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

Ihr/e Ansprechpartner/-in
Tilo Raabe

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

Tilo.Raabe@
lasuv.sachsen.de*

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom

Geschäftszeichen
(bitte bei Antwort angeben)
13-4043/51/20

Dresden,
25. November 2025

Allgemeinverfügung

Vollzug des Sächsischen Straßengesetzes (SächsStrG) - ergänzende Netzneuordnung im Bereich der Städte Auerbach, Falkenstein und Treuen (Vogtlandkreis) im Zusammenhang mit dem Neubau der B 169 OU Göltzschtal, der Verlegung der S 299 westlich Rodewisch sowie dem Bau der OU Treuen im Zuge der S 299 - Straßenrechtliche Statusentscheidungen

Anlage
Plan mit eingetragenen Verfügungen

Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr erlässt folgende

Allgemeinverfügung:

1. Die Staatsstraße 298 wird in den Abschnitten Netzknoten 5440 012, Stat. 0,000 - Netzknoten 5439 013, Stat. 0,000 (Länge 4,343 km), Netzknoten 5439 013 O - Netzknoten 5439 013 A (Länge 0,015 km), Netzknoten 5439 013 A - Netzknoten 5439 013 B (Länge 0,013 km) sowie Netzknoten 5439 013 B - Netzknoten 5439 013 O (Länge 0,031 km) auf einer Gesamtlänge von 4,402 km zur Kreisstraße (K) 7810 abgestuft.

   Neuer Straßenbaulastträger ist der Vogtlandkreis.

2. Die Staatsstraße 298 wird im Abschnitt Netzknoten 5439 013 A, Stat. 0,000 - Netzknoten 5439 025, Stat. 0,000 auf einer Länge von 0,622 km zur Kreisstraße (K) 7812 abgestuft.

   Neuer Straßenbaulastträger ist der Vogtlandkreis.

3. Die Kreisstraße (K) 7827 wird im Abschnitt Netzknoten 5440 156, Stat. 0,000 - Netzknoten 5440 012, Stat. 0,000 (Länge 1,943 km) in K 7810 umbenannt.

   Straßenbaulastträger ist der Vogtlandkreis.

Hausanschrift:
Landesamt für
Straßenbau und Verkehr

Stauffenbergallee 24
01099 Dresden

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.

4. Die Kreisstraße (K) 7827 wird im Abschnitt Netzknoten 5440 009, Stat. 0,000 - Netzknoten 5440 156, Stat. 0,000 auf einer Länge von 0,657 km zur Ortsstraße abgestuft.

   Neuer Straßenbaulastträger ist die Stadt Auerbach/V.

5. Die Kreisstraße (K) 7815 wird im Abschnitt Netzknoten 5439 003, Stat. 0,083 bis Stat. 0,772 auf einer Länge von 0,689 km zur Gemeindeverbindungsstraße abgestuft.

   Neuer Straßenbaulastträger ist die Stadt Falkenstein /V.

6. Die Kreisstraße (K) 7815 wird in den Abschnitten Netzknoten 5439 003, Stat. 0,000 - Stat. 0,083 (Länge 0,083 km), Netzknoten 5439 003, Stat. 0,772 bis Stat. 2,308 (Länge 1,536 km) und Netzknoten 5440 043, Stat. 0,091 - Stat. 1,644 (Länge 1,553 km) zur Gemeindeverbindungsstraße abgestuft.

   Neuer Straßenbaulastträger ist die Stadt Treuen.

7. Die Kreisstraße (K) 7815 wird im Abschnitt Netzknoten 5439 003, Stat. 2,308 bis Netzknoten 5440 043, Stat. 0,091 auf einer Länge von 1,183 km zur Ortsstraße abgestuft.

   Neuer Straßenbaulastträger ist die Stadt Treuen.

8. Die unter den Ziffern 1 bis 7 näher bezeichneten Entscheidungen werden zum **1. Januar 2026** wirksam.

9. Diese Entscheidung ergeht kostenfrei.

Gründe
I.

Das Göltzschtal zwischen Rodewisch und Falkenstein stellt einen hochverdichteten Siedlungsraum mit umfangreichen Industrie- und Gewerbeansiedlungen dar, durch welchen neben den beiden Bundesstraßen 94 und 169 auch mehrere Staatsstraßen wie z.B. die S 298 oder die S 278 verlaufen.

Alle im Verlauf der genannten Verkehrstrassen liegenden Städte und Stadtteile werden nahezu in den dicht besiedelten Zentren von den Verkehrsadern durchquert. In Folge der Überlagerung gebietsfremder Durchgangsverkehrsströme mit regionalen Quell- und Zielverkehrsströmen sowie städtischen Binnenverkehrsanteilen kam es insbesondere in den städtischen Abschnitten der heutigen B 169 zu verkehrlichen Überlastungserscheinungen.

Verkehrsplanerisches Ziel der Verlegung von B 169 und S 299 ist die Entlastung der Stadtkerne und Ortslagen betroffener Stadtteile vom Durchgangsverkehr durch Verlagerung eben dieser Verkehrsströme auf die größtenteils anbaufreien Neubaustrecken.

Die (geplante) Verlagerung des (überregionalen) Durchgangsverkehrs aus den innerstädtischen Bereichen auf die nahezu anbaufreien Neubautrassen von B 169 und S 299 bewirkt für die inmitten der Stadtgebiete verlaufenden Bestandsstrecken eine Änderung der Verkehrsbedeutung in deren Folge sie umzustufen sind.

Mit Schreiben vom 28. Juni 2023 teilte uns die bauausführende NL Plauen unseres Hauses mit, dass die Verkehrsfreigabe von weiteren Teilen der OU Göltzschtal im Zuge der B 169 bevorstehe und sich mit der dann in Kraft tretenden planfestgestellten Netzneuordnung insbesondere die Verkehrsbedeutung der S 298 ändere, so dass diese entsprechend ihrer neuen Verkehrsbedeutung zur Kreisstraße abzustufen sei.

Im Zusammenhang mit dem Bau der B 169 OU Göltzschtal einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Verkehrsanlagen (S 298 / 299) und der fortlaufenden Verkehrsfreigabe fertiggestellter Abschnitte kommt es durch die Verlagerung des überregionalen Verkehrs auf die Neubaustrecken zu Änderungen der Verkehrsbedeutung einzelner Straßen im klassifizierten Netz.

Hieraus resultiert deren Zuordnung zu einer anderen / neuen Straßenklasse die in der Regel mit einem Baulastträgerwechsel einhergeht.

Sind die hierfür notwendigen straßenrechtlichen Statusentscheidungen wie vorliegend nicht Bestandteil der Planfeststellungsbeschlüsse zu den im Betreff genannten Verkehrsbaumaßnahmen, sind diese im Nachgang durch die zuständige Behörde, mithin das LASuV zu treffen.

Im Zuge der Baumaßnahmen an der B 169 OU Göltzschtal erfolgte im September 2024 die Verkehrsfreigabe des Kreisverkehrs bei Netzknoten (NK) 5540 154 - Teil des 1. Bauabschnittes, KP 2b; die Fertigstellung der Verkehrsbaumaßnahme „B 169, OU Göltzschtal, BA 1.1“ wird für Ende 2025 erwartet.

Da hiermit zugleich im September 2024 sämtliche verkehrlichen Verknüpfungen im 1. bis 5. BA der Neubaustrecke B 169, OU Göltzschtal mit dem nachgeordneten Netz hergestellt worden sind, hat sich auch ab diesem Zeitpunkt aufgrund der hiermit möglichen Verlagerung der Verkehrsströme des überregionalen Verkehrs die Verkehrsbedeutung der S 298 sowie der angedienten Kreisstraßen geändert.

Die hieraus resultierenden Klassifizierungsänderungen für den südlichen Teilabschnitt der S 298 und weitere beteiligte Strecken wurden teilweise im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens „B 169 OU Göltzschtal“ verfügt (siehe PFB v. 05.11.2010, Seite 32 und Unterlage 3. Tektur, Pkt. 15.4, Netzkonzeption lfd. Nr. 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 46 Gemeindegebiet Stadt Falkenstein, Nr. 40, 41 Gemeindegebiet Stadt Auerbach).

Allerdings enthält das planfestgestellte Netzkonzept keine Ausführungen zur (neuen) Klassifizierung, respektive Einstufung des westlichen Teilabschnitts der S 298 auf dem Gebiet der Städte Auerbach und Treuen wie auch der hieraus resultierenden Folgen für das nachgeordnete Netz, so dass hierüber in gesonderten Verfahren durch das LASuV zu entscheiden ist.

Hinsichtlich weiterer Einzelheiten wird auf den Akteninhalt ergänzend Bezug genommen.

II.

Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr ist gemäß §§ 7 Abs. 3 Satz 1 und 2, 49 Abs. 5 Satz 2 SächsStrG für den Erlass der tenorierten Entscheidungen zuständig.

Bei Straßen, deren Bau in einem Planfeststellungsverfahren (PFV) geregelt ist, können die straßenrechtlichen Statusentscheidungen im Rahmen des jeweiligen Planfeststellungsverfahrens getroffen werden.

Macht die Planfeststellungsbehörde entgegen der ihr vom Normgeber in §§ 6 Abs. 4, 7 Abs. 5 und 8 Abs. 3a SächsStrG eingeräumten Ermächtigung hiervon keinen Gebrauch oder sind die getroffenen Entscheidungen fehlerhaft bzw. unvollständig, ist über die Netzänderungen in separaten Verfahren durch die jeweils zuständigen Behörden zu entscheiden.

Das hierzu in den Planfeststellungsunterlagen enthaltene Netzkonzept war hinsichtlich der S 298 sowie den angebundenen Kreisstraßen teilweise unvollständig, so dass über die insoweit fehlenden Änderungen im klassifizierten Netz nunmehr neu zu entscheiden ist.

Zur Korrektur bzw. Ergänzung des planfestgestellten Netzkonzepts ist eine Änderung des Planfeststellungsbeschlusses nicht erforderlich, da die dort getroffenen straßenrecht-lichen Entscheidungen nicht von der Konzentrationswirkung des Beschlusses erfasst werden und insoweit nicht Bestandteil der einheitlichen, sämtliche öffentlich-rechtlichen Entscheidungen konzentrierenden Planfeststellung über die Zulässigkeit der Straßenbaumaßnahme und deren Folgemaßnahmen i.S. der hierfür einschlägigen Vorschriften des Planfeststellungsrechts - § 17 FStrG, § 75 VwVfG i.V.m. § 1 SächsVwVfZG - sind.

Die Statusentscheidungen über die Widmung, Umstufung und Einziehung von öffentlichen Straßen gehören demnach nicht zum Inhalt der Planfeststellung, sie können lediglich - wie sich aus den hier einschlägigen Regelungen der §§ 6 Abs. 4, 7 Abs. 5 und 8 Abs. 3a SächsStrG ergibt - aus Gründen der Verfahrensvereinfachung und Steigerung der Verwaltungseffizienz „bei dieser Gelegenheit“ mit entschieden werden.

Hieraus folgt, dass für Änderungen nach der insoweit bestandskräftigen Entscheidung im Planfeststellungsbeschluss wieder die üblichen gesetzlichen Zuständigkeiten gelten.

Weder der materielle Inhalt der Entscheidung noch der Zweck der Verfahrensvereinfachung erfordern eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde und demnach eine Änderung des Planfeststellungsbeschlusses.

Etwas anderes ergibt sich auch nicht aus der Tatsache, dass die Entscheidung im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens erging, da dies ansonsten im Ergebnis eine fortwährende Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde für straßenrechtliche Statusentscheidungen an den betroffenen Straßenabschnitten zur Folge hätte.

Dies aber liefe gerade dem Zweck der Regelungen in den §§ 6 Abs. 4, 7 Abs. 5, 8 Abs. 3a SächsStrG zuwider, da nur ausnahmsweise vor dem Hintergrund einer möglichen Verfahrensvereinfachung die Möglichkeit eröffnet werden sollte, von den üblichen

gesetzlichen Zuständigkeiten im Rahmen einer Entscheidung im Planfeststellungsverfahren abzuweichen.

Daher ist die Änderung /Ergänzung bzw. Korrektur - soweit eine solche erforderlich ist - der planfestgestellten straßenrechtlichen Entscheidungen durch die ansonsten zuständige Behörde zulässig und demnach hier vom LASuV vorzunehmen.

Die zum Teil unvollständigen Entscheidungen des Planfeststellungsbeschlusses zum Verkehrsbauvorhaben „ B 169 - OU Göltzschtal" wie auch die der Beschlüsse zur Zulassung der eingangs genannten Verkehrsbaumaßnahmen waren durch diese Allgemeinverfügung daher soweit erforderlich, zu ergänzen.

Rechtsgrundlage für die Umstufung öffentlicher Straßen des Landesrechts sind die §§ 3 u. 7 SächsStrG. Nach letzterer Vorschrift sind Umstufungen Allgemeinverfügungen, durch die öffentliche Straßen bei Änderung der Verkehrsbedeutung oder anfänglicher Fehleinstufung einer anderen, ihrer gegenwärtigen Verkehrsbedeutung entsprechenden Straßenklasse und damit verbunden auch einem anderen öffentlichen Rechtsträger zugeordnet werden (§ 7 Abs. 1 SächsStrG).

Sinn und Zweck einer Umstufung ist es, die Funktionszuweisung der Straßennetze (Bundesstraßen, Staatsstraßen, Kreisstraßen, Gemeindestraßen, etc.) zu sichern und die damit verbundene Aufgabenverteilung zwischen den Baulastträgern bei sich nachträglich ändernden Umständen, bei anfänglicher Fehleinstufung und späterer Verkehrsverlagerung aufrecht zu erhalten.

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.

Dies ist immer dann erforderlich, wenn Straßen nicht mehr der ihrer gegenwärtigen Verkehrsbedeutung entsprechenden Straßenklasse zugeordnet sind, sich die Verkehrsbedeutung ändert oder aber überwiegende Gründe öffentlichen Wohls eine Änderung der Klassifizierung erfordern.

Die Umstufungsregelung sorgt insoweit dafür, dass die einzelnen Straßenklassen ihre Charakteristik behalten und die Baulastträger ausschließlich mit den ihnen gesetzlich vorbestimmten Aufgaben befasst werden. Gleichzeitig dient sie dazu, den notwendigen Zuständigkeitswechsel zwischen den Baulastträgern lücken- und reibungslos zu gestalten.

Angesichts des allgemeinen Haushaltgrundsatzes der sparsamen und wirtschaftlichen Haushaltführung kann kein Zweifel daran bestehen, dass es mit Blick auf die Pflichten des Straßenbaulastträgers und den damit verbundenen erheblichen finanziellen Aufwendungen eine objektive Rechtspflicht darstellt, eine Straße entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung einzustufen und so dem jeweils zuständigen (Rechts-)Baulastträger zuzuordnen.

Daher ist es unabdingbare Aufgabe der Straßenaufsichtsbehörden das Netz turnusmäßig auf die korrekte Straßenklassenzuordnung hin zu überprüfen.

Auch steht dem LASuV als zuständiger Behörde kein Entscheidungsermessen zu, ob bei Vorliegen der normativen Voraussetzungen - Änderung der Verkehrsbedeutung / Fehleinstufung - eine Umstufung zu erfolgen hat, 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 sind weder der bauliche Zustand der Straße noch die Eigentumsverhältnisse der durch die Straße beanspruchten Flurstücke von Bedeutung. Die Umstufung stellt allein auf die Verkehrsbedeutung einer Straße ab, insoweit ist diese sowohl unabhängig von der subjektiven Bereitschaft zur Übernahme der Straßenbaulast als auch von der objektiven Fähigkeit zu ihrer Erfüllung und steht demnach nicht zur Disposition der beteiligten Straßenbaulastträger.

Die umstufende Behörde trifft 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 die normativen Voraussetzungen für eine Umstufung vor, so hat diese im Regelfall auch zu erfolgen.

Bei der Beurteilung, welche Verkehrsbedeutung einer Straße zukommt und in welche Straßenklasse sie demnach einzuordnen ist, steht den Behörden ebenfalls weder ein Ermessen noch eine Einschätzungsprärogative zu, vielmehr handelt es sich bei der Verkehrsbedeutung und den weiteren in § 3 Abs. 1 Nr. 1-4 SächsStrG genannten (konkretisierenden) Begriffen um unbestimmte Rechtsbegriffe, die vollumfänglich der verwaltungsgerichtlichen Nachprüfung unterliegen.

Nach der Vorschrift des § 3 SächsStrG werden öffentliche Straßen entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung in Staats-, Kreis-, Gemeinde- und sonstige öffentliche Straßen eingeteilt. Die Einstufung einer Straße in die jeweilige Straßenklasse erfolgt anhand der Klassifizierungsmerkmale in § 3 SächsStrG, welche Ausdruck der jeweils unterschiedlichen Verkehrsbedeutung der einzelnen Straßenklassen sind.

Entscheidend für die Einstufung einer 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.

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

Während Bundes-, Staats-, und in geringerem Maße Kreisstraßen durch Gesetz eine besondere Zweckbestimmung bezüglich des überörtlichen Verkehrsnetzes zugewiesen ist, fehlt diese Netzfunktion bei Orts- oder Gemeindeverbindungsstraßen. Erstere dienen dem Verkehr innerhalb der geschlossenen Ortslagen, letztere vermitteln lediglich den nachbarlichen Verkehr der Gemeinden oder der Gemeindeteile untereinander bzw. deren Verbindung mit anderen Verkehrswegen.

Ihre Zweckbestimmung beschränkt sich damit typischerweise auf den nachbarlichen Verkehr zwischen Gemeinden oder einzelnen Gemeindeteilen derselben bzw. auch der Nachbargemeinden untereinander. Im Gegensatz zu den klassifizierten Straßen haben sie mit Blick auf die Anschlussfunktion an das weiterführende - überörtliche - Straßennetz nur eine Netzergänzungsfunktion.

Mit der (Teil-) Fertigstellung der B 169 OU Göltzschtal einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Verkehrsanlagen (S 298 / 299) und der damit fortlaufenden Verkehrsfreigabe fertiggestellter Abschnitte kommt es zu Änderungen der Verkehrsbedeutung einzelner Straßen im klassifizierten Netz.

Dies impliziert deren Zuordnung zu einer anderen / neuen Straßenklasse und demzufolge in der Regel einen Baulastträgerwechsel.

Spätestens mit der baulichen Fertigstellung sämtlicher Verknüpfungen der Neubaustrecke im Zuge der Verkehrsbaumaßnahme B 169, OU Göltzschtal (1. bis 5. BA) mit dem nachgeordneten Netz im September 2024 erfolgte die Verlagerung der überregionalen Verkehrsströme auf die weitestgehend anbaufrei trassierten Neubaustrecken im Zuge der B 169 und der S 299 (S 299 - Verlegung westlich Rodewisch, S 299 - OU Treuen).

Angesichts dessen änderte sich die Verkehrsbedeutung der nahezu in Parallellage zu den beiden vorgenannten Straßen verlaufenden S 298 grundlegend.

Durch die Verlagerung des überregionalen Verkehrs auf die Neubaustrecken im Zuge der B 169 / S 299 erfüllt die S 298 die Klassifizierungsmerkmale des § 3 Abs. 1 Nr. 1 SächsStrG für eine Staatsstraße nicht mehr.

Dieser Umstand fand auch in der Netzkonzeption 2030 für die Bundesfern- und Staatsstraßen im Freistaat Sachsen - Netzvorschlag 2030 - Berücksichtigung. Bereits dort ist der durch die Neubaustrecke ersetzte Teilabschnitt der B 169 alt als „Kreisstraße" enthalten, währenddessen der südliche Teilabschnitt der S 298 als Ortsstraße, der westliche hingegen als Kreisstraße Bestandteil der Konzeption sind.

Staatsstraßen sind Straßen, die innerhalb des Freistaates Sachsen untereinander oder mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und dem Durchgangsverkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind (§ 3 Abs. 1 Nr. 1 SächsStrG).

Kreisstraßen hingegen dienen dem Verkehr zwischen benachbarten Landkreisen und Kreisfreien Städten, dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Landkreises oder einer Kreisfreien Stadt bzw. dem unentbehrlichen Anschluss von Gemeinden oder räumlich getrennten Ortsteilen an überörtliche Verkehrswege dienen oder zu dienen bestimmt sind (§ 3 Abs. 1 Ziff. 2 SächsStrG). Sie sollen mindestens an einem Ende an eine Bundesfern-, Staats- oder andere Kreisstraße anschließen.

Während die inmitten der Ortslagen Dorfstadt, Reumtengrün, Schreiersgrün und Treuen verlaufende S 298 in der Vergangenheit die überregionalen Durchgangsverkehre zwischen dem mittelzentralen Städteverbund Falkenstein/V., Ellefeld, Auerbach/V. und Rodewisch nach Treuen und weiter zur Bundesautobahn A 72 aufnahm, verlagern sich diese Verkehrsströme nunmehr auf die überwiegend anbaufrei trassierten Neubaustrecken der B 169 und der S 299. Damit verlor die S 298 ihren Satus Quo als Autobahnzubringer für den mittelzentralen Städteverbund.

Daher ist eine Straße, die wie die S 298 aktuell größtenteils überörtliche Verkehre innerhalb des Vogtlandkreises sowie nahräumige Quell-Zielverkehre zwischen den einzelnen Ortsteilen der Städte Auerbach und Treuen aufnimmt, mit Blick auf die Klassifizierungsmerkmale in § 3 SächsStrG zur Kreisstraße abzustufen.

Da mit dem Planfeststellungsbeschluss zum Verkehrsbauvorhaben „B 169, OU Göltzschtal" nur der südliche Abschnitt der S 298 verkehrsbedeutungskonform abgestuft wurde, ist die Abstufung des westlichen Abschnitts nunmehr durch das hierfür zuständige LASuV in einem separaten Verfahren vorzunehmen.

Gleiches gilt in diesem Zusammenhang für die K 7815. Die zur Abstufung vorgesehenen Straßenabschnitte der K 7815 enden bzw. beginnen an der heutigen S 298. Deren abnehmende Verkehrsbedeutung wirkt sich auch auf die beiden genannten Abschnitte der K 7815 aus, die hinsichtlich der Lage im Netz und der abgewickelten Verkehrsmenge (südlicher Abschnitt Prognose 2030 DTVw5 368 Kfz; nördlicher Abschnitt DTVw5 677 Kfz) allenfalls noch nahräumige Verkehre zwischen den Ortsteilen Schreiersgrün und Eich, beide Stadt Treuen aufnehmen bzw. in den jeweiligen Ortslagen der Erschließung der Anliegergrundstücke, auf der freien Strecke hingegen der Erschließung anliegender Land- und Forstwirtschaftsflächen dienen.

Eine solche Straße, die wie die beiden Abschnitte der K 7815 neben der Verbindung einzelner Ortslagen überwiegend dem Anliegerverkehr oder aber dem Anschluss des Ziel- und Quellverkehrs an das überörtliche Verkehrsnetz dient, ist mit Blick auf die Klassifizierungsmerkmale in § 3 SächsStrG allenfalls als Gemeindestraße und damit je nach räumlicher Lage als Orts- bzw. Gemeindeverbindungsstraße einzustufen.

Anderes würde nur dann gelten, wenn auch der **unentbehrliche** Anschluss einzelner Ortsteile der Stadt Treuen oder Falkenstein/V. Oelsnitz an das weiterführende Netz über die zur Abstufung vorgesehenen Abschnitte der K 7815 erfolgte. Das ist jedoch nicht der Fall, da dies im Fall Schreiersgrün durch die heutige Staatsstraßen 298, später dann die Kreisstraße (K) 7810 und im Fall der OL Eich/Sa. durch die Staatsstraße (S) 299 realisiert wird.

Gleiches gilt für den zur Ortsstraße abzustufenden Abschnitt der heutigen K 7827 in der OL Auerbach.

Dieser Kreisstraßenabschnitt verläuft inmitten dichter Bebauung. Mit der Fertigstellung der Neubaustrecken von B 169 und S 299 einschließlich der Verknüpfungen zum nachgeordneten Netz dient dieser Kreisstraßenabschnitt hauptsächlich noch Anliegerverkehren und damit nahräumigen Verkehren, da er die Erschließung der anliegenden Grundstücke, respektive des anliegenden Gewerbes realisiert. Überörtlicher Verkehr findet

hingegen allenfalls noch in geringem Maße statt, da dieser vorwiegend die anbaufreien Neubaustrecken von B 169 und S 299 nutzt.

Anders verhält es sich im Fall der K 7812. Anhand der Verkehrsbelegung, insbesondere im Verhältnis zur K 7815 ist hier feststellbar, dass diese Straße im Zusammenspiel mit weiteren Kreisstraßen Grundzentren im Süden mit dem Raum um Treuen verbindet und so für Teile des überörtlichen Verkehrs innerhalb des Vogtlandkreises die Nord-Süd Relation bedient. Demnach erfüllt die K 7812 gegenwärtig die Anforderungen des § 3 Abs. 1 Nr. 2 SächsStrG, so dass deren Zuordnung zur Klasse der Kreisstraßen rechtskonform ist.

III.

Die Kostenentscheidung ergibt sich aus §§ 1 Abs. 1, 2 Abs. 1 Ziffer 1, 11 Abs. 1 Ziffer 5 Sächsisches Verwaltungskostengesetz (SächsVwKG). Die Entscheidung ergeht kostenfrei.

Rechtsbehelfsbelehrung

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

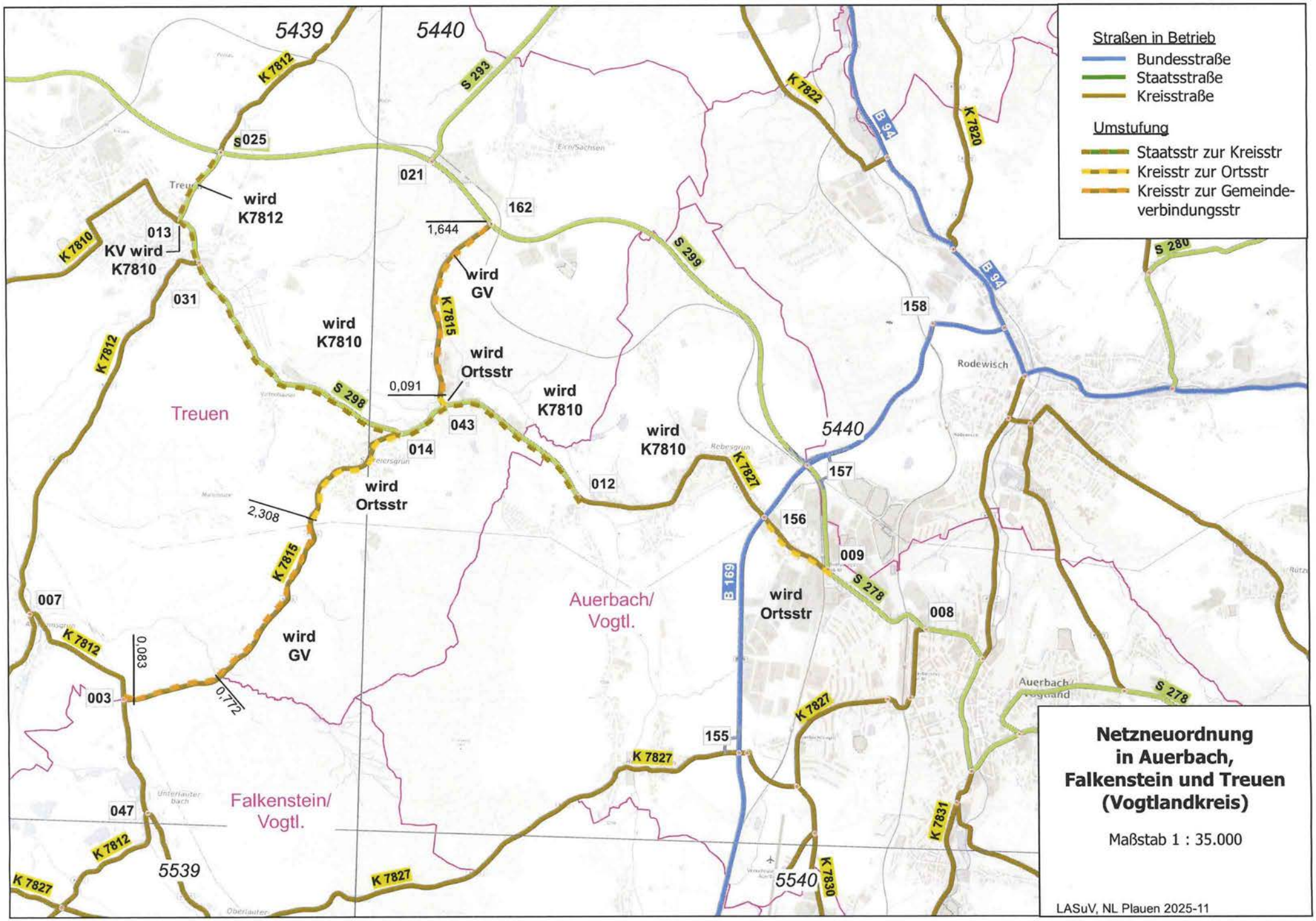
Der Widerspruch kann auch beim

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.

Tilo Raabe
Sachbearbeiter

FREISTAAT SACHSEN


Straßen in Betrieb
Bundesstraße
Staatsstraße
Kreisstraße
Umstufung
Staatsstr zur Kreisstr
Kreisstr zur Ortsstr
Kreisstr zur Gemeinde-verbindungsstr
Netzneuordnung in Auerbach, Falkenstein und Treuen (Vogtlandkreis)
Maßstab 1 : 35.000
LASuV, NL Plauen 2025-11
5439
5440
5539
5540
Treuen
Auerbach/ Vogtl.
Falkenstein/ Vogtl.
Rodewisch
K 7812
S 293
S 025
K 7822
K 7820
B 94
K 7810
S 299
S 280
S 298
K 7815
K 7827
B 169
S 278
K 7831
K 7830
013
KV wird K7810
021
162
1,644
wird GV
031
wird K7810
wird Ortsstr
0,091
043
014
wird Ortsstr
2,308
012
158
157
156
009
008
007
003
0,083
0,772
wird GV
047
155