

<i>Betreff</i> <b>Fahrradstraße Rodomstorstraße hier: Stellungnahmen aus der TÖB-Beteiligung</b>
---

<i>Fachbereich:</i> Fachbereich 4 - Planen & Bauen	<i>Datum</i> 29.05.2024
<i>Sachbearbeitung:</i> Daniela Schulz	
<i>Aktenzeichen:</i>	

<i>Beratungsfolge (Zuständigkeit)</i> Ausschuss für Stadtentwicklung und Planung (Entscheidung)	<i>Sitzungstermin</i> 12.06.2024	<i>Status</i> Ö
--	-------------------------------------	--------------------

**Sachverhalt:**

Mit Beschluss vom 16.02.2022 hat der Ausschuss für Stadtentwicklung und Planung die Einrichtung der Fahrradstraße „Rodomstorstraße – Gänsemarkt“ beschlossen. Am 26.10.2022 hat der Ausschuss für Stadtentwicklung und Planung die Verwaltung mit der Ausschreibung und Vergabe der Planungsleistungen zur Einrichtung der Fahrradstraße beauftragt. Am 25.01.2023 wurde der Verkehrsaufsicht des Kreises Plön die Konzeption zur Errichtung einer Fahrradstraße Rodomstorstraße – Gänsemarkt vorgelegt, mit der Bitte diese als Grundlage für die ingenieurtechnische Planung zu prüfen und zu genehmigen. Eine Rückmeldung des Kreises erfolgte zunächst nicht. Am 23.05.2023 wurde durch das für die Planung beauftragte Ingenieurbüro zum Projektstart ein gemeinsamer Termin mit Vertretern der Stadt Plön, der Verkehrsaufsicht des Kreises, dem LBV und der Polizeidirektion Kiel organisiert. Der Termin diente dazu, offene Fragen der Beteiligten zu klären und Hinweise zur Planung zu geben. Am 12.12.2023 wurden durch das Ingenieurbüro an relevante Träger öffentlicher Belange sowie die Verkehrsaufsicht des Kreises ein überarbeiteter Stand der Planungsunterlagen versendet, mit der Bitte zu der Planung Stellung zu nehmen. Mit Datum vom 28.05.2024 versendete die Verkehrsaufsicht des Kreises Plön einen ablehnenden Bescheid für die verkehrsrechtliche Genehmigung der „Konzeption zur Errichtung einer Fahrradstraße Rodomstorstraße – Gänsemarkt der Stadt Plön“. Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats Widerspruch eingelegt werden.

Für die Klärung von Fachfragen im Zusammenhang mit dem ablehnenden Bescheid und für eine mögliche Widerspruchsbegründung ist ein Austausch zwischen der Verwaltung und dem beauftragten Ingenieurbüro sowie weiteren Akteuren, wie z.B. Rad.SH erforderlich. Auch die Teilnahme als Testkommune an einem Forschungsprojekt des Difu zum Thema „Radverkehrsplanung beschleunigen“ wird geprüft. Um ausreichend Zeit für diese Gespräche zu haben, empfiehlt die Verwaltung, gegen den ablehnenden Bescheid des Kreises zunächst fristwährend Widerspruch einzulegen. Eine Begründung des Widerspruchs soll nachgereicht werden.

**Finanzielle Auswirkungen:**

Der Beschluss selbst hat keine finanziellen Auswirkungen. Sofern diesbezüglich ein Bedarf erkannt wird, entstehen Kosten für eine juristische Beratung.

**Klimarelevanz & Begründung:**     Positiv     Negativ     keine

**Beschlussvorschlag:**

Die Verwaltung wird beauftragt, gegen den negativen Bescheid des Kreises Plön auf „Genehmigung des Konzeptes zur Einrichtung einer Fahrradstraße im Streckenverlauf der Rodomstorstraße bis zum Gänsemarkt“ fristwährend Widerspruch einzulegen. Sofern für die Begründung des Widerspruches eine juristische Beratung erforderlich scheint, ist diese durch die Verwaltung zu beauftragen.

I.A.  
Schulz

**Anlagen:**

# KREIS PLÖN

## DER LANDRAT

Amt für Sicherheit, Ordnung  
und Veterinärwesen  
- Verkehrsaufsicht -

Stadt Plön  
- Eingang -

31. Mai 2024

Anl.: .....



Kreisverwaltung Plön • Hamburger Str. 17/18 • 24306 Plön

Stadt Plön  
Fachbereich 4 Bauen & Planen  
Schloßberg 3-4  
24306 Plön

40

Rückfragen an: Frau Ehbrecht  
Tel.: 04522 / 743-345  
chiara.ehbrecht@kreis-ploen.de  
Haus D, Zimmer D 316  
Aktenzeichen: 14301-Plön,  
Fahrradstraße/Rodomstorstraße

Plön, den 28. Mai 2024

### Ihr Antrag vom 25.01.2023 auf Genehmigung Ihres Konzeptes zur Einrichtung einer Fahrradstraße im Streckenverlauf der „Rodomstorstraße“ bis zum „Gänsemarkt“

Sehr geehrte Damen und Herren,

aufgrund Ihres vorgenannten Antrages ergeht folgende Entscheidung:

1. Ihr Antrag auf Genehmigung Ihres Konzeptes zur Einrichtung einer Fahrradstraße im Streckenverlauf der „Rodomstorstraße“ bis zum „Gänsemarkt“ wird abgelehnt.
2. Diese Entscheidung ergeht gebührenfrei.

#### Sachverhalt:

Mit Schreiben vom 25.01.2023 beantragen Sie die verkehrsrechtliche Genehmigung für die „Konzeption zur Errichtung einer Fahrradstraße Rodomstorstraße - Gänsemarkt der Stadt Plön“ aufgeteilt auf folgende vier Abschnitte

1. Anschluss Am Schiffsthal mit Anbindung der Schule
2. Rodomstorstraße Nord bis zur B 76
3. Rodomstorstraße Süd zwischen B 76 und Gänsemarkt
4. Gänsemarkt mit Anbindung der Lübecker Straße.

Das Planungsbüro urbanus GbR wurde von Ihnen mit der Erstellung einer Konzeption zur Einrichtung einer Fahrradstraße im Streckenverlauf der „Rodomstorstraße“ bis zum „Gänsemarkt“ beauftragt. Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Planung hat dem Erläuterungsbericht der Konzeption zugestimmt und die Umsetzung dieser Maßnahme beschlossen (Entwurfsplanung für die Umsetzung der Fahrradstraße vom 07.12.2023 durch VTT Planungsbüro GmbH). In dem Konzept wird ausgeführt, dass die vorgesehene Fahrradstraße von der „Schule Am Schiffsthal“ über die B76 bis hin zur „Lübecker Straße“ in der Plöner Altstadt verlaufen soll, diese Anbindung einen der

Kreisverwaltung:  
Hamburger Straße 17 / 18, 24306 Plön  
E-Mail: [verwaltung@kreis-ploen.de](mailto:verwaltung@kreis-ploen.de)  
Web: [www.kreis-ploen.de](http://www.kreis-ploen.de)

Sprechzeiten:  
Mo – Fr: 09.00 – 12.00 Uhr  
Di: 14.30 – 18.00 Uhr  
und nach Vereinbarung

Bankverbindung:  
Förde Sparkasse  
BIC: NOLADE21KIE  
IBAN: DE54 2105 0170 0000 0088 88  
Gläubiger-ID: DE24ZZZ00000020780

wichtigsten Schulwege in der Kreisstadt Plön darstellt und sie eine zentrale Erschließungs- und Verbindungsachse zwischen den nördlich der B 76 gelegenen Stadtquartieren und den wichtigsten Plöner Verkehrszielen, dem Stadtzentrum und dem Bahnhof, darstellt.

Die Fahrradstraße weist Ihrer Einschätzung nach eine herausragende strategische Netzfunktion auf und wurde daher im Radverkehrszielnetz des Plöner Radverkehrskonzeptes als Hauptroute ausgewiesen.

Sie teilen zudem mit, dass von der beantragten Fahrradstraße eine wichtige Impulswirkung für die Plöner Radverkehrsförderung ausgehe, und Sie vertreten auch die Auffassung, dass auch die anderen verkehrlichen Rahmenbedingungen für eine Fahrradstraße sprechen, ohne diese im Detail näher zu benennen.

### **Begründung:**

Nach § 45 Abs. 1 S. 1 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder auch Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Gemäß § 45 Abs. 9 S. 1 StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist.

Der Erlass einer verkehrsregelnden Anordnung nach § 45 Abs. 1 S. 1 StVO setzt eine konkrete Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs voraus (Hessischer VGH, Beschluss vom 29.08.2023 – 2 B 987/23 –, juris Rn. 25; VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 07.08.2023 – 13 S 1640/22 –, juris Rn. 8; OVG für das Land Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 01.02.2023 – 8 A 3251/21 –, juris Rn. 5). Dafür bedarf es allerdings nicht des Nachweises, dass sich ein Schadensfall bereits realisiert hat; es genügt, dass irgendwann in überschaubarer Zukunft mit hinreichender Wahrscheinlichkeit Schadensfälle eintreten können. Dies beurteilt sich danach, ob die konkrete Situation an einer bestimmten Stelle oder Strecke einer Straße die Befürchtung nahelegt, dass die zu bekämpfende Gefahrenlage eintritt (BVerwG, Urteil vom 13.12.1979 – 7 C 46.78 –, juris Rn. 18). Die gefahrensteigernden Faktoren können sich etwa aus der anhand von Verkehrsanalysen bekannt gewordenen Art und dem Umfang der Verkehrsteilnahme, der bekannten Verkehrsverstöße, der verhängten Sanktionen oder der Analyse polizeilich aufgenommenener Verkehrsunfälle ergeben (Schleswig-Holsteinisches VG, Urteil vom 15.06.2021 – 3 A 373/20 –, UA Seite 8).

Nach § 45 Abs. 9 S. 1 StVO, der § 45 Abs. 1 StVO konkretisiert und modifiziert (BVerwG, Urteil vom 23.09.2010 – 3 C 37/09 –, juris Rn. 19), sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Nach der Begründung zu dieser Vorschrift sollen die zuständigen Behörden bei der Anordnung von Verkehrszeichen restriktiv verfahren und stets nach pflichtgemäßem Ermessen prüfen, ob die vorgesehene Regelung durch Verkehrszeichen deshalb zwingend erforderlich ist, weil die allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der StVO für einen sicheren und geordneten Verkehrsablauf nicht ausreichen (BVerwG, Beschluss vom 01.09.2017 – 3 B 50.16 –, juris Rn. 6 unter Verweis auf die Gesetzesbegründung in BR-Drs. 374/97, S. 8).

Die Anordnung muss danach die zur Gefahrenabwehr unbedingt erforderliche und allein in Betracht kommende Maßnahme sein; dies ist Ausprägung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes (Schleswig-Holsteinisches VG, Urteil vom 15.06.2021 – 3 A 373/20 –, UA Seite 9). Umgekehrt scheidet eine Anordnung mangels Erforderlichkeit i.S.v. § 45 Abs. 9 S. 1 StVO also dort aus, wo die mit der Anordnung bezweckten Wirkungen aufgrund der allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der Verordnung ohnehin erreicht werden (vgl. BVerwG, Beschluss vom 01.09.2017 – 3 B 50.16 –, juris Rn. 7).

Gemessen an diesen Maßstäben ist hier die Anordnung einer Fahrradstraße nicht von der Rechtsgrundlage des § 45 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Abs. 9 Satz 1 StVO gedeckt. Vorliegend ist nicht erkennbar, dass eine konkrete Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs vorliegt und die Anordnung einer Fahrradstraße aufgrund besonderer Umstände zwingend erforderlich ist.

Bereits die Begründung des Antrags genügt den dargelegten gesetzlichen Anforderungen nicht.

Im Antrag vom 25. Januar 2023 wird „lediglich“ ausgeführt, dass der Ausschuss für Stadtentwicklung und Planung dem Erläuterungsbericht der Konzeption zugestimmt und die Umsetzung der Maßnahmen beschlossen habe. Auf Grundlage des Erläuterungsberichtes solle nun die ingenieurtechnische Planung für die Umsetzung/Realisierung der Fahrradstraße durchgeführt werden und Sie bitten um Genehmigung des eingereichten Konzeptes.

Ausführungen zum Vorliegen einer konkreten Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs enthält Ihr Antrag nicht. Eine solche wird auch nicht in Ihrem eingereichten Konzept (Erläuterungsbericht) nachvollziehbar dargelegt.

Im Ergebnis der Verkehrserhebungen der Konzeption wird festgestellt, dass die für den Radverkehr relevanten Kfz-Belegungen in der Rodomstorstraße zwischen etwa 2.000 und 3.000 Kfz pro Tag liegen.

Die tageszeitliche Verkehrsverteilung zeigt sich neben zwei Verkehrsspitzen zwischen 7 und 8 Uhr sowie zwischen 15 und 17 Uhr relativ schwankungsarm.

Die Radverkehrsbelegungen in der „Rodomstorstraße“ sind stark vom Schülerverkehr (ca. 60% der Radfahrenden) geprägt und liegen zwischen 400 und 500 Radfahrenden pro Tag und daher - wenig überraschend - mit dem Spitzenwert in Höhe der Straße „Am Schiffsthal“. Der Radverkehrsanteil liegt damit im Verhältnis zur Gesamtverkehrsmenge bei unter 15%.

Die ausgeprägten Verkehrsspitzen liegen beim Kfz-Verkehr morgens zwischen 7 und 8 Uhr (Schulbeginn 7:40 Uhr in der „Schule Am Schiffsthal“) und abweichend vom Kfz-Verkehr bedingt durch den starken Schülerverkehr am Mittag zwischen 12 und 13 Uhr.

Die Auswertung der Zufußgehenden wurde südlich „Am Schiffsthal“ und nördlich der B 76 mit etwa 400 Zufußgehenden ermittelt und ist damit nahezu gleichhoch wie die Anzahl der Radfahrenden, die mit einem Anteil an der Gesamtverkehrsmenge von weniger als

15% erfasst wurden. Auch hier wird der größere Anteil der Zufußgehenden sicherlich der, der Schülerschaft sein.

Im Hinblick auf das Vorhandensein struktureller Konfliktstellen und Konfliktsituationen zwischen Kfz- und Radverkehren wird im Erläuterungsbericht zum Punkt „Ergebnisse der Verkehrserhebung“ u.a. festgehalten, dass sich gerade diese - nach Auswertung von Videoaufnahmen sowie, ergänzend, stichprobenartig durchgeführten Verkehrsbeobachtungen - nicht feststellen ließen.

Die durchgängig asphaltierte „Rodomstorstraße“ verfügt über eine komfortable Fahrbahnbreite von 6 m – 6,5 m. Aufgrund der geltenden Halte-/Parkverbote (teilw. werktätig beschränkt) können Radfahrende die Straße in Fahrtrichtung „Am Schiffsthal“ sicher und mit dem notwendigen Abstand z.B. vor sich öffnenden Fahrzeigtüren, gut befahren. Auch die Kfz-Belegung der „Rodomstorstraße“ südlich der Straße „Am Schiffsthal“ als eine Sammelstraße liegt nach Ihren Feststellungen auf dem niedrigeren Niveau einer Wohnstraße. Die Schwerlastverkehrsanteile liegen in allen von Ihnen erhobenen Abschnitten auf einem moderaten Niveau, wobei in der „Rodomstorstraße“ der Schwerlastverkehr im Wesentlichen durch die ÖPNV-Linienbusse bestimmt wird, die das „Schulzentrum Am Schiffsthal“ bedienen und im südlichen Abschnitt von der B 76 zum ZOB am Bahnhof fahren. Konfliktsituationen lassen sich hieraus nicht ableiten.

Hinzu kommt, dass in beiden Streckenabschnitten südlich und nördlich der B 76 Tempo-30-Zonen bestehen; einhergehend mit einer „Rechts-vor-Links“-Regelung, die geeignet ist, die Geschwindigkeiten zu reduzieren (z.B. Abbremsen an der Berg- und Brückenstraße). Bei einer Änderung der Streckenabschnitte in eine vorfahrtberechtigte Straße, die aber für Krad und PKW bzw. den ÖPNV zugelassen bleiben wird, darf erwartet werden, dass dann durch den Wegfall der „Rechts-vor-Links-Regelung“ (als natürliche „Bremse“) der Streckenabschnitt mit höherer Geschwindigkeit befahren würde.

Während der Schülerverkehrsspitzen bestehen zwar ausgeprägte Interaktionen zwischen den Kfz- und Radverkehren, das Konfliktpotential wird aber durch die geringe Kfz-Belegung und den großzügigen Straßenraum sowie in den ausgewerteten Zeiträumen während des Schülerverkehrs auch durch angepasste Fahrweisen der Kfz-Nutzenden reduziert.

Zusammengenommen sprechen die spezifischen örtlichen Gegebenheiten und das gezeigte Fahrverhalten der Kfz-Nutzenden gegen die Annahme einer besonderen Unfallträchtigkeit. Im Übrigen bestätigen die Ausführungen in der Konzeption diese Annahme.

Schließlich ist auch nicht vorgetragen oder anderweitig ersichtlich, dass etwa aufgrund von in der Vergangenheit polizeilich aufgenommener Verkehrsunfälle oder bekannter Verkehrsverstöße eine besondere Unfallträchtigkeit der gegenständlichen Straßenabschnitte anzunehmen wäre, welche zu einer konkreten Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs führen könnte.

Unter dem Punkt „Verkehrsprognose“ des Konzeptes wird positiv prognostiziert, dass sich durch die geplante bzw. seit dem Winterfahrplan 2023 bestehende Aufwertung der Bahnstrecke Lübeck - Plön - Kiel der Durchgangsverkehr durch Plön auf der B 76 tendenziell verringern wird und zudem die aktuellen Werte auf der B 76 nur geringfügig

über den Werten des Jahres 2015 liegen. Die Verkehrszunahme wird als moderat bezeichnet. In der Konzeption wird im Weiteren begründend ausgeführt, dass mit der Umsetzung des Masterplans Mobilität der KielRegion, der Umsetzung von regionalen Premiumradrouten u.a. auf der Verbindung Plön - Preetz - Kiel und der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes der Stadt Plön eine Umverteilung von Kfz-Verkehren auf den Umweltverbund aus Fuß- und Radverkehr und ÖPNV angestrebt wird.

In Bezug auf die Rodomstorstraße ergeben sich potenzielle Zunahmen des Radverkehrs hauptsächlich für den Beruf- und Einkaufsverkehr. Die Zunahmen für den Schülerverkehr werden eher als moderat eingestuft.

Diese Ausführungen zur Umsetzung des Masterplans Mobilität der KielRegion können zum jetzigen Zeitpunkt jedoch nicht als eine Grundlage in diese Prüfung einfließen, da (lt. Homepage der KielRegion) für den Korridor „Plön – Preetz – Schwentimental – Kiel“ erst der Status der Erstellung einer Machbarkeitsstudie besteht.

In der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu § 41 StVO zu Zeichen 244.1/2. wird u.a. ausgeführt, die Anordnung einer Fahrradstraße komme nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte oder einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr in Betracht.

Die hierzu von Ihnen erhobenen Daten ergeben - wie zuvor ausgeführt - einen Radverkehrsanteil von knapp 15%, einen Anteil an Zufußgehenden von ebenfalls knapp 15% und einen Kraftfahrzeuganteil von 70%. Bei einem Radverkehrsanteil von knapp 15% und einem Kraftfahrzeuganteil von 70% ist nicht davon auszugehen, dass es sich um eine Straße mit einer hohen Radverkehrsdichte handelt. Obgleich die VwV-StVO keine quantitativen Angaben enthält, was unter einer hohen Radverkehrsdichte zu verstehen ist, ist der Radverkehr auf den beiden Streckenabschnitten insgesamt gesehen (mit 15%) nicht wirklich präsent.

Davon, dass eine hohe Radverkehrsdichte zu erwarten wäre, wenn die „Rodomstorstraße“ zur Fahrradstraße erklärt würde - einhergehend mit div. Umgestaltungsplänen - ist ebenfalls nicht auszugehen. Denn dafür müssten bereits zum Zeitpunkt der Anordnung (mindestens) hinreichende Anhaltspunkte wie z.B. eine nachgewiesene stetige Zunahme des Radverkehrs oder ein Verkehrskonzept vorliegen, dass in naher Zukunft der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart sein wird.

Es ist vielmehr anzunehmen, dass ein „weniger“ an Kraftfahrzeugen keine Automatik für ein „mehr“ an Radfahrenden in diesem Bereich bedeuten und sich vermutlich lediglich das prozentuale Verhältnis für diesen Nutzerkreis nach oben „verbessern“ würde.

Ergänzend ist festzuhalten, dass es sich aus hiesiger Sicht um die geplante Errichtung zweier Fahrradstraßen handelt, da der Streckenverlauf von der Bundesstraße, der B 76, unterbrochen wird und dadurch ein durchgängiges (vorfahrtsberechtigtes) Radfahren auf der gesamten Strecke vom „Gänsemarkt“ bis zur Straße „Am Schiffsthal“ und umgekehrt nicht möglich ist.

Der Streckenabschnitt „Anschluss Am Schiffsthal mit Anbindung der Schule“ und „Rodomstorstraße Nord bis zur B 76“ hat eine Länge von ca. 270 m und der Abschnitt „Rodomstorstraße Süd zwischen B 76 und Gänsemarkt“ inkl. der Anbindung „Gänsemarkt an die Lübecker Straße“ weist eine Länge von ca. 205 m auf.

Wenngleich der Ordnungsgeber keine Vorgaben hinsichtlich der minimalen bzw. maximalen Länge einer Fahrradstraße gemacht hat, so ist für ihre Funktion neben einer durchgängigen und „attraktiven“ Streckenlänge auch eine begrenzte Befahrbarkeit durch den Kfz-Verkehr entscheidend.

Von einer begrenzten Befahrbarkeit durch den Kfz-Verkehr oder von einer wesentlichen Verringerung des Kfz-Verkehrs wird allerdings nicht auszugehen sein. Denn aufgrund ihrer innerstädtischen Lage und Bedeutung (Erreichbarkeit der Stadtquartiere und dem innerstädtischen Bereich) werden beide Streckenabschnitte auch weiterhin (uneingeschränkt) für den Kfz-Verkehr zugelassen bleiben (müssen).

Nachdem ich Ihren Antrag und die dazu vorgelegten Unterlagen nach pflichtgemäßem Ermessen inhaltlich geprüft habe, vermag ich nach alledem eine konkrete Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs, welche die Anordnung einer Fahrradstraße aufgrund besonderer Umstände zwingend erforderlich machen würde, nicht zu erkennen. Es ist bei Ausübung pflichtgemäßen Ermessens davon auszugehen, dass die bisherigen verkehrsregelnden Anordnungen (Tempo 30, bauliche Fahrbahnverengungen, zeitl. befristete Halte-/Parkverbote) für einen sicheren und geordneten Verkehrsablauf ausreichen. Die Ablehnungsentscheidung ist verhältnismäßig, da die bereits getroffenen Maßnahmen die Verkehrssicherheit hinreichend sicherstellen und für die Leichtigkeit des Verkehrs in den betreffenden Streckenabschnitten sorgen.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist beim Kreis Plön, Der Landrat, Amt für Sicherheit, und Ordnung und Veterinärwesen, Hamburger Straße 17/18, 24306 Plön, einzulegen.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

(Andrea Koopmann)  
-Leiterin der Abteilung für  
Verkehrsangelegenheiten-