen technischen Normen, die für die Herstellung und das Inverkehrbringen von gefährlichen Systemen erlassen sind, wie z. B. die VDE-Bestimmungen<sup>142)</sup>. Darüber hinaus sind die im Vorstehenden wiedergegebenen Rechtsätze im wesentlichen den Ergebnissen entnommen, die die BGH-Judikatur zur Produzentenhaftung ausgebildet hat<sup>143)</sup>.

Es fragt sich deshalb, ob diese Grundsätze auch dann gelten, wenn es sich – wie hier – um die Beachtung der Verkehrssicherungspflicht handelt, soweit diese Gegenstand der DIN 5044 ist. Mit anderen Worten: Besteht im Hinblick auf die – normativ einzustufende – Verkehrserwartung eine Verpflichtung der Kommunen, bei der Straßenbeleuchtung die Bestimmungen der DIN 5044 im Rahmen der sie treffenden Verkehrssicherungspflicht gemäß § 823 Abs. 1 BGB einzuhalten, weil dadurch der objektiviert-typisierte Sorgfaltsmaßstab im Sinn von § 276 BGB charakterisiert wird?

#### a) Der Begriff des fehlerhaften Produkts

Es ist in diesem Zusammenhang von hoher Bedeutung, daß es die BGH-Judikatur bislang abgelehnt hat, die Rechtsfigur der Produzentenhaftung gemäß § 823 Abs. 1 BGB nur auf solche Produkte zu beziehen, die als besonders gefährlich einzustufen sind; im Gegenteil: sie hat die Produzentenhaftung auf alle industriellen Erzeugnisse erstreckt: Jegliches Produkt kommt für die Produzentenhaftung in Betracht, gleichgültig, ob es sich um ein Produktionsmittel oder um ein Verbrauchsgut handelt, gleichgültig, ob es an sich gefährlich oder nicht gefährlich ist<sup>144)</sup>. Deshalb bezog sich die Produzentenhaftung auf Kraftfahrzeuge<sup>145)</sup>, auf chemische Erzeugnisse<sup>146)</sup>, aber auch auf technische Anlagen<sup>147)</sup>, auf Verpackungsmaterial, wie z. B. eine Dachabdeckungsfolie<sup>148)</sup>, auf Teile eines Pkw<sup>149)</sup>. Und es ist zu erwähnen, daß auch ein Druckfehler in einem medizinischen Rezeptbuch dazu führte, die Produzentenhaftung – wegen der daraus resultierenden Falschbehandlung – auszulösen<sup>150)</sup>. Daß andererseits auch Industrieabfälle Verkehrssicherungspflichten gemäß § 823 Abs. 1 BGB nach sich ziehen können, die aus der Produzentenhaftung entlehnt werden, soll ebenfalls nicht verschwiegen werden<sup>151)</sup>.

Dies ist auch deswegen ganz folgerichtig, weil die Verkehrssi-

<sup>128)</sup> MDR 1971 S. 649.

<sup>129)</sup> BGH, a. a. O.

<sup>130)</sup> Im einzelnen *Marburger*, Die Regeln der Technik im Recht, S. 441 ff.

<sup>131)</sup> *Mertens*, in: MünchKomm, § 823 Anm. 23 b f.; *Marburger*, VersR 1983 S. 600 ff.

<sup>132)</sup> *Marburger*, a. a. O., S. 473 f.

<sup>133)</sup> BGH, VersR 1960 S. 855.

<sup>134)</sup> Vgl. *Simitis*, DJT-Gutachten 1968, C, 47; *Palandt/Thomas*, § 823 Anm. 16 D c c; *Mertens*, in: MünchKomm, § 823 Rdnr. 293.

<sup>135)</sup> Vgl. *Steffen*, VersR 1980 S. 409, 412; *Mertens*, in: MünchKomm, § 823 Rdnr. 23 c.

<sup>136)</sup> Vgl. *Marburger*, a. a. O., S. 442 ff.

<sup>137)</sup> Vgl. *Marburger*, a. a. O., S. 454.

<sup>138)</sup> Vgl. OLG Hamm, VersR 1982 S. 152; OLG Düsseldorf, DB 1984 S. 1772.

<sup>139)</sup> Vgl. auch BGH, VersR 1961 S. 64; BGH, VersR 1972 S. 767; BGH, VersR 1963 S. 741.

<sup>140)</sup> Hierzu im einzelnen *Küllmann*, WM 1981 S. 1322, 1329 ff.; *Graf von Westphalen*, Jura 1983 S. 281 ff.; *Diedrichsen*, VersR 1984 S. 795 ff.

<sup>141)</sup> Die Regeln der Technik im Recht, S. 429 ff.

<sup>142)</sup> Vgl. auch BGH, BB 1978 S. 827.

<sup>143)</sup> BGH, NJW 1968 S. 247, 248; BGH, NJW 1981 S. 1606; BGH, NJW 1981 S. 2250.

<sup>144)</sup> *Palandt/Thomas*, § 823 Anm. 16 D c c b b; *Mertens*, in: MünchKomm, § 823 Rdnr. 287.

<sup>145)</sup> BGH, DB 1970 S. 2213 = BB 1970 S. 1414; RGZ 163 S. 21.

<sup>146)</sup> BGHZ 51 S. 91; 59 S. 158; 59 S. 172; 80 S. 186 = DB 1969 S. 32; 1972 S. 1668; 1972 S. 2011; 1981 S. 1225.

<sup>147)</sup> BGHZ 67 S. 359 = DB 1977 S. 299.

<sup>148)</sup> BGH, DB 1985 S. 224 = BB 1984 S. 2148.

<sup>149)</sup> BGH, NJW 1978 S. 2242; BGH, DB 1985 S. 1833 = BB 1985 S. 1290.

<sup>150)</sup> BGH, JZ 1971 S. 63.

<sup>151)</sup> BGH, NJW 1976 S. 46.

rungspflichten, welche als Organisationspflichten die Produzentenhaftung charakterisieren, aus § 823 Abs. 1 BGB entlehnt werden<sup>152</sup>). Deshalb ist ein Produkt – im Sinn der Kategorisierung, wie sie die BGH-Judikatur vornimmt – dann als mangelhaft im Sinn der Produzentenhaftung zu bewerten, wenn es nicht die nach der Verkehrserwartung erforderliche Beschaffenheit besitzt und deshalb gefährlicher ist als ein gleichartiges – sichereres – Produkt<sup>153</sup>). Indessen ist mit dieser Kategorisierung wenig gewonnen, weil es letzten Endes – wie die Judikatur belegt – darauf ankommt, den Nachweis zu führen, daß der Schädiger eine ihn treffende Organisations- oder Verkehrssicherungspflicht objektiv verletzt hat<sup>154</sup>). Verkehrserwartung des Produktbenutzers und vom jeweiligen Hersteller einzuhaltenden Sorgfalts- und Sicherheitsstandards sind deshalb im Rahmen der Verkehrssicherungspflichten gemäß § 823 BGB – auch im Rahmen der Produzentenhaftung – die zwei Seiten der gleichen Medaille. So gesehen ist die Produzentenhaftung nichts anderes als eine fallspezifische Anwendung der allgemeinen Regeln der Verkehrssicherungspflichten in ihrer Ausprägung als Verkehrspflichten<sup>155</sup>).

#### b) Die Relevanz der DIN 5044

Weiter oben wurde bereits im einzelnen die Auffassung begründet, daß die Beleuchtungspflicht der DIN 5044 Teil der privatrechtlich einzuordnenden Verkehrssicherungspflicht gemäß § 823 Abs. 1 BGB ist; des weiteren wurde dargelegt, daß Ziel und Zweck der DIN 5044 darauf abheben, die Verkehrssicherheit bei Dunkelheit – insbesondere bei hohem Verkehrsaufkommen – zu erhöhen. Fest steht also, daß die DIN 5044 den Zweck verfolgt, eine Prävention zugunsten der in § 823 Abs. 1 BGB geschützten Rechtsgüter zu erreichen.

Darüber hinaus ist von hoher Bedeutung, daß in § 9 Abs. 2 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen für den Bau und die Unterhaltung der Straßen auf die »allgemein anerkannten Regeln der Technik« abgestellt wird. Damit ist notwendigerweise die DIN 5044 unmittelbar in Bezug genommen. Was für das Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen gilt, muß aber auch – gleichermaßen – für alle übrigen Landesstraßengesetze gelten, soweit diese keine abweichende Regelung aufweisen. Denn – wie noch zu zeigen sein wird – ist die Verkehrssicherungspflicht, soweit sie öffentlich-rechtlich geregelt ist, Amtspflicht im Sinn von § 839 BGB.

Da es wissenschaftlich nachgewiesen ist, daß eine unmittelbare Relation zwischen nächtlichen Verkehrsunfällen und Verkehrsbeleuchtung besteht, ist notwendigerweise der jeweilige Träger der Straßenbaulast/Verkehrssicherungspflichtige auch verpflichtet, alles Erforderliche und ihm Zumutbare zu tun, um den Schutz der Rechtsgüter Dritter im Sinn von § 823 Abs. 1 BGB zu gewährleisten. Dieser Verpflichtung kann er aber nur dadurch genügen, daß er den Beleuchtungsstandard der DIN 5044 berücksichtigt. Nur auf diese Weise kann der Träger der Straßenbaulast/Verkehrssicherungspflichtige die Rechtsgüter Dritter im Sinn von § 823 Abs. 1 BGB vor den Gefahren im Rahmen des Erforderlichen schützen, die sich bei besonderen Gefahrenlagen – hinreichende Aufmerksamkeit der Teilnehmer am Straßenverkehr vorausgesetzt – für diese ergeben.

Man kann sogar noch einen Schritt weitergehen: In all den Fällen, in denen es technische Regelwerke gibt, die dem Schutz von Leib, Leben und Gesundheit Dritter dienen, besteht eine Verkehrserwartung, daß diese auch eingehalten werden. Notwendigerweise ist dies ein normatives, kein faktisches Argument: Soweit Verkehrsteilnehmer keine Kenntnis davon haben, daß es für die Außenbeleuchtung technische Regelwerke gibt, die in der DIN 5044 niedergelegt sind, folgt daraus keineswegs, daß der Träger der Straßenbaulast/Verkehrssicherungspflichtige sich mit Erfolg darauf berufen könnte, daß ein aktuelles Wissen – und damit eine entsprechende Verkehrserwartung – nicht besteht. Denn der Träger der Straßenbaulast/Verkehrssicherungspflichtige ist »näher daran«, die von der öffentlichen Straße und dem Straßenverkehr ausgehenden Gefahren zu vermeiden und damit alles Erforderliche und ihm Zumutbare zu tun, was im Sinne der Verkehrssicherheit angezeigt ist.

Unter dieser Voraussetzung bietet sich eine unmittelbare Parallele zu den Unfallverhütungsvorschriften an. Anerkanntermaßen sind diese – genauso wenig wie die Verkehrssicherungspflichten – Schutzgesetze im Sinn von § 823 Abs. 2 BGB, weil ihr Zweck darin besteht, Arbeitsunfälle zu vermeiden, für welche die Berufsgenossenschaften einzustehen haben; Sinn und Zweck der Unfallverhütungsvorschriften ist also die Schadensprävention<sup>156</sup>). So gesehen ist auch anerkannt, daß Unfallverhütungsvorschriften, sofern sie aufgrund langjähriger Berufserfahrungen geprägt sind, als Konkretisie-

rung der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht begriffen werden können<sup>157</sup>). Zur Konsequenz hat dies dann, daß eine derartige Unfallverhütungsvorschrift nicht nur der Schadensprävention, sondern auch dem Schutz der Rechtsgüter Dritter im Sinn von § 823 Abs. 1 BGB dient.

Diese Parallelität bedeutet ein Doppeltes: Genauso wie der Arbeitnehmer darauf vertrauen darf, daß Arbeitgeber und Hersteller die einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften bei der Herstellung und dem Inverkehrbringen von technischen Maschinen pp beachten, genauso kann der Teilnehmer am Straßenverkehr erwarten, daß die technischen Regeln berücksichtigt werden, die der Verkehrssicherheit dienen – eingeschlossen die DIN 5044. Auf der Ebene der Beweislastverteilung führt diese Parallelität – um bereits teilweise Gesagtes wieder aufzugreifen – dazu, daß ein Verstoß gegen die allgemein anerkannten Regeln der Technik – insbesondere gegen DIN-Bestimmungen – schlechthin den Verschuldensvorwurf indiziert, so daß sich der betreffende Schädiger entlasten muß<sup>158</sup>). Unabhängig davon bedingt dies, daß ein Verstoß gegen die Verkehrssicherungspflichten des § 823 Abs. 1 BGB den Beweis des ersten Anscheins für ein Verschulden des Pflichtigen nach sich zieht<sup>159</sup>), das ebenfalls dann gilt, wenn ein Verstoß gegen die Unfallverhütungsvorschriften nachgewiesen worden ist<sup>160</sup>).

### 3. Zwischenergebnis

Die Anforderungen an die Beleuchtungspflicht, wie sie in der DIN 5044 konkretisiert sind, dienen der beträchtlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit. Daher sind die in dieser Norm enthaltenen technischen Regelungen – soweit sie dem Zweck der Verkehrssicherheit dienen – Ausprägungen eines Sorgfalts- und Sicherheitsstandards, der seinerseits Gegenstand der Verkehrssicherungspflicht des § 823 Abs. 1 BGB ist.

## VI. Konkretisierung der Beleuchtungspflicht unter Berücksichtigung der DIN 5044 als einer Verkehrssicherungspflicht gemäß § 823 Abs. 1 BGB

### 1. Die Konkretisierung der Verkehrssicherungspflicht am Standard der Landesstraßengesetze

Notwendiger Ausgangspunkt für eine Konkretisierung der Beleuchtungspflicht als Teil der Verkehrssicherungspflicht im Sinn von § 823 Abs. 1 BGB ist der Regelungsgehalt der spezialgesetzlichen Bestimmungen der einzelnen Landesstraßengesetze (vgl. Ziff. V, 1). Diese enthalten allesamt drei wesentliche Kriterien:

- Die Beleuchtungspflicht bezieht sich auf geschlossene Ortschaften;
- sie dient der Gefahrenabwehr;
- sie ist durch die Leistungsfähigkeit/Zumutbarkeit begrenzt.

Diese Kriterien bewegen sich im wesentlichen auf den Linien, die zuvor – ganz allgemein – für die Konkretisierung der Verkehrssicherungspflicht gemäß § 823 Abs. 1 BGB erarbeitet worden sind (vgl. Ziff. IV). Indessen bleiben zwei Fragen offen: Bezieht sich die Beleuchtungspflicht aufgrund öffentlich-rechtlicher Normen auf die Einhaltung der DIN 5044 (vgl. sub a)? Kann der jeweilige Träger der Straßenbaulast unter Hinweis auf fehlende Leistungsfähigkeit / knappe Haushaltsmittel mit Aussicht auf Erfolg einwenden, dem Standard der DIN 5044 nicht entsprechen zu müssen (vgl. sub b)?

#### a) Standard der DIN 5044 als öffentlich-rechtliche Pflicht

Man könnte daran denken, den Standard der öffentlich-rechtlichen Beleuchtungspflicht den jeweiligen Trägern der Straßenbaulast im Rahmen einer freien Ermessensentscheidung zu überlassen. Dann käme es im Sinn von § 114 VWGO entscheidend darauf an, ob – bezogen auf den Standard der aktuellen Beleuchtung – der Nachweis

<sup>152</sup> BGHZ 51 S. 91 ff. = DB 1969 S. 32.

<sup>153</sup> Palandt/Thomas, § 823 Anm. 16 D c bb.

<sup>154</sup> BGHZ 51 S. 91; 80 S. 186; 80 S. 199 und DB 1969 S. 32; 1981 S. 1225 und 1277.

<sup>155</sup> Vgl. von Bar, Verkehrspflichten, S. 261 ff.

<sup>156</sup> BGH, VersR 1953 S. 335; BGH, VersR 1961 S. 160; BGH, VersR 1969 S. 829; OLG Hamm, VersR 1982 S. 501.

<sup>157</sup> BGH, VersR 1975 S. 813; OLG Hamburg, VersR 1982 S. 561; Staudinger/Schäfer, § 823 Rdnr. 608.

<sup>158</sup> Lipps, NJW 1968 S. 279 ff.

<sup>159</sup> Mertens, in: MünchKomm, § 823 Rdnr. 43b.

<sup>160</sup> Staudinger/Schäfer, vor §§ 823 ff. Rdnr. 132 m. w. N.

erbracht werden kann, daß der jeweilige Träger der Straßenbaulast ermessensfehlerhaft gehandelt hat, weil er das ihm zugewiesene Ermessen entweder nicht pflichtgemäß oder überhaupt nicht ausgeübt hat.

Wenn es aber zutreffend ist, daß sich die Beleuchtungspflicht nach den Standards der DIN 5044 – wie dargestellt – als privat-rechtliche Verkehrssicherungspflicht im Sinn von § 823 Abs. 1 BGB richtet, so spricht schon der Gedanke der Einheitlichkeit der Rechtsordnung dafür, daß zwischen der öffentlich-rechtlichen Verpflichtung des Trägers der Straßenbaulast einerseits und der privat-rechtlichen Verpflichtung derjenigen Behörde, die straßenverkehrssicherungspflichtig ist, kein Unterschied bestehen darf. Gestützt wird dieser Gesichtspunkt auch noch durch eine weitere Erwägung: Weiter oben wurde im einzelnen gezeigt, daß der Beleuchtungsstandard entsprechend der DIN 5044 auf den Schutz der in § 823 Abs. 1 BGB geschützten Rechtsgüter Dritter gerichtet ist. Unter Berücksichtigung der landesrechtlichen Bestimmungen bedeutet dies, daß im Rahmen einer Parallelwertung die Frage beantwortet werden muß, ob ein Unterschreiten der Standards der DIN 5044 als Amtspflichtverletzung gemäß § 839 BGB in Verbindung mit Art. 34 GG zu qualifizieren ist.

Es ist anerkannt, daß Planung, Anordnung und Durchführung von Straßenbaumaßnahmen ebenso wie die Unterhaltung der öffentlichen Verkehrswege »Ausübung eines öffentlichen Amtes« ist<sup>161</sup>). Soweit landesgesetzliche Bestimmungen bestehen, wonach der Träger der Straßenbaulast auch verkehrssicherungs- und beleuchtungspflichtig ist, handelt es sich um Ausnahmereiche, die von der Judikatur – bezogen auf die privat-rechtliche Verkehrssicherungspflicht – ausdrücklich zugelassen worden sind<sup>162</sup>). Unter dieser Voraussetzung aber ist den zuständigen Verwaltungsbehörden die Verkehrssicherungspflicht »als Amtspflicht in Ausübung öffentlicher Gewalt« zugewiesen worden<sup>163</sup>). Dies bedingt zwingend, daß bei Verletzung der Bau- und Unterhaltungspflicht – und damit auch der Verkehrssicherungspflicht – Schadensersatzansprüche verletzt Dritter gemäß § 839 BGB in Verbindung mit Art. 34 GG zu bejahen sind<sup>164</sup>).

Dies bedeutet in der Sache, daß die Verletzung der Verkehrssicherungspflicht gleichzeitig eine Verletzung der Amtspflicht im Sinn von § 839 BGB ist. Bezogen auf die Beleuchtungspflicht bedeutet dies: Nach dem zuvor gewonnenen Ergebnis ist die Beleuchtungspflicht integrierter Bestandteil der Verkehrssicherungspflicht; zur Konsequenz hat diese Erkenntnis, daß auch die Verletzung der Beleuchtungspflicht Amtshaftungsansprüche gemäß § 839 BGB in Verbindung mit Art. 34 GG auslöst.

Freilich verbleibt ein Unterschied: Ein besonderes Merkmal der – privat-rechtlichen – Verkehrssicherungspflicht im Sinn von § 823 Abs. 1 BGB ist der präventive Charakter dieser Norm; sie ist auf Beseitigung von Gefahren gerichtet, setzt also keine unmittelbare Verletzung des in § 823 Abs. 1 BGB geschützten Rechtsguts voraus. Demgegenüber beruht die Amtspflichtverletzung – wie allgemein anerkannt – in erster Linie auf dem Grundsatz des Geldersatzes, weil nämlich Naturalrestitution nur dann in Betracht kommt, soweit diese nicht die Vornahme einer Amtshandlung voraussetzt bzw. eine solche zum Inhalt hat<sup>165</sup>). Begründet wird diese Auffassung mit dem Gedanken, daß es nicht angeht, gemäß § 249 Satz 1 BGB Naturalrestitution durch Vornahme oder Unterlassung einer Amtshandlung zu verlangen, weil dann den Zivilgerichten die Möglichkeit eingeräumt wäre, auf dem Weg der Verurteilung zum Schadensersatz Akte der hoheitlichen Verwaltung aufzuheben und damit in den Zuständigkeitsbereich der Verwaltungsgerichte überzugreifen, was in der Sache ein unhaltbares Ergebnis wäre<sup>166</sup>). Letzten Endes ist in diesem Zusammenhang auch entscheidend, daß nur solche Leistungen verlangt werden können, die der Beamte persönlich oder seine Erben zu erbringen in der Lage sind<sup>167</sup>).

Dieser Unterschied des Sanktionssystems der privat-rechtlichen Verkehrssicherungspflicht des § 823 Abs. 1 BGB einerseits und der Amtspflichtverletzung gemäß § 839 BGB in Verbindung mit Art. 34 GG andererseits berührt jedoch lediglich die Rechtsfolgenseite der anspruchsbegründenden Norm; sie bezieht sich nicht auf ihren Inhalt. Daraus folgt: Sowohl die privat-rechtliche Verkehrssicherungspflicht als auch die hoheitliche Amtspflicht beziehen sich in allen Fällen auf den Beleuchtungsstandard der DIN 5044, weil diese Norm dem allgemein anerkannten Standard entspricht, der im Interesse der Verkehrssicherheit mit der Verkehrserwartung der Teilnehmer am Straßenverkehr korreliert.

#### b) Die Leistungsfähigkeit

Man könnte daran denken, daß das Kriterium der Leistungsfähigkeit, wie es in den einzelnen Landesstraßengesetzen niedergelegt ist, mit

dem Kriterium der Zumutbarkeit gemäß §§ 823 Abs. 1, 276 Abs. 1 BGB in Übereinstimmung steht. Der Schluß auf eine solche Paralleltät liegt deswegen nahe, weil ja – wie gezeigt – eine Verletzung der privat-rechtlichen Verkehrssicherungspflicht des § 823 Abs. 1 BGB mit einer Amtspflichtverletzung gemäß § 839 BGB in Verbindung mit Art. 34 GG grundsätzlich in Übereinstimmung steht.

Dies hätte zur Konsequenz, daß das Kriterium der fehlenden Zumutbarkeit im Sinn der §§ 823 Abs. 1 BGB, 276 Abs. 1 BGB jedenfalls dann nicht mit Erfolg reklamiert werden kann, wenn und soweit Leib, Leben und Gesundheit eines Dritten verletzt wurden. Dies würde deshalb auch dann gelten, wenn und soweit eine verkehrssicherungspflichtige Gebietskörperschaft den Beleuchtungsstandard der DIN 5044 nicht einhalten und als Folge davon ein – ansonsten vermeidbarer – Straßenverkehrsunfall sich ereignen würde.

Würde man – bezogen auf die Amtspflichtverletzung gemäß § 839 BGB in Verbindung mit Art. 34 GG – ohne Rücksicht auf die Zumutbarkeit argumentieren, so würde man die Amtspflichtverletzung – jedenfalls im praktischen Ergebnis – als eine verschuldensunabhängige Einstandspflicht begründen. Daß die Verkehrssicherungspflicht des § 823 Abs. 1 BGB diese praktische Dimension hat, wird zumindest im Rahmen der Produzentenhaftung deutlich, weil die vom Produzenten geschuldeten Organisationspflichten – angelehnt an das Kriterium der Verhältnismäßigkeit – an dem »neuesten« Stand von Wissenschaft und Technik ausgerichtet sind<sup>168</sup>). Dem steht nicht entgegen, daß auch die Verkehrssicherungspflichten des § 823 Abs. 1 BGB – dogmatisch gewertet – verschuldensabhängige Pflichten begründen und daß es nicht Sache der richterlichen Rechtsfortbildung sein kann und sein darf, eine verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung aus § 823 Abs. 1 BGB zu entnehmen<sup>169</sup>). Denn die – im praktischen Ergebnis – verschuldensunabhängige Haftung resultiert eben daraus, daß die Anforderungen an die Organisations- und Verkehrssicherungspflichten des § 823 Abs. 1 BGB jedenfalls dann extrem hochgeschraubt werden, wenn die Verletzung von Leib, Leben und Gesundheit eines Dritten in Rede steht – mit der Folge, daß die Berufung auf die fehlende Zumutbarkeit, insbesondere wegen einer zu hohen Kostenbelastung praktisch nicht zugelassen wird<sup>170</sup>).

An dieser Stelle ergibt sich zwischen Verkehrssicherungspflicht und Amtspflicht ein Unterschied: Der aufgrund der jeweiligen Landesstraßengesetze verpflichtete Träger der Straßenbaulast ist – kraft gesetzlicher Anordnung – berechtigt, sich auf die fehlende Leistungsfähigkeit mit Erfolg zu berufen – vorausgesetzt freilich, daß die Gefahr – und damit der Mangel des verkehrssicheren Zustandes der jeweiligen Straße – anderweitig, z. B. durch eine entsprechende Anordnung der Straßenverkehrsbehörde beseitigt werden kann<sup>171</sup>). Zweifelsfrei dienen daher auch die anderweitigen Anordnungen der Straßenverkehrsbehörde der Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht.

Bezogen auf die zu erfüllende Beleuchtungspflicht bedeutet dies, daß eben – wie der BGH<sup>172</sup>) festgestellt hat – keine umfassende Beleuchtungspflicht besteht, sondern daß der jeweilige Träger der Straßenbaulast/Verkehrssicherungspflichtige auch berechtigt ist, Anordnungen gemäß § 23 Abs. 1 StVO zu treffen. Aus dieser BGH-Entscheidung<sup>173</sup>) ergibt sich freilich ein weiteres: Die Unfallstelle – der F.-Wall – war aufgrund des unstrittigen Sachverhaltsvortrags beider Parteien keine gefährliche Stelle, an der eine allgemeine Verkehrssicherungs- und Beleuchtungspflicht der beklagten Stadt eingriff<sup>174</sup>).

Daraus ist abzuleiten: Jedenfalls dann, wenn anderweitige Maßnahmen im Rahmen der Straßenverkehrssicherungspflicht geeignet sind, die Gefahren auszuschalten, gegen die die Beleuchtung schützen soll, kann sich der jeweilige Träger der Straßenbaulast/Verkehrssicherungspflichtige auf fehlende Leistungsfähigkeit mit Erfolg

<sup>161</sup>) BGHZ 9 S. 373, 389; BGHZ 21 S. 48, 501.; BGHZ 54 S. 165, 168; BGH, VersR 1974 S. 365, 356.

<sup>162</sup>) *Papier*, in: MünchKomm., § 839 Rdnr. 156.

<sup>163</sup>) Vgl. BGHZ 9 S. 373, 387; BGHZ 60 S. 54, 59; BGH, NJW 1983 S. 2021.

<sup>164</sup>) Hierzu auch *Kreff*, in: RGRK-BGB, § 839 Rdnr. 111.

<sup>165</sup>) BGHZ 34 S. 99, 104ff.; BGHZ 78 S. 274; *Rupp*, NJW 1961 S. 811ff.; *Papier*, in: MünchKomm., § 839 Rdnr. 250; im einzelnen auch *Kreff*, in: RGRK-BGB, § 839 Rdnr. 313.

<sup>166</sup>) BGHZ 34 S. 99, 105; BGHZ 48 S. 239, 240.

<sup>167</sup>) BGHZ 67 S. 92, 100.

<sup>168</sup>) *Kullmann/Piester*, Produzentenhaftung, Kap. 1520 – S. 27 m. w. N.

<sup>169</sup>) BGHZ 51 S. 91.

<sup>170</sup>) *Steffen*, in: RGRK-BGB, § 823 Rdnr. 149.

<sup>171</sup>) Vgl. insbesondere BGHZ 36 S. 237, 244.

<sup>172</sup>) A.a.O.

<sup>173</sup>) BGHZ 36 S. 237ff.

<sup>174</sup>) S. 240.

berufen. Dies gilt freilich dann nicht, wenn eine anderweitige Maßnahme – z. B. im Rahmen von § 23 Abs. 1 StVO – nicht geeignet ist, die besondere Gefahrenstelle zu beseitigen, so daß eine – nicht hinnehmbare – Rest-Gefahr verbleibt. Dies würde im Fall der Verletzung der in § 823 Abs. 1 BGB geschützten Rechtsgüter eine Schadenshaftung nach § 839 BGB in Verbindung mit Art. 34 GG auslösen, zumal – wie dargelegt – der Träger der Straßenbaulast/Verkehrssicherungspflichtige gehalten ist, die allgemein anerkannten technischen Regeln – bezogen auf die Verkehrssicherheit – zu respektieren.

### c) Zwischenergebnis

Da auch die Amtspflichten der Träger der Straßenbaulast gemäß § 839 BGB in Verbindung mit Art. 34 GG auf den Schutz der Verkehrssicherheit, insbesondere auf den Schutz von Leib, Leben und Gesundheit Dritter zielt, kommt der jeweilige Träger der Straßenbaulast der Beleuchtungspflicht nur dann nach, wenn und soweit er die Standards der DIN 5044 berücksichtigt. Auf fehlende Leistungsfähigkeit kann er sich mit Erfolg berufen, soweit eine anderweitige Maßnahme der Verkehrssicherungspflicht geeignet ist, die konkrete Gefahr zu beseitigen. Soweit gleichwohl eine Gefahr für Leib, Leben und Gesundheit Dritter – wegen fehlender Beleuchtung – verbleibt, ist es dem jeweiligen Träger der Straßenbaulast nicht gestattet, sich auf die fehlende Leistungsfähigkeit mit Erfolg zu berufen: Ereignet sich ein Straßenverkehrsunfall, der kausal auf die Verletzung der Beleuchtungspflicht zurückzuführen ist, dann liegt eine Amtspflichtverletzung gemäß § 839 BGB in Verbindung mit Art. 34 GG vor. Denn es ist schuldhaft im Sinn von § 839 BGB, die Verletzung von Leib, Leben und Gesundheit Dritter hinzunehmen, weil die ordnungsgemäße Erfüllung der bestehenden Amtspflichten – wegen fehlender Leistungsfähigkeit – nicht erbracht werden kann.

## 2. Kein struktureller Unterschied zwischen der öffentlich-rechtlichen Verkehrssicherungspflicht (Straßenbaulast) und der Verkehrssicherungspflicht des § 823 Abs. 1 BGB

Im Vorstehenden wurde bereits herauskristallisiert, daß die Verkehrssicherungspflicht des § 823 Abs. 1 BGB auf Prävention sowie auf Kompensation gerichtet ist. Demgegenüber besteht das wesentliche Kriterium des Amtshaftungsanspruchs gemäß § 839 BGB in Verbindung mit Art. 34 GG in der Kompensation, die gegenüber dem Prinzip der Naturalrestitution des § 249 Satz 1 BGB beträchtlich eingeschränkt ist. Daraus folgt gleichzeitig: Der einzelne Bürger hat im Rahmen der Straßenverkehrssicherungspflicht des § 823 Abs. 1 BGB einen Anspruch auf Durchführung präventiver Maßnahmen, die der Erfüllung der Straßenverkehrssicherungspflicht dienen, was allerdings nicht unbestritten ist<sup>175)</sup>. Demgegenüber hat der einzelne Bürger keinen unmittelbaren Anspruch gegenüber dem Träger der Straßenbaulast, daß dieser die gesetzlich vorgeschriebenen Pflichten – landesgesetzliche Kodifizierung vorausgesetzt – erfüllt<sup>176)</sup>. Die Erfüllung der Vorsorgeverpflichtung ist deshalb eine strikt öffentlich-rechtliche, die nur im Fall der Amtspflichtverletzung gemäß § 839 BGB in Verbindung mit Art. 34 GG reklamiert werden kann<sup>177)</sup>.

Auf der Ebene der Kompensation – also: im Fall eines Schadens – ist der Unterschied zwischen Verkehrssicherungspflicht gemäß § 823 Abs. 1 BGB und einer Amtspflichtverletzung gemäß § 839 BGB in Verbindung mit Art. 34 GG – wie gezeigt – irrelevant. Dies gilt erst recht, wenn die Verkehrssicherungspflicht wie in § 9 a des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen geschehen – als Teil der Amtspflicht – und damit als Teil der Straßenbaulast – normiert wird.

Bezogen auf die Beleuchtungspflicht, die an den Standards der DIN 5044 auszurichten ist, bedeutet dies: Soweit eine akute Gefahr nur durch die Erfüllung der Beleuchtung gemäß den Standards der DIN 5044 beseitigt werden kann, nicht aber durch andere Maßnahmen, die eine hinreichende Sicherheit bieten, schuldet sowohl der Verkehrssicherungspflichtige gemäß § 823 Abs. 1 BGB als auch der Träger der Straßenbaulast eben diese Maßnahme.

## VII. Beleuchtungspflicht im Ortsinneren – Sonstige besondere Gefahrenstellen

Nachdem im Vorstehenden festgestellt worden ist, daß die Verkehrssicherungspflicht die Beleuchtungspflicht einschließt, stellt sich nun-

mehr die Frage, innerhalb welcher Bereiche die Beleuchtungspflicht – ausgerichtet am Standard der DIN 5044 – zu erfüllen ist.

### 1. Im Ortsinneren

Es ist anerkannt, daß die Verkehrssicherungspflicht die Beleuchtungspflicht der Straße innerhalb geschlossener Ortslagen einschließt<sup>178)</sup>. Dies entspricht auch der Sentenz des RG in der Entscheidung vom 1.6.1911<sup>179)</sup>. Auch die Literatur teilt diesen Standpunkt<sup>180)</sup>.

### 2. Außerhalb geschlossener Ortslagen

Wie bereits kurz apostrophiert, ist festzuhalten, daß die landesgesetzlichen Regelungen, die sich auf die Beleuchtungspflicht beziehen, diese für geschlossene Ortslagen stipulieren (vgl. § 42 des Straßengesetzes für Baden-Württemberg, § 7 des Berliner Straßengesetzes). Daraus könnte man den Schluß ableiten, daß außerhalb geschlossener Ortschaften – auch im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht des § 823 Abs. 1 BGB – eine Beleuchtungspflicht nicht anzuerkennen ist.

Diese Argumentation würde jedoch die Grundprinzipien der Verkehrssicherungspflicht außer acht lassen, wie sie für § 823 Abs. 1 BGB entwickelt worden sind. Danach gilt nämlich: Für die Verkehrssicherungspflicht ist ausschließlich entscheidend, ob eine konkrete Gefahr besteht; es ist nicht entscheidend, ob diese innerhalb oder außerhalb geschlossener Ortschaften vorhanden ist (vgl. sub. IV, 1, 2). Auch eine Parallelität zur Streupflicht läßt die Richtigkeit der hier vertretenen Argumentation erkennen: Ausnahmsweise besteht außerhalb geschlossener Ortschaften eine Streupflicht, wenn es sich um besonders gefährliche Stellen handelt, sofern diese vom Kraftfahrer trotz der von ihm im Winter zu fordernden größeren Sorgfalt nicht oder nicht rechtzeitig zu erkennen sind<sup>181)</sup>.

Bezogen auf die Beleuchtungspflicht, die am Standard der DIN 5044 auszurichten ist, bedeutet dies: Auch außerhalb geschlossener Ortschaften besteht an besonders gefährlichen Stellen eine Beleuchtungspflicht, sofern Inhalt und Ausmaß der konkreten Gefahr einem Kraftfahrer nicht ohne weiteres erkennbar sind, auch wenn er die bei Dunkelheit geforderte, erhöhte Aufmerksamkeit beachtet.

Welche Stellen dies sind, läßt sich nur aufgrund der jeweiligen Umstände des Einzelfalls entscheiden.

### 3. Allgemeine Beleuchtungspflicht gemäß DIN 5044?

Zuzugeben ist sicherlich, daß die Beleuchtung der Bundesfernstraßen pp nach den Standards der DIN 5044 geeignet ist, eine höhere Verkehrssicherheit nach sich zu ziehen; anerkannte, einschlägige wissenschaftliche Veröffentlichungen zeigen in diese Richtung (vgl. A). Daraus könnte man den Schluß ableiten, daß eine allgemeine Erhöhung des Standards der Verkehrssicherheit – unter Berücksichtigung der DIN 5044 – angezeigt und geboten ist.

Mangels gesetzgeberischer Entscheidung wäre dies jedoch nur dann zu realisieren, wenn im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht des § 823 Abs. 1 BGB eine entsprechende Präventionspflicht besteht; denn daß die Kompensationspflicht des § 823 Abs. 1 BGB sowie die Schadensersatzleistung gemäß § 839 BGB in Verbindung mit Art. 34 GG das Vorhandensein einer konkreten Gefahrenlage voraussetzt, wurde im einzelnen dargelegt. Gleichzeitig wurde aber auch gezeigt, daß es keinen Anspruch des einzelnen Bürgers gibt, im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht des § 823 Abs. 1 BGB zu verlangen, daß bei Dunkelheit keine – spezifischen – Gefahren von der Straße ausgehen (vgl. IV, 1 a). Wenn es aber – wie gezeigt – keinen Anspruch auf allgemeine Gefahrenfreiheit gibt, so muß das gleiche auch für die Beantwortung der Frage gelten, ob die Verkehrssicherungspflicht allgemein – ohne Rücksicht auf konkrete, besondere Gefahrenlagen – am Standard der DIN 5044 auszurichten ist. Denn das Instrument der Verkehrssicherungspflicht des § 823 Abs. 1 BGB ist genereller Natur; es handelt sich um den allgemeinen Befund, unter welchen Voraussetzungen Verkehrspflichten bestehen, die verschiedenste Ausprägungen erfahren haben. Strukturell sind aber al-

<sup>175)</sup> So Mayer, DB 1985 S. 319ff.

<sup>176)</sup> BGH, VersR 1967 S. 471; BGH, VersR 1968 S. 749; BGH, NJW 1975 S. 47, 48.

<sup>177)</sup> Steffen, in: RGRK-BGB, § 823 Rdnr. 167; Krefit, in: RGRK-BGB, § 839 Rdnr. 103f.

<sup>178)</sup> RGZ 54 S. 53; RGZ 55 S. 24; BGH, MOR 1971 S. 494; vgl. auch BGH, NJW 1953 S. 1865.

<sup>179)</sup> JW 1911 S. 759.

<sup>180)</sup> Steffen, in: RGRK-BGB, § 823 Rdnr. 192; Palandt/Thomas, § 823 Anm. A aa.

<sup>181)</sup> BGHZ 31 S. 73, 75; BGHZ 40 S. 379, 382; BGHZ 45 S. 143, 146.

le Pflichten davon abhängig, daß Gefahren bestehen, weil der Schutz der in § 823 Abs. 1 BGB normierten Rechtsgüter Ziel und Zweck der Norm ist.

Es ist deshalb dogmatisch ausgeschlossen, aus § 823 Abs. 1 BGB eine besondere – weitergehende – Verkehrssicherungspflicht unter Berücksichtigung des Inhalts der DIN 5044 zu formulieren, die vom Vorhandensein konkreter Gefahrenlagen absieht, mit denen der Verkehrsteilnehmer – hinreichende Sorgfalt vorausgesetzt – nicht zu rechnen braucht. Dies wäre systemwidrig.

Hinzu kommt ein weiteres: Der Tatbestand des § 823 Abs. 1 BGB zielt auf Schadensersatz, soweit eine Verletzung der in § 823 Abs. 1 BGB normierten Rechtsgüter – schuldhaft und rechtswidrige Verhaltensweise vorausgesetzt – vorliegt. So gesehen zielt die Präventionswirkung der Verkehrssicherungspflicht des § 823 Abs. 1 BGB darauf ab, konkrete, besondere Gefahrenlagen für die in § 823 Abs. 1 BGB normierten Rechtsgüter zu vermeiden; sie kann nie und nimmer – angesichts der Norm vorausgesetzten Verletzungsverfolgung – eine Präventionswirkung haben, allgemeine Gefahren genereller Art ausschalten, mit denen im übrigen auch die Verkehrsteilnehmer rechnen. Sie erwarten eben in der Nacht – notwendigerweise aufgrund einschlägiger Erfahrungen – nicht die Sicherheit, die sie untertags auf den Straßen verlangen können.

Daraus ist abzuleiten, daß es keine allgemeine Beleuchtungspflicht – ausgerichtet am Standard der DIN 5044 – gibt, soweit es sich nicht um konkrete Gefahrenlagen handelt, die der Kraftfahrer nicht bei Beachtung der erforderlichen Aufmerksamkeit vermeiden kann.

## VIII. Beleuchtungspflicht – Unterschreiten des Standards der DIN 5044

Abschließend ist nunmehr die Frage zu untersuchen, ob eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht des § 823 Abs. 1 BGB dann vorliegt, wenn und soweit die jeweilige Gebietskörperschaft sich dazu entschließt, der ihr obliegenden Beleuchtungspflicht – im Rahmen der Straßenverkehrssicherungspflicht – in der Weise nachzukommen, daß sie nicht den Standard der DIN 5044 einhält, sondern diesen beträchtlich unterschreitet.

### 1. Neue Beleuchtungsanlagen

Weiter oben wurde im einzelnen die Auffassung entwickelt, daß die Verkehrssicherungspflicht die Beleuchtungspflicht einschließt und daß die Beleuchtungspflicht nur dann erfüllt ist, wenn sie dem Standard der DIN 5044 entspricht, weil es sich insoweit um einen Standard handelt, der dem Schutz von Leib, Leben und Gesundheit Dritter in besonderem Maße dient. Unter dieser Voraussetzung ist ein Unterschreiten dieses Standards stets pflichtwidrig.

Freilich resultiert eine Haftung gemäß § 823 Abs. 1 BGB oder gemäß § 839 BGB in Verbindung mit Art. 34 GG nur dann aus einer solchen Pflichtwidrigkeit, wenn gleichzeitig – bezogen auf die Kausalität – der Beweis des ersten Anscheins erbracht werden kann, daß das Unterschreiten des DIN-Standards für den Verkehrsunfall kausal war. Zwar bejaht die Judikatur durchweg, daß bei Nichteinhaltung von technischen Standards – insbesondere auch bei Verletzung von Unfallverhütungsvorschriften – die Grundsätze des Beweises des ersten Anscheins zum Tragen kommen<sup>182)</sup>. Doch ist demgegenüber zu unterstreichen, daß der Beweis des ersten Anscheins ein typisches Erscheinungsbild erfordert: Aufgrund eines bestimmten Geschehensablaufs, einer Verkettung von Ursachen und Wirkungen muß eine typische Konstellation innewohnen, die nach allgemeinen Erkenntnissen, z. B. wissenschaftlichen Experimenten oder aufgrund der Lebenserfahrung zu bejahen ist<sup>183)</sup>.

Legt man diese Meßlatte an, so ist zweifelhaft, ob der Beweis des ersten Anscheins – bezogen auf die Kausalität zum Unfallgeschehen – dann bejaht werden kann, wenn der Standard der DIN 5044 unterschritten wurde. Denn es wird eine besondere, überzeugungskräftige Wahrscheinlichkeit für diese Typizität verlangt, was möglicherweise – angesichts der insoweit noch fehlenden wissenschaftlichen Forschungstiefe – problematisch sein könnte. Deshalb ist jedenfalls zunächst davon auszugehen, daß der Geschädigte in diesen Fällen die Vorteile des Anscheinsbeweises nicht für sich reklamieren wird können.

Damit ist das Element der Kausalität, nicht aber das des Verschuldens angesprochen; angesichts der DIN-Widrigkeit einer Beleuchtung, die nicht dem Standard der DIN 5044 entspricht, wird man

gleichwohl zu dem Ergebnis gelangen müssen, daß der jeweilige Anspruchsgegner verpflichtet ist, sich vom Vorwurf des Verschuldens zu entlasten<sup>184)</sup>.

### 2. Umrüstungspflicht alter Beleuchtungsanlagen

Geht man davon aus, daß nach der hier vertretenen Auffassung die Verkehrssicherungspflicht die Beleuchtungspflicht – ausgerichtet am Standard der DIN 5044 – einschließt, so folgt daraus: Die jeweilige Gebietskörperschaft ist im Rahmen ihrer Verkehrssicherungspflicht bzw. als Träger der Straßenbaulast verpflichtet, eine Umrüstung alter Beleuchtungsanlagen Schritt für Schritt vorzunehmen, soweit es sich um Beleuchtungsanlagen innerhalb der geschlossenen Ortschaft bzw. an besonders gefährdeten Stellen handelt.

Sicherlich wird man von den Gebietskörperschaften nicht verlangen können, die Umrüstung alter Anlagen mit einem Schlag durchzuführen; ein solches Verlangen wäre unter Berücksichtigung des Gebots der Leistungsfähigkeit/Zumutbarkeit nicht aufrechtzuerhalten; es wäre systemwidrig. Gleichwohl wird man verlangen können, daß die verkehrssicherungspflichtige Gebietskörperschaft einen Organisationsplan entwickelt, den sie Schritt für Schritt realisiert. Denn die Verkehrssicherungspflichten sind – nicht zuletzt – auch Organisationspflichten; im Zusammenhang mit den nach § 839 BGB geschuldeten Amtspflichten ist diese Erkenntnis sogar unmittelbar einleuchtend. Sie ist auch im Rahmen der Straßenreinigung sowie der Streupflicht – beides sind Teile der Straßenverkehrssicherungspflicht – anerkannt<sup>185)</sup>.

Dieser Organisationsplan ist zunächst an der jeweiligen, besonderen Gefährlichkeit auszurichten; je gefährlicher die jeweilige Straße, um so eher ist die Gebietskörperschaft verpflichtet, Umrüstungen entsprechend dem Standard der DIN 5044 vorzunehmen.

Sofern – z. B. innerhalb geschlossener Ortschaften – ein gleichhohes Gefahrenpotential vorhanden ist, wird man fordern müssen, daß der Organisationsplan darauf abstellt, eine schrittweise Verbesserung durchzusetzen. Es wäre indessen sachwidrig, würde sich die Gebietskörperschaft darauf beschränken, lediglich die Beleuchtungsanlagen nach der DIN 5044 umzurüsten, die defekt sind und repariert werden müssen. Denn dadurch entstanden unterschiedliche Beleuchtungsverhältnisse; und es wäre insbesondere der Grundsatz mißachtet, daß die Verkehrssicherungspflicht gegenüber allen Verkehrsteilnehmern besteht.

So gesehen wird man auch einen angemessenen Zeitraum der jeweiligen Gebietskörperschaft zubilligen müssen, innerhalb dessen die Beleuchtungspflicht am Standard der DIN 5044 auszurichten ist<sup>186)</sup>. Wie lange dieser Zeitraum bemessen ist, läßt sich generell nicht sagen. Maßgebendes Kriterium ist allemal, daß die Gefahren zu beseitigen sind, auf deren Prävention die DIN 5044 gerichtet ist. Dies entspricht auch der Verkehrserwartung der Verkehrsteilnehmer; sie können und dürfen darauf vertrauen, daß die Gebietskörperschaften ihre Verkehrssicherungspflichten – gleiches gilt für die Amtspflichten<sup>187)</sup> – in angemessener Frist wahrnehmen.

## IX. Gesamtergebnis

Die Beleuchtungspflicht ist Teil der Verkehrssicherungspflicht des § 823 Abs. 1 BGB; sie ist am Standard der DIN 5044 auszurichten, weil diese Norm darauf abzielt, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und Leib, Leben und Gesundheit Dritter vor den verkehrsbedingten Gefahren, die bei Dunkelheit auftreten, zu schützen.

Die gleiche Verpflichtung gilt auch im Rahmen der Amtspflicht gemäß § 839 BGB in Verbindung mit Art. 34 GG, wobei jedoch der Unterschied besteht, daß in diesem Zusammenhang lediglich eine schadensersatzrechtliche Kompensation von dem jeweiligen Verletzten verlangt werden kann. Die Prävention, die Gegenstand des § 823 Abs. 1 BGB ist, ist öffentlich-rechtlicher Natur, soweit landesgesetzliche Bestimmungen die Beleuchtungspflicht als Teil der Straßenbaulast normieren.

Jedenfalls innerhalb geschlossener Ortschaften sowie an besonders

<sup>182)</sup> Steffen, in: RGRK-BGB, § 823 Rdnr. 407 m. w. N.

<sup>183)</sup> Statt aller Steffen, in: RGRK-BGB, § 823 Rdnr. 511.

<sup>184)</sup> Vgl. Steffen, in: RGRK-BGB, § 823 Rdnr. 407.

<sup>185)</sup> BGH, VersR 1959 S. 1027f.; BGH, VersR 1973 S. 249f.; BGH, VersR 1979 S. 1055, 1056.

<sup>186)</sup> Vgl. Steffen, in: RGRK-BGB, § 823 Rdnr. 210 m. w. N.

<sup>187)</sup> Vgl. BGH, VersR 1979 S. 1055.

gefährlichen Stellen ist die jeweils zuständige Gebietskörperschaft verpflichtet, der Beleuchtungspflicht als Teil der von ihr zu erfüllenden Straßenverkehrssicherungspflicht an dem Standard der DIN 5044 auszurichten. Tut sie dies nicht, so macht sie sich – vorbehaltlich des zu führenden Kausalitätsnachweises – gegenüber einem geschädigten Dritten schadensersatzpflichtig; die Darlegungs- und Beweislast, daß die Gebietskörperschaft nicht schuldhaft gehandelt hat, obliegt nicht dem Verletzten, sondern der verkehrssicherungspflichtigen Gebietskörperschaft. Angesichts des hohen Stellenwertes des Schutzes von Leib, Leben und Gesundheit Dritter ist im Sinn des § 276 BGB die Erforderlichkeit stets zu bejahen, die Beleuch-

tung an dem Standard der DIN 5044 auszurichten; ob dies auch zumutbar ist, dürfte im Regelfall zu bejahen sein.

Diese Grundsätze gelten:

Für die Umrüstung bereits bestehender Beleuchtungsanlagen ist ein Organisationsplan von jeder Gebietskörperschaft zu erstellen; Ziel dieses Organisationsplanes ist es, innerhalb angemessener Frist sicherzustellen, daß die Beleuchtungsanlagen an dem Standard der DIN 5044 ausgerichtet wird. Besondere Gefahrenstellen haben hier Priorität, weil die Verkehrssicherungspflicht des § 823 Abs. 1 BGB auf deren Beseitigung zielt.