



# VERWALTUNGSGERICHTSHOF BADEN-WÜRTTEMBERG

## Beschluss

In der Verwaltungsrechtssache

- Kläger -  
- Antragsteller -

prozessbevollmächtigt:

gegen

Land Baden-Württemberg,  
vertreten durch das Landratsamt Ortenaukreis,  
Badstraße 20, 77652 Offenburg

- Beklagter -  
- Antragsgegner -

wegen verkehrsrechtlicher Anordnung  
hier: Antrag auf Zulassung der Berufung

hat der 13. Senat des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg durch den Vorsitzenden Richter am Verwaltungsgerichtshof Vogel, den Richter am Verwaltungsgerichtshof Frank und die Richterin am Verwaltungsgericht Dr. Schriebl

am 25. März 2024

beschlossen:

Der Antrag des Klägers auf Zulassung der Berufung gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Freiburg vom 9. Februar 2023 - 2 K 2148/20 - wird abgelehnt.

Der Kläger trägt die Kosten des Zulassungsverfahrens.

Der Streitwert für das Zulassungsverfahren wird auf 5.000,-- EUR festgesetzt.

### **Gründe**

Der auf die Zulassungsgründe der ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit des Urteils (§ 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO), der grundsätzlichen Bedeutung der Rechtsache (§ 124 Abs. 2 Nr. 3 VwGO) und des Vorliegens eines Verfahrensmangels (§ 124 Abs. 2 Nr. 5 VwGO) gestützte Antrag des Klägers auf Zulassung der Berufung gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Freiburg vom 09.02.2023 hat keinen Erfolg.

1. Die Berufung ist nicht wegen ernstlicher Zweifel an der Richtigkeit des verwaltungsgerichtlichen Urteils zuzulassen.

Ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils (§ 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO) liegen vor, wenn unter Berücksichtigung der von dem Kläger innerhalb der Zulassungsbegründungsfrist dargelegten Gesichtspunkte (§ 124a Abs. 4 Satz 4, Abs. 5 Satz 2 VwGO) die Richtigkeit des angefochtenen Urteils weiterer Prüfung bedarf, ein Erfolg der angestrebten Berufung nach den Erkenntnismöglichkeiten des Zulassungsverfahrens mithin möglich ist. Dies ist dann der Fall, wenn der Rechtsmittelführer einen einzelnen tragenden Rechtssatz oder eine einzelne tragende Tatsachenfeststellung mit schlüssigen Gegenargumenten in Frage stellt und dies zugleich Zweifel an der Richtigkeit des Ergebnisses begründet (BVerfG, Beschlüsse vom 18.06.2019 - 1 BvR 587/17 - juris Rn. 32 und vom 09.06.2016 - 1 BvR 2453/12 - juris Rn. 16 jew. m. w. N.; VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 03.05.2011 - 10 S 354/11 - juris Rn. 2). Um dem Darlegungserfordernis (§ 124a Abs. 4 Satz 4 VwGO) zu genügen, ist eine substantiierte Auseinandersetzung mit der angegriffenen Entscheidung erforderlich. Dies erfordert ein Durchdringen und Aufbereiten des Sach- und Streitstoffs in einer Weise, die im Einzelnen verdeutlicht, in welcher Hinsicht und aus wel-

chen Gründen den entscheidungstragenden Ausführungen des Verwaltungsgerichts nicht gefolgt werden kann (vgl. Beschlüsse des Senats vom 07.02.2024 - 13 S 1495/23 - juris Rn. 4 und vom 29.09.2023 - 13 S 1412/22 - juris Rn. 3).

Hiervon ausgehend können dem Zulassungsantrag des Klägers keine ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit des verwaltungsgerichtlichen Urteils entnommen werden, mit dem die gegen die Begrenzung der Geschwindigkeit auf einem Teilstück der Kreisstraße K 5326 im Bereich der Gemeinde Ortenberg (Bühlweg) auf 30 km/h gerichtete Klage des Klägers abgewiesen wurde.

a. Nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten. Gemäß § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO dürfen - abgesehen von hier nicht einschlägigen Ausnahmen (vgl. § 45 Abs. 9 Satz 4 und 5 StVO) - Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter - also etwa der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs und dem damit verbundenen Schutz von Leib und Leben der Verkehrsteilnehmer - erheblich übersteigt.

Besondere örtliche Verhältnisse im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO können bei verkehrsbehördlichen Maßnahmen insbesondere in der Streckenführung, dem Ausbauzustand der Strecke, der zur Verfügung stehenden Fläche für den Fahrzeug- und Fußgängerverkehr, witterungsbedingten Einflüssen, der dort anzutreffenden Verkehrsbelastung, der Verteilung des Verkehrs und den daraus resultierenden Unfallzahlen begründet sein (vgl. BVerwG, Beschlüsse vom 03.01.2018 - 3 B 58.16 - juris Rn. 21 und vom 23.04.2013 - 3 B 59.12 - juris Rn. 9, Urteil vom 23.09.2010 - 3 C 37.09 - juris Rn. 26; VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 22.09.2020 - 5 S 2477/20 - n. v., Urteil vom 19.11.2009

- 5 S 575/09 - juris Rn. 30; BayVGh, Urteil vom 05.06.2018 - 11 B 17.1503 - juris Rn. 26).

Eine Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt, ist nicht erst dann anzunehmen, wenn alsbald mit an Gewissheit grenzender Wahrscheinlichkeit vermehrt Schadensfälle eintreten würden, sähe die zuständige Straßenverkehrsbehörde von einem Eingreifen ab. Unfälle beruhen in der Regel auf einer Mehrzahl von Faktoren, die sowohl subjektiver (Fahrerverhalten) wie objektiver Art (Streckencharakter und Verkehrsverhältnisse) sein können. Auch für die Streckeneigenschaften und die Verkehrsverhältnisse ihrerseits sind eine Reihe von Umständen (mit-)bestimmend. Angesichts dessen würde sich in der konkreten Situation eine an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit vermehrter Schadensfälle kaum je dartun lassen. Zudem ist zu berücksichtigen, dass es bei Verkehrsbeschränkungen und -verboten im Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO regelmäßig - bei solchen zur Unfallvermeidung wie der hier in Rede stehenden Geschwindigkeitsbegrenzung immer - um die Abwehr von Gefahren für Leib und Leben und bedeutende Sachwerte geht. Nach den allgemeinen Grundsätzen des Gefahrenabwehrrechts ist jedoch, wenn derart hochrangige Rechtsgüter betroffen sind, ein behördliches Einschreiten bereits bei einer geringeren Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts zulässig und geboten. Eine an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit wird daher von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO nicht gefordert. Die Vorschrift setzt nur - aber immerhin - eine das allgemeine Risiko deutlich übersteigende Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts voraus. Erforderlich ist somit eine entsprechende konkrete Gefahr, die auf besonderen örtlichen Verhältnissen beruht (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.09.2010 a. a. O. Rn. 27; VGh Baden-Württemberg, Beschluss vom 22.09.2020 a. a. O; OVG Schleswig-Holstein, Beschluss vom 30.03.2022 - 5 MB 4/22 - juris Rn. 27; OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 6.6.2019 - 8 B 821/18 - juris Rn. 8 ff.).

Maßnahmen im Regelungsbereich des § 45 Abs. 9 StVO stehen im Ermessen der zuständigen Behörde. Soweit es um die Auswahl der Mittel geht, mit denen der konkreten Gefahr begegnet werden soll, ist der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu berücksichtigen. Bei Bejahung der Tatbestandsvoraussetzungen

des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO, zumal bei einer konkreten Gefahr für die Rechtsgüter Leib und Leben, ist in der Regel ein Tätigwerden der Behörde geboten und somit ihr Erschließungsermessen reduziert. Die Auswahl der Mittel ist indes nicht in bestimmter Weise durch die Straßenverkehrs-Ordnung vorgezeichnet, sie steht im Ermessen der Behörde (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.09.2010 a. a. O. Rn. 35; OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 09.07.2021 - 8 B 975/21 - juris Rn. 14 ff.; BayVGH, Urteil vom 05.06.2018 a. a. O. Rn. 37 f.).

b. Im Einklang mit diesen Grundsätzen ist das Verwaltungsgericht davon ausgegangen, dass die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO für die hier in Rede stehende Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h werktags von 07:00 bis 17:00 Uhr durch das Aufstellen der Zeichen 274-30 StVO mit entsprechenden Zusatzzeichen 1040 auf einem Teilstück der Kreisstraße K 5326 im Bereich der Ortsdurchfahrt der Gemeinde Ortenberg (Bühlweg) vorliegen und der Beklagte das ihm nach § 45 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 9 Satz 3 StVO eingeräumte Ermessen ordnungsgemäß ausgeübt hat. Dies wird von der Begründung des Zulassungsantrags im fristgemäß eingereichten Schriftsatz vom 22.05.2023 und im Schriftsatz vom 01.08.2023, soweit dieser in zulässiger Weise die fristgemäß vorgelegte Begründung ergänzt (vgl. Happ in Eyermann, VwGO, 16. Aufl., § 124a Rn. 53), nicht durchgreifend in Frage gestellt.

aa. Mit sorgfältiger Begründung (vgl. Urteilsabdruck S. 18 bis 21) hat das Verwaltungsgericht besondere örtliche Verhältnisse im Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO für den streitgegenständlichen Streckenabschnitt festgestellt. Dabei hat es auf Grundlage der beim Augenschein getroffenen Feststellungen zur örtlichen Situation im maßgeblichen Bereich der Ortsdurchfahrt, der vorliegenden Lagepläne und des Akteninhalts angenommen, dass der Streckenabschnitt vor allem in Fahrtrichtung Norden nur eingeschränkt einsehbar sei. Die Straßenführung zeichne sich durch Kurven und Gefälle aus. Es kämen mehrere Einmündungen, eine Parkplatzauf- und -abfahrt, Hof- und Garagenein- und -ausfahrten, über längere Strecken hinweg schmale Gehwege und Gehwegverengungen sowie Radverkehr auf der Fahrbahn hinzu, die ebenso wie die eher geringe Fahrbahnbreite von 5,50 bis 5,60 m den Überblick über die verkehrliche

Situation erschweren. Der maßgebliche Streckenabschnitt, der die einzige Nord-Süd-Verbindung in der Gemeinde Ortenberg sei, werde verhältnismäßig oft frequentiert und auch von Lastkraftwagen befahren. Die Unfallzahlen sprächen für besondere örtliche Verhältnisse. Ferner zeigten Geschwindigkeitsmessungen, dass die Strecke zum Teil mit zu hoher Geschwindigkeit befahren werde.

Der Kläger vermag mit seinem Zulassungsvorbringen, das insoweit einzelne Bewertungselemente des verwaltungsgerichtlichen Urteils angreift, nicht die vom Verwaltungsgericht gezogene und für den Senat auch unter Berücksichtigung des ihm vorliegenden Bildmaterials (insbesondere die beim Augenschein des Verwaltungsgerichts gefertigten Lichtbilder mit entsprechenden Erläuterungen der jeweiligen örtlichen Lage [vgl. Blatt 1181 bis 1211 der Akte des Verwaltungsgerichts]) nachvollziehbare Schlussfolgerung in Frage zu stellen, dass bei einer Gesamtschau der örtlichen Begebenheiten besondere örtliche Verhältnisse im Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO vorliegen. Dabei ist im Hinblick auf § 108 Abs. 1 Satz 1 VwGO zu berücksichtigen, dass Einwände gegen die gerichtliche Sachverhalts- und Beweiswürdigung im Berufungszulassungsverfahren nur einer eingeschränkten Prüfung zugänglich sind. Ein Verstoß gegen § 108 Abs. 1 Satz 1 VwGO liegt nämlich nur dann vor, wenn das Gericht von einem unrichtigen oder unvollständigen Sachverhalt ausgeht, namentlich Umstände übergeht, deren Entscheidungserheblichkeit sich ihm hätte aufdrängen müssen, oder wenn die Beweiswürdigung objektiv willkürlich ist, gegen Denkgesetze verstößt oder einen allgemeinen Erfahrungssatz missachtet. Um ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils im Sinne des § 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO zu begründen, genügt es insoweit nicht, einer vertretbaren Sachverhaltsbewertung des Gerichts nur eine eigene abweichende Sachverhaltsbewertung entgegenzustellen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 24.11.2020 - 10 S 2012/19 - juris Rn. 3; BayVGH, Beschluss vom 21.09.2022 - 11 ZB 22.881 - juris Rn. 18; OVG Sachsen, Beschluss vom 07.03.2018 - 1 A 1147/17 - juris Rn. 5; Rudisile in Schoch/Schneider, Verwaltungsrecht, § 124a VwGO Rn. 100).

Hiervon ausgehend werden keine ernstlichen Zweifel aufgezeigt, indem der Kläger auch unter Hinweis auf einen guten Ausbauzustand der Fahrbahn des Bühlwegs geltend macht, dass sich die Fahrbahn „sicher gut“ einsehen lasse. Das Verwaltungsgericht hat eingehend begründet ausgeführt, dass ein aus der Steingrube in die Bühlstraße einbiegender Schüler die aus seiner Sicht links aus Richtung Ortenberg hinter einer dort vorhandenen Kuppe hervorkommenden Fahrzeuge nur spät wahrnehmen könne und Gleiches für den aus der ersten - südlichen - Einmündung der Stichstraße Fröschlach auf den Bühlweg stoßenden Fußgänger bei einer beabsichtigten Querung auf Höhe Neuer Weg gelte. Zudem werde auf Höhe der zweiten Einmündung des Wegs Fröschlach der Blick vom östlichen Gehweg nach Norden von einer auf den Gehweg treffenden schräg angeordneten Garage verstellt. Exemplarisch für die eingeschränkten Sichtverhältnisse Richtung Norden nannte das Verwaltungsgericht sodann den weiteren Verlauf des Bühlwegs mit seiner leichten Linkskurve und einer längeren Rechtskurve. Schließlich könne ein aus der Sonnengasse und dem Käfersbergweg kommender Schüler bei der westlichen Einmündung der Zehntfreistraße vom östlich gelegenen Bühlweg die aus Fahrtrichtung Ortenberg kommenden Fahrzeuge aufgrund des ungeraden Streckenverlaufs des Bühlwegs und der baulichen Verhältnisse erst spät erkennen. Dem setzt der Zulassungsantrag zunächst nur die „Draufsicht von schräg oben“ aus einem vom Ortenberger Ortskern in nördlicher Richtung bergab fahrenden Fahrzeug sowie die „Draufsicht“ entgegen, wenn man von Norden aus Fessenbach komme. Damit nimmt der Kläger aber nicht die Perspektive eines sich auf dem östlichen Gehweg des Bühlwegs befindlichen Schülers bzw. Fußgängers in den Blick, auf die sich das Verwaltungsgericht maßgeblich bezogen hat. Das Gleiche gilt, soweit die Zulassungsschrift auf den Widerspruch des Klägers vom 21.01.2020 verweist. Hier werden zur Verdeutlichung der Ansicht, dass keine relevante Sichtbeeinträchtigung gegeben sei, Bilder vorgelegt, die - nach ausdrücklicher Erläuterung des Klägers - aus der Perspektive eines Kfz-Führers aufgenommen wurden, die aber nicht mit der eines Schülers oder Fußgängers auf den seitlichen Gehwegen des Bühlwegs übereinstimmt. Zudem hat das Verwaltungsgericht hinsichtlich der Sichtbeeinträchtigung am südlichen Teil des Bühlwegs auf die südliche Blickrichtung eines Schülers (Kuppe Richtung Or-

tenberg) abgestellt, während der Kläger den Blick Richtung Norden (bergabwärts) anführt. Das auf eine „Draufsicht“ und die Behauptung, auch bergaufwärts sei keine relevante Einschränkung der Sicht auf die Fahrbahn gegeben, beschränkte Zulassungsvorbringen stellt damit der verwaltungsgerichtlichen Entscheidung allenfalls eine bloß abweichende Bewertung entgegen, die weitgehend unsubstantiiert bleibt und sich nicht mit der detaillierten und alle relevanten Streckenabschnitte des Bühlwegs in den Blick nehmenden umfassenden Begründung des Verwaltungsgerichts auseinandersetzt. Die beim Augenschein des Verwaltungsgerichts gefertigten Lichtbilder (insbesondere Lichtbilder Nrn. 2 und 9 [Sichtverhältnisse Einmündung Steingrube in den Bühlweg], Lichtbilder Nrn. 11 bis 13 [Sichtverhältnisse Einmündung Fröschlach in den Bühlweg], Lichtbilder Nrn. 14 und 15 [Sichtverhältnisse auf Höhe des Anwesens Bühlweg Nr. 32], Lichtbilder Nrn. 16 und 17 [Sichtverhältnisse auf Höhe des Anwesens Bühlweg Nr. 36], Lichtbild Nr. 22 [Sichtverhältnisse Einmündung Käfersbergweg in den Bühlweg] verdeutlichen auch dem Senat, dass für Fußgänger und insbesondere Schüler, die den Bühlweg als Schulweg zur Von-Berckholtz-Grundschule nutzen und queren (dazu noch unten), deutlich eingeschränkte Sichtverhältnisse vorliegen.

Ferner lässt die Zulassungsschrift eine tragfähige Auseinandersetzung mit den Ausführungen des Verwaltungsgerichts vermissen, dass auch die eher geringe Fahrbahnbreite von 5,50 m bis 5,60 m, der Radverkehr auf der Fahrbahn, die über weite Strecken hinweg weniger als 2 m breiten Gehwege mit zusätzlichen Engstellen durch Treppenanlagen, mehrere Straßeneinmündungen sowie Garagen- und Hofein- und -ausfahrten zur Unübersichtlichkeit des streitgegenständlichen Streckenabschnitts beitragen und damit für besondere örtliche Verhältnisse sprächen. Dem hält der Kläger lediglich entgegen, dass es sich bei den vereinzelt Engstellen um „dorftypische Engstellen“ handele, die für einen „vernünftigen Durchschnittsmenschen“ nicht zu einem Straßenwechsel führten. Damit wird jedoch die auf eine gründliche Auswertung der örtlichen Begebenheiten beruhende Wertung des Verwaltungsgerichts nicht ausreichend in Frage gestellt, dass der westliche Gehweg zwischen Neuer Weg und Einmündung Fröschlach angesichts der über eine längere Distanz hinweg ausgesprochen geringen Breite (Verjüngung des auf der Westseite des Bühlwegs verlaufenden

Gehwegs nach kurzer Strecke von 1,50 m auf 0,72 m und dann auf 0,40 m) in Kombination mit der die beengten Verhältnisse verschärfenden mehrere Meter hohen Hangstützmauer, die teilweise mit Efeu begrünt sei (vgl. dazu auch die beim Augenschein des Verwaltungsgerichts gefertigten Lichtbilder Nrn. 7, 10 und 11), von Fußgängern faktisch nicht benutzt werde und insoweit für den Fußgängerverkehr nicht zur Verfügung stehe. Es kommt hinzu, dass das Zulassungsvorbringen den „vernünftigen Durchschnittsmenschen“ in den Blick nimmt, während die Anordnung der Geschwindigkeitsbegrenzung, wie sich auch aus der zeitlichen Begrenzung auf werktags von 7:00 bis 17:00 Uhr ergibt, vornehmlich zum Schutz derjenigen Grundschüler getroffen wurde, die den Bühlweg aus östlicher Richtung kommend queren müssen, um zur Von-Berckholtz-Grundschule zu gelangen. Sich im Straßenverkehr bewegend Schüler im Grundschulalter sind indes oftmals noch nicht im hinreichenden Maß verkehrserfahren und verhalten sich häufig wenig umsichtig (zum Verkehrsverhalten von Schülern vgl. allgemein VG Stade, Urteil vom 24.08.2022 - 1 A 1756/18 - juris Rn. 59; VG Ansbach, Urteil vom 10.12.2012 - AN 10 K 12.01123 - juris Rn. 33). Dies kommt auch in der Regelung des § 828 Abs. 2 BGB zum Ausdruck, nach der der Minderjährige, der das siebente, aber nicht das zehnte Lebensjahr vollendet hat, für den Schaden, den er bei einem Unfall unter anderem mit einem Kraftfahrzeug einem anderen zufügt, nicht verantwortlich ist. Hintergrund dieser gesetzlichen Wertung ist, dass Kinder dieser Altersstufe die Gefahren des motorisierten Straßenverkehrs (Entfernung, Geschwindigkeit) in der Regel nicht richtig einzuschätzen vermögen und auch nicht in der Lage sind, adäquat zu reagieren (BT-Drs. 14/7752, 26; Kern in Jauernig, BGB, 19. Aufl., § 828 Rn. 2).

Soweit der Kläger weiter geltend macht, dass die im angefochtenen Urteil benannte Bushaltestelle seit mehr als fünf Jahren nicht mehr von einer Buslinie angefahren werde und deshalb nicht mehr zur Begründung besonderer örtlicher Verhältnisse herangezogen werden könne, übersieht er, dass die Bushaltestelle für die Entscheidung des Verwaltungsgerichts keine Rolle gespielt hat. Ihre Existenz wurde lediglich im Tatbestand des verwaltungsgerichtlichen Urteils erwähnt, nicht aber in den Entscheidungsgründen herangezogen.

Die Angriffe des Klägers gegen die Berücksichtigung der Unfallstatistik durch das Verwaltungsgericht greifen ebenfalls nicht durch. Der Kläger stellt sich diesbezüglich auf den Standpunkt, das Verwaltungsgericht hätte Ursachen und Schadensfolgen der Unfälle genauer bewerten müssen; den Unfällen lägen „leicht vermeidbare Fahrfehler“ zugrunde, die sich an beliebigen Standorten hätten ereignen können und zum allgemeinen Risiko des Straßenverkehrs gehörten. Von den acht vom Verwaltungsgericht benannten Unfällen vom 11.01.2015, 20.03.2016, 07.06.2017, 02.01.2018, 12.02.2019, 23.07.2019, 11.01.2020 und 30.04.2020 befasst sich das Zulassungsvorbringen lediglich mit drei Unfällen (11.01.2015, 20.03.2016 und 11.01.2020); der vom Kläger weiter genannte Unfall vom 27.07.2019 wurde vom Verwaltungsgericht nicht berücksichtigt. Doch auch für diese Unfälle bleibt die Annahme, dass ein konkreter örtlicher Bezug nicht gegeben sei, im Wesentlichen unsubstantiiert. So lässt sich feststellen, dass sich die Unfälle am 11.01.2015 und am 27.07.2019 auf dem Bühlweg zwischen der Einmündung Steingrube und Neuer Weg und damit auf einem Streckenabschnitt ereignet haben, der - je nach Fahrtrichtung - durch ein starkes Gefälle bzw. oder eine starke Steigung geprägt ist. Der Umstand, dass es bei beiden Unfällen zu Beschädigungen beim Vorbeifahren an einem parkenden Pkw gekommen ist, lässt zudem den Schluss darauf möglich erscheinen, dass der Höhenunterschied sowie beengte Fahrbahnverhältnisse hierfür mitursächlich (zum Erfahrungswissen, dass Unfälle selten „monokausal“ sind, sondern ganz überwiegend auf einer Mehrzahl von zusammenwirkenden Ursachen beruhen vgl. bereits oben und BVerwG, Urteile vom 23.09.2010 a. a. O. Rn. 27, 31 und vom 05.04.2001 - 3 C 23.00 - juris Rn. 28; VG Köln, Urteil vom 25.08.2017 - 18 K 6887/15 - juris Rn. 54; Müller, NZV 2019, 161, 165) gewesen sein könnten. Der vom Kläger genannte Unfall am 11.01.2020 hatte ausweislich des polizeilichen Verkehrsunfallberichts (Blatt 105 der Akte des Landratsamts) eine Mitursache darin, dass sich ein Pkw-Fahrer „aufgrund hoher Hecken langsam aus der Einfahrt heraustasten“ musste und deswegen ein den Bühlweg benutzender Rollerfahrer erschrak, sein Lenkrad verriss, ins Schlingern kam und stürzte. In diesem Fall liegt es nicht fern, dass auch die vom Verwaltungsgericht für das Vorliegen besonderer örtlicher Umstände herangezogene Unübersichtlichkeit des Bühlwegs wegen zahlreicher Hof- und Garagenein- und ausfahrten mitkausal für den Unfall gewesen sein könnte.

Darüber hinaus hängen die besonderen örtlichen Verhältnisse im Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO nicht zwingend von sich aus den örtlichen Begebenheiten ergebenden Unfallzahlen ab. So ist in der Rechtsprechung anerkannt, dass es selbst zur Feststellung, ob auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine konkrete Gefahrenlage im Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO vorliegt, keiner Ermittlung bedarf, wie hoch konkret der Anteil an feststellbaren bzw. zu erwartenden Unfällen ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.04.2001 a. a. O.; BayVGH, Urteil vom 05.06.2018 a. a. O. Rn. 26). Besondere örtliche Verhältnisse werden vielmehr von einer Gemengelage verschiedener Faktoren, wie etwa der Breite und dem Ausbauzustand der für den Verkehr zur Verfügung stehenden Fläche, den Ausweichmöglichkeiten, der Inanspruchnahme von Flächen durch parkende Fahrzeuge und deren Auswirkungen auf den Verkehr, der Übersichtlichkeit der Streckenführung und der Verteilung des Verkehrs über den Tag, beeinflusst (vgl. BVerwG, Beschluss vom 23.04.2013 a. a. O.; VG Neustadt, Urteil vom 19.04.2021 - 3 K 731/20.NW - juris Rn. 43). Die von dem Verwaltungsgericht vorgenommene Gesamtbetrachtung, die das Vorliegen besonderer örtlicher Verhältnisse in dem hier maßgeblichen Streckenabschnitt bejaht hat, hat damit auch unabhängig von einer detaillierten Bewertung der sich dort ereigneten einzelnen Unfälle Bestand.

bb. Der Kläger zeigt mit dem Zulassungsantrag auch keine ernstlichen Zweifel an der Wertung des Verwaltungsgerichts auf, dass sich aus den besonderen örtlichen Verhältnissen eine qualifizierte Gefährdungslage im Sinn des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO für die Rechtsgüter Leben und körperliche Unversehrtheit ergibt, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung im Straßenverkehr erheblich übersteigt. Das Verwaltungsgericht hat dabei maßgeblich auf die für Grundschulkinder bestehende Gefahr hingewiesen, die sich daraus ergebe, dass die Schüler, die östlich des Bühlwegs wohnen würden, auf dem Weg in die westlich des Bühlwegs gelegene Grundschule den Bühlweg notwendiger Weise entweder auf Höhe der Einmündungen Käfersbergweg und Sonnengasse oder auf Höhe der Einmündungen Neuer Weg und Steingrube queren müssten. Angesichts der an diesen Stellen eingeschränkten Einsehbarkeit des

Bühlwegs und des dort herrschenden Geschwindigkeitsniveaus sei eine Querung der Fahrbahn für Grundschüler besonders schwierig und gefährlich, zumal diese als Verkehrsanfänger richtiges Verhalten im Straßenverkehr noch einüben bzw. vertiefen müssten.

Dem Einwand des Klägers, für die Annahme einer besonderen Gefährdungslage sei eine höhere Unfallhäufigkeit in Vergleich mit anderen Straßen der vergleichbaren Größe oder Bedeutung notwendig, weswegen das Verwaltungsgericht die Unfallzahlen auf dem streitgegenständlichen Streckenabschnitt ins Verhältnis zu der Unfallstatistik der Gemeinde Ortenberg hätte setzen müssen, steht entgegen, dass es nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteile vom 05.04.2001 a. a. O. Rn. 28 und vom 23.09.2010 a. a. O. Rn. 31) für die Bejahung einer konkreten Gefahrenlage nicht der Ermittlung eines Unfallhäufigkeitsprozentsatzes oder anderer vertiefter Ermittlungen zu der Frage bedarf, wie hoch der Anteil an feststellbaren bzw. zu erwartenden Unfällen ist, der ausschließlich oder überwiegend auf die festgestellte Verkehrssituation zurückzuführen ist (ebenso BayVGH, Urteil vom 05.06.2018 a. a. O. Rn. 26; OVG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 25.08.2016 - 7 A 10885/14 - juris Rn. 40; OVG Niedersachsen, Beschluss vom 10.09.2009 - 12 LA 287/07 - juris Rn. 6). Soweit sich der Kläger auf das Urteil des Obergerichtes Hamburg vom 07.12.1999 (3 Bf 51/96, juris Rn. 52) bezieht, ist das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 05.04.2001 (a. a. O. Rn. 28) der dort genannten Ansicht, dass ein Vergleich der Zahl der Unfälle auf dem betroffenen Streckenabschnitt (spezielles Risiko) mit der Zahl der Unfälle auf vergleichbaren Straßen (allgemeines Risiko) vorzunehmen sei, ausdrücklich nicht gefolgt. Das Verwaltungsgericht hat mit seinen näher erläuterten Ausführungen, dass die Querung des Bühlwegs für Grundschulkindern wegen der Unübersichtlichkeit und der eingeschränkten Einsehbarkeit der Strecke sowie des dort zu Tage getretenen Geschwindigkeitsniveaus des Kraftfahrzeugverkehrs besonders schwierig und gefährlich sei, in nicht zu beanstandender Anwendung der bereits oben (Seite 4) genannten rechtlichen Maßstäbe eine das allgemeine Risiko deutlich übersteigende Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts angenommen. Anders als der Kläger meint, ist für eine solche Prognose nicht erfor-

derlich, dass es bereits zu Unfällen mit Beteiligung von Fußgängern oder Schulkindern gekommen ist (vgl. auch OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 28.03.2018 - 8 A 1247/16 - juris Rn. 6) oder eine überhöhte Geschwindigkeit Unfallursache war. Insoweit ist keine an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit des Eintritts von (vermehrten) Schadensfällen zu verlangen (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.09.2010 a. a. O. Rn. 27; OVG Mecklenburg-Vorpommern, Urteil vom 29.10.2019 - 1 LB 505/15 - juris Rn. 38; OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 28.03.2018 a. a. O. Rn. 11, 21; OVG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 25.08.2016 a. a. O. Rn. 24), die etwa durch bereits geschehene Unfälle (mit Personenschäden) belegt wird.

Das Vorbringen des Klägers zur (nicht gegebenen) tatsächlichen Benutzung des streitgegenständlichen Abschnitts des Bühlwegs als Schulweg führt ebenfalls nicht zur Zulassung der Berufung wegen ernstlicher Zweifel an der Richtigkeit der verwaltungsgerichtlichen Entscheidung.

Der Kläger trägt zunächst vor, dass Schüler vom Käfersberg wegen eines zu überwindenden Höhenunterschieds von rund 40 m aus Bequemlichkeitsgründen nicht die vom Schulwegplan vorgesehene östliche Route über den Bühlweg, sondern die vom Schulwegplan ebenfalls vorgesehene westliche Route über den kleinen Hundeweg benutzen würden. Wie bereits vom Verwaltungsgericht überzeugend ausgeführt, übersieht der Kläger dabei, dass auch Kinder aus Fröschlach und der Steingrube den Bühlweg queren müssen, um zur westlich des Bühlwegs gelegenen Grundschule zu gelangen.

Des Weiteren ist dem Kläger zwar zuzugeben, dass eine Teilstrecke des Bühlwegs zwischen der nördlichen und südlichen Einmündung Fröschlach nach dem Schulwegplan nicht als Schulweg ausgewiesen und auf diesem Streckenabschnitt nicht mit einer Benutzung durch Schulkinder zu rechnen ist. Der Beklagte weist diesbezüglich aber zutreffend darauf hin, dass dieser nach den Angaben des Klägers etwa 100 m lange Abschnitt zu kurz sei, um eine Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit auf 50 km/h ermöglichen zu können. Die

einheitliche Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zwischen den Einmündungen Almweg und Steingrube ist vor diesem Hintergrund nicht zu beanstanden.

Die vom Kläger vorgetragene Zweifel, ob der Schulweg - jedenfalls in dem Teilbereich zwischen den Einmündungen Fröschlach im Norden und Fröschlach bzw. Steingrube/Fröschlach im Süden - überhaupt von Grundschulkindern benutzt wird, greifen ebenfalls nicht durch. Soweit sich der Kläger auf die Antworten der Gemeinde Ortenberg vom 02.05.2023 und vom 04.05.2023 auf seine Anfragen vom 29.04.2023 und vom 01.05.2023 bezieht, sind die Anfragen und gegebenen Auskünfte lediglich auf bestimmte Anwesen (Bühlweg Nrn. xx, xxx und xx, Fröschlach und Steingrube Nrn. x, x, xx und x) beschränkt, erstrecken sich aber etwa nicht auf das Gebäude Steingrube Nr. x. Nach der Auskunft der Gemeinde Ortenberg in deren E-Mail-Korrespondenz mit dem Beklagten (Blatt 212 - 217 der Akte des Zulassungsverfahrens, hier E-Mail vom 19.06.2023) besuchen zwei xxxxxxxxxxxxxxxxKinder aus der Steingrube xxx x die Grundschule in Ortenberg. Angesichts dessen ist die Behauptung des Klägers im nachgereichten Schriftsatz vom 01.08.2023, diese Kinder besuchten nicht die Grundschule in Ortenberg, für den Senat nicht nachvollziehbar; einen Nachweis dafür bleibt der Kläger schuldig. Darüber hinaus hat das Verwaltungsgericht auch darauf abgestellt, dass weitere Kinder unter sechs Jahren östlich des Bühlwegs wohnen, die Grundschüler von morgen sein werden. Hiermit setzt sich das Zulassungsvorbringen nicht auseinander. Im Hinblick auf die Gefährdungslage für Grundschulkindern nimmt der Kläger zudem nicht in den Blick, dass auch davon auszugehen ist, dass Grundschulkindern westlich des Bühlwegs ihre östlich des Bühlwegs wohnenden Mitschüler in ihrer Freizeit besuchen könnten und bei der Querung des Bühlwegs ebenfalls der konkret beschriebenen Gefahrenlage ausgesetzt sind.

Das weitere Vorbringen des Klägers, eine Geschwindigkeitsbegrenzung könne nicht nachträglich damit begründet werden, dass sie erforderlich sei, weil sich niemand an diese Begrenzung halte, geht an der Argumentation des Verwaltungsgerichts vorbei. Das Verwaltungsgericht hat für das (allgemein) auf dem

streitgegenständlichen Streckenabschnitt herrschende hohe Geschwindigkeitsniveau und die daraus folgende Gefährdungsbeurteilung (S. 24 des Urteilsabdrucks) nicht darauf abgestellt, dass bei Geschwindigkeitsmessungen die hier zu überprüfende zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h mit einem Prozentsatz von 20 bis 31 Prozent übertreten worden ist, sondern maßgeblich den Umstand herangezogen, dass in einigen Fällen Geschwindigkeiten von deutlich über 50 km/h gemessen worden sind (zur Berücksichtigung von Geschwindigkeitsmessungen zur Beurteilung einer Gefahrenlage vgl. auch OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 28.03.2018 a. a. O. Rn. 22). Auch für den Senat bestätigt der Umstand, dass selbst bei einer werktags von 7:00 bis 17:00 Uhr geltenden Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h die ansonsten innerhalb geschlossener Ortschaften unter günstigsten Umständen geltende zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (§ 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO) bei Geschwindigkeitsmessungen in einigen Fällen deutlich überschritten wurde, die von der Gemeinde Ortenberg getroffene Einschätzung (Blatt 989 der Akte des Verwaltungsgerichts), dass auf dem hier fraglichen Teil des Bühlwegs ein hohes Geschwindigkeitsniveau anzutreffen ist. Hiervon wird auch in der Verkehrsschau vom 14.11.2019 ausgegangen, bei der festgestellt wurde, dass die „Topografie der Kreisstraße in die Tallage“ zum schnellen Fahren verleite. Soweit der Kläger weiter vorträgt, dass es sich bei der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h um eine relativ neue Regelung handele und diese deswegen noch nicht von allen Straßenverkehrsteilnehmern berücksichtigt werde, handelt es sich um einen rein spekulativen Erklärungsversuch. Dem hält der Beklagte zutreffend entgegen, dass ein solcher Umstand keinen Einfluss auf das festgestellte Geschwindigkeitsniveau habe und die zu Grunde gelegten Geschwindigkeitsmessungen im Wesentlichen über ein Jahr nach Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung erfolgt seien.

cc. Anders als der Kläger meint, bestehen auch keine Zweifel daran, dass der Beklagte das ihm nach § 45 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 9 Satz 3 StVO eingeräumte Ermessen ordnungsgemäß ausgeübt hat. Insbesondere ist das Verwaltungsgericht zu Recht davon ausgegangen, dass die angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzung dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz genügt. Die von dem Kläger geäußerten Bedenken an der Erforderlichkeit der Maßnahme greifen nicht

durch. Der Kläger beanstandet insoweit, das Verwaltungsgericht habe im Hinblick auf das mildere Mittel der Anlage eines Fußgängerüberwegs (Zeichen 293 der Straßenverkehrs-Ordnung) bei seiner Beurteilung, dass die nach den Richtlinien des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für die Anlage von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) erforderliche Voraussetzung einer Sichtweite von 100 m nicht gegeben sei, unberücksichtigt gelassen, dass die Bushaltestellen im Bühlweg seit dem Jahr 2017 nicht mehr angefahren würden. Zur Begründung habe das Verwaltungsgericht auf die Verkehrsschau am 14.11.2019 verwiesen, bei der festgestellt worden sei, dass die Sicht auf einen Fußgängerüberweg und die dort wartenden Fußgänger am Standort Bühlweg/Querung Neuer Weg auch durch die auf der Fahrbahn haltenden Busse verdeckt werde. Die nach der Richtlinie R-FGÜ 2001 erforderliche Sichtweite auf einen Fußgängerüberweg in Höhe des Gebäudes Bühlweg Nr. 27 hat das Verwaltungsgericht aber bereits deswegen verneint, weil - ausweislich des Ergebnisses der Verkehrsschau - die Sichtweite aus Richtung Ortenberg nur 90 m betrage. Die bei der Verkehrsschau (zusätzlich) in Bezug auf die Bushaltestellen mit Halt auf der Fahrbahn getroffenen Feststellungen zur Sicht auf einen Fußgängerweg waren für das Verwaltungsgericht hingegen nicht maßgeblich. Darüber hinaus setzt sich die Zulassungsschrift nicht mit der selbstständig tragenden Begründung des Verwaltungsgerichts auseinander, dass eine Ermessensunterschreitung auch deshalb nicht gegeben sei, weil nicht erkennbar sei, dass ein Fußgängerüberweg das per se mildere und gleichermaßen erfolgversprechende Mittel gegenüber einer temporären Geschwindigkeitsbegrenzung sei, um die Gefahrenlage zu „entschärfen“.

Das Zulassungsvorbringen lässt auch die Wertung des Verwaltungsgerichts unbeanstandet, dass der auf Grund der Geschwindigkeitsbegrenzung benötigte erhöhte zeitliche Mehraufwand von 24,28 Sekunden für die Bewältigung der streitgegenständlichen Strecke mit einem Kraftfahrzeug so gering sei, dass das Interesse des Klägers an einem schnelleren Vorankommen letztlich nicht ins Gewicht falle und die Geschwindigkeitsbegrenzung im Hinblick auf den damit bezweckten Schutz von Leib und Leben der Grundschüler zweifelsohne angemessen sei.

2. Der geltend gemachte Zulassungsgrund der grundsätzlichen Bedeutung der Rechtssache nach § 124 Abs. 2 Nr. 3 VwGO ist nicht den Anforderungen des § 124a Abs. 4 Satz 4 VwGO entsprechend hinreichend dargelegt.

Eine Rechtssache ist grundsätzlich bedeutsam, wenn das erstrebte weitere Gerichtsverfahren zur Beantwortung von entscheidungserheblichen konkreten Rechtsfragen oder im Bereich der Tatsachenfragen nicht geklärten Fragen mit über den Einzelfall hinausreichender Tragweite beitragen könnte, die im Interesse der Einheitlichkeit der Rechtsprechung oder der Weiterentwicklung des Rechts höhergerichtlicher Klärung bedürfen. Um den auf die grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache gestützten Zulassungsantrag zu begründen, muss der Rechtsmittelführer eine konkrete Rechts- oder Tatsachenfrage formulieren, erläutern, weshalb diese Frage entscheidungserheblich und klärungsbedürftig ist, und darlegen, warum der Frage eine über den Einzelfall hinausgehende Bedeutung zukommt (vgl. Beschlüsse des Senats vom 07.02.2024 a. a. O. Rn. 14 und vom 29.09.2023 a. a. O. Rn. 28).

Hiervon ausgehend ermöglichen die von dem Kläger aufgeworfenen Fragen nicht die Zulassung der Berufung.

a. Hinsichtlich der mit der Zulassungsschrift aufgeworfenen Frage,

ob die beschränkte Geschwindigkeitsbegrenzung im streitgegenständlichen Bereich eine angemessene Maßnahme zum Schutz der Straßenverkehrsteilnehmer ist,

erschließt sich eine grundsätzliche Bedeutung schon deshalb nicht, weil die Fragestellung auf den konkreten Einzelfall bezogen und einer allgemeinen fallübergreifenden Klärung nicht zugänglich ist. Daran ändert nichts, dass die Frage nicht bloß für den Kläger, sondern - wie die Zulassungsbegründung geltend macht - für alle Bewohner der Gemeinde Ortenberg, die nicht auf Grund unverhältnismäßiger Maßnahmen, die zu Bußgeldern führen könnten, „schikaniert“ werden dürften, eine besondere Bedeutung hat.

b. Für die weiter aufgeworfenen Fragen,

wie der Begriff des „erheblichen Übersteigens des allgemeinen Risikos“ in § 45 Abs. 9 StVO auszulegen ist und

inwiefern die Auslegung des Begriffs des „erheblichen Übersteigens des allgemeinen Risikos“ in § 45 Abs. 9 StVO eine höher liegende als die durchschnittliche Unfallhäufigkeit erforderlich macht und wie diese zu ermitteln ist,

ist zunächst davon auszugehen, dass sie sich auf die Auslegung der gesetzlichen Anforderungen an das Bestehen einer Gefahrenlage in § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO bezieht. Danach muss die Gefahrenlage das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigen.

Die Maßstäbe, wann eine Gefahrenlage anzunehmen ist, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt, sind in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 23.9.2010 a. a. O. Rn. 27) und der Oberverwaltungsgerichte (VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 22.09.2020 a. a. O.; OVG Schleswig-Holstein, Beschluss vom 30.03.2022 a. a. O. Rn. 27; OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 6.6.2019 a. a. O. Rn. 8 ff.; BayVGH, Urteil vom 05.06.2018 a. a. O. Rn. 26; OVG Niedersachsen, Beschluss vom 10.09.2009 a. a. O. Rn. 6; vgl. auch König in Hentschel/Dauer/König, Straßenverkehrsrecht, 47. Aufl., § 45 StVO Rn. 49e) geklärt und wurden oben unter 1. a. und 1. b. bb. dargelegt. Einen hierüber hinausgehenden Klärungsbedarf zeigt der Kläger nicht auf. Soweit er unter Hinweis auf das Urteil des Oberverwaltungsgerichts Hamburg vom 07.12.1999 (a. a. O.) der Ansicht ist, es sei zu klären, ob es für die Prüfung des „erheblichen Übersteigens des allgemeinen Risikos gemäß § 45 Abs. 9 StVO“ notwendig sei, die durchschnittliche Unfallhäufigkeit auf vergleichbaren Streckenabschnitten zu ermitteln und dann mit der Unfallhäufigkeit auf dem in Rede stehenden Streckenabschnitt zu vergleichen, übersieht er, dass es nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 05.04.2001 (a. a. O. Rn. 28; ebenso Urteil vom 23.09.2011 a. a. O. Rn. 31) für die Bejahung einer konkreten Gefahrenlage nicht der Ermittlung eines Unfallhäufigkeitsprozentsatzes oder anderer vertiefter Ermittlungen zu der Frage bedarf, wie hoch der Anteil an feststellbaren bzw. zu erwartenden Unfällen ist, der ausschließlich oder überwiegend auf die festgestellte Verkehrssituation zurückzuführen ist. Der gegenteiligen Ansicht des

Oberverwaltungsgerichts Hamburg ist das Bundesverwaltungsgericht ausdrücklich nicht gefolgt (vgl. dazu oben unter 1. b. bb.)

3. Die Berufung ist auch nicht wegen eines der Beurteilung des Senats unterliegenden Verfahrensmangels im Sinne des § 124 Abs. 2 Nr. 5 VwGO, auf dem das angefochtene Urteil beruhen kann, zuzulassen. Der Zulassungsantrag zeigt keine Verletzung der gerichtlichen Amtsermittlungspflicht aus § 86 Abs. 1 VwGO auf.

Die verfahrensrechtliche Aufklärungspflicht nach § 86 Abs. 1 VwGO gebietet dem Tatrichter solche Umstände aufzuklären, auf die es nach seiner eigenen materiell-rechtlichen Auffassung, die er seinem Urteil zugrunde legt, ankommt. Ob diese Auffassung zutrifft, ist keine Frage des Verfahrensrechts, sondern des materiellen Rechts (BVerwG, Beschlüsse vom 06.02.2014 - 9 B 28.23 - juris Rn. 17 und vom 11.03.2004 - 6 B 71.03 - juris Rn. 12 jew. m. w. N.). Allerdings müssen sich die Tatsachengerichte um jede mögliche Aufklärung des entscheidungserheblichen Sachverhalts bis zur Grenze der Zumutbarkeit bemühen, sofern dies für die Entscheidung des Rechtsstreits erforderlich ist (BVerwG, Beschlüsse vom 06.11.2020 - 6 B 31.20 - juris Rn. 18 und vom 28.06.2018 - 2 B 57.17 - juris Rn. 17 m. w. N.). Für die ordnungsgemäße Begründung der Rüge mangelhafter Sachaufklärung muss dementsprechend substantiiert dargelegt werden, hinsichtlich welcher tatsächlichen Umstände Aufklärungsbedarf bestanden hat, welche für geeignet und erforderlich gehaltenen Aufklärungsmaßnahmen hierfür in Betracht gekommen wären, welche tatsächlichen Feststellungen bei Durchführung der unterbliebenen Sachverhaltsaufklärung voraussichtlich getroffen worden wären und inwiefern deren Berücksichtigung auf Grundlage der Rechtsauffassung des entscheidenden Gerichts zu einem anderen Ergebnis hätte führen können. Weiterhin muss dargelegt werden, dass bereits im Verfahren vor dem Verwaltungsgericht, insbesondere in der mündlichen Verhandlung, auf die Vornahme der Sachverhaltsaufklärung, deren Unterbleiben nunmehr gerügt wird, hingewirkt worden ist oder dass sich das Gericht die bezeichneten Ermittlungen auch ohne ein solches Hinwirken von sich aus hätten aufdrängen müssen (BVerwG, Beschlüsse vom 13.01.2021 - 2 B 21.20 - juris Rn. 28 und vom 15.01.2020 - 2 B 40.19 - juris Rn. 18; VGH

Baden-Württemberg, Beschlüsse vom 04.07.2022 - 2 S 3715/21 - juris Rn. 59 und vom 17.08.2021 - 11 S 42/20 - juris Rn. 17).

Ein entsprechendes Aufklärungsdefizit hat der Kläger hinsichtlich der Frage, ob der Bühlweg im streitgegenständlichen Bereich als Schulweg tatsächlich benutzt wird, nicht aufgezeigt. Wie bereits oben unter 1. b. bb. ausgeführt, geht die Annahme des Klägers fehl, Informationsabfragen bei der Gemeinde in Ortenberg hätten ergeben, dass keine Schulkinder, die die Grundschule Ortenberg besuchten, im relevanten Bereich wohnten. Darüber hinaus lag dem Verwaltungsgericht die in einer E-Mail vom 09.06.2020 (Blatt 151 der Akte des Landratsamts) wiedergegebene Einschätzung des Bürgermeisters der Gemeinde Ortenberg vor, dass Schüler aus dem Alm- und Käfersbergweg den Bühlweg im Bereich der Einmündung Sonnengasse/Kleiner Hundeweg und Schüler aus Fröschlach und der Steingrube den Bühlweg im Bereich der Einmündung Steingrube tatsächlich querten. Dass ein darüberhinausgehender Aufklärungsbedarf durch Einholung weiterer gemeindlicher Auskünfte bestanden hat, hat der Kläger im Verfahren vor dem Verwaltungsgericht nicht geltend gemacht und musste sich dem Verwaltungsgericht vor dem Hintergrund der Auskunft des Bürgermeisters auch nicht aufdrängen. Der Kläger hat lediglich die Vernehmung des Gemeinderatsmitglieds xxxxxxxx als Zeugen zum Beweis der Tatsache beantragt, dass die gegenständliche Strecke nicht als Schulweg genutzt wird. Diesen Antrag hat das Verwaltungsgericht in nicht zu beanstandender und vom Kläger auch nicht angegriffener Weise unter anderem mit der Begründung abgelehnt, dass es an jeglichen näheren Ausführungen dazu fehle, in welcher Weise der Zeuge von den vermeintlichen Wahrnehmungen Kenntnis haben könnte; es sei schon unschlüssig, ob und wie der Zeuge von seinem talabwärts Richtung Ortenberg gelegenen Grundstück xxxxxxxx xxx xx die „gegenständliche Strecke“ überhaupt einsehen könne.

Soweit der Kläger eine fehlende (detaillierte und fallbezogene) Auswertung der Unfallstatistik bemängelt, betrifft dies nicht den nach § 86 Abs. 1 VwGO zu erforschenden Sachverhalt, unter dem dem allgemeinen Verständnis entsprechend grundsätzlich nur die tatsächlichen Grundlagen der zu treffenden Entscheidung zu verstehen sind (vgl. Breunig in Posser/Wolff/Decker, BeckOK

VwGO, § 86 Rn. 16). Bei der Auswertung der Statistik handelt es sich aber nicht um Tatsachen, also sinnlich wahrnehmbare oder feststellbare Zustände oder Umstände (vgl. Schübel-Pfister in Eyermann, VwGO, 16. Aufl., § 86 Rn. 28), sondern um deren (rechtliche) Einordnung.

Letztlich betrifft die Rüge, das Verwaltungsgericht habe die örtlichen Umstände nicht zutreffend ermittelt, weil es die Angaben des Beklagten zur Nutzung der Bushaltestelle im Bühlweg übernommen habe, bereits keine die Entscheidung des Verwaltungsgerichts tragende Tatsachengrundlage (vgl. dazu oben unter 1. b. aa. und cc.).

4. Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 2 VwGO.

Die Streitwertfestsetzung beruht auf § 63 Abs. 2, §§ 47 und 52 Abs. 2 GKG i. V. m. der Empfehlung Nr. 46.15 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit (abgedruckt z. B. in Schoch/Schneider, Verwaltungsrecht, unter § 163).

Dieser Beschluss ist unanfechtbar.

Vogel

Frank

Dr. Schriebl