**Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein- Westfalen**

Niederschrift

der Dienstbesprechung des Ministeriums für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
mit den Verkehrsingenieurinnen und -ingenieuren der Bezirksregierungen
und des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen
am 27./28. Mai 2026 in Bad Sassendorf - VIB I/2026

VII A 4 - 58.91.02

Inhaltsverzeichnis Seite

1.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 02.12.2025 - VIB II/2025	3
2.	Einsatz von Privatpersonen zur Bedienung von Schranken an „Schulstraßen“	4
3.	Parkausweis für Sicherheitsdienstleister	7
4.	Durchführung von Verkehrsschauen	8
5.	Definition „Radverkehrsanlagen“ im Sinne des Erlasses „Roteinfärbung von Radverkehrsanlagen im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen" vom 05.06.2025	9
6.	Zwischenzeitberechnung für Lichtsignalanlagen im Zuge von Tempo-30-Strecken	10
7.	Vorschriftzeichen mit Zusatzzeichen 1000 zur Vorankündigung vor dem Abbiegen	11
8.	Zuständigkeit bei geteilter Baulast für die ortsfeste Beleuchtung an Fußgänger-überwegen	14

Niederschriften der Verkehrsingenieur-Besprechungen (VIB)

besitzen Erlasscharakter

und sind von den Straßenverkehrsbehörden und Straßenbaubehörden zu beachten.

Az.: 58.91.02

1. Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 02.12.2025 - VIB II/2025

Die Niederschrift wird ohne Änderungen genehmigt.

Az.: 58.91.01

2. Einsatz von Privatpersonen zur Bedienung von Schranken an „Schulstraßen“

Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr wurde um Klärung gebeten, ob und inwieweit Privatpersonen, wie z. B. Eltern, eine Schranke (oder eine vergleichbare Sperreinrichtung) bedienen dürfen, um das temporäre Verkehrsverbot einer „Schulstraße“ (vgl. TOP 6 der VIB II/2023 am 07.12.2023) vor Ort durchzusetzen. Unter Hinweis auf die Niederschrift zu TOP 9 der VIB I/2024 „Einsatz von Privatpersonen zur Unterstützung temporärer Sperrungen für den Kfz-Verkehr im Nahbereich von Schulen („Schulstraßen“)“ ergibt sich hierzu folgender Sachstand:

Die Zuständigkeit der Polizei nach § 44 Absatz 2 StVO besteht bezüglich vorläufiger Verkehrsregelungen, die situationsbezogen den aktuellen und wechselnden Bedürfnissen des Straßenverkehrs Rechnung tragen. Solche „dynamischen Verkehrsregelungen“, die nach den jeweiligen aktuellen tatsächlichen Verhältnissen vor Ort notwendig werden, wie z. B. Verkehrsregelungen an Unfallstellen, sind demnach allein der Polizei vorbehalten.

Eine solche dynamische Verkehrsregelung liegt hingegen nicht vor, wenn Art und Umfang einer verkehrsrechtlichen Regelung einschließlich ihrer zeitlichen und örtlichen Geltungsdauer bereits durch ihre Anordnung abschließend bestimmt sind. Gemäß § 44 Absatz 1 StVO ist die Straßenverkehrsbehörde für solche planbaren, dauerhaften und/oder wiederkehrenden Verkehrsregelungen zuständig. Hierunter fällt z. B. auch die Sperrung einer öffentlichen Straße für den Kfz-Verkehr zu bestimmten Zeiten, wie bei einer Schulstraße. Gleiches gilt für das Öffnen und Schließen einer Schranke, denn auch dabei handelt es sich um einen Teil der Umsetzung der Benutzungsbeschränkung. Eine über die Überprüfung der Berechtigungen zur Durchfahrt (Ausnahmegenehmigungen etc.) hinausgehende Bewertung der konkreten Verkehrssituation ist dazu nicht erforderlich. Das Öffnen und Schließen erfolgt vielmehr nur bezüglich eines durch die Straßenverkehrsbehörde zuvor klar festgelegten Personenkreises; es ist insofern abschließend bestimmt, planbar und daher keine dynamische Verkehrsregelung.

Für das Öffnen und Schließen einer Schranke im Rahmen ihres Betriebs kann die örtlich zuständige Straßenverkehrsbehörde als Hilfsorgan Verwaltungshelfer einsetzen. Ein Verwaltungshelfer unterstützt die öffentliche Verwaltung in deren Auftrag und nach ihrer Weisung bei der Durchführung bestimmter Verwaltungsaufgaben durch Wahrnehmung unselbstständiger

Hilfstätigkeiten. Dem Verwaltungshelfer werden daher keine öffentlich-rechtlichen Befugnisse zur eigenverantwortlichen Ausübung übertragen, er wird lediglich als verlängerter Arm der Verwaltung tätig und nicht mit selbstständigen Entscheidungen betraut. Eine zulässige Verwaltungshilfe setzt voraus, dass die Straßenverkehrsbehörde dem Verwaltungshelfer einen Auftrag erteilt, der den Umfang und die Grenzen seiner Inanspruchnahme erkennen lässt, ohne dass ihm ein eigener Entscheidungsspielraum verbleibt. Ermächtigt werden Verwaltungshelfer von der Straßenverkehrsbehörde durch innerdienstliche Anordnung. Diese Ermächtigung ist grundsätzlich gesetzesfrei möglich, sodass es keiner gesonderten Ermächtigungsgrundlage bedarf.

Es ist daher möglich, Privatpersonen als Verwaltungshelfer damit zu beauftragen, eine Schranke weisungsgebunden bei Ein- und Ausfahrt von Durchfahrtberechtigten zu öffnen und zu schließen, sofern die örtlich zuständige Straßenverkehrsbehörde diesbezüglich klare Anweisungen erteilt und gewährleistet, dass diese Privatpersonen für die Erfüllung ihrer Aufgabe hinreichend geschult werden. Für die Verwaltungshelfer darf kein Entscheidungsspielraum darüber verbleiben, für welche Verkehrsteilnehmenden und in welchen Situationen die Schranke geöffnet oder geschlossen werden soll. So wäre es unzulässig, wenn Privatpersonen als Verwaltungshelfer eine Schranke situationsbezogen und aufgrund eigener Entscheidungen bedienen würden, wie etwa bei Staubildung. In diesem Fall würde es sich um eine dynamische Verkehrsregelung handeln, die jedoch der Polizei vorbehalten ist.

Generell dürfen Privatpersonen den Verkehr auf öffentlichen Straßen weder lenken noch anstelle der Polizei regeln. Ihren Zeichen gegenüber besteht keine Gehorsamspflicht und es besteht keine Möglichkeit für sie, etwaige Kontrollmaßnahmen zu vollstrecken. Sie sind auch nicht mit Sonderrechten ausgestattet. Zudem dürfen Privatpersonen Verkehrsverstöße weder verfolgen noch ahnden.

Die Straßenverkehrsbehörde trägt als originär zuständiger Aufgabenträger grundsätzlich auch die rechtliche Verantwortung für die Tätigkeit von Verwaltungshelfern. Da diese ohne eigene verwaltungsrechtliche Kompetenz handeln und keine eigene Hoheitsmacht ausüben, werden ihre Handlungen der Verwaltung zugerechnet. Bei Fehlverhalten von Verwaltungshelfern kommen daher Amtshaftungsansprüche nach Art. 34 GG in Verbindung mit § 839 BGB gegen die beauftragende Behörde in Betracht. Amtsträger im haftungsrechtlichen Sinne können auch Privatpersonen sein, soweit ihnen die Wahrnehmung hoheitlicher Funktionen anvertraut ist.

Sollte durch eine Privatperson im Rahmen ihrer Tätigkeit als Verwaltungshelfer ein Schaden verursacht werden, bestünde daher eine Haftung der beauftragenden Behörde im Rahmen eines Amtshaftungsanspruchs. Diese Haftung würde auch dann greifen, wenn die den Schaden verursachende Tätigkeit der Privatperson in einem engen inneren und äußeren Zusammenhang mit dem Öffnen und Schließen der Schranke erfolgt ist, ohne tatsächlich Gegenstand der konkreten Beauftragung gewesen zu sein. Das Ministerium weist darauf hin, dass die beauftragende Straßenverkehrsbehörde ggf. auch für eine etwaige Verletzung der Verkehrssicherungs- oder Verkehrsregelungspflicht haftbar gemacht werden könnte, wenn diese aufgrund der Bedienung einer Schranke durch Privatpersonen entsteht. Angesichts der durch den Einsatz von Verwaltungshelfern im Verkehrsraum bestehenden Gefährdungssituation ist es daher ratsam, diesbezügliche Schulungen durchzuführen, wie z. B. eine ASR-Schulung.

Zusammenfassend wird Folgendes festgehalten:

Privatpersonen, wie z. B. Eltern, dürfen eine Schranke (oder eine vergleichbare Sperreinrichtung) bedienen, um das temporäre Verkehrsverbot einer Schulstraße vor Ort durchzusetzen, sofern sie dazu von der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde als Verwaltungshelfer beauftragt und für ihre Aufgabe hinreichend geschult wurden. Zudem muss die Straßenverkehrsbehörde die entsprechenden Handlungsvorgaben so eindeutig formulieren, dass den Verwaltungshelfern kein eigener Entscheidungsspielraum bleibt. Wichtig ist zudem, dass sich sowohl die beauftragende Straßenverkehrsbehörde als auch die Verwaltungshelfer der Haftungsrisiken bewusst sind.

Az.: 58.91.05

3. Parkausweis für Sicherheitsdienstleister

Ein Unternehmen aus der Sicherheitsbranche hatte eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO zum Parken beantragt. Gemäß Antrag sollte dieser Parkausweis speziell für Unternehmen der Sicherheitsbrache in ganz Nordrhein-Westfalen Gültigkeit besitzen und unter anderem die Erlaubnis für das Abstellen von Fahrzeugen im absoluten Haltverbot enthalten sowie die Berechtigung zur Befahrung von Fußgängerzonen. Die Teilnehmenden der VIB wenden sich mit deutlicher Mehrheit dagegen, derart weitreichende Ausnahmegenehmigungen zu erteilen.

Unternehmen der Sicherheitsbranche besitzen keine Sonder- oder Wegerechte und sind im fließenden und ruhenden Straßenverkehr an die Regelungen der StVO gebunden. Falls es bei einzelnen Objekten zu Problemen oder erheblichen Zeitverlusten beim Abstellen des Fahrzeuges kommt, wenn z. B. der Sicherheitsdienstleister dort etwa nicht auf dem Privatgrundstück parken kann, bestünde stets die Möglichkeit, eine Einzelausnahmegenehmigung bei der örtlichen Straßenverkehrsbehörde zu beantragen.

Az.: 58.91.02

4. Durchführung von Verkehrsschauen

Aus dem Kreis der Bezirksregierungen wird berichtet, dass einzelne Straßenverkehrsbehörden Verkehrsschauen nur selten oder gar nicht durchführen, was oftmals mit dem damit verbundenen Aufwand begründet wird.

Verkehrsschauen dienen der Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Reduzierung der Unfallgefahr. Sie stellen sicher, dass die Straßeninfrastruktur und die Beschilderung den aktuellen Rechtsvorschriften und den tatsächlichen Verkehrsverhältnissen entsprechen und sind somit ein unverzichtbarer Faktor auf dem Weg zur „Vision Zero“.

Gemäß VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 3 Rn. 57 ist alle zwei Jahre eine umfassende Verkehrsschau vorzunehmen. Auf Straßen von erheblicher Verkehrsbedeutung und überall dort, wo nicht selten Unfälle vorkommen, haben die Verkehrsschauen alljährlich, erforderlichenfalls auch bei Nacht, stattzufinden. Diese Fristen sind mit Erlass des für Verkehr in Nordrhein-Westfalen zuständigen Ministeriums vom 16.10.2013 bereits insofern verlängert worden, dass Tabelle 1 des Merkblattes für die Durchführung von Verkehrsschauen aus dem Jahr 2013 (M DV) Gültigkeit besitzt. Danach sind für Bundes-, Landes-, Kreis- und Hauptverkehrsstraßen alle zwei Jahre und für alle übrigen Straßen alle vier Jahre Verkehrsschauen durchzuführen.

Befahrungen durch den Straßenbetriebsdienst oder Ortsbesichtigungen an Unfallhäufungsstellen im Rahmen der Unfallkommissionsarbeit können die Verkehrsschauen nicht ersetzen.

Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr weist auf mögliche Haftungsrisiken für die Straßenverkehrsbehörden hin, die bei nicht durchgeführten Verkehrsschauen nach Unfällen entstehen können.

Zudem behält sich das Ministerium vor, perspektivisch ein landesweites Controlling zu Verkehrsschauen einzuführen. Bei örtlich weiterhin ausbleibenden Verkehrsschauen könnte eine entsprechende Berichtspflicht gegenüber dem Ministerium ein geeignetes und zweckdienliches Mittel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in ganz Nordrhein-Westfalen darstellen.

Az.: 58.90.10

5. Definition „Radverkehrsanlagen“ im Sinne des Erlasses „Roteinfärbung von Radverkehrsanlagen im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen" vom 05.06.2025

Radverkehrsanlagen im Sinne des Erlasses „Roteinfärbung von Radverkehrsanlagen im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen" vom 05.06.2025 (Az: VII A 4 - 58.90.10) sind:

- Radwege (mit oder ohne Benutzungspflicht),
- gemeinsame Geh- und Radwege (mit oder ohne Benutzungspflicht),
- getrennte Rad- und Gehwege (mit oder ohne Benutzungspflicht),
- Radfahrstreifen und
- Schutzstreifen.

Nicht zu den Radverkehrsanlagen im Sinne des o. g. Erlasses gehören:

- Fahrradstraßen und
- Gehwege, die für den Radverkehr freigegeben sind.

Roteinfärbungen im Zuge gemeinsamer Geh- und Radwege (mit oder ohne Benutzungspflicht) innerhalb geschlossener Ortschaften bedürfen einer besonderen Prüfung hinsichtlich der Belange des Fußverkehrs.

Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr stellt klar, dass die Beauftragung, den Erlass umzusetzen, nur an den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen erging. Den kommunalen Straßenbaubehörden wurde empfohlen, den Erlass auf den in ihrer Zuständigkeit liegenden Straßen aus Verkehrssicherheitsgründen anzuwenden.

Az.: 58.91.07

6. Zwischenzeitberechnung für Lichtsignalanlagen im Zuge von Tempo-30-Strecken

Mit den Novellen von StVO und VwV-StVO aus den Jahren 2024 und 2025 wurden u. a. neue Anordnungsmöglichkeiten für streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h (Zeichen 274-30) geschaffen. Es ist daher zu erwarten, dass in Zukunft eine deutlich größere Anzahl an 30 km/h-Beschränkungen im Vorfahrtstraßennetz angeordnet wird. Somit werden vermehrt auch Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagenregelung in solchen Tempo-30-Beschränkungen liegen. Die Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) berücksichtigen bisher aber lediglich Annäherungs- und Kreuzungsgeschwindigkeiten von 50, 60 oder 70 km/h.

Nach der RiLSA wird eine Räumgeschwindigkeit von 10 m/s (entspricht 36 km/h) zugrunde gelegt. Bei der bisher innerorts üblichen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h besteht somit ein Sicherheitspuffer zwischen einfahrendem und räumendem Verkehr. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h käme es hingegen zum Konflikt, wenn dort die Räumgeschwindigkeit mit 36 km/h angesetzt würde. Dabei ist zu beachten, dass bei vielen Knotenpunkten auch nach Anordnung von Tempo 30 keine Probleme entstehen, wenn dort die Räumzeiten des Radverkehrs ausschlaggebend sind.

Es gibt Städte, welche schon jetzt bei den Lichtsignalanlagen aller Straßen mit einer Räumgeschwindigkeit von 30 km/h rechnen. Dies geschieht nicht nur vor dem Hintergrund von Tempo-30-Strecken auf Grund von Anordnungen nach § 45 Absatz 9 Satz 4 Nr. 6 StVO (soziale Einrichtungen etc.), sondern auch wegen möglicher Beschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes.

Werden Tempo-30-Strecken eingerichtet, sind grundsätzlich die Lichtsignalanlagen an die neu berechneten Zwischenzeiten anzupassen. Bei einigen älteren LSA ist dies aus technischen Gründen nicht möglich. In einem solchen Fall hat die Straßenverkehrsbehörde sorgfältig abzuwägen, ob der durch die Einrichtung einer Tempo-30-Strecke erzielte Verkehrssicherheitsgewinn die Risiken nicht ausreichender Räumzeiten überwiegt. Gegebenenfalls kann eine Tempo-30-Strecke bis zum Austausch der Anlage nicht angeordnet werden.

Az.: 58.91.11

7. Vorschriftzeichen mit Zusatzzeichen 1000 zur Vorankündigung vor dem Abbiegen

Gemäß § 41 Absatz 2 Satz 1 und 2 StVO stehen Vorschriftzeichen dort, wo oder von wo an die Anordnung zu befolgen ist. Soweit die Zeichen aus Gründen der Leichtigkeit oder der Sicherheit des Verkehrs in einer bestimmten Entfernung zum Beginn der Befolgungspflicht stehen, ist die Entfernung zu dem maßgeblichen Ort auf einem Zusatzzeichen angegeben.

Oftmals ist es zweckdienlich und aus Gründen der Leichtigkeit oder der Sicherheit des Verkehrs geboten, bereits vor dem Abbiegen auf ein Vorschriftzeichen, das in der Straße angeordnet ist, in die abgebogen wird, mit einer richtungsanzeigenden Vorankündigung hinzuweisen. Dies kann z. B. dann der Fall sein, wenn durch eine entsprechende Vorankündigung abrupte Bremsvorgänge oder sicherheitsgefährdende Rangiermanöver im Knotenpunkt verhindert werden können.

Mit Verweis auf § 41 Absatz 2 Satz 1 und 2 StVO wird hiermit festgelegt, dass in den nachfolgend aufgeführten Fällen und unter Beachtung der jeweiligen Maßgaben bestimmte Vorschriftzeichen bereits in der Straße, aus der abgebogen wird, zur Vorankündigung gemeinsam mit Zusatzzeichen 1000 (Richtungsangaben durch Pfeile) angeordnet werden dürfen. Das befolgungspflichtige Vorschriftzeichen in der Straße, in die abgebogen wird, bleibt davon unberührt.

1) <u>Vorankündigung eines im weiteren Verlauf einer Straße vorhandenen Verkehrsverbots (Zeichen 250 bis 270.1)</u>

   Sachverhalt: Im weiteren Verlauf einer Straße, in die abgebogen wird, befindet sich ein Verkehrsverbot (Zeichen 250 bis 270.1), beispielsweise das Zeichen 265 (Tatsächliche Höhe) an einer Brücke in 800 m Entfernung.

   Um die vom Verkehrsverbot betroffenen Verkehrsteilnehmenden frühzeitig auf das Verbot hinzuweisen und ihnen vor dem Abbiegen die Wahl einer alternativen Route zu ermöglichen, kann das entsprechende Verkehrsverbot (hier als Beispiel: Zeichen 265) an der Straße, aus der abgebogen wird, bereits als Vorankündigung gezeigt werden. Dann ist es gemeinsam mit dem Zusatzzeichen 1004 (Entfernungsangabe) anzuordnen, welches die Entfernung zum

maßgeblichen Ort angibt, ab dem die Befolgungspflicht gilt (hier als Beispiel: Zusatzzeichen 1004-30-800). Zudem sind die Zusatzzeichen 1000-11 (Vorankündigung, linksweisend) oder 1000-21 (Vorankündigung, rechtweisend) anzuordnen, mit denen die Richtung angegeben wird, in der nach dem Abbiegen das befolgungspflichtige Verbotszeichen besteht.

2) Vorankündigung eines im unmittelbaren Knotenpunktbereich vorhandenen Verkehrsverbots (Zeichen 250 bis 270.1)

Sachverhalt: In einer Straße, in die abgebogen wird, befindet sich unmittelbar nach dem Abbiegen - und somit im Knotenpunkt - ein Verkehrsverbot (Zeichen 250 bis 270.1), beispielsweise das Zeichen 253 (Verbot für Kraftfahrzeuge über 3,5 t).

Um die vom Verkehrsverbot betroffenen Verkehrsteilnehmenden frühzeitig auf das Verbot hinzuweisen und sicherheitsgefährdende Fahrmanöver im Knotenpunkt zu verhindern, kann das entsprechende Verkehrsverbot (hier als Beispiel: Zeichen 253) an der Straße, aus der abgebogen wird, bereits als Vorankündigung gezeigt werden. Voraussetzung hierfür ist, dass auch der Standort der Vorankündigung im Knotenpunkt liegt oder dem Knotenpunktbereich zugeordnet werden kann. Dann ist das Zeichen gemeinsam mit den richtungsweisenden Zusatzzeichen 1000-11 oder 1000-21 anzuordnen. Auf das Zusatzzeichen 1004 kann in diesem Fall verzichtet werden, weil der gesamte Knotenpunktbereich als verkehrliche Einheit betrachtet werden kann und die Entfernung zwischen der Vorankündigung und dem maßgeblichen Ort der Befolgungspflicht theoretisch „0 m“ betragen würde.

3) Vorankündigung einer nach einem Ausfädelungsstreifen vorhandenen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung (Zeichen 274)

Sachverhalt: Am Ende eines Ausfädelungsstreifens einer Kraftfahrstraße oder einer anderen autobahnähnlich ausgebauten Straße befindet sich eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung, beispielsweise das Zeichen 274-60 (Zulässige Höchstgeschwindigkeit 60 km/h), welche aufgrund einer engen Rechtskurve angeordnet wurde.

Um die Verkehrsteilnehmenden, die über den Ausfädelungsstreifen abbiegen wollen, frühzeitig auf die in der Ausfahrtkurve bestehende Geschwindigkeitsbeschränkung hinzuweisen und somit zu einer angemessenen Verringerung ihrer Fahrgeschwindigkeit anzuhalten, kann die entsprechende Geschwindigkeitsbeschränkung (hier als Beispiel: Zeichen 274-60) bereits am Beginn des Ausfädelungsstreifens oder kurz davor am durchgehenden Fahrstreifen zur Vorankündigung gezeigt werden. Dann ist sie gemeinsam mit den Zusatzzeichen 1004 und 1000-21 anzuordnen. Es muss sichergestellt werden, dass sich die Vorankündigung zweifelsfrei nur auf den Ausfädelungsstreifen und die anschließende Kurve bezieht; sie darf nicht in Fahrtrichtung links vom Ausfädelungsstreifen aufgestellt werden.

In den o. g. Fällen sollten die Zusatzzeichen 1000-10 (Richtung, linksweisend) und 1000-20 (Richtung, rechtsweisend) nicht zum Einsatz kommen.

Az.: 58.91.06.06

8. Zuständigkeit bei geteilter Baulast für die ortsfeste Beleuchtung an Fußgängerüberwegen

Nach § 45 Absatz 5 StVO ist der Straßenbaulastträger zur Beschaffung, Anbringung, Unterhaltung und Entfernung der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen und zu deren Betrieb einschließlich ihrer Beleuchtung verpflichtet. Das gilt auch für die von der Straßenverkehrsbehörde angeordnete Beleuchtung von Fußgängerüberwegen (FGÜ).

Im Falle einer „geteilten Baulast“ ist zu beachten: Auch wenn sich die übrige Beleuchtung im Zuständigkeitsbereich der Kommune befindet, ist der Straßenbaulastträger angesichts der o. g. Rechtsvorschrift für die Beleuchtung der FGÜ zuständig.

Es besteht jedoch die Möglichkeit, die Zuständigkeit für die Beleuchtung von FGÜ vom Straßenbaulastträger auf die jeweilige Kommune, gegebenenfalls nach Vereinbarung einer Ablöse, zu übertragen.