

LANDESAMT FÜR STRASSENBAU UND VERKEHR  
Postfach 10 07 63 | 01077 Dresden

**Ihr/e Ansprechpartner/-in**  
Tilo Raabe

## Allgemeinverfügung

**Durchwahl**  
Telefon +49 351 8139-1323  
Telefax +49 351 8139-1099

Tilo.Raabe@  
lasuv.sachsen.de\*

**Ihr Zeichen**

**Ihre Nachricht vom**

**Vollzug des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) und des Sächsischen Straßengesetzes (SächsStrG) - Neubau der Bundesautobahn A 72, 2. Bauabschnitt - Netzneuordnung im Bereich der Stadt Penig / Straßenrechtliche Statusentscheidungen**

**Geschäftszeichen**  
(bitte bei Antwort angeben)  
13-3905/66/2-2015

### Anlage

Plan mit eingetragenen Verfügungen

Dresden,  
15. November 2018

Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr erlässt folgende

### **Allgemeinverfügung:**

1. Die von Netzknoten 5042 080, Stat. 0,000 bis Netzknoten 5042 081, Stat. 0,000 (Länge 1,650 km) verlaufende, derzeit als Privatstraße des Bundes öffentlich genutzte Neubaustrecke mit der gegenwärtigen Bezeichnung B 175a wird zur Kreisstraße 8257 gewidmet.

Straßenbaulastträger ist der Landkreis Mittelsachsen.

2. Die Bundesstraße 175 wird im Abschnitt Netzknoten 5042 033, Stat. 0,000 (KP S 247 / K 8257) - Netzknoten 5042 080, Stat. 0,000 (Beginn Neubaustrecke) auf einer Länge von 1,275 km zur Kreisstraße 8257 abgestuft.

Neuer Straßenbaulastträger ist der Landkreis Mittelsachsen.

3. Die Gemeindeverbindungsstraße „Am Zeisig“ wird im Abschnitt Netzknoten 5042 081, Stat. 0,000 (Ende Neubaustrecke) - Netzknoten neu 5042 028, Stat. 0,000 (S 51) auf einer Länge von 0,252 km zur Kreisstraße 8257 aufgestuft.

Neuer Straßenbaulastträger ist der Landkreis Mittelsachsen.

4. Die unter den Ziffern 1 bis 3 näher bezeichneten Entscheidungen werden zum 1. Januar 2019, spätestens jedoch mit der Bekanntgabe dieser Allgemeinverfügung wirksam.

5. Diese Entscheidung ergeht kostenfrei.

**Hausanschrift:**  
Landesamt für  
Straßenbau und Verkehr

Stauffenbergallee 24  
01099 Dresden

[www.lasuv.sachsen.de](http://www.lasuv.sachsen.de)

**Verkehrsverbindung:**  
Zu erreichen mit  
Buslinie 64,  
Haltestelle Oberauer Straße,  
Fußweg 600 m  
oder  
Buslinie 76,  
Haltestelle Hammerweg,  
Fußweg 400 m

\*Kein Zugang für elektronisch  
signierte sowie für verschlüsselte  
elektronische Dokumente.

## Gründe

### I.

Im Zusammenhang mit dem planfestgestellten Neubau der BAB A 72, 2. BA erfolgte angesichts der Lage von Teilen der Neubaustrecke auf der Trasse der B 175 die Herstellung einer Ausweichtrasse zur Schaffung eines temporären Netzschlusses als „Fol-gemaßnahme“ an anderen Anlagen. Diese wurde nach Fertigstellung zunächst zur B 175a gewidmet und nach Verkehrsfreigabe des 2. Bauabschnitts der BAB A 72 zur Gemeindeverbindungsstraße abgestuft.

Gegen diese Abstufung erhoben die betroffenen Städte Penig und Lunzenau Klage. Der insoweit anhängige Verwaltungsrechtsstreit erledigte sich zwischenzeitlich durch die Rücknahme der angegriffenen Verfügungen und die hierzu abgegebenen Prozess-erklärungen der Parteien in der Hauptsache.

Nach den Ausführungen des VG Chemnitz in dessen Einstellungsbeschluss handelt es sich bei dem streitbefangenen Straßenabschnitt mit der Bezeichnung B 175a mangels rechtswirksamer Widmung derzeit um eine Privatstraße der Bundesstraßenverwaltung, auf der öffentlicher Verkehr stattfindet, demnach um eine sogenannte tatsächlich - öf-fentliche Straße ohne einen Rechtsanspruch auf gemeingebrauchliche Nutzung durch die Öffentlichkeit.

Dies zum Anlass nehmend forderte das BMVI den Freistaat Sachsen bereits vor länge-erer Zeit auf, die Straße entsprechend ihrer tatsächlichen Verkehrsbedeutung zu wid-men und insoweit rechtmäßige Zustände herzustellen.

Mit Schreiben vom 9. Oktober 2014 und 6. Oktober 2014 hörte das LASuV die beteilig-ten Straßenbaulastträger zu den beiden möglichen Varianten der vorzunehmenden Netzneuordnung an; beide Varianten lehnten die betroffenen Straßenbaulastträger zu-nächst ab.

Während die Variante 1 von der Herstellung einer durchgehenden temporären Kreis-straßenachse ausgeht, sieht Variante 2 mit Blick auf die perspektivisch anstehende Verlegung der S 247 bereits jetzt die Schaffung einer Gemeindestraßenachse vor.

Mit Schreiben vom 30. August und 25. September 2018 hörte das LASuV den Land-kreis Mittelsachsen nochmals zu Variante 1 an. Nachdem der Landkreis mit Schreiben vom 12. Oktober 2018 nunmehr sein Einverständnis zur geplanten Netzneuordnung erklärte, wurde auch die Stadt Penig in der Angelegenheit nochmals angehört. Diese erteilte daraufhin mit Schreiben vom 30. Oktober 2018 ihre Zustimmung.

Hinsichtlich weiterer Einzelheiten wird auf den Akteninhalt ergänzend Bezug genommen.

### II.

Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr ist gemäß den §§ 2 Abs. 6, 22 Abs. 1 und 4 FStrG i.V.m. § 1 Abs. 1 StrZuVO sowie §§ 6 Abs. 2 Nr. 2, 7 Abs. 3 Satz 2 i.V.m. § 49 Abs. 5 Satz 2 SächsStrG für den Erlass der tenorierten straßenrechtlichen Entschei-dungen zuständig.

Widmung ist eine Allgemeinverfügung durch die Straßen die Bundesstraßeneigenschaft bzw. Straßen, Wege und Plätze nach Landesrecht erstmalig den Status einer öffentlichen Verkehrsfläche erhalten (§ 2 Abs. 1 FStrG / § 6 Abs. 1 SächsStrG) und anhand ihrer Verkehrsbedeutung zugleich einer Straßenklasse i.S.v. § 3 Abs. 1 SächsStrG zugeordnet werden.

Mit Blick auf die gegenwärtige Nutzung der unter Ziffer 1 des Tenors näher bezeichneten Neubaustrecke durch den Verkehr der Allgemeinheit und der hierdurch induzierten Verkehrsbedeutung war dieser Straßenabschnitt zur Kreisstraße zu widmen und damit erstmalig in Abhängigkeit seiner Verkehrsbedeutung einem bestimmten öffentlichen Rechtsträger zuzuordnen.

Denn die Unterhaltung von nicht dem weiträumigen Fernverkehr dienenden „Privatstraßen“ zählt nicht zu den Aufgaben der Bundesstraßenverwaltung und ist daher auf Dauer nicht vertretbar. Gleiches gilt hinsichtlich der Übernahme der Verkehrssicherungspflicht, die aus der Zulassung und Duldung des öffentlichen Verkehrs auf einer Privatstraße resultiert.

Öffentliche Straßen werden nach dem Landesstraßenrecht entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung in Staats-, Kreis-, Gemeinde- und sonstige öffentliche Straßen eingeteilt. Entscheidend für die Zuordnung vorhandener öffentlicher Straßen zu einer bestimmten Straßenklasse (Bundes-, Staats-, Kreis-, Gemeinde- und sonstige öffentliche Straßen) ist deren Verkehrsbedeutung, die sich in den verschiedenen Klassifizierungsmerkmalen des § 3 SächsStrG widerspiegelt.

Die Klassifizierung einer Straße steht nicht im Ermessen der zuständigen Behörde und kann daher auch nicht eigenständig von dieser festgelegt werden. Vielmehr ist diese Ausdruck der jeweiligen Verkehrsbedeutung, bei der es ausschließlich darauf ankommt, in welchem Umfang eine Straße einem konkreten Verkehr überwiegend dient oder im Fall der klassifizierten und Gemeindestraßen auch zu dienen bestimmt ist.

Maßgeblicher Faktor für die Verkehrsbedeutung einer solchen Straße sind demnach die von ihr vermittelten räumlichen Verkehrsbeziehungen, also in erster Linie die räumliche „Ausdehnung“ des stattfindenden Verkehrs. Auch setzt das Dienen einen Verkehr von gewisser Erheblichkeit und Regelmäßigkeit voraus, der zudem geeignet sein muss, der Straße eine bestimmte Funktion im Raum zu verschaffen.

Entscheidend für die Einstufung einer solchen Straße ist demnach zum einen der durch das jeweilige tatsächliche Verkehrsaufkommen („dienen“) bestimmte Verkehr, also die Quantität der durch die Straße vermittelten Verkehrsbeziehungen. Zum anderen kommt es durch die in § 3 gewählte Formulierung „zu dienen bestimmt“ auch auf die einer Straße zugedachten Zweckbestimmung an, die sie im Netz erfüllen soll und wie sie sich aus deren Lage im Netzzusammenhang ableiten lässt (Qualität der durch die Straße vermittelten Verkehrsbeziehungen).

Beide Kriterien stehen gleichberechtigt nebeneinander, weswegen die Verkehrsbedeutung einer Straße als Staats-, Kreis- oder Gemeindestraße sowohl durch das tatsächliche Verkehrsaufkommen als auch durch die der Straße zugedachte Verkehrsfunktion erreicht werden kann.

Allenfalls bei bestehenden Zweifeln muss das letztere Klassifizierungsmerkmal den Ausschlag geben, da anderenfalls vor allem bei Bundes- und Staatsstraßen eine sinnvolle Handhabung der Einstufungskriterien nicht möglich wäre.

Ändert sich wie hier vorliegend die Verkehrsbedeutung einer Straße oder ist diese durch eine Fehleinstufung im Rahmen der (erstmaligen) Widmung nicht der ihrer Verkehrsbedeutung entsprechenden Straßenklasse zugeordnet, so ist eine Umstufung (Auf-/Abstufung) vorzunehmen (§ 7 Abs. 2 SächsStrG). Daher waren die unter Ziffer 2 und 3 des Tenors genannten Straßenabschnitte mit Blick auf deren gegenwärtige Verkehrsbedeutung mittels einer Umstufung der Straßenklasse der Kreisstraßen zuzuordnen.

Denn Umstufungen sind Allgemeinverfügungen, durch welche öffentliche Straßen einer anderen, ihrer Verkehrsbedeutung entsprechenden Straßenklasse zugeordnet werden und die von der verfügenden Behörde mit Rechtsbehelfsbelehrung öffentlich bekanntzumachen sind (§ 7 Abs. 1 SächsStrG).

Jede Umstufungsentscheidung besteht aus zwei Teilentscheidungen, zum einen stellt sie bezogen auf eine öffentliche Verkehrsfläche den Verlust einer bestimmten Straßenklasse und damit bestimmter Klassifizierungsmerkmale fest, zum anderen nimmt sie ausgehend von den Einstufungskriterien in § 3 Abs. 1 SächsStrG deren Einordnung in eine andere (neue) Straßenklasse vor.

Ein Entscheidungsermessen, ob bei Vorliegen der normativen Voraussetzungen - Änderung der Verkehrsbedeutung / Fehleinstufung - eine Umstufung zu erfolgen hat, steht der zuständigen Behörde demnach nicht zu, da gerade der Wortlaut der hier einschlägigen Norm - § 7 Abs. 2 SächsStrG - ein Verständnis dieser Vorschrift im Sinne der Eröffnung eines Rechtsfolgeermessens nicht zulässt.

Demnach handelt es sich bei der Umstufung um eine „gebundene“ Entscheidung, so dass die zuständige Behörde gehindert ist, etwa im Rahmen einer Abwägung städtische / gemeindliche / private Belange der Beteiligten zu berücksichtigen.

Anders ausgedrückt ist die Umstufung ein rechtsgebundener, statusrechtlicher Verwaltungsakt, durch welchen die Klassifizierung einer Straße nach Maßgabe der Einstufungsmerkmale in § 3 Abs. 1 Nr. 1 - 4 SächsStrG geändert wird.

Die umstufende Behörde trifft dabei weder eine planerische noch eine sonst gestaltende und deshalb eines tatbestandlichen Ermessens bedürftige Entscheidung, sondern zieht lediglich rechtliche Folgerungen aus anderweitigen, rechtlichen oder tatsächlichen verkehrsbedeutungsrelevanten Entwicklungen (vgl. [OVG Bautzen, Urt. v. 18.10.2011 - 1 A 139/09](#) -, m.w.N., zitiert nach Juris). Liegen demnach wie hier die normativen Voraussetzungen für die Abstufung einer Straße vor, so hat diese auch zu erfolgen.

Alleiniger Sinn und Zweck der Vorschrift ist eine Bereinigung der Straßenrechtsverhältnisse, da das Ziel einer Umstufung regelmäßig darin besteht, die Funktionszuweisung der Straßennetze (Bundesstraßen, Staatsstraßen, Kreisstraßen, Gemeindestraßen, etc.) zu sichern und die damit verbundenen Aufgabenverteilung zwischen den einzelnen Bau- lastträgern bei sich nachträglich ändernden Umständen, bei anfänglicher Fehleinstufung und späterer Verkehrsverlagerung aufrecht zu erhalten.

Die Umstufungsregelung sorgt insoweit dafür, dass die einzelnen Straßenklassen ihre Charakteristik behalten und die Baulastträger ausschließlich mit den ihnen gesetzlich vorbestimmten Aufgaben befasst werden. Es stellt mit Blick auf die Pflichten aus der Straßenbaulastträgerschaft und den damit verbundenen erheblichen finanziellen Aufwendungen eine objektive Rechtspflicht der Behörde dar, eine Straße entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung einzustufen und so dem jeweils zuständigen Baulastträger zuzuordnen.

Eine Bundesfernstraße, bei der sich die Verkehrsbedeutung geändert hat und bei der die Voraussetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG entfallen sind, ist - soweit sie jegliche Verkehrsbedeutung verloren hat oder überwiegende Gründe öffentlichen Wohls vorliegen - einzuziehen bzw. in die zutreffende Straßenklasse nach Landesrecht abzustufen (§ 2 Abs. 4 FStrG).

Die zu widmende, derzeit als Privatstraße des Bundes öffentlich genutzte Neubaustrecke mit der Bezeichnung B 175a erfüllt gegenwärtig ebenso wie der abzustufende Abschnitt der B 175 und die zur Aufstufung vorgesehene kommunale Straße „Am Zeisig“ die Funktion eines temporären Autobahnzubringers für die Stadt Lunzenau und dient damit derzeit auch (noch) der Abwicklung überörtlicher Verkehre.

Die überregionalen und weiträumigen Verkehre hingegen - hierzu zählen auch die Verkehre der Relation Rochlitz und Glauchau - werden angesichts der vorhandenen beidseitigen Verknüpfung der B 175 mit den Anschlussstellen Penig und Rochlitz der A 72 bereits heute durch den zwischenzeitlich fertig gestellten 2. Bauabschnitt dieser Bundesautobahn aufgenommen.

Dieser Autobahnabschnitt ersetzt somit in diesem Bereich die B 175, die insoweit ihre Bundesstraßeneigenschaft mit der Verkehrsfreigabe des 2. BA der BAB A 72 verloren hat und dahingehend entsprechend ihrer gegenwärtigen Verkehrsbedeutung zur Kreisstraße abzustufen ist.

Denn Kreisstraßen sind Straßen, die dem Verkehr zwischen benachbarten Landkreisen und Kreisfreien Städten, dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Landkreises oder einer Kreisfreien Stadt oder dem unentbehrlichen Anschluss von Gemeinden oder räumlich getrennten Ortsteilen an überörtliche Verkehrswege dienen oder zu dienen bestimmt sind, demnach Durchgangs- oder Anschlussfunktion haben (§ 3 Abs. 1 Nr. 2 SächsStrG). Dabei sollen sie mindestens an einem Ende an eine Bundesfern-, Staats- oder andere Kreisstraße anschließen.

Zum gleichen Ergebnis gelangte das LASuV im Rahmen eines Vororttermins nach stichprobenartiger Zählung und Auswertung der einzelnen Verkehrsströme im Bereich der Knotenpunkte Ortsstraße „Am Zeisig“ / S 51, B 175 / S 247 / K 8257 bei Elsdorf sowie B 175 / S 247 / A 72 nördlich des Ortsteiles Obergräfenhain.

Insoweit ist - ungeachtet der Entscheidung des Verwaltungsgerichtes Chemnitz - auch mit Blick auf die Klassifizierungsmerkmale des § 3 Abs. 1 Ziff. 1 SächsStrG die von den Beteiligten zunächst geforderte Einstufung als Staatsstraße - selbst temporär - nicht möglich. Denn Staatsstraßen sind nach dieser Vorschrift Straßen, die innerhalb des Freistaates Sachsen untereinander oder zusammen mit Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und dem Durchgangsverkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind.

Auch der von den Beteiligten angeführte erhebliche Schwerlastverkehrsanteil führt zu keinem anderen Ergebnis, da die Verkehrsbedeutung einer Straße und damit auch deren Einstufung allein auf der Quantität (Verkehrsmenge) und der Qualität (Netzfunktion) basiert. Zudem ist die Erschließung von Gewerbestandorten und deren Anbindung an das klassifizierte Netz eine Aufgabe der jeweiligen Stadt / Gemeinde und demnach durch eine kommunale Straße zu realisieren.

Im Ergebnis dieser Betrachtungen ist die B 175a bis zur Fertigstellung des Verkehrsbauvorhabens „S 247n - Verlegung westlich Lunzenau“ angesichts der temporären Zubringerfunktion und der damit verbundenen Aufnahme überörtlicher Verkehre zunächst zur Kreisstraße zu widmen. Zugleich sind die heutige Gemeindestraße „Am Zeisig“ zur Kreisstraße aufzustufen und die bestehende B 175 zwischen NK 5042 033 - NK 5042 080 zur Kreisstraße abzustufen.

Jedoch entfällt nach der uns vorliegenden Netzuntersuchung aus dem Jahr 2015 mit Verkehrsfreigabe der verlegten S 247 diese Verkehrsfunktion. Durch die dann stattfindende Verlagerung der überörtlichen Verkehrsströme auf die Neubaustrecke ändert sich die Verkehrsbedeutung des zu beurteilenden Straßenzugs insoweit, als sich dessen Funktion mit Blick auf seine räumliche Lage dann in der Abwicklung nachbarlicher Verkehre zwischen einzelnen Ortsteilen der Städte Penig und Lunzenau ohne zentralörtliche Funktion erschöpft und er so der Verbindungsfunktionsstufe IV nach RIN zuzuordnen ist.

Folge dieser Entwicklung wäre die Änderung der Verkehrsbedeutung des Straßenzuges, die zu einer Neueinstufung führen würde. Um festzustellen, ob die prognostizierte, von den Städten Penig und Lunzenau jedoch in Frage gestellte Verlagerung des überörtlichen Verkehrs mit der Verkehrsfreigabe der verlegten S 247 auch tatsächlich eintritt, ist die Verkehrsbedeutung der K 8257 im Abschnitt Netzknoten 5042 033 - Netzknoten 5042 028 (neu) im Rahmen einer durch den Freistaat Sachsen zu veranlassenden ergänzenden Netzuntersuchung zeitnah, spätestens jedoch nach der Verkehrsfreigabe der verlegten S 247 erneut zu beurteilen. In Abhängigkeit vom Untersuchungsergebnis ist dann ggf. eine Neueinstufung im Wege einer Umstufung vorzunehmen.

### III.

Die Kostenentscheidung ergibt sich aus §§ 1 Abs. 1, 2 Abs. 1, 3 Abs. 1 Ziffer 3 Sächsisches Verwaltungskostengesetz (SächsVwKG). Die Entscheidung ergeht kostenfrei.

### **Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diese Allgemeinverfügung kann innerhalb eines Monats nach ihrer Bekanntgabe Widerspruch schriftlich oder zur Niederschrift beim Landesamt für Straßenbau und Verkehr, Stauffenbergallee 24, 01099 Dresden eingelegt werden.

Der Widerspruch kann auch schriftlich oder zur Niederschrift bei dem

Landesamt für Straßenbau und Verkehr, Niederlassung Bautzen, Käthe-Kollwitz-Straße 19, 02625 Bautzen,

Landesamt für Straßenbau und Verkehr, Niederlassung Zschopau, Sitz Chemnitz,  
Hans-Link-Straße 4, 09131 Chemnitz,  
Landesamt für Straßenbau und Verkehr, Niederlassung Meißen, Heinrich-Heine-Str. 23  
c, 01662 Meißen,  
Landesamt für Straßenbau und Verkehr, Niederlassung Leipzig, Maximilianallee 3,  
04129 Leipzig,  
Landesamt für Straßenbau und Verkehr, Niederlassung Plauen, Weststraße 73, 08523  
Plauen

eingelegt werden.

Gez.  
Tilo Raabe  
Sachbearbeiter

Abkürzungsverzeichnis

SächsStrG - Sächsisches Straßengesetz

StrZuVO - Verordnung des SMWA über die Zuständigkeiten nach dem Bundesfern-  
straßengesetz und dem Sächsischen Straßengesetz

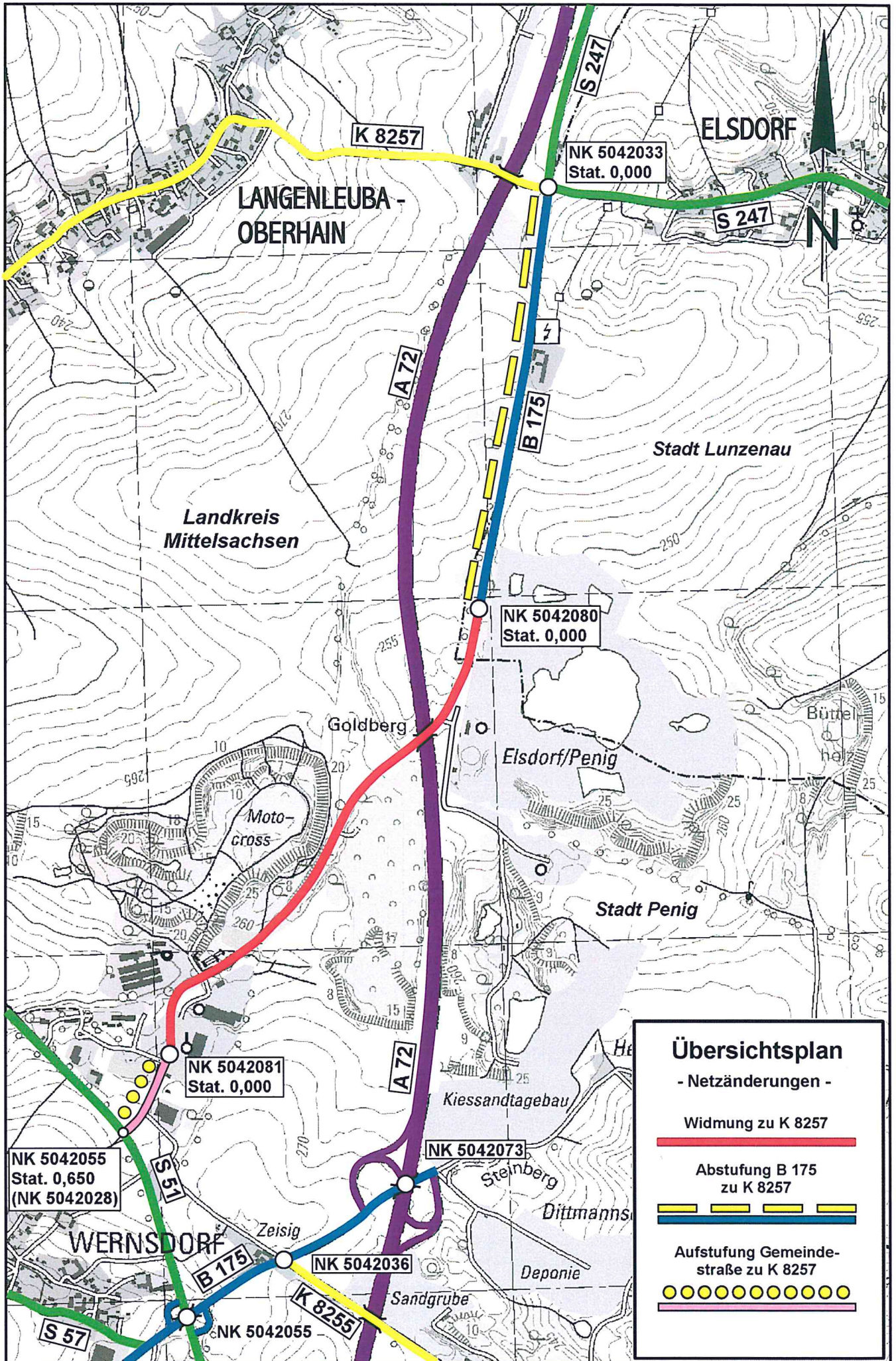
SächsVwKG - Sächsisches Verwaltungskostengesetz

VwVfG - Verwaltungsverfahrensgesetz

SächsVwVfZG - Gesetz zur Regelung des Verwaltungsverfahrens- und des Verwal-  
tungszustellungsrechts für den Freistaat Sachsen

FStrG - Bundesfernstraßengesetz





LANGENLEUBA -  
OBERHAIN

ELSDORF

Landkreis  
Mittelsachsen

Stadt Lunzenau

Goldberg

Elsdorf/Penig

Stadt Penig

NK 5042081  
Stat. 0,000

NK 5042055  
Stat. 0,650  
(NK 5042028)

WERNSDORF

NK 5042073

NK 5042036

NK 5042055

K 8257

NK 5042033  
Stat. 0,000

NK 5042080  
Stat. 0,000

S 51

B 175

K 8255

S 247

S 247

A 72

B 175

A 72

Steinberg

Dittmanns

Deponie

Sandgrube

S 57

Zeisig

Kiessandtagebau

Büttel  
holz

25

25

25

25

25

25

25

25

25

25

25

25

25

25

25

25