VGH München, Beschluss v. 29.01.2021 – 11 ZB 20.1020

Titel:

Anfechtungsklage gegen straßenverkehrsrechtliche Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h

Normenketten:

VwGO § 124 Abs. 2 Nr. 1, Nr. 5, § 124a Abs. 4 S. 4, Abs. 5 S. 2
StVO § 3 Abs. 3 Nr. 1, § 45 Abs. 1, Abs. 9 S. 1, S. 3, Anl. 2 zu § 41 Abs. 1 Zeichen 274

Leitsätze:

1. Ordnet die Straßenverkehrsbehörde ein Verkehrszeichen an, trägt sie die materielle Beweislast dafür, dass die Voraussetzungen hierfür erfüllt sind. Es obliegt ihr daher, die zugrundeliegenden Umstände zu ermitteln, zu dokumentieren und aktenkundig zu machen (Bestätigung von VGH München BeckRS 2020, 37592 Rn. 21). (Rn. 24) (redaktioneller Leitsatz)
2. Eine verkehrsrechtliche Anordnung setzt zwar nicht voraus, dass Schadensfälle mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zu erwarten sind. Hat aber eine langjährig bestehende verkehrsrechtliche Lage ohne offensichtlich hohes Gefahrenpotential noch nie zu einem Unfall geführt, ist dies ein Anhaltspunkt dafür, dass es an einer besonderen Gefahrenlage fehlt. (Rn. 23) (redaktioneller Leitsatz)
3. Die rechtlich nicht verbindlichen "Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - RASt 06" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen können als sachverständig entwickelter, sachgerechter Orientierungsmaßstab für den Raumbedarf von Verkehrsflächen und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs herangezogen werden (Bestätigung von VGH München BeckRS 2020, 9533 Rn. 12). (Rn. 22) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

straßenverkehrsrechtliche Anordnung, Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf einer Kreisstraße im Bereich der Ortsdurchfahrt, keine besondere Gefahrenlage, Geschwindigkeitsbeschränkung nicht zwingend erforderlich, Anfechtungsklage, Dokumentationspflicht

Vorinstanz:

VG Augsburg, Urteil vom 18.03.2020 – Au 3 K 19.1019

Tenor

I. Der Antrag auf Zulassung der Berufung wird abgelehnt.

II. Der Beklagte trägt die Kosten des Zulassungsverfahrens.

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

Gründe

I.

1
Der Kläger wendet sich gegen eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung, mit der der beklagte Landkreis die Geschwindigkeit auf einer Kreisstraße im Bereich einer Ortsdurchfahrt auf 30 km/h beschränkt hat.

2
Im Jahr 2016 beantragte die Stadt S … beim Landratsamt O., die zulässige Höchstgeschwindigkeit im nördlichen Bereich der Ortsdurchfahrt A … (ab der Einmündung des F …wegs) von 50 km/h auf 30 km/h zu beschränken.

3
Der Vertreter der Straßenbaulast beim Landratsamt sprach sich in einer Stellungnahme vom 5. Juli 2016 gegen den Antrag der Gemeinde aus. In diesem Bereich der Ortsdurchfahrt seien in den letzten Jahren keine Unfälle oder Gefährdungen bekannt geworden. Das Argument mit dem Wanderweg zwischen A … und S …, der nicht einmal durchgängig vorhanden sei, sei vorgeschoben. Der „Lückenschluss“ des

Gehwegs könnte wesentlich zufriedenstellender durch Grunderwerb gelöst werden und die „gefährliche Querung“ damit ganz entfallen. Die Polizeiinspektion S … machte mit ihrer Stellungnahme vom 27. Juni 2016 keine Einwände gegen die beabsichtigte Geschwindigkeitsbeschränkung geltend. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit führe zumindest nicht zu einem Sicherheitsrisiko.

4
Nach einem Ortstermin am 24. April 2018 schätzten die Straßenverkehrsbehörde und die Kreistiefbauverwaltung eine (auch nur teilweise) Geschwindigkeitsbeschränkung als rechtlich nicht haltbar ein. Es bestünden keine baulichen Gründe für eine Abweichung von der Regelgeschwindigkeit. Eine Geschwindigkeitsmessung habe eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 46 km/h und eine sog. V85, die von 85% der Verkehrsteilnehmer eingehaltene Geschwindigkeit, von 53 km/h ergeben. Die Polizei sehe ebenfalls keinen Handlungsbedarf und gebe zu bedenken, dass durch eine ungerechtfertigte Aufweitung der Beschränkung auf 30 km/h die Akzeptanz beeinträchtigt werden könne.

5
Mit verkehrsrechtlicher Anordnung vom 14. Mai 2018 ordnete das Landratsamt zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gemäß dem beiliegenden Verkehrszeichenplan eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h an der Kreisstraße OA 4, Ortsdurchfahrt A … an. Die Schilder wurden am 11. Juli 2018 aufgestellt.

6
Mit seiner am 11. Juni 2019 erhobenen Klage zum Verwaltungsgericht Augsburg focht der Kläger die verkehrsrechtliche Anordnung an.

7
Am 30. Oktober 2019 fand ein Augenschein statt, bei dem der Vertreter der Polizei erklärte, es seien weder Unfälle beim Ausparken vom Wanderparkplatz Richtung S … … noch Unfälle der angrenzenden Wohnbebauung bekannt. Der Vertreter der Straßenbaulast erklärte, überall im streitgegenständlichen Bereich sei die vorgeschriebene Sichtweite nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen eingehalten.

8
Mit Urteil vom 18. März 2020 gab das Verwaltungsgericht der Klage statt und hob die verkehrsrechtliche Anordnung vom 14. Mai 2018 auf. Die zulässige, insbesondere fristgerecht erhobene Anfechtungsklage sei begründet, da die Verkehrsbeschränkung nicht zwingend erforderlich im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO sei und keine besondere Gefahrenlage im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO bestehe. Die Anordnung des Verkehrszeichens 274 der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO („zulässige Höchstgeschwindigkeit“ 30 km/h) sei eine Beschränkung des fließenden Verkehrs im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO. Hiermit werde die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Vergleich zu der von § 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO vorgegebenen Geschwindigkeit verringert. Die Anwendung von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO sei nicht durch § 45 Abs. 9 Satz 4 StVO ausgeschlossen. Zwar erfordere die Festsetzung einer Tempo 30-Zone (§ 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 4 StVO) gemäß § 45 Abs. 1c Satz 1 StVO keine besondere Gefahrenlage. Hierum handele es sich vorliegend jedoch nicht, weil sich nach § 45 Abs. 1c Satz 2 StVO eine Zonenanordnung nicht auf Straßen des überörtlichen Verkehrs erstrecken dürfe. Auch im Bereich der Ortsdurchfahrt sei die Kreisstraße OA 4 eine solche Straße des überörtlichen Verkehrs. Ferner liege kein Fall des § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO vor, da sich die streckenbezogene Verkehrsbeschränkung nicht im unmittelbaren Bereich der darin beschriebenen Bildungs- oder Pflegeeinrichtungen befinde. Zwar gebe es im Ortsteil A … eine Grundschule. Diese liege allerdings im Süden des Gebiets und damit nicht in unmittelbarer Nähe zum streitgegenständlichen Teil der Ortsdurchfahrt. Die konkreten örtlichen Verhältnisse machten eine Beschränkung nicht zwingend erforderlich. Es bestehe keine Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung schutzwürdiger Rechtsgüter erheblich übersteige. Nach dem beim Augenscheinstermin gewonnenen Eindruck handle es sich um eine gut ausgebaute, geradlinig verlaufende Straße, die im streitgegenständlichen Bereich übersichtlich sei und einen unkomplizierten Verlauf nehme. Dies gelte auch mit Blick auf die leichte Kuppe am Ortseingang und das Ende des Wanderwegs aus S … Die Sichtverhältnisse seien weder durch die Kuppe noch etwaige Schattenspiele der umliegenden Bäume erheblich eingeschränkt. Auch im Bereich der Kuppe ermögliche die Streckenführung weitgehend Sicht in alle Richtungen. Nach den Erkenntnissen der Verkehrspolizei, die im Übrigen mit denen des Beklagten übereinstimmten, habe auch vor Vollzug der verkehrsrechtlichen Anordnung vom 14. Mai 2018 weder im

Bereich der Kuppe noch sonst im streitgegenständlichen Bereich ein Unfallschwerpunkt bestanden. Aufgrund der geradlinigen Streckenführung und der Konformität der örtlichen Gegebenheiten mit den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen sei auch für Fußgänger, wie die aus S … kommenden Wanderer, eine sichere Überquerung der Straße in diesem Bereich stets gewährleistet. Ein zwingendes Erfordernis im Sinne des § 45 Abs. 9 StVO bestehe auch deshalb nicht, weil die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h nicht das einzige Mittel darstelle, um den Zweck des Fußgängerschutzes zu erreichen. So käme als milderer Eingriff in den Straßenverkehr die Anordnung eines Fußgängerüberwegs in Form eines Zebrastreifens als Markierung nach Zeichen 293 der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO in Betracht, insbesondere als Straßenüberquerungen durch Wanderer nur temporär erfolgten und nicht erforderten, die Geschwindigkeit zu jeder Tages- und Nachtzeit einzuschränken. Ferner bestehe keine besondere Gefahrenlage aufgrund einer etwaigen Schulweggefährdung. Die örtliche Grundschule befinde sich im südlichen Teil A … Es sei deshalb nicht erkennbar, weshalb es im nördlichen Teil des Ortes zu einem erhöhten Aufkommen von Schulkindern kommen sollte. Schülern aus dem nördlichen Bereich stehe entlang der OA 4 ein breiter Gehweg zur Bewältigung des Schulwegs zur Verfügung. Auch der Vortrag der Stadt S … hinsichtlich einer besonderen Gefahrenlage aufgrund des Viehtriebs könne nicht überzeugen. Ein Viehtrieb von wenigen Stunden im Jahr stelle keine ständig bestehende Gefahrenlage dar, die einer allgemeinen Beschränkung des Straßenverkehrs bedürfe.

9
Mit seinem Antrag auf Zulassung der Berufung macht der Beklagte ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils und Verfahrensfehler geltend. Die gerichtlichen Ausführungen zu den örtlichen Verhältnissen seien insbesondere im Hinblick auf den Augenscheinstermin nicht nachvollziehbar. Die begrenzten Sichtverhältnisse seien auf den mit Eingabe vom 12. November 2019 eingereichten Lichtbildern deutlich erkennbar. Die Straße steige in nördlicher Richtung zwischen der Einmündung des T …wegs und dem Anwesen S … Str. … auf einer Strecke von etwa 16 m um ca. 2 m an. Die Kuppe sei entgegen der Ausführungen des Gerichts nicht nur „leicht“. Die Sichtweite für nordwärts fahrende Fahrzeuge im Bereich der Kuppe betrage unter 20 m und für südwärts fahrende Fahrzeuge etwa 30 m. Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 4 StVO dürfe nur so schnell gefahren werden, dass innerhalb der übersehbaren Strecke gehalten werden könne. Dies bedeute, dass im Bereich der Kuppe südwärts fahrende Fahrzeuge auf nasser Fahrbahn ihre Geschwindigkeit deutlich unter 50 km/h verringern müssten. Nordwärts fahrende Fahrzeuge müssten auf Höhe der Querung über den L**bach unter Berücksichtigung des Sichtgebots ihre Geschwindigkeit sogar auf trockener Straße auf ca. 30 km/h reduzieren. Eine Verkehrszählung im Februar/März 2018 im Bereich des Anwesens S … Str. …, kurz vor der Stelle, an der die Fahrbahn über den L**bach hin deutlich ansteige, habe eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 46 km/h und eine V 85 von 53 km/h ergeben. Während der Zählung hätten winterliche Verhältnisse geherrscht. Die Fahrbahn sei größtenteils nass gewesen, wie sich u.a. aus dem am 21. Februar 2018 angefertigten Lichtbild ergebe. Für diesen Tag existierten etwa 3.800 Datensätze. Nach der Grafik sei der weit überwiegende Teil der Fahrzeuge auch an diesem Tag mit einer Geschwindigkeit von 40 bis 60 km/h gefahren. Für die anderen Tage ergebe sich ein ähnliches Bild. Der überwiegende Teil der Verkehrsteilnehmer habe sich somit vor Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung verkehrswidrig verhalten und das Sichtfahrgebot missachtet. Die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im Bereich der Kuppe sei daher zwingend erforderlich gewesen.

10
Mildere Mittel seien nicht ersichtlich, insbesondere nicht die Anlegung von Fußgängerüberwegen. Zum einen wären hier dann auf einer Strecke von 40 m zwei Fußgängerüberwege notwendig, jeweils einer an den Einmündungen des T …- und des H …wegs. Zum anderen seien die nach der Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) erforderlichen Sichtweiten nicht gegeben. Gemäß 2.2 Abs. 2 R-FGÜ 2001 müsse bei einer innerorts erlaubten Geschwindigkeit von 50 km/h eine Erkennbarkeit auf 100 m gewährleistet sein. Diese Sichtweiten seien allerdings erst wieder deutlich südlich der Kuppe gegeben. Gemäß der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) zu Zeichen 274 seien Verkehrszeichen zur Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit so weit vor der Gefahrenstelle aufzustellen, dass eine Gefährdung auch bei ungünstigen Sichtverhältnissen ausgeschlossen sei. Innerhalb geschlossener Ortschaften seien nach dieser Verwaltungsvorschrift 30 bis 50 m ausreichend. Insofern sei davon auszugehen, dass das in südlicher Fahrtrichtung vor dem Anwesen S … Str. … aufgestellte Verkehrszeichen an der richtigen Stelle stehe. Sofern man in nördlicher Fahrtrichtung die Temporeduzierung nur im Bereich der Kuppe als berechtigt ansehen wollte, müsste das Schild wohl auf

Höhe der Einmündung des T …wegs stehen. Allerdings erscheine auch südlich der Einmündung des T …wegs bis zum Anwesen A … … die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zwingend erforderlich. Der T …weg und der weiter südlich mündende S …weg dienten zahlreichen Fußgängern und Radfahrern als Zugang zum A … Bahnhof bzw. zum weiter westlich gelegenen I …weg. Insbesondere die Kreuzung F …-/S …weg mit der OA 4 werde in der wärmeren Jahreszeit von einer Vielzahl von Radfahrern frequentiert, die mit ihren (E-)Bikes am S … und A … Hof unterwegs gewesen seien. Hinzu komme eine seit Jahren stetig steigende Verkehrsbelastung, insbesondere an Wochenenden und Feiertagen. Hier werde die OA 4 zunehmend als Ausweichstrecke für den Ausflugsverkehr benutzt, wenn die Bundesstraße B 19, die westlich der Iller in Nord-Süd-Richtung führe, überlastet sei. Aufgrund der dann gestiegenen Verkehrsdichte sei eine gefahrlose Querung der Straße im Bereich der Einmündung des F …wegs bei Beibehaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h kaum mehr möglich.

11
Die massive und sich zunehmend steigernde Verkehrsbelastung sei insbesondere auch dadurch verursacht, dass im weiter südlich gelegenen Oberstdorf gerade im Winter eine steigende Anzahl von sportlichen Großveranstaltungen durchgeführt werde, die eine Vielzahl von Zuschauern anziehe. Hier sei an die Vierschanzentournee und diverse Langlaufveranstaltungen erinnert. Im Jahr 2021 finde in Oberstdorf die nordische Skiweltmeisterschaft statt. Auch hier sei wieder mit einer Vielzahl von anreisenden Zuschauern zu rechnen, was den ganzen Tag über zu einer vermehrten Verkehrsbelastung auf der OA 4 führe, weil große Teile des Publikums zwischenzeitlich dazu übergegangen seien, nicht mehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln, sondern dem eigenen Auto anzureisen. Die vermehrte Verkehrsbelastung führe dann zu Staus auf der B 19. Die OA 4 werde dann entweder von ortskundigen Autofahrern als Ausweichstrecke genutzt oder bereits von den Navigationsgeräten oder Routenführungs-Apps zur Stauumfahrung vorgeschlagen. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h erscheine daher auch als probates Mittel, um hier den Ausweichverkehr zu unterbinden oder zumindest die Belastung der Anwohner zu reduzieren.

12
Wie ausgeführt, komme es durch den Viehtrieb zu Verkehrsbehinderungen. Es sei insbesondere auch mit erheblichen Verschmutzungen der Straße zu rechnen, die die Bremswege von Fahrzeugen deutlich verlängern könnten. Außerdem stehe dort jeden Morgen der Milchlaster, der von nordwärts fahrenden Fahrzeugen auf der Gegenfahrbahn umfahren werden müsse. Auch diese Verkehrsbehinderung lasse eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zwingend notwendig erscheinen. Schließlich betrage die Distanz zwischen der Einmündung des T …wegs und der ohnehin bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf Höhe des Anwesens A … … gerade einmal 130 m. Diese Distanz dürfte einem vorausschauenden Fahrer gerade einmal ausreichen, sein Fahrzeug auf 50 km/h zu beschleunigen und dann wieder auf 30 km/h abzubremsen. Die damit verbundenen Lärmimmissionen seien den Anwohnern nicht zumutbar. Darüber hinaus erscheine die Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung und deren Wiedereinführung auf so kurzer Distanz selbst innerorts widersinnig und dürfte zu mangelnder Akzeptanz der Geschwindigkeitsbeschränkung in beiden Richtungen führen. Insofern erscheine auch die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung zwischen der Einmündung des T …wegs und der des F …wegs zwingend erforderlich.

13
Das Verwaltungsgericht habe die von der Stadt S … im Verfahren eingebrachten Hinweise zur Unübersichtlichkeit der Straßenführung im Bereich der Querung des L**bachs nur unzureichend beachtet. Zur Häufigkeit des Viehtriebs und der dadurch verursachten Beeinträchtigungen des Verkehrs fänden sich keinerlei tatsächliche Feststellungen im Urteil. Das Gericht habe den Sachverhalt gemäß § 86 Abs. 1 Satz 1 VwGO von Amts wegen zu erforschen. Hier hätte es zu den Höhenunterschieden im Straßenverlauf, den tatsächlichen Sichtweiten für die Fahrer unterschiedlicher Fahrzeuge und den Anhaltewegen bei unterschiedlichen Straßenverhältnissen angesichts der herrschenden Sichtverhältnisse weitere Erkundigungen einholen müssen. Dies sei nicht geschehen. Das Urteil beruhe ersichtlich auch auf diesem Verfahrensmangel, weil das Gericht in seiner Urteilsbegründung (Rn. 30) gerade darauf abstelle, dass „auch im Bereich der Kuppe die Streckenführung weitgehende Sicht in alle Richtungen …“ ermögliche. Insbesondere hinsichtlich der angesprochenen Möglichkeit, anstelle der Tempobegrenzung Fußgängerüberwege anzulegen, sei von einer Verletzung der Amtsermittlungspflicht auszugehen. Das Gericht stelle darauf ab, dass die Anlage von Fußgängerüberwegen als milderes Mittel möglich sei, und

gehe nicht ansatzweise darauf ein, in welchem Bereich diese anzulegen wären und ob in diesem Bereich die bei einer erlaubten Geschwindigkeit von 50 km/h erforderlichen Sichtverhältnisse (100 m) überhaupt gegeben seien. Auch hier beruhe das Urteil auf einem Verfahrensfehler. Soweit das Gericht auf den Viehtrieb eingehe, habe es weder geprüft, wie oft der Bauer seine Kühe austreibe, wie lange diese dann auf der Straße unterwegs seien, ob die Kühe und die von diesen hinterlassenen Verschmutzungen der Straße für die Autofahrer ohne weiteres erkennbar seien und zu welchen Tageszeiten der Austrieb stattfinde. Die getroffenen rechtlichen Feststellungen entbehrten einer Tatsachengrundlage. Auch insofern sei von einem Verfahrensfehler auszugehen.

14
Der Kläger verteidigt das angefochtene Urteil. Er beruft sich auf die vom Landratsamt vertretene Rechtsauffassung aus dem Jahr 2016 und bestreitet weitgehend den mit dem Zulassungsantrag vorgetragenen Sachverhalt. Es genüge nicht, die Richtigkeit des Urteils allgemein anzuzweifeln, den erstinstanzlichen Vortrag zu wiederholen oder das Ziel, die erstinstanzliche Beweisaufnahme wiederholen zu lassen. Der Beklagte trage keine Änderung der Sach- und Rechtslage vor, sondern versuche, den Sachverhalt zu verzerren.

15
Auf die Stellungnahmen des Beklagten mit Schreiben vom 20. Juli und 6. Oktober 2020 wird Bezug genommen.

16
Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Gerichtsakten beider Instanzen und auf die vorgelegten Behördenakten Bezug genommen.

II.

17
Der zulässige Antrag auf Zulassung der Berufung ist unbegründet.

18
Aus dem Zulassungsvorbringen ergeben sich keine ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit des angefochtenen Urteils (§ 124 Abs. 2 Nr. 1, § 124a Abs. 4 Satz 4, Abs. 5 Satz 2 VwGO). Diese sind anzunehmen, wenn der Rechtsmittelführer einen einzelnen tragenden Rechtssatz oder eine einzelne erhebliche Tatsachenfeststellung mit schlüssigen Gegenargumenten in Frage stellt (vgl. BVerfG, B.v. 9.6.2016 - 1 BvR 2453/12 - NVwZ 2016, 1243 = juris Rn. 16 m.w.N.) und dies zugleich Zweifel an der Richtigkeit des Ergebnisses begründet (vgl. BVerwG, B.v. 10.3.2004 - 7 AV 4.03 - DVBl 2004, 838 = juris Rn. 9).

19
Nach der im maßgeblichen Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung (stRspr, vgl. BVerwG, B.v. 1.9.2017 - 3 B 50.16 - NVwZ-RR 2018, 12 = juris Rn. 8) anwendbaren Fassung des § 45 Abs. 1 Satz 1 der Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (StVO, BGBl I S. 367), zuletzt geändert durch Verordnung vom 18. Dezember 2020 (BGBl I S. 3047), können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten. Nach § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO sind Verkehrszeichen jedoch nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO 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 erheblich übersteigt. In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist geklärt, dass besondere örtliche Verhältnisse im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO bei verkehrsbehördlichen Maßnahmen insbesondere in der Streckenführung, dem Ausbauzustand der Strecke, witterungsbedingten Einflüssen (z.B. Nebel, Schnee- und Eisglätte), der dort anzutreffenden Verkehrsbelastung und den daraus resultierenden Unfallzahlen begründet sein können (vgl. BVerwG, B.v. 3.1.2018 - 3 B 58.16 - juris Rn. 21 m.w.N.).

20
Die Ausführungen im Zulassungsverfahren wecken keine ernstlichen Zweifel an der Einschätzung des Verwaltungsgerichts, das eine aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse bestehende Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteige, verneint hat.

21
Soweit der Beklagte eine unübersichtliche Streckenführung und schlechte Sichtverhältnisse in dem streitgegenständlichen Streckenabschnitt geltend macht, wird dies weder durch die von ihm vorgelegten Fotos noch die vom Verwaltungsgericht anlässlich des Augenscheins am 30. Oktober 2019 gefertigten Fotos, die die Strecke nach Norden und Süden lückenlos abbilden, belegt. Die vom Gericht aus den Fotos abgeleitete Schlussfolgerung, es handle sich um einen gut ausgebauten, übersichtlichen Straßenabschnitt mit unkompliziertem Verlauf, ist nachvollziehbar. Den gerichtlichen Lichtbildern ist u.a. zu entnehmen, dass die Sicht vor der Einmündung des Wanderwegs am Ortsausgang aus beiden Richtungen ausreichend gut ist. Lichtbild 9 zeigt, dass ein nordwärts fahrender Autofahrer schon vor Erreichen der L**bachbrücke die gesamte Straße im Bereich der Kuppe nach Norden übersehen kann. Aus Lichtbild 13 ergibt sich, dass der Brückenbereich und eine gesamte Grundstückslänge zur Verfügung stehen, um ggf. abzubremsen. Ebenso ergibt sich aus den Fotos, dass ein aus dem Wanderweg kommender Wanderer in der Lage ist, die geradlinige Straße nach beiden Seiten zu überblicken und den Verkehr abzuwarten, bevor er sie quert. Im Übrigen wird das allgemeine Sichtfahrgebot durch den Vertrauensgrundsatz begrenzt, wonach der Fahrzeugführer darauf vertrauen darf, dass der Fußgänger sich verkehrsordnungsgemäß verhält und insbesondere § 25 Abs. 3 StVO und den Vorrang des Fahrzeugs beachtet (Helle in Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, Stand 6.12.2019, § 3 Rn. 20.1).

22
Die Aussage des Beklagtenvertreters (Straßenbaulast), dass überall im streitgegenständlichen Bereich die vorgeschriebenen Sichtweiten nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06; in Bayern eingeführt mit Schreiben der Obersten Baubehörde vom 11.2.2009 - IID2-43411-011/06) eingehalten seien, hat der Beklagte nicht angegriffen. Auch wenn es sich dabei nicht um verbindliche Rechtsnormen handelt, können diese Richtlinien, die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“ aufgestellt worden sind, als sachverständig entwickelter, sachgerechter Orientierungsmaßstab für den Raumbedarf und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs herangezogen werden (vgl. BayVGH, B.v. 30.4.2020 - 15 ZB 19.1349 - juris Rn. 12 m.w.N.).

23
Ebenso wenig haben die geltend gemachten Gefahren zu entsprechenden Unfällen geführt, obwohl im streitgegenständlichen Bereich jahrelang eine Geschwindigkeit von 50 km/h vorgeschrieben war und durchschnittlich 4.397 Fahrzeuge am Tag die Straßenkuppe an der L**bachbrücke passieren. Eine verkehrsrechtliche Anordnung setzt zwar nicht voraus, dass Schadensfälle mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zu erwarten sind (BVerwG, U.v. 23.9.2010 - 3 C 37.09 - BVerwGE 138, 21 = juris Rn. 27; BayVGH, U.v. 5.6.2018 - 11 B 17.1503 - KommunalPraxis BY 2018, 320 = juris Rn. 26). Hat aber - wie hier - eine langjährig bestehende verkehrsrechtliche Lage ohne offensichtlich hohes Gefahrenpotential noch nie zu einem Unfall geführt, ist dies durchaus ein Anhaltspunkt dafür, dass es an einer besonderen Gefahrenlage fehlt.

24
Auf welchen neuen Erkenntnissen der Wechsel in der rechtlichen Einschätzung des Landratsamts zwischen dem Ortstermin vom 24. April 2018 und dem Erlass der verkehrsrechtlichen Anordnung am 14. Mai 2018 beruht, bleibt völlig im Unklaren. Es obliegt jedoch der Straßenverkehrsbehörde, die einer verkehrsrechtlichen Anordnung zugrundeliegenden Umstände zu ermitteln, zu dokumentieren und aktenkundig zu machen. Sie trägt die materielle Beweislast dafür, dass die Voraussetzungen für die Anordnung eines Verkehrszeichens erfüllt sind (BayVGH, B.v. 28.12.2020 - 11 ZB 20.2176 - juris Rn. 22). Insoweit ist der Beklagte im Zulassungsverfahren zwar nicht mit neuem Sachvortrag ausgeschlossen, soweit er wie hier innerhalb der Frist des § 124a Abs. 4 Satz 4 VwGO dargelegt wird (Happ in Eyermann, VwGO, 15. Aufl. 2019, § 124 Rn. 20 m.w.N.). Allerdings müsste dieser Vortrag belegt und geeignet sein, die verwaltungsgerichtlichen Feststellungen zu erschüttern. Dies ist hinsichtlich der Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 Satz 1 und 3 StVO nicht schon dann der Fall, wenn aufgezeigt wird, dass die allgemeinen Verkehrsgefahren bei niedrigerer Geschwindigkeit geringer sind (kürzere Bremswege) oder welche Verkehrsgefahren an der Strecke überhaupt bestehen (Steigung der Fahrbahn, Schattenwurf von Bäumen, Zusammentreffen des Kraftverkehrs mit Radfahrern, Fußgängern, Milchlastern und Vieh). Die Ausführungen zu den angeblich vorhandenen Sichtweiten an der Kuppe im Bereich der L**bachbrücke verhalten sich nicht dazu, ob damit die Vorgaben der einschlägigen technischen Richtlinien, die der Vertreter der Straßenbaulast als eingehalten angegeben hat, unterschritten werden. Hinsichtlich der Frequentierung der

Straße durch Radfahrer, Fußgänger, Milchlaster und Vieh, die im Lauf der Jahre offenbar nie zu Unfällen oder sonstigen Vorfällen geführt hat, wurden unbelegte und bestrittene Behauptungen aufgestellt, denen offenbar keine konkreten Erhebungen zugrunde liegen („massive und sich zunehmend steigende Verkehrsbelastung“, „zahlreiche Fußgänger“, „Vielzahl von Radfahrern“). Nach den auf der Kreisstraße gemessenen Werten von täglich 4.397 Fahrzeugen in beide Richtungen erschließt sich nicht, dass die Verkehrsbelastung „massiv“ ist. Die Annahme einer besonderen Gefahrenlage ist im Hinblick auf das völlig fehlende Unfallgeschehen trotz angeblich zahlreicher Fußgänger und Radfahrer und trotz einer jahrzehntelang geltenden Geschwindigkeit von 50 km/h nicht schlüssig. Auch hinsichtlich des Viehtriebs hätte es dem Beklagten oblegen darzutun, wann und wie oft Viehtrieb stattfindet, zu welchen Verkehrsstörungen bzw. -gefahren dieser führt und dass diesen nicht durch ein entsprechendes Gefahrenzeichen (vgl. § 39 Abs. 7, 8 StVO), sondern nur durch eine (zeitlich unbegrenzte) Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h begegnet werden kann.

25
Weiter ergibt sich aus dem Vorbringen auch keine Verletzung der Aufklärungspflicht (§ 86 Abs. 1 VwGO), die zu einer Zulassung der Berufung wegen eines Verfahrensmangels (§ 124 Abs. 1 Nr. 5 VwGO) führen könnte. Die Verletzung der Sachaufklärungspflicht des Gerichts ist nach ständiger obergerichtlicher Rechtsprechung nur dann ausreichend bezeichnet, wenn im Einzelnen dargetan wird, welche Tatsachen auf der Grundlage der insoweit maßgeblichen materiell-rechtlichen Auffassung der Vorinstanz aufklärungsbedürftig gewesen wären, welche Beweismittel zu welchen Beweisthemen zur Verfügung gestanden hätten, welches Ergebnis diese Beweisaufnahme voraussichtlich gehabt hätte, inwiefern das angefochtene Urteil auf der unterbliebenen Sachaufklärung beruhen kann und dass auf die Erhebung der Beweise vor dem Tatsachengericht durch Stellung förmlicher Beweisanträge hingewirkt worden ist oder - sollte dies nicht der Fall gewesen sein - aufgrund welcher Anhaltspunkte sich die unterbliebene Sachaufklärung dem Gericht hätte aufdrängen müssen (vgl. BVerwG, B.v. 22.10.2020 - 5 BN 1.20 - juris Rn. 24; B.v. 9.10.2020 - 2 B 68.20 - juris Rn. 5 jeweils m.w.N.). Diesen Anforderungen genügt das Vorbringen des Beklagten nicht. Der Beklagte hat keinen Beweisantrag zu durch Viehtrieb verursachten Verschmutzungen, den Höhenunterschieden im Straßenverlauf, den tatsächlichen Sichtweiten für die Fahrer und den jeweiligen Anhaltewegen unter verschiedenen Gegebenheiten gestellt. Zu den Sichtweiten hat einer seiner Fachvertreter ausweislich des Protokolls über den Augenschein vielmehr erklärt, die nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen vorgeschriebene Sichtweite sei überall eingehalten worden. Ferner hat das Gericht den Straßenverlauf im Wege einer Begehung des streitgegenständlichen Abschnitts selbst festgestellt und dokumentiert und ist dabei zu der Einschätzung gelangt, dass der Straßenverlauf unkompliziert und ausreichende Sicht gegeben ist. Vor diesem Hintergrund ist nicht ersichtlich, weshalb sich dem Gericht noch eine weitere Sachaufklärung hätte aufdrängen müssen. Auch zum Viehtrieb fehlte es, wie bereits ausgeführt, an substantiierten Darlegungen. Dem Vorbringen im schriftlichen Verfahren war nichts weiter zu entnehmen, als dass Viehtrieb auf unterschiedlichen Straßenabschnitten stattfindet. Ob und unter welchen Bedingungen Fußgängerüberwege angelegt werden könnten, konnte dahinstehen, da das Gericht eine sichere Überquerung der Straße durch Fußgänger für möglich hielt und eine Verringerung etwaiger Gefahren durch andere Mittel lediglich nicht entscheidungstragend bzw. hilfsweise erwogen hat.

26
Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 2 VwGO. Die Streitwertfestsetzung beruht auf § 47, § 53 Abs. 2 Nr. 2, § 52 Abs. 1, 2 GKG i.V.m. der Empfehlung in Nr. 46.15 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit 2013.

27
Der Beschluss ist unanfechtbar (§ 152 Abs. 1 VwGO).

28
Mit der Ablehnung des Zulassungsantrags wird das angegriffene Urteil des Verwaltungsgerichts rechtskräftig (§ 124a Abs. 5 Satz 4 VwGO).