

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

Vollzug des Sächsischen Straßengesetzes (SächsStrG) - Verlegung der S 194 in der Stadt Freital / Netzneuordnung - Straßenrechtliche Statusentscheidungen

Ihre Nachricht vom

Anlage
Plan mit eingetragenen Verfügungen

Geschäftszeichen
(bitte bei Antwort angeben)
13-4043/50/63

Dresden,
19. Dezember 2023

Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr erlässt folgende

Allgemeinverfügung:

1. Die S 194 („Dresdner Straße“) wird im Abschnitt Netzknoten 4849 010, Station 0,086 bis Netzknoten 5047 032, Station 0,000 (Länge 2,517 km) zur Ortsstraße abgestuft.

Straßenbaulastträger ist die Große Kreisstadt Freital.

2. Die S 36 wird im Abschnitt Netzknoten 4947 001, Station 0,000 (heutige S 194) bis Stat. 0,335 (Knotenpunkt mit den zur „Carl - Thieme - Straße“ führenden Anschlussästen) auf einer Länge von 0,335 km zur Ortsstraße abgestuft.

Straßenbaulastträger ist die Große Kreisstadt Freital.

3. Die „Umgehungsstraße“ bestehend aus den Ortsstraßen „Carl-Thieme-Straße“ (ohne den Anschlussästen zur S 36) und „Hüttenstraße“ wird in den Abschnitten S 194 (Netzknoten 4948 010, Station 0,086) bis K 9077 (Netzknoten 4947 031, Station 0,487) und K 9077 (Netzknoten 4947 031, Station 0,685) bis S 194 (Netzknoten 5047 032, Station 0,000) zur S 194 aufgestuft (Länge 2,727 km).

Straßenbaulastträger ist die Große Kreisstadt Freital.

4. Die K 9077 wird im Abschnitt Netzknoten 4947 031 Stat. 0,487 bis Stat. 0,685 (Länge 0,198 km) zur S 194 aufgestuft.

Straßenbaulastträger ist die Große Kreisstadt Freital.

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.

5. Die Ortsstraße „Wilsdruffer Straße“ (bisherige Anschlussäste zur S 36) wird zur S 36 aufgestuft.

Straßenbaulastträger ist die Große Kreisstadt Freital.

6. Die unter den Ziffern 1-5 aufgeführten Entscheidungen werden zum **1. Januar 2024** wirksam.
7. Über die Fortführung der Netzneuordnung - Aufstufung des Straßenzuges „Bahnhofstraße“, „Poststraße“, „Güterstraße“ zur S 194 unter gleichzeitiger Abstufung der heutigen S 194 im Abschnitt „Hüttenstraße“ (Netzknoten 5047 032 Stat. 0,000) bis „Güterstraße“ (Netzknoten 5047 032 Stat. 0,713) zur Ortsstraße - wird nach einem richtlinienkonformen Ausbau dieses Straßenzuges entschieden.
8. Diese Entscheidung ergeht kostenfrei.

Gründe

I.

Die gegenwärtig innerstädtisch verlaufende S 194 (Dresdner Straße) ist neben der S 36 eine der Hauptverkehrsachsen der Großen Kreisstadt Freital.

Jedoch eignet sich die „Dresdner Straße“ angesichts ihres innerstädtischen, von Zwangspunkten geprägten Verlaufs und ihres Ausbaustandards nur bedingt für die Aufnahme des für Staatsstraßen typischen überregionalen Durchgangsverkehrs. Insbesondere die Schwerverkehre zu den Wirtschaftsstandorten konnten durch die „Dresdner Straße“ nur zum Teil aufgenommen werden.

Daher sollte u.a. auch zur Erhöhung der Wohnqualität im Bereich der „Dresdner Straße“ durch den subventionierten Bau einer Umgehungsstraße der Wirtschaftsverkehr gebündelt aus dem Stadtzentrum herausgeführt und zudem die vorhandenen und neu entstanden städtischen Industrie- und Gewerbestandorte durch eine leistungsfähige Straßenverbindung erschlossen werden.

Mit dem Ausbau bereits vorhandener Erschließungsstraßen zu einer „Umgehungsstraße“ realisierte die Große Kreisstadt Freital - nachfolgend Stadt - den modernen und leistungsfähigen Anschluss des Wirtschaftsstandorts Freital an das überregionale Verkehrsnetz und erreichte zugleich eine Entlastung der innerstädtisch geführten „Dresdner Straße“ vom Durchgangsverkehr durch dessen Verlagerung in die größtenteils gewerblich genutzten Flächen im äußeren Stadtbereich und damit an die Peripherie des Stadtzentrums.

Mit vollständiger Verkehrsfreigabe des Abschnitts Potschappel - Deuben des landläufig als „Umgehungsstraße“ bezeichneten Verkehrszuges im Jahr 2006 änderte sich in Folge einer Verlagerung der regionalen und überregionalen Verkehrsströme die Verkehrsbedeutung sowohl des zur Abstufung vorgesehenen Abschnitts der heutigen S 194 (Dresdner Straße) als auch der gegenwärtig als „Ortsstraße“ klassifizierten „Umgehungsstraße“.

In Anbetracht dessen prüfte das LASuV von Amts wegen die Durchführung einer umfassenden Netzneuordnung für den betroffenen Stadtbereich. Hierzu hörte das LASuV die Stadt mit Schreiben vom 28. Februar 2019 unter Vorlage eines entsprechenden Netzvorschlages an.

Hierauf erwiderte die Stadt mit Schreiben vom 18. März 2019. Dabei wird der Grundgedanke der beabsichtigten Netzneuordnung seitens der Stadt mitgetragen, allerdings besteht der Wunsch, neben einer Erweiterung der Netzneuordnung auf den Bereich des Straßenzuges „Bahnhofstraße“, „Poststraße“, „Güterstraße“ die „Dresdner Straße“ (S 194) im Abschnitt „Poisenttalstraße“ (S 36) bis „Wilsdruffer Straße“ (S 36) mit Blick auf die dort vorhandene, auch für Großraumtransporte über das nach StVZO zulässige Maß geeignete „Eisenbahnüberführung“ als Staatsstraße zu belassen.

Nach umfassender Prüfung der vorgebrachten Einwände und Alternativvorschläge unter Berücksichtigung straßenbaulicher und netzgestalterischer Aspekte wies das LASuV die Einwände mit Schreiben vom 13. Mai 2019 zurück.

Zwar - so das LASuV - stelle die Erweiterung der Netzneuordnung in Gestalt der vorgeschlagenen bahnparallelen Fortführung der S 194 bis zum Knotenpunkt Güterstraße / Dresdner Straße im Stadtteil Deuben ein sinnvolles Netzelement dar, da hiermit ein weiterer Beitrag zur städtebaulichen Aufwertung der Wohnquartiere im Bereich der Dresdner Straße geleistet werden könne, allerdings genüge der gegenwärtige Ausbaustandart des Straßenzuges Bahnhofstraße / Poststraße / Güterstraße zwischen Hüttenstraße und Dresdner Straße (S 194) nicht den Anforderungen an eine Staatsstraße.

Daher könne im Ergebnis der durchgeführten Prüfung der städtische Vorschlag für eine alternative Staatsstraßenführung gegenwärtig nicht mitgetragen werden, da diese Trassenführung derzeit nicht geeignet sei, überregionale Durchgangsverkehre, insbesondere Schwerverkehre ohne Gefährdung der übrigen Verkehrsteilnehmer aufzunehmen.

Insbesondere seien beidseits des Straßenzuges keine Gehwege in Regelbreite vorhanden, zudem könne die Kurve Poststraße / Güterstraße angesichts der vorhandenen Radien für den Schwerlastverkehr im Begegnungsfall nicht gefahrlos befahren werden.

Darüber hinaus verfügten die Knotenpunkte Bahnhofstraße / Hüttenstraße und Güterstraße / Dresdner Straße aufgrund der nicht vorhandenen Linksabbiegerspuren in den heute untergeordneten Straßenästen über keine ausreichende Leistungsfähigkeit.

Demnach könne allenfalls nach einem entsprechenden Ausbau des Straßenzuges eine nochmalige Prüfung des städtischen Vorschlages für die zukünftige Staatsstraßenführung in Freital erfolgen, zumal nach einer antragsgemäßen Verlegung der Staatsstraße die „Dresdner Straße“ auch im verbleibenden innerstädtischen Abschnitt städtebaulich eine erhebliche Aufwertung erfahre.

Daher sollten zunächst die vom LASuV vorgeschlagenen Netzänderungen vollzogen werden.

Nach einem entsprechenden Ausbau des Verkehrszuges Bahnhofstraße / Poststraße / Güterstraße könne dann auf Antrag der Stadt Freital die Netzneuordnung fortgeführt und die S 194 wie beantragt, auch im Bereich Deuben verlegt werden.

Auch der zudem von der Stadt im Zusammenhang mit „übermäßigen“ Großraumtransporten angestrebten Parallelführung zweier Staatsstraßen im Abschnitt zwischen den beiden Knotenpunkten „Wilsdruffer Straße“ / „Dresdner Straße“ und „Poientalstraße“ / „Dresdner Straße“ könne das LASuV nicht folgen, da die gelegentlichen, wahrscheinlich (sehr) seltenen Großraumtransporte hierfür kein ausreichendes Argument seien.

Nachdem alle Versuche einer umfassenden Netzneuordnung bislang an der in den Zuwendungsbescheiden (GRW-Infra) für den Bau der „Umgehungsstraße“ verankerten Zweckbindungsfrist scheiterten, erklärte die zuständige Bewilligungsbehörde (LDS) auf den städtischen Antrag hin mit Bescheid vom 23. Oktober 2023 das Ende der Zweckbindungsfrist.

Daher kann nunmehr die längst überfällige Netzneuordnung für die Große Kreisstadt Freital vollzogen werden.

Hinsichtlich weitergehender Ausführungen zum Sachverhalt wird auf den Akteninhalt ergänzend Bezug genommen.

II.

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

Rechtsgrundlage für die Umstufung öffentlicher Straßen 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.

Soweit die Umstufungsregelung mit der vorzunehmenden Straßenklassen(neu)zuordnung dafür sorgt, dass die einzelnen Baulastträger ausschließlich mit den ihnen gesetzlich vorbestimmten Aufgaben befasst werden, kann dies hier außer Betracht bleiben, da die Stadt Freital aufgrund ihrer Einwohnerzahl sowohl Baulastträger der Ortsdurchfahrten von Staats- und Kreisstraßen als auch der Gemeindestraßen auf ihrem Territorium ist und insoweit im Zuge der Umstufung kein Baulastträgerwechsel stattfindet.

Umstufungen sind stets dann erforderlich, wenn sich wie hier die Verkehrsbedeutung einer öffentlichen Straße ändert, diese nicht der ihrer gegenwärtigen Verkehrsbedeutung entsprechenden Straßenklasse zugeordnet ist oder aber überwiegende Gründe öffentlichen Wohls für die Umstufung vorliegen (§ 7 Abs. 2 SächsStrG).

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

Daher 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 in der Regel auch zu erfolgen.

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

Auch 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, die 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.

Allenfalls 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 auch 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.

Bedingt durch die tatsächlich bereits erfolgte Aufnahme der überregionalen Durchgangsverkehre und dem vorhandenen Anschluss an das weiterführende klassifizierte Netz (S 36; S 194) erfüllt die zur Aufstufung vorgesehene, derzeit als „Gemeindestraße“ eingeordnete städtische „Umgehungsstraße“ ebenso wie der im weiteren Verlauf liegende Abschnitt der Kreisstraße 9077 die Klassifizierungsmerkmale einer Staatsstraße im Sinne von § 3 Abs. 1 Nr. 1 SächsStrG.

Denn 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).

Die heutige S 194 (Dresdner Straße) indessen dient im Stadtgebiet durch die eingetretene Verkehrsentwicklung nunmehr überwiegend dem innerstädtischen Anlieger- und Lieferverkehr. Im Ergebnis dessen werden über den zur Abstufung anstehenden Abschnitt der S 194 überwiegend örtliche Verkehre abgewickelt.

Ausgehend von den Klassifizierungsmerkmalen in § 3 SächsStrG erfüllt dieser Abschnitt der S 194 (Dresdner Straße) angesichts seiner Lage im angebauten Bereich die Einstufungskriterien einer Ortsstraße.

Vor diesem Hintergrund sind die gegenwärtig als Ortsstraße eingestufteten Abschnitte der städtischen „Umgehungsstraße“ ebenso wie der integrierte Teilabschnitt der K 9077 mit Blick auf deren geänderte Verkehrsbedeutung zur Staatsstraße aufzustufen, währenddessen die heutige S 194 (Dresdner Straße) im Abschnitt Netzknoten 4849 010, Station 0,086 bis Netzknoten 5047 032, Station 0,000 zur Ortsstraße abzustufen ist.

Aus Gründen des Netzschlusses ist die Ortsstraße „Wilsdruffer Straße“ zur S 36 aufzustufen; der tenorierte Teilabschnitt der S 36 hingegen ist zur Ortsstraße abzustufen.

Mit Blick auf die auch im Landesinteresse liegenden Planungsabsichten der Stadt Freital, die Umgehungsstraße perspektivisch in einem weiteren Abschnitt richtlinienkonform auszubauen und somit den Anschluss der städtischen Gewerbezentren an überregionale



Verkehrswege weiter zu optimieren sowie einen weiteren Abschnitt der heutigen S 194 (Dresdner Straße) im Innenstadtbereich vom Durchgangsverkehr zu entlasten, war der Stadt für den Fall des richtlinienkonformen Ausbaus des Straßenzuges „Bahnhofstraße“, „Poststraße“, „Güterstraße“ dessen Aufstufung zur S 194 unter gleichzeitiger Abstufung des parallel verlaufenden Abschnitts der heutigen S 194 (Dresdner Straße) und damit die Fortführung der Netzneuordnung im Stadtgebiet in Aussicht zu stellen.

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.

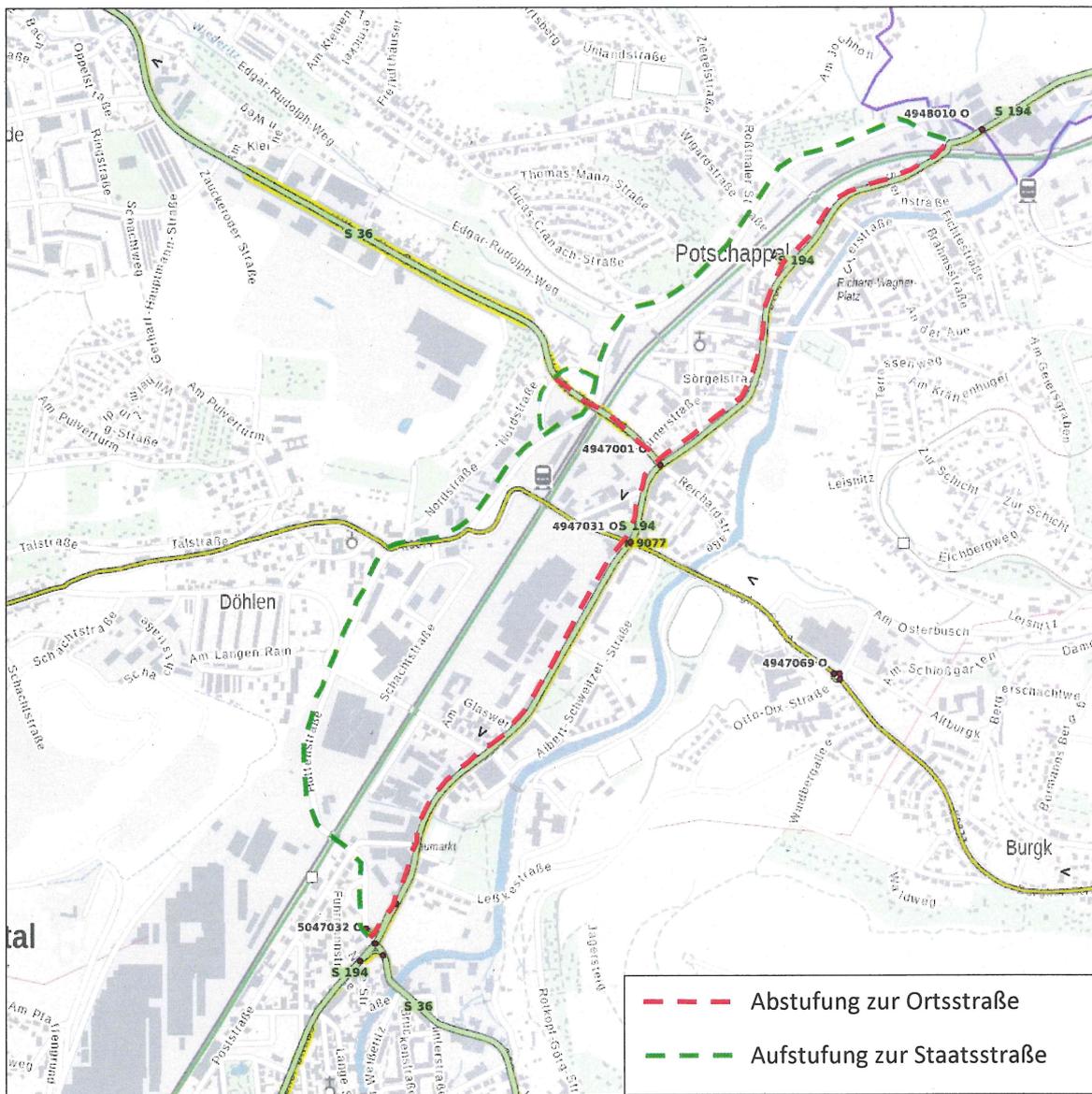
Der Widerspruch kann auch beim

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





- - - Abstufung zur Ortsstraße
- - - Aufstufung zur Staatsstraße