

48 §§ 1 Abs. 1, 2 Abs. 4 FStrG; § 3 StrWG M-V
1. Zur Abstufung einer Bundesstraße zur Gemeindestraße.
2. Mit der Parallelität von alter und neuer Trasse einer Bundesfernstraße verbindet sich das verkehrspolitische „Standardkonzept“, dass der weiträumige Verkehr auf der neuen Trasse abgewickelt werden soll bzw. die alte Trasse nicht mehr diesem Verkehr gem. § 1 Abs. 1 FStrG zu dienen bestimmt ist.
3. Die vorübergehende oder begrenzte – i. S. v. unerhebliche – Übernahme anderer/übergeordneter Verkehrsfunktionen durch die untergeordnete Straße bzw. der Verbleib solcher Funktionen bei einer abgestuften Straße machen aus der untergeordneten Straße keine übergeordnete Straße mit einer diesen Funktionen entsprechenden Gesamtfunktionsbestimmung.
4. Die Überbürdung der Straßenbaulast für eine frühere Bundesfernstraße stellt keinen Eingriff in den Kernbereich kommunaler Selbstverwaltung dar, zumal die Gemeinde nicht verpflichtet ist, die von ihr vorgefundenen Verhältnisse einer vormaligen Bundesstraße zu erhalten.

OVG Mecklenburg-Vorpommern, Urt. v. 10.5.2005, 1 L 293/03

Aus den Gründen:

I. Gegenstand dieses Verfahrens ist die vom Bekl. verfügte Umstufung einer Teilstrecke der Bundesstraße 96 (B96) zur Gemeindestraße. Die Kl. wendet sich gegen die für den Verlauf der Straße in ihrem Gemeindegebiet von Abschnitt 480/km 0,970 bis Abschnitt 480/km 4,495 mit einer Länge von 3,525 km erfolgte Abstufung der B96 zur Gemeindestraße in ihrer Baulast.

Die B96 (vormals F96) verläuft zwischen den kreisfreien Städten G. und S. in geringem Abstand parallel zur zwischen 1964 und 1967 errichteten Bundesstraße B96a (B96a; vormals F96a). Die Trasse der B96a liegt in diesem Bereich außer halb von Ortsdurchfahrten, ist asphaltiert und weist einen technischen Ausbauzustand auf, der der Bestimmung der Straße für den weiträumigen Verkehr sowie dem öffentlichen Interesse an der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs auf einer Bundesfernstraße genügt. Ursprünglich war vorgesehen, die F96 später unter Einbeziehung der beiden nebeneinander verlaufenden Straßen vierstreifig mit zwei Richtungsfahrbahnen zu betreiben. Die Klassifizierung der alten Strecke als Fernverkehrsstraße wurde beibehalten. Seit Oktober 1990 war der Bund Baulastträger sowohl der B96 als auch der parallel verlaufenden B96a. Jedenfalls seit diesem Zeitpunkt bestand keine Absicht mehr, die B96 zwischen den Städten zu einer vierstreifigen Bundesstraße auszubauen.

Bis zum 23.9.1999 war für die B96a eine Mindestgeschwindigkeit von 60 km/h vorgeschrieben. Durch verkehrsbehördliche Anordnung von diesem Tage wurde die Mindestgeschwindigkeit auf 30 km/h durch entsprechenden Austausch der vorhandenen Zeichen 275/279 StVO herabgesetzt.

Die gegenüber der B96a erheblich schmalere B96 durchläuft in dem streitgegenständlichen Abschnitt das Gemeindegebiet der Kl. Sie ist insgesamt überwiegend mit Kopfsteinpflaster versehen, verfügt nicht über voneinander getrennte Fahrspuren und verbindet neben den kreisfreien Städten G. und S. die Gemeinden N., W., M., K., R. und B. miteinander; in M. und R. durchläuft sie auch die Ortslage. Von der B96 führen zahlreiche Verbindungsstraßen auf die B96a. Die B96 ist in der aktuellen Radfernweg-Karte 2005 teilweise dem Radfernweg Ostsee zugeordnet und zwischen S. und R. auf der Denkmalliste des Landkreises N. eingetragen. Sie zählt nicht zur deutschen Alleenstraße. Der Erhaltungs- und Unterhaltungsaufwand betrug in den Jahren 2002 bis 2004 durchschnittlich jährlich pro Kilometer 4.945,- €.

Ausweislich einer Aktennotiz des Straßenbauamtes S. vom 24.11.1998 wurde seitens des Bekl. ein Abstufungsverfahren eingeleitet. Nach Maßgabe der Aktennotiz war das Land Mecklenburg-Vorpommern durch entsprechende Hinweise des zuständigen Bundesministeriums „aufgefordert“ worden, die

Abstufung der B96 in dem Abschnitt N. bis T. vorzunehmen. Das Straßenbauamt S. erhielt vom Bekl. den Auftrag, die Abstufung des Streckenabschnittes zur Gemeindestraße einzuleiten. Dabei sollte beachtet werden, dass bei der Festsetzung des noch erforderlichen Instandsetzungsaufwandes die Funktionalität der Straße als Gemeindestraße berücksichtigt wird, gleichzeitig aber auch die Straße als Umleitung für die B96a bei Unfällen, Havarien oder eigenen Baumaßnahmen erhalten bleibt. Die Instandsetzungsarbeiten sollten in 1999 im Wesentlichen abgeschlossen, die Abstufung mit dem 1.1.2000 wirksam werden. Das Straßenbauamt S. informierte darüber die betroffenen Gemeinden als künftige Straßenbaulastträger und holte deren sowie anderweitige Stellungnahmen ein. Die Kl. nahm mit Schreiben vom 13.4.1990 zu der angebotenen Umstufungsvereinbarung ablehnend Stellung. Die Bekl. nahm die Umstufung vor. Die hiergegen von der Kl. erhobene Klage wurde abgewiesen.

II. Die zulässige Berufung der Kl. ist unbegründet. Das VG ist zutreffend davon ausgegangen, dass die angegriffene Umstufungsverfügung des Bekl. rechtmäßig ist und die Kl. nicht in ihren Rechten verletzt.

Rechtsgrundlage der angefochtenen Verfügung ist der an die Voraussetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG anknüpfende § 2 Abs. 4, 1. Alt. FStrG sowie § 3 Nr. 3 StrWG M-V.

1. Die formellen Voraussetzungen der auf dieser Grundlage getroffenen Umstufungsentscheidung sind erfüllt. (wird ausgeführt)

2. Die nach § 2 Abs. 4, 1. Alt. FStrG und § 3 Nr. 3 StrWG M-V bestehenden materiellen Voraussetzungen für die vom Bekl. getroffene Umstufungsentscheidung liegen vor. Die Kl. dringt mit ihren dagegen gerichteten Argumenten nicht durch.

a) Zunächst ist die erste im Rahmen der Umstufungsentscheidung auf der Grundlage von § 2 Abs. 4, 1. Alt. FStrG getroffene Teilentscheidung – die Abstufung der Bundesstraße B96 mit der Rechtswirkung, dass die Straße ihre bisherige Eigenschaft als Bundesfernstraße verliert – rechtmäßig (vgl. zur Entscheidungsstruktur der Umstufungsentscheidung grundlegend BVerwG, Urt. v. 22.8.1979 – IV C 34.76 –, DÖV 1979, 907 – zitiert nach Juris).

Nach § 2 Abs. 4 FStrG ist eine Bundesfernstraße, bei der die Voraussetzungen des § 1 FStrG weggefallen sind, entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung in die sich aus dem Landesrecht ergebende Straßenklasse abzustufen (1. Alt.) oder, wenn sie jede Verkehrsbedeutung verloren hat oder überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls vorliegen, einzuziehen (2. Alt.).

Die Voraussetzungen für eine Abstufungsentscheidung gem. § 2 Abs. 4, 1. Alt. FStrG hat das VG für das fragliche Teilstück – ebenso wie für die in den Parallelverfahren betroffenen Teilstücke – der B96 bejaht, ohne dass dies zu beanstanden wäre. Die B96 hat nach den objektiven Verhältnissen ihre Funktion als Bundesfernstraße spätestens im Zeitpunkt der Umstufungsentscheidung wegen der parallel verlaufenden B96a eindeutig verloren.

Bei der Abstufung einer Bundesfernstraße ist von folgenden Grundsätzen auszugehen:

Nach § 1 Abs. 1 Satz 1 FStrG sind Bundesstraßen des Fernverkehrs (Bundesfernstraßen) öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden (Netzzusammenhang) und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind (Verkehrsbedeutung). Bundesfernstraßen sind die Bundesautobahnen und die Bundesstraßen mit den Ortsdurchfahrten (§ 1 Abs. 2 FStrG).

Die – hier allein maßgebliche, da der Wegfall der B96 als Bundesstraße ohne Zweifel die Existenz eines bundesweiten Fernstraßennetzes nicht in Frage stellt – Verkehrsbedeutung der Straße als Bundesfernstraße kann sowohl durch das tatsächliche Verkehrsaufkommen („dienen“) als auch durch die der Straße zugeordnete Verkehrsfunktion („zu dienen bestimmt“) erreicht werden. Dies ergibt sich aus der Verwendung der Konjunktion „oder“ in § 1 Abs. 1 Satz 1 FStrG. Beide Kriterien sind einander dabei nicht gleichzusetzen, sie stehen vielmehr gleichberechtigt nebeneinander (vgl. BVerwG, Beschl. v. 23.10.2002 – 4 B 49/02 –, Juris). Eine dem weiträumigen Verkehr dienende und bislang zu dienen bestimmte Straße bleibt deshalb beispielsweise auch dann eine Bundes-

straße, wenn die zuständige Behörde mit ihrer Konzeption, der Straße die Bestimmung für den weiträumigen Verkehr zu nehmen, scheidet. Dagegen dient die Straße nicht mehr dem weiträumigen Verkehr, wenn der Anteil dieses Verkehrs hinter dem Anteil jeder Art der übrigen Verkehrs-Vorgänge zurückbleibt (vgl. BVerwG, Beschl. v. 23.10.2002 – 4 B 49/02 –, Juris; Herber, in: Kodal/Krämer, Straßenrecht, 6. Aufl., Kap. 9 Rdnr. 15.2, S. 263).

Mit der Verkehrsbedeutung ist die Funktion einer Straße im Gesamt-Strabennetz (OVG Schleswig, Urt. v. 4.2.1992 – 4 L 67/91 –, Juris; OVG Koblenz, Urt. v. 17.2.1994 – 1 A 11079/93 –, Juris) bzw. im Raum (Herber, in: Kodal/Krämer, Straßenrecht, 6. Aufl., Kap. 9 Rdnr. 14.11, S. 258 f.) angesprochen, also die von der Straße vermittelten räumlichen Verkehrsbeziehungen (vgl. VGH München, Urt. v. 24.2.1999 – 8 B 98.1627 u. a. –, BayVBl 2000, 242 – zitiert nach Juris; OVG Koblenz, Urt. v. 5.1.1995 – 1 A 10822/94 –, Juris; OVG Schleswig, Urt. v. 4.2.1992 – 4 L 67/91 –, Juris).

Mit Blick auf die gleichberechtigten Merkmale des funktionsprägenden tatsächlichen Verkehrsaufkommens und der Verkehrsfunktion gem. § 1 Abs. 1 Satz 1 FStrG weist die Prüfung der Verkehrsbedeutung einer Straße als Bundesstraße eine tatsächliche und eine rechtliche Komponente auf. Zum einen ist zu ermitteln, welchem Verkehr die streitbefangene Straßenverbindung tatsächlich dient bzw. welcher Verkehr für sie prognostiziert wird. Damit ist vor allem die Frage nach der Quantität der durch die Straße vermittelten jeweiligen Verkehrsbeziehungen aufgeworfen. Zum anderen ist zu untersuchen, ob und gegebenenfalls welche Funktion der Straße im Verkehrsnetz zukommt (sog. Netzfunktion). Dies betrifft vor allem die Qualität der Straße im Verkehrsnetz (vgl. zum Ganzen VGH München, Urt. v. 24.2.1999 – 8 B 98.1627 u. a. –, BayVBl 2000, 242 – zitiert nach Juris).

Erst auf der Rechtsfolgenseite von § 2 Abs. 4, 1. Alt. FStrG ist dann anschließend die Frage angesiedelt, in welche niedrigere Straßenklasse nach dem Landesrecht eine Straße ihrer Verkehrsbedeutung nach einzuordnen ist. Sie stellt sich erst, nachdem auf der Tatbestandsseite festgestellt ist, dass die Straße die Voraussetzungen des § 1 FStrG nicht mehr erfüllt. Die neue Einstufung ist nach dem jeweiligen Landesrecht vorzunehmen (vgl. BVerwG, Beschl. v. 23.10.2002 – 4 B 49/02 –, Juris).

Ausgehend von diesem maßstäblichen Rahmen ist in Übereinstimmung mit dem VG festzustellen, dass im Hinblick auf beide gleichberechtigte Kriterien der Verkehrsbedeutung nach Maßgabe von § 1 Abs. 1 Satz 1 FStrG die Funktion der Aufnahme des weiträumigen Verkehrs in vollem Umfang durch die Trasse der B96 übernommen worden ist. Weder ist die B96 im maßgeblichen Zeitpunkt des Erlasses der Umstufungsverfügung dem weiträumigen Verkehr zu dienen bestimmt gewesen aa) noch hat sie ihm gem. § 1 Abs. 1 Satz 1 FStrG gedient bb).

aa) Dies folgt hinsichtlich ihrer Netzfunktion aus der Streckenführung der B96a, insbesondere hinsichtlich deren Verbindung mit den jeweils westlich bzw. nordwestlich und südlich anschließenden sonstigen Abschnitten der im Wesentlichen den weiträumigen Verkehr aufnehmenden B96, sowie dem Ausbauzustand der B96a bzw. dem Ausbauzustand der B96 in dem von der Umstufungsverfügung betroffenen Bereich als zusätzliches objektives Kriterium. Die B96 ist danach nicht – mehr – dem weiträumigen Verkehr zu dienen bestimmt.

Im Hinblick auf die Streckenführung bzw. die Funktion im Strabennetz ist spätestens mit der 1990 erfolgten Aufgabe des Plans, die B96 zu einer vierspurigen Straße auszubauen, aus der Parallelität der beiden Trassen die Schlussfolgerung abzuleiten, dass nach der erkennbaren verkehrspolitischen Konzeption die B96a den Ersatz für die den Bedürfnissen des weiträumigen und überörtlichen Verkehrs nicht mehr hinreichend Rechnung tragende B96 in diesem Bereich darstellt und eine weiträumige Verkehrsbedeutung der B96 insoweit entfallen ist. Die B96 hatte im Bereich ihrer parallelen Lage zur B96a bis zu diesem Zeitpunkt nur unter dem Aspekt des in der Vergangenheit geplanten vierspurigen Ausbaus als „Platzhalter“ der künftigen Spuren drei und vier in einem der B96a entsprechenden Zustand eine verkehrspolitisch begründete

Funktion als Fernstraße bzw. eine entsprechend weiträumig bezogene Netzfunktion. Lediglich unter dieser planerischen Zielsetzung war sie noch dazu bestimmt, dem weiträumigen Verkehr zu dienen. Dabei ist es unter den Verhältnissen der DDR auch nichts Ungewöhnliches gewesen, dass jahrzehntelange bestehende Planungen mangels notwendiger Ressourcen nicht verwirklicht worden sind; dieser Gesichtspunkt spricht deshalb nicht gegen die dargelegte Sichtweise.

Mit der Parallelität von alter und neuer Trasse einer Bundesfernstraße verbindet sich das verkehrspolitische „Standardkonzept“ (vgl. zu diesem Begriff OVG Lüneburg, Urt. v. 14.2.1994 – 12 L 7201/91 –, DVBl. 1994, 1203 – zitiert nach Juris), dass der weiträumige Verkehr auf der neuen Trasse abgewickelt werden soll bzw. die B96 nicht mehr diesem Verkehr zu dienen bestimmt ist. Die neue B96a löst die alte B96 in ihrer Netzfunktion ab.

bb) Ohne dass es zu diesem Sachverhalt einer Beweiserhebung bedarf, führt das objektive Merkmal des Ausbauzustandes der B96a gegenüber dem von der Umstufungsverfügung betroffenen Abschnitt der B96 im Zusammenspiel mit der parallelen Lage insgesamt für die von der Umstufungsverfügung betroffenen Streckenabschnitte zu der Feststellung, dass der „normale“ Verkehrsteilnehmer mit weiträumigem Ziel keinerlei Veranlassung hat, für seine Fahrt die umständliche, unkomfortable und langsamere Verbindung über die B96 an Stelle der modern ausgebauten, geradlinigen, ohne Ortsdurchfahrten und wesentlich schneller bzw. mit Zeitgewinn befahrbaren neuen Trasse der B96a zu benutzen. Folglich „dient“ die B96 in diesem Bereich auch tatsächlich nicht mehr dem weiträumigen Verkehr. Die modernen Ansprüchen genügende B96a entfaltet im Hinblick auf ihren Ausbauzustand im Verhältnis zur B96 ähnlich wie eine Autobahn im Verhältnis zu einer parallel laufenden Bundesstraße (vgl. Herber, in: Kodal/Krämer, Straßenrecht, 6. Aufl., Kap. 9 Rdnr. 15.83, S. 266) eine „Sogwirkung“, die in ihrer unmittelbaren Nähe den gesamten Verkehrsraum für den weiträumigen Verkehr erschließt. Die B96 weist demgegenüber einen Ausbau- und Unterhaltungszustand – hier sei etwa auf die fehlende Ebenmäßigkeit und geringere Breite der Strecke sowie den insbesondere bei Nässe deutlich weniger rutschsicheren, überwiegend gepflasterten Straßenbelag verwiesen – auf, der weder im Hinblick auf das auf einer Bundesfernstraße bestehende Bedürfnis, die außerhalb geschlossener Ortschaften zulässige Höchstgeschwindigkeit zu erreichen, noch bezüglich der Aufnahmefähigkeit für Schwerlastverkehr die Annahme einer allgemeinen, uneingeschränkten Eignung für den weiträumigen Verkehr zulässt. Jedenfalls verhält es sich so, dass die B96a eine solche Eignung in wesentlich größerem Maße besitzt als die B96. Ausbau- und Unterhaltungszustand einer Straße sind aber rechtlich mittelbar insofern von Bedeutung, als ein zur Aufnahme des gedachten Verkehrs in der Tendenz objektiv ungeeigneter Bauzustand der Annahme entgegensteht, diese Straße könne diesem Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sein, es sei denn, ein entsprechender Ausbau ist – was hier nicht der Fall ist – geplant (vgl. Herber, in: Kodal/Krämer, Straßenrecht, Kap. 9 Rdnr. 12).

Demnach dient nahezu ausschließlich nur noch die B96a dem weiträumigen Verkehr bzw. erfüllt tatsächlich die entsprechende Netzfunktion.

Diese schon für sich allein tragende Einschätzung der tatsächlichen Verkehrsströme unter dem Tatbestandsmerkmal des „Dienens“ wird durch die seitens des Bkl. durchgeführte Verkehrszählung bestätigt (wird ausgeführt).

cc) An der Schlussfolgerung, dass die B96 dem weiträumigen Verkehr weder zu dienen bestimmt ist noch ihm dient, vermögen weder der Umstand der auf der B96a geltenden Mindestgeschwindigkeit von 30 km/h noch andere von der Kl. angeführte Gesichtspunkte etwas zu ändern. Diese Umstände führen allenfalls zu unwesentlichen bzw. straßenrechtlich für die Funktionszuordnung nicht relevanten weiträumigen Verkehrsströmen auf der B96.

Was die Mindestgeschwindigkeit von 30 km/h anbelangt, sind die entsprechenden Fahrzeuge einerseits in der vom Bkl. veranlassenen Verkehrszählung erfasst, ohne dass sich hieraus auch nur ansatzweise die von der Kl. reklamierte hinreichend gewichtige Bedeutung der B96 für den weiträumigen Verkehr ergeben könnte. Soweit man Fahrzeuge in den Blick nimmt,

die auf 25 km/h gedrosselt sind, scheidet die Annahme weiträumigen Verkehrs von Gewicht im Übrigen auch schon deshalb aus, weil der Anteil dieser Fahrzeuge nach den insoweit unwidersprochenen Ausführungen des Bkl. in Mecklenburg-Vorpommern lediglich 0,15 % des Bestands ausmacht und zudem rückläufig ist.

Wenn die Kl. im Ansatz zutreffend darauf verweist, auch Fahrzeuge, die aus anderen Gründen langsamer als 30 km/h führen, müssten auf die B96 ausweichen, bleibt sie jenseits dieser abstrakten Möglichkeit – „hier komme Frachtverkehr in Betracht“ – bereits jeden konkreten Hinweis schuldig, dass es – entgegen aller Wahrscheinlichkeit bzw. den vorstehenden Erwägungen – tatsächlich zu nennenswerten weiträumigen Verkehrsflüssen dieser Art auf der B96 kommt. Soweit die Kl. meint, in Betracht komme auch erhöhtes Verkehrsaufkommen auf der B96 durch Straßen-, Verkehrs-, Sicht- oder Wetterverhältnisse, die ggf. ein Befahren der B96a mit einer Geschwindigkeit von über 30 km/h nicht zuließen, so ist dies schon inhaltlich nicht nachvollziehbar: Warum sollten die angesprochenen Bedingungen, die zum Verlassen der B96a Veranlassung geben sollen, nicht auf der B96 zu den gleichen, wenn nicht wegen der dortigen Ausbausituation sogar größeren Behinderungen führen? Im Zweifel ist mit Blick auf den verschiedenen Ausbauzustand der beiden Straßen eher von entsprechendem bedingten Behinderungen auf der B96 auszugehen. Abgesehen davon muss kein Fahrzeug die B96a verlassen, wenn man dort – aus welchen Gründen auch immer – objektiv nicht schneller als 30 km/h fahren kann. Die Regelung der Mindestgeschwindigkeit von 30 km/h zwingt nicht dazu, dass – alle – Fahrzeuge die B96a bei den von ihm hypothetisch skizzierten Bedingungen aus Rechtsgründen verlassen müssten. Das Zeichen 275 (§ 41 StVO) hebt allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzungen wie § 3 Abs. 1 StVO – natürlich – nicht auf (vgl. Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Aufl., § 3 StVO Rdnr. 45). Schon nach Maßgabe des Textes zu Zeichen 275 können Straßen-, Verkehrs-, Sicht- oder Wetterverhältnisse dazu verpflichten, langsamer zu fahren. Unabhängig von alledem erscheint es offensichtlich, dass entsprechende Ereignisse so selten sind, dass von ihnen auf der B96 verursachte Verkehrsströme jedenfalls kein beachtliches Gewicht erreichen könnten.

Entgegen dem Vorbringen der Kl. kann die B96 im Bereich der Abstufung auch nicht deshalb als Bundesfernstraße eingestuft werden, weil sie im Falle einer Sperrung der B96a etwa nach einem Unfall oder wegen Bauarbeiten vorübergehend als Umleitungsstraße dienen kann oder – wobei sehr fraglich erscheint, ob dies unter Beachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der B96 möglich ist – von einigen Verkehrsteilnehmern dazu genutzt wird, auf der B96a fahrende Lkw zu überholen bzw. Staus zu „umfahren“ (vgl. VG Gera, Urt. v. 14.2.2003 – 3 K 1840/01 GE –, a.a.O.; VGH München, Urt. v. 10.4.2002 – 8 B 01.1170 –, a.a.O.; OVG Schleswig, Urt. v. 4.2.1992 – 4 L 67/91 –, Juris). Ebenso wenig kann weiträumiger touristischer „Schleichverkehr“ auf der B96 als funktionsprägend gewertet werden (vgl. VGH München, Urt. v. 10.4.2002 – 8 B 01.1170 –, BayVBl. 2003, 468 – zitiert nach Juris; vgl. auch HessVGH, Urt. v. 2.7.1996 – 2 UE 689/94 –, zitiert nach Herber, in: Kodal/Krämer, Straßenrecht, 6. Aufl., Kap. 9 Rdnr. 15.83, S. 266).

Die B96 im Verhältnis zur B96a als „Standstreifen“ zu charakterisieren, erscheint in zweierlei Hinsicht als abwegig: Zum einen ist ein „Stand“- bzw. Seitenstreifen nicht Bestandteil der Fahrbahn (vgl. § 2 Abs. 1 Satz 2 StVO) und nur im Ausnahmefall befahrbar. Beide Merkmale treffen auf die B96 ersichtlich nicht zu. Zum anderen kann die B96 die Funktion eines „Standstreifens“ als Möglichkeit zum Nothalt im Falle einer Panne regelmäßig schon tatsächlich nicht erfüllen, da nur punktuell die Möglichkeit besteht, von der B96a auf die B96 zu wechseln.

Bezogen auf die behauptete Bedeutung der B96 als Radfernweg ist darauf zu verweisen, dass Rad- und Gehwege, die mit einer Straße im Zusammenhang stehen und dem Zug dieser Straße folgen, Teile eines einheitlichen Straßenkörpers sind; es handelt sich um „unselbstständige“ Geh- oder Radwege (vgl. Krämer, in: Kodal/Krämer, Straßenrecht, 6. Aufl., Kap. 6 Rdnr. 9.3). Sie teilen das rechtliche Schicksal der Straße, zu

der sie gehören (vgl. Krämer, in: Kodal/Krämer, Straßenrecht, 6. Aufl., Kap. 6 Rdnr. 9.31 und Kap. 13 Rdnr. 3; Sauthoff, Straße und Anlieger, Rdnr. 175; vgl. im Übrigen auch § 2 Abs. 2 Nr. 1 StrWG M-V). Der Umstand, dass die B96 – auch – teilweise Radfernweg ist, kann folglich nicht umgekehrt die Einstufung der B96 in eine Straßenklasse bestimmen.

Von einem „symbiotischen“ Nebeneinander zweier Bundesstraßen kann mit Blick auf das Vorgesagte ebenfalls keine Rede sein. Wie im Übrigen die zuständigen Behörden der DDR das Verhältnis von B96 und B96a zueinander betrachtet haben, ist grundsätzlich ohne rechtliche Bedeutung. Es kommt vielmehr auf die Verkehrskonzepte der nunmehr dafür zuständigen Bundes- und Landesbehörden an. Lediglich ergänzend sei darauf hingewiesen, dass sich – allgemein bekannt – nach dem Beitritt die Verkehrsverhältnisse in den neuen Bundesländern nachhaltig verändert haben und folglich auch schon unter diesem Blickwinkel frühere Verkehrskonzepte für die aktuell vorzunehmende Klassifizierung einer Straße keine ausschlaggebende Bedeutung mehr haben können.

b) Die im Rahmen der Umstufungsverfügung getroffene zweite Teilentscheidung zur Einstufung des in Rede stehenden Abschnitts der B96 als Gemeindestraße gem. § 3 Nr. 3 StrWG M-V ist vom VG ebenfalls in nicht zu beanstandender Weise für rechtmäßig erachtet worden; eine Einstufung in eine höhere bzw. andere Straßenklasse nach Maßgabe von § 3 StrWG M-V kommt nicht in Betracht.

Im Hinblick auf die für die Einstufung nach § 3 StrWG M-V maßgebliche Netzfunktion („zu dienen bestimmt“) ist davon auszugehen, dass den höheren Straßenklassen der Landes- und Kreisstraßen – wenn auch jeweils in unterschiedlichem Maße – ähnlich wie Bundesfernstraßen durch das Gesetz (§ 3 Nr. 1 und 2 StrWG M-V) eine besondere Zweckbestimmung in Bezug auf das überörtliche Verkehrsnetz zugewiesen ist. Demgegenüber fehlt Gemeindestraßen eine solche Netzfunktion. Sie „vermitteln“ nach § 3 Nr. 3 StrWG M-V nur den nachbarlichen Verkehr der Gemeinden oder der Gemeindeteile untereinander oder deren Verbindung mit anderen Verkehrswegen. Damit dienen sie gerade nicht dem überörtlichen Verkehr, sondern ihre Zweckbestimmung beschränkt sich auf den örtlichen Verkehr im Gemeindegebiet oder zwischen Gemeinden, wobei ihnen hauptsächlich Erschließungs- und Zubringerfunktion zukommt (vgl. zum Ganzen VGH München, Urt. v. 24.2.1999 – 8 B 98.1627 u.a. –, BayVBl 2000, 242 – zitiert nach Juris).

Wie erörtert ist die B96 nicht beachtlichem weiträumigen Verkehr zu dienen bestimmt. Folglich kann die B96 auch nicht dazu bestimmt sein, überwiegend weiträumigem Verkehr i.S.v. § 3 Nr. 1 StrWG M-V zu dienen, sodass eine Einstufung als Landesstraße ausscheidet.

Das Straßen- und Wegegesetz M-V weist lediglich den höher klassifizierten Landes- und Kreisstraßen überörtliche Verkehrsfunktion ausschließlich ausgehend von der überwiegenden Netzfunktionsbestimmung im Straßennetz zu („überwiegend zu dienen bestimmt sind“; dabei ist der Begriff „überwiegend“ im Prinzip eine Wiederholung, da dem Merkmal „zu dienen bestimmt“ ein Überwiegen der für die Klassifizierung bestimmenden Funktion immanent ist; vgl. auch Herber, in: Kodal/Krämer, Straßenrecht, 6. Aufl., Kap. 9 Rdnr. 15.5). Aus diesem Umstand ist landesrechtlich abzuleiten, dass das Beurteilungskriterium der Qualität der Straßenfunktion bei der Beurteilung der Verkehrsbedeutung ausschlaggebend ist, auch wenn den quantitativ feststellbaren tatsächlichen Verkehrsströmen indizielle Bedeutung zukommen kann. Dieser Gesichtspunkt erlangt insbesondere deshalb besondere Bedeutung, weil im Einzugsbereich größerer Orte oder Städte der örtliche Verkehr auch und gerade auf höher qualifizierten Straßen, die häufig einen höheren Ausbaustandard aufweisen, den überregionalen Verkehr deutlich überwiegt. Würde die Quantität der Verkehrsbeziehungen für die Einordnung in die zutreffende Straßenklasse den Ausschlag geben, wäre im Einzugsbereich größerer Orte eine sinnvolle Handhabung der Einteilungskriterien für die verschiedenen höher klassifizierten Straßen, namentlich für das durchgehende Netz der Bundesfern- und Landesstraßen nicht möglich (vgl. zum Ganzen VGH München, Urt. v. 24.2.1999 – 8 B 98.1627 u.a. –, BayVBl 2000, 242 – zitiert nach Juris).

Die tatsächlichen Verkehrsströme auf der B96 sind deshalb – abgesehen davon, dass die insoweit vorliegenden Informationen die Einstufung als Gemeindestraße stützen – grundsätzlich nicht geeignet, abweichend von der Netzfunktion eine Einstufung als Straße mit weiträumiger oder überörtlicher Funktion zu rechtfertigen.

Dem VG ist insbesondere mit Blick auf diese Erwägungen darin zuzustimmen, dass auch eine Einstufung der B96 – im streitgegenständlichen Abschnitt – als Kreisstraße nach § 3 Nr. 2 StrWG M-V im Hinblick auf ihre Netzfunktion nicht in Betracht kommt.

Gemäß § 3 Nr. 2 Satz 1 StrWG M-V sind Kreisstraßen solche Straßen, die überwiegend dem Verkehr zwischen benachbarten Landkreisen und kreisfreien Städten (1. Alt.), dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Landkreises (2. Alt.) oder dem Anschluss von Gemeinden oder räumlich getrennten Ortsteilen an überörtliche Verkehrswege zu dienen bestimmt sind (3. Alt.).

Die Kl. hält gestützt auf § 3 Nr. 2 Satz 1, 1. Alt. StrWG M-V eine Einstufung der B96 als Kreisstraße für geboten, weil die B96 die benachbarten Landkreise bzw. kreisfreien Städte S., N., O. und G. verbinde; die B96 beginne und ende auch an einer Bundesstraße. Zu dem genannten Zweck werde die Straße überwiegend genutzt, insbesondere auch in den Sommermonaten durch Touristen. Für den Verkehr zwischen den Nachbargemeinden habe die Straße jedoch keine Bedeutung, derartiger Verkehr finde so gut wie nicht statt.

Mit diesem Vorbringen kann die Kl. nicht durchdringen.

Aus den vorstehenden Erwägungen zur Rechtmäßigkeit der Abstufung der B96 als erster Teilentscheidung der Umstufungsverfügung ergibt sich ohne weiteres zugleich, dass der streitgegenständliche Streckenabschnitt nicht auf der Grundlage von § 3 Nr. 2 Satz 1, 1. Alt. StrWG M-V als Kreisstraße einzustufen war.

Die Funktion der überörtlichen Verkehrsverbindung zwischen den von der Kl. genannten kreisfreien Städten und Kreisen erfüllt aus den gleichen Gründen – insbesondere Folgen der Parallelität, Ausbauzustand – wie bezüglich des weiträumigen Verkehrs nahezu ausschließlich auch die B96a, ohne dass diese dadurch freilich zur Kreisstraße würde, sondern gleichsam in einer „Nebenfunktion“; eine Verkehrskonzeption, wonach die B96 dem überörtlichen Verkehr zwischen benachbarten Landkreisen und kreisfreien Städten überwiegend zu dienen bestimmt sein soll, ist vor diesem Hintergrund nicht ersichtlich bzw. zu verneinen. Mit Blick auf eine danach qualitativ eindeutig nicht gegebene überörtliche Netzfunktion der B96 bedurfte es keiner Beweiserhebung hinsichtlich der tatsächlichen Verkehrsströme. Dies gilt unabhängig aber auch deshalb, weil für den Senat auf der Basis der tatsächlichen Gegebenheiten der beiden Straßen feststeht, dass der „normale“ Autofahrer zur Überwindung von Entfernungen, die größer als die zur jeweiligen Nachbargemeinde sind, die B96a befahren wird. Der – bloß behauptete und von der Kl. nicht ansatzweise belegte – touristische (Schleich-)Verkehr in den Sommermonaten vermag – wie erörtert – an dieser Wertung nichts zu ändern. Diese Annahme des Senats wird aber auch durch die vom Bkl. veranlasste Verkehrszählung und das von ihr vermittelte Bild der tatsächlichen Verkehrsströme bestätigt.

Hinsichtlich § 3 Nr. 2 Satz 1, 2. Alt. StrWG M-V kann wiederum auf die Erwägungen dazu Bezug genommen werden, dass die B96 eben nicht mehr dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Landkreises zu dienen bestimmt ist; diese Funktion wird – neben deren überwiegend weiträumiger Verkehrsbestimmung – auch von der B96a erfüllt.

Die Voraussetzungen des § 3 Nr. 2 Satz 1, 3. Alt. StrWG M-V (Anschluss von Gemeinden oder räumlich getrennten Ortsteilen an überörtliche Verkehrswege) liegen im Bereich der Umstufung der B96 zur Gemeindestraße gleichfalls nicht vor. Die betroffenen Gemeinden und ihre räumlich getrennten Ortsteile werden – teilweise über Kreisstraßen – über die B96a entsprechend deren Zweckbestimmung an die weiträumigen, aber auch überörtlichen Verkehrswege angeschlossen; die B96, die an zahlreichen Stellen einen Wechsel auf die B96a erlaubt, erfüllt insoweit lediglich teilweise Zubringerfunktionen für den Verkehr aus den Gemeinden bzw. räumlich

getrennten Ortsteilen, der, um auf die B96a zu gelangen, eine kurze Strecke auf der B96 zurücklegen muss. Diese Zubringerfunktion hat bereits grundsätzlich konzeptionell nicht ein Gewicht, das die Schlussfolgerung erlauben könnte, die B96 diene in Abschnitten oder insgesamt in dem von der Umstufungsverfügung betroffenen Bereich überwiegend dem Anschluss von Gemeinden oder räumlich getrennten Ortsteilen an überörtliche Verkehrswege; insbesondere im vorliegend betroffenen Abschnitt bestehen hierfür keinerlei Anhaltspunkte.

Nach alledem erfüllt die B96 weder die Funktion einer Bundesfernstraße noch einer Landesstraße oder einer Kreisstraße; die Voraussetzungen einer sonstigen öffentlichen Straße (§ 3 Nr. 4 StrWG M-V) liegen ersichtlich nicht vor. Da eine Einstufung in eine Straßenklasse zwingend erfolgen muss, bleibt mit Blick auf die durch die B96 im Straßennetz am unmittelbarsten tatsächlich gewährleistete Verbindung – Straßennetzfunktion – der Gemeinden B., R., K., M., N. und W. mit den jeweiligen Nachbargemeinden bzw. unter Berücksichtigung der unmittelbar über sie an das innergemeindliche Straßennetz angeschlossenen Ortsteile bzw. Ansiedlungen nur die Einstufung des streitgegenständlichen Straßenabschnitts als Gemeindestraße gem. § 3 Nr. 3 StrWG M-V, also einer Straße, die überwiegend dem Verkehr innerhalb einer Gemeinde oder zwischen benachbarten Gemeinden zu dienen bestimmt ist.

Es handelt sich in den jeweils betroffenen Abschnitten und folglich auch vorliegend um eine Gemeindeverbindungsstraße, also um eine Straße, die vorwiegend den nachbarlichen Verkehr der Gemeinden und Ortsteile untereinander oder den Verkehr mit anderen öffentlichen Verkehrswegen innerhalb des Gemeindegebietes vermittelt (§ 3 Nr. 3 Satz 2 Buchst. b. StrWG M-V); soweit die Trasse unmittelbar durch die Ortslage führt sind die Voraussetzungen einer Ortsstraße erfüllt (§ 3 Nr. 3 Satz 2 Buchst. a StrWG M-V).

Zumindest wäre eine Einstufung als „andere“ Gemeindestraße nach § 3 Nr. 3 StrWG M-V vorzunehmen. Dem Gesetzeswortlaut („... Zu ihnen gehören ...“) kann entnommen werden, dass eine Einstufung zur Gemeindestraße nicht nur unter den Kategorien der Orts- oder Gemeindeverbindungsstraße erfolgen kann. Auch die – in Straßengesetzen anderer Bundesländer ausdrücklich genannten (vgl. Herber, in: Kodal/Krämer, Straßenrecht. 6. Aufl., Kap. 8 Rdnr. 11.3, S. 241) – sonstigen öffentlichen Straßen im Außenbereich können zur Gruppe der Gemeindestraßen gezählt werden. Dabei handelt es sich um öffentliche Straßen, die weder eine Verkehrsbedeutung als Orts- oder Gemeindeverbindungsstraße haben, aber in ihrer Verkehrsbedeutung über sonstige öffentliche Straßen hinausgehen (vgl. Sauthoff, in: Sauthoff/Witting, Straßen- und Wegegesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern [StrWG M-V], Stand: Sept. 2004, § 3 Rdnr. 45).

Ist eine Einstufung als Landes-, Kreis oder sonstige öffentliche Straße nicht möglich, gelangt man somit – eine Einstufung in irgendeine Straßenklasse muss erfolgen, wegen der verbliebenen Verkehrsbedeutung sind die Voraussetzungen einer Einziehung gem. § 2 Abs. 4 FStrG nicht gegeben – auch i.S.e. „Subtraktionsmethode“ zu dem Resultat, dass nur die Einstufung des streitgegenständlichen Abschnitts als Gemeindestraße möglich ist.

3. Aus Verfassungsrecht ergeben sich ebenfalls keine Bedenken hinsichtlich der Rechtmäßigkeit der angefochtenen Verfügung.

a) Der von der Kl. geltend gemachte Fehler im Verwaltungsverfahren, wonach das Land vom Bund verfassungswidrig zur Abstufung angewiesen worden sei, liegt nicht vor.

Im Hinblick auf die „Aufforderung“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen gegenüber dem Land Mecklenburg-Vorpommern zur Abstufung dürfte von einer rechtlich – noch – unverbindlichen und verfassungsrechtlich unproblematischen Anregung zur Einleitung eines entsprechenden Verwaltungsverfahrens auszugehen sein. Für eine förmliche Weisung gem. Art. 85 Abs. 3 GG ist jedenfalls nichts ersichtlich, erst recht nichts für eine entsprechende Weisung, die B96 in eine bestimmte landesrechtliche Straßenklasse einzuordnen. Allenfalls kann deshalb auf eine im Rah-

men der Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen rechtlich unproblematische Weisung des Bundes gegenüber dem Land, die B 96 nach Maßgabe der bundesrechtlichen Vorschriften abzustufen, ohne dass dabei die landesrechtliche Einordnung vorgegeben würde, geschlossen werden. Wenn der Bekl. die „Aufforderung“ zum Anlass genommen hat, das Abstufungsverfahren zwecks Erfüllung seiner gesetzlichen Verpflichtung zur Abstufung nach Maßgabe von § 2 Abs. 4 FStrG einzuleiten und im Ergebnis des Verfahrens die angegriffene Verfügung zu erlassen und insbesondere die von ihm eigenständig zu treffende Einordnung nach Landesrecht vorzunehmen, begegnet dies keinen rechtlichen Bedenken.

Abgesehen davon kann die Kl. als Gemeinde nicht gestützt auf ihr durch Art. 28 Abs. 2 GG garantiertes Selbstverwaltungsrecht die Verletzung kompetenzieller Rechte des Landes geltend machen; insoweit fehlt ihr die Klagebefugnis gem. § 42 Abs. 2 VwGO.

b) Unter dem Gesichtspunkt der behaupteten unzumutbaren finanziellen Auswirkungen der Übernahme der Straßenbaulast kann sich eine Verletzung der Selbstverwaltungsgarantie, die zur Rechtswidrigkeit der Umstufungsverfügung führen könnte, ebenfalls nicht ergeben. Die Frage der behaupteten unzumut-

baren finanziellen Auswirkungen der Übernahme der Straßenbaulast bzw. Beeinträchtigung des Kerns der Selbstverwaltung ist für die Rechtmäßigkeit der Umstufungsverfügung unerheblich (vgl. Sauthoff, Straße und Anlieger, Rdnr. 447). Die Überbürdung der Straßenbaulast für eine frühere Bundesfernstraße stellt keinen Eingriff in den Kernbereich kommunaler Selbstverwaltung dar, zumal die Gemeinde nicht verpflichtet ist, die von ihr vorgefundenen Verhältnisse einer vormaligen Bundesstraße zu erhalten. Die Kl. trifft nur die Erhaltungslast für eine Gemeindestraße. Es bleibt ihr unbenommen, der veränderten Zweckbestimmung Rechnung zu tragen. Ihre Erhaltungspflicht beschränkt sich darauf, nach Maßgabe ihrer Leistungsfähigkeit für einen Erhaltungszustand zu sorgen, der ausreicht, um dem im Vergleich zu einer Bundesfernstraße deutlich verminderten Verkehrsbedürfnis und den geringeren Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung gerecht zu werden. Um die Gebrauchstauglichkeit zu gewährleisten, bedarf es nur des Instandhaltungs- und Instandsetzungsaufwandes, den die Gemeinde den übrigen Gemeindestraßen in ihrem Gebiet angedeihen lässt (vgl. zum Ganzen BVerwG, Beschl. v. 26.6.1992 – 4 B 105/92 –, Juris; OVG Greifswald, Beschl. v. 3.5.2005 – 1 O 288/04, 1 O 289/04 und 1 O 290/04 –).