

Stadt Plauen

Postfach 100277

08506 Plauen

z.Hd. Herrn Steffen Zenner

Plauen, den 14.12.2025

Sehr geehrter Oberbürgermeister Zenner,

hiermit bedanke ich mich persönlich im Namen aller Unterzeichner der Petition "Zone 30 gehört zu Reißig" für den Bescheid vom 14. November 2025.

In diesem Bescheid und den dazu gefassten Argumentationen wird klar, dass im Gegensatz zum Jahr 2011 nun die Verantwortung bei Ihnen und nicht mehr beim Regierungspräsidium liegt.

Wir als Anwohner, die den Verkehr in der Jocketaer Straße täglich erleben, können leider Ihrer Argumentation und einige Punkten des Bescheides nicht folgen und diese auch nicht bestätigen. Aus diesem Grund möchten wir hiermit

### Widerspruch

gegen Ihren Bescheid einlegen.

#### Begründung:

Gem. § 45 Absatz 1 StVO ist die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Plauen zuständige Behörde aus Gründen der Sicherheit und Ordnung. Damit ist die Stadt Plauen verpflichtet **im Interesse Ihrer Bürger** eine Prüfung des Anliegens vorzunehmen. Dies ist hier unseres Erachtens nach nicht geschehen.

Wir vermissen allem voran eine neuerliche und aussagekräftige Verkehrsschau/Verkehrszählung und eine faktenbasierte Bewertung der aktuellen Verkehrslage bzw. deren Entwicklung **seit dem Jahr 2011**. Die in der Petition benannte „subjektive“ Einschätzung kann schon allein aufgrund der seither sich gewandelten Grundsituation nicht rein „subjektiv“ sein, denn

- Das Gewerbegebiet wurde seither deutlich ausgebaut, an Werktagen fahren eine Vielzahl mehr LKW die Firmen an und ab,
- die Falknerei hat sich niedergelassen und bietet fast rund um das Jahr Veranstaltungen und Vorführungen an
- wir fungieren als Durchfahrtsstraße für den Verkehr aus Nachbarorten in die Stadt Plauen
- moderne Navigation wird nicht mehr durch Beschilderung, sondern durch Navigationssysteme durchgeführt, es kommt so zur Nutzung des kürzesten Weges und nicht des ausgeschilderten zur Autobahn
- die Einrichtungen für Behinderte wurden ausgebaut

Es stellt sich nach Ihrer Argumentation die Frage, auf welcher Grundlage und mit welchen Maßnahmen denn festgestellt und bewertet wurde, dass kein weiterer Querungsbedarf besteht, dass kein sonderlicher Fußgängerverkehr herrscht und dass nur unwesentlich Radfahrer am Verkehr teilnehmen?

- Wurde nicht im vergangenen Jahr der Radweg Jöbnitz/Steinsdorf ausgebaut und die Jocketaer Straße als Zufahrtsstraße nach Jöbnitz schließt sich dem an?
- Wanderwege, öffentlicher Personennahverkehr, Bushaltestellen, ein Kinderspielplatz, diverse Behinderteneinrichtungen – es soll hier kein Fußgängerverkehr und keinen Querungsbedarf geben?
- Wurden in diesem Zusammenhang überhaupt die baulichen Zustände im Detail geprüft? Wie sicher ist denn die Querung der Jocketaer Straße in der totalen Betrachtung tatsächlich und wie gut einsehbar ist sie?

Die geführte Argumentation zum Punkt Fallgruppen

- Spielplätze
- Hochfrequentierte Schulwege
- Einrichtungen für Menschen mit Behinderung

und diese in Reißig als „nicht einschlägig“ zu bewerten ist aus unserer Sicht interessant, denn alle drei Fallgruppen liegen doch eigentlich vor? Gerne erfahren wir mehr über die Grundlage zum Entscheid diese dann doch mit nicht einschlägiger Wichtigkeit zu belegen.

Gibt es hier denn ein Zahlenwerk wie viele bspw. Grundschulkinder an einer Bushaltestelle frühmorgens und am Nachmittag stehen müssen, dass die Sicherheit derer als einschlägig bewertet wird?

Sie argumentieren weiterhin: *„Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen gem. §45 Abs 9 StVO nur angeordnet werden, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko deutlich übersteigt. Eine solche Gefahrenlage konnte weder bei einer Verkehrsschau 2011 noch in der aktuellen Bewertung festgestellt werden.“*

Die „subjektive“ Wahrnehmung der Reißiger Anwohner ist, dass jeden Tag an den Bushaltestellen Schulkinder und behinderte Menschen der Einrichtung der Paritas und Lebenshilfe stehen und dass jeden Tag Menschen mit Behinderung an der Jocketaer Straße von der Lebenshilfe im Gewerbegebiet Reißig in die Stadt laufen und umgekehrt. Die Stadt Plauen hat an der Jocketaer Straße einen für das Wohngebiet erstellten Spielplatz errichtet. Im Gewerbegebiet wird mit der Falknerei das Juwel des vogtländischen Tourismus betrieben - inkl. diverser Angebote für Kindereinrichtungen, die natürlich zu Fuß die An-/Abreise über die Jocketaer Straße vornehmen. Neben dem allgemeinen und üblichen Fußgängerverkehr kreuzen also mit Kindern und Menschen mit Behinderung **Personen mit erhöhtem Schutzbedarf** mehrmals täglich die Jocketaer Straße.

Wir geben Recht, § 45 Abs. 9 StVO stellt hohe Anforderungen an die Rechtfertigung von Verkehrszeichen, was häufig zu rechtlichen Auseinandersetzungen führt, insbesondere bei Tempo-Reduzierungen oder Fahrverboten, aber: die StVO-Novelle 2024 setzt hier ganz klare neue Möglichkeiten für kommunale Gestaltungen – die werden nämlich deutlich erweitert. Hat die Stadt Plauen sich in diesem Zusammenhang denn auch mit dieser Novelle und deren Antrieb auseinandergesetzt?

Stichwort Entlastung durch neue Ziele: Bei der Begründung mit den neuen Zielen der StVO

entfällt die strenge "Gefahrenlage"-Prüfung für bestimmte Anordnungen. Der Ermessensspielraum der Behörde wird plötzlich viel größer. Und damit sind wir exakt an dem Punkt, der aus Ihrem Bescheid grundlegend einfach gar nicht heraus geht:

Während früher oft eine konkrete Gefahrenlage nachgewiesen werden musste, ermöglichen es aktuelle Rechtsauffassungen den Kommunen zunehmend, Tempo-30-Zonen auch aus Gründen der **Lärmminderung**, zur Umsetzung eines **schlüssigen Verkehrskonzepts**, zur **Förderung des Umweltverbunds**, **Gründen des Umweltschutzes**, zur **Verbesserung der Lebensqualität und Umwelt** und zur **Erhöhung der Verkehrssicherheit** anzuordnen.

Einziges Hindernis und echte Aufgabe dahinter: man muss es nachvollziehbar ausüben – aber diesen Job hätten wir ja zum Großteil bereits für Sie getan.

Gerne gehen wir hier auch nochmal übergeordneter ins Detail, was neue Ziele sind:

### 1. Erhöhung der Verkehrssicherheit

Der Hauptgrund ist der Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer.

- **Reduzierung der Unfallschwere:** Bei einer Kollision mit 30 km/h haben Fußgänger oder Radfahrer eine deutlich höhere Überlebenschance als bei 50 km/h. Die Aufprallenergie ist bei Tempo 50 fast dreimal so hoch wie bei Tempo 30.
- **Kürzerer Bremsweg:** Ein Fahrzeug benötigt bei 30 km/h einen wesentlich kürzeren Anhalteweg (Reaktionsweg plus Bremsweg) als bei 50 km/h, was das Risiko von Unfällen mit Kindern, Senioren oder querenden Personen minimiert.
- **Bessere Reaktionszeit:** Langsameres Fahren ermöglicht es Autofahrern, Gefahrensituationen früher zu erkennen und angemessen darauf zu reagieren.

### 2. Verbesserung der Lebensqualität und Umwelt

Tempo 30 trägt direkt zu einem angenehmeren und gesünderen Wohnumfeld bei.

- **Lärmschutz:** Eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h verringert den Verkehrslärmpegel spürbar (um ca. 2 bis 3 dB(A)), was die Wohn- und Schlafqualität verbessert.
- **Geringere Emissionen:** Eine gleichmäßigere Fahrweise im niedrigen Geschwindigkeitsbereich kann den Kraftstoffverbrauch und damit den Ausstoß von Schadstoffen (wie CO<sub>2</sub> und Feinstaub) reduzieren.
- **Sicherere Schul- und Kindergartenwege:** In Bereichen mit vielen Kindern, Schulen oder Spielplätzen schaffen Tempo-30-Zonen ein sichereres Umfeld, das Eltern und Kinder entlastet.

### 3. Förderung des Umweltverbunds

Die Maßnahmen unterstützen andere Mobilitätsformen.

- **Attraktivität des Radfahrens und Zufußgehens:** Ein ruhigeres und sichereres Wohngebiet ermutigt mehr Menschen, das Fahrrad zu nutzen oder zu Fuß zu gehen, was positive Gesundheits- und Umwelteffekte hat.
- **Erhöhte Aufenthaltsqualität:** Weniger schneller Durchgangsverkehr macht Straßen und Plätze attraktiver für Begegnungen, Spiel und Verweilen.

Im Satz "Diese Voraussetzungen liegen in der Jocketaer Straße nicht vor, da sie Bestandteil des Hauptstraßennetzes und als Vorfahrtsstraße beschildert ist." Sieht man die Argumentation aus dem Jahr 2011.

In vielen Straßen in Deutschland haben wir alle in den letzten Jahren erlebt, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung sehr wohl zum Schutz der Bevölkerung möglich ist. Das funktioniert z.B. in Dresden und Leipzig sogar an Bundesstraßen, in München sogar auf der

Stadtautobahn, in Neckarhausen bei Nürtingen wird ein ganzer Ort trotz Bundesstraße mit 30 ausgeschildert.

**Wenn eine Stadtverwaltung will, ist es also nicht verboten.**

Im Gegenteil, im Zuge der Schaffung lebenswerter Wohnräume und bürgernaher Verwaltung, in Städten in denen Abwanderung ein heißes Thema ist, in einer Region, die Erholung und Tourismus fördert, in einem Jahrzehnt, in dem über Umweltschutz mehr denn je diskutiert wird, sollte sich die Stadtspitze doch nicht mehr als historische Behörde, die auf Aktenlage längst vergangener Zeiten agiert, aufstellen, sondern sich auch außerhalb prestigehaltiger Modernisierungsviertel und sozialer Brennpunktsanierung, die klar einen höheren medialen Effekt erzeugen, mit den Anliegen und der Sicherheit der Anwohner beschäftigen und ggf. auch einen Blick über den vogtländischen Tellerrand hinaus wagen.

Provokant gefragt:

Wie argumentieren denn Ihrer Meinung nach dann diese anderen Gemeinden/Städte und was ist die Grundlage für die Einführung von Tempo 30-Zonen bzw. geschwindigkeitsbegrenzten Straßen in tausenden anderen Fällen in der näheren und weiteren Nachbarschaft von Plauen?

Will die Behörde der Stadt Plauen dies denn überhaupt prüfen und in Erfahrung bringen? Oder schaut die Stadt ausschließlich mit Scheuklappen auf eine Verkehrsschau von 2011 – was in diesem Jahr 15 Jahre zurück liegt.

Ist es ggf. so, dass die Stadt die Konfrontation mit einzelnen Personen, die vom „30-Fahren“ auf dem Weg zur Arbeit oder in die Stadt schlichtweg genervt sind, scheut? Eine andere Argumentation kann hier nicht erdacht werden, denn der Faktor Zeitersparnis ist wohl zu vernachlässigen.

Sehr gerne würden wir auch zum Punkt der Bauklasse III - Ausbau der Jocketaer Straße, geeignet für LKW – Begegnungsverkehr Stellung nehmen und diese Argumentation widerlegen.

Die beschriebenen „problemlosen“ Begegnungen funktionieren doch außerhalb der Theorie ausschließlich im vorderen Bereich der Jocketaer Straße bis maximal zur Einmündung Käuzchenweg/Fasanenring (stadtauswärts) – und hier auch nur bedingt. Denn das ist die Zone der Straße, wo nach öffentlich wirksamen Diskussionen nun Bereiche mit weißen Platzhalter-Streifen auf der Fahrbahn im Bereich der Parkbuchten angebracht wurden, weil eben im fließenden Verkehr nicht ausreichend Schutz und Platz gewährleistet werden kann und Anwohner daher auf Gehwege ausweichen mussten, um Schäden an Autos und Gefahr beim Aussteigen zu verhindern.

Ab dem Haus Nummer 30 wird jedoch tatsächlich direkt auf der Straße geparkt, da es keine Buchten gibt - und somit ist absolut keine LKW-Begegnung mehr ungehindert möglich. Nicht einmal eine Begegnung von 2 PKWs ist hier mehr möglich. Immer wieder kommt es in diesem Bereich zu gefährlichen Schneidungen. Erschwerend ist anzumerken, dass durch den leichten Hügel und Kurve gar keine Einsicht in den fließenden Verkehr möglich ist. Es kommt also ununterbrochen zu gefährlichen und auch Begegnungen mit Folgen – Hupen und Gängeleien, Nötigungen, rasante Überholmanöver sind an der Tagesordnung.

Nebenbei passieren diesen Bereich der Straße Anwohner, die ihre Stellplätze pflichtgemäß auf ihren Grundstücken haben und in diesem Chaos auch noch halten, aussteigen, einbiegen, etc. An dieser Stelle nochmal der Vermerk zu vorstehender Argumentation zur **Erhöhung der Verkehrssicherheit** – ein 40-Tonner-LKW mit (subjektiv mindestens) 50km/h, der aus Gründen von Zeitmangel einem parkenden Auto in den Gegenverkehr ausweicht vor dem Hügel und der

Kurve in Kombination mit einem ihm entgegenkommenden Fahrradfahrer – wir sehen hier die reine Ignoranz diese Situationen nicht als Gefahrenlage zu bewerten.

Betreffend der Wegweisung zum Gewerbegebiet Reißig:

Natürlich erfolgt diese korrekt über die Ahornstraße, nicht über die Jocketaer Straße. Das wurde auch nicht in Frage gestellt.

Nochmal: In der Praxis ist diese Wegweisung für den LKW-Verkehr **komplett wirkungslos** und die Ahornstraße zu einer komplett ungenutzten Nebenader verkommen. Jeder LKW hat im Jahr 2025 ein modernes Navigationssystem und verlässt sich damit nicht auf eine „empfohlene“ Beschilderung. In beide Richtungen wird man daher in 2025 **immer** die direkte Verbindung über die Jocketaer Straße in Richtung A72 nehmen. Auch dies könnte in einer neuerlichen Verkehrsschau gut geprüft werden. In unserem Antrag ging es darum, diesen durch die Aufhebung der Tempo30-Zone aus dem Jahr 2011 entstandenen **Weg für LKW zu verhindern!**

Wir bitten in diesem Zusammenhang auch um die Zustellung einer Kopie der Stellungnahme der Unteren Verkehrsbehörde des Vogtlandkreises. Für uns ist doch sehr interessant zu erfahren, ob man hier überhaupt den korrekten Sachverhalt geprüft hat.

Gerne haben wir uns auch mit Ihrem Statement zum Thema **gegenseitiger Rücksichtnahme** und Obacht im Straßenverkehr beschäftigt.

Wussten Sie, dass Experten, Unfallforscher (wie die UDV) und Verkehrspsychologen eine Zunahme von Aggressivität und Rücksichtslosigkeit auf deutschen Straßen beobachten?

#### **Zentrale Beobachtungen und Gründe:**

- **Zunehmende Aggressivität:** Viele Verkehrsteilnehmer erleben den Verkehr als rauer. Verhaltensweisen wie zu dichtes Auffahren, aggressives Drohen, Hupen und Drängeln haben zugenommen.
- **Wahrnehmungslücken:** Interessanterweise neigen Fahrer dazu, rücksichtsloses Verhalten eher bei anderen als bei sich selbst wahrzunehmen. Zum Beispiel geben 96 % der Autofahrer an, Radfahrer mit ausreichendem Abstand zu überholen, während 93 % der Autofahrer beobachten, dass andere Autofahrer dies zu eng tun.
- **Enge und Vielfalt:** Ein wesentlicher Grund ist die zunehmende Verdichtung des Verkehrsraums in Städten. Autofahrer, Radfahrer, Fußgänger und neue Verkehrsmittel wie E-Scooter teilen sich denselben, oft knappen Platz, was zu Konkurrenz und Konflikten führt.
- **Gesellschaftliche Entwicklungen:** Das Verkehrssystem wird als Spiegelbild der Gesamtgesellschaft gesehen, in der eine allgemeine Zunahme der Aggressivität zu beobachten ist ("alle gegen alle").
- **Ablenkung durch Technik:** Die Nutzung von Smartphones während der Fahrt, auch für Sprachnachrichten oder Navigation, nimmt zu, was die Konzentration vom Verkehrsgeschehen ablenkt und zu gefährlichem Verhalten führen kann.
- **Termindruck und Stress:** Alltagsstress, Termindruck und der Wunsch, schnellstmöglich ans Ziel zu kommen, tragen ebenfalls zu ungeduldigem und weniger defensivem Fahrverhalten bei.

Natürlich geben wir Recht, dass § 1 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) die oberste Grundregel bleibt und dass die Teilnahme am Straßenverkehr ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht erfordert, aber im **Gesamtkontext der Situation** in der Jocketaer Straße, **unserem Wohngebiet (!)**, ohne eine neuerliche Verkehrsschau, würden wir uns doch wünschen, dass Sie sich bei einer Bearbeitungszeit von 7 Monaten auch mit einer der relevantesten Studien, die diese Entwicklung belegt und regelmäßig aktualisiert wird beschäftigen.

Hilfestellung: Es ist die Untersuchung zum "Verkehrsklima in Deutschland" der Unfallforschung der Versicherer (UDV).

Was uns in Ihrem Bescheid komplett fehlt, ist der Kontext **WOHNGEBIET** - Erholungsgebiet, Werterhalt der Immobilien, Schutz der Anwohner, Emissionen, Baumerhalt, Tierschutz. Warum ist dies kein Thema, dem sich unsere Stadtverwaltung als selbstbezeichneter Dienstleister des Bürgers der Stadt Plauen annimmt?

**Wir bitten hiermit um umfangreiche Neubewertung unserer Petition und aller ursprünglich notierten Vorschläge im Interesse der Bürger und unter Einbezug der Sach- und Faktenlage aus dem Jahr 2025.**

Wir möchten außerdem informieren, dass fließender Verkehr auch in einer 30er-Zone funktioniert. Dies die Erfahrung aus den Jahren 1994 bis 2011. **Denn bei aller Neubewertung dürfen wir hier bei allen Argumenten nicht vergessen: Wir hatten bereit eine 30-Zone hier in Reißig.** Und nach langen und intensiven Verhandlungen mit der Bevölkerung von Reißig hat der damalige Oberbürgermeister Dr. Magerkord den Bürgern die Einrichtung der 30er-Zone versprochen und diese auch veranlasst.

Der einzige Grund dafür, dass dies aufgehoben wurde, war ein Verkehrsverstoß (wegen Geschwindigkeitsübertretung) eines nicht ansässigen Verkehrsteilnehmers. Das ist weder rücksichtsvoll noch der Grund für die Breite der Straße.

Wir stehen wie immer sehr gerne persönlich zur Diskussion zur Verfügung und bedanken uns im Vorfeld um eine kurzfristige Neubewertung - durch bestenfalls frische Augen.

Vielen Dank für Ihre Hilfe.

Mit freundlichen Grüßen

Steffen Roth                      und                      Sabrina Gneipel-Kurzendörfer

---

Kontakte:

Steffen Roth	Sabrina Gneipel-Kurzendörfer
Jocketaer Straße 68	Jocketaer Straße 53
08525 Plauen	08525 Plauen
<a href="mailto:rothsteffen@freenet.de">rothsteffen@freenet.de</a>	<a href="mailto:sabrina_gneipel@yahoo.de">sabrina_gneipel@yahoo.de</a>
Mobil: +49 15123256011	+49 17634902119