
Zwischenstand (13.03.2026)

der Bearbeitung der Route 2 nach einer Befahrung der Strecke von Günther und Kurt

Route 2: Northwest-Südost-Route

Verlauf

Die Northwest-Südost-Route ist eine prioritäre Verbindungsroute. Sie startet im Nordwesten von Neumünster und führt entlang der Rendsburger Straße durch das Gewerbegebiet Nord. Über die Straße Stoverseegen, eine Wegeverbindung durch den Osterhofpark und die Carlstraße erschließt die Route anschließend den Stadtteil Gartenstadt. Entlang der Straßen Kuhberg und Großflecken quert die Route die Stadtmitte und verläuft entlang der Straßen Haart und Segeberger Straße in Richtung Südosten durch die Stadtteile Brachenfeld-Ruthenberg und Gadeland. Perspektivisch kann die Route im Westen über die Stadtgrenzen hinaus zur Anbindung der Ortschaften Krogaspe, Timmaspe und Nortorf **sowie Südosten zur Anbindung der Ortschaft Groß Kummerfeld** erweitert werden.

Charakter

Die Northwest-Südost-Route führt entlang von Straßen unterschiedlicher Baulastträger: Kreis-, Gemeinde- und Landesstraßen. Neben diesen verschiedenen Klassifizierungen unterscheiden sich auch die Straßenräume und bestehenden Radverkehrsanlagen. Auf dem Großteil der Route bestehen benutzungspflichtige straßenbegleitende Radwege. Während der Straßenraum im nördlichen Teil der Route relativ begrenzt ist, ist er im südlichen Verlauf breiter, dabei allerdings sehr funktional, gestaltet.

Länge 10,6 km

Generelle Frage: Wie sieht der Planungs- und Umsetzungshorizont aus für die einzelnen Abschnitte aus?

(Alte) Rendsburger Straße

Abschnitt: Stadtgrenze bis Eichhofweg ([besser: Krimm / Aalbrooksweg](#))

- Kategorie: Hauptnetz • Abschnittslänge: 800 m (450 m)
- Verkehrsstärke: 1.600 Kfz/24h
- Zul. Geschwindigkeit: 70 km/h
- Belastungsbereich: III
- Fahrbahnbreite: 6,5 m
- Parken auf der Fahrbahn: nicht erlaubt
- Bestehende Führungsform: Mischverkehr
 - Maßnahme: Bau eines kombinierten Geh- und Radwegs im Zweirichtungsverkehr zur Anbindung des Umlands

Aktuelle Bestandsbeschreibung

Diverse Straßenschäden von Stadtgrenze bis zur Bushaltestelle, tlw. Spurrillen

Forderung / Handlungsempfehlung

Versetzung des OD-Schildes in Richtung Stadtgrenze, mindestens bis zur Bushaltestelle, alternativ: Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 Km/h.
Vorhandene Spurrillen für gefahrloses Radfahren beseitigen damit der Abstand beim Überholen eingehalten werden kann.

Abschnitt: Eichhofweg ([besser: Krimm / Aalbrooksweg](#)) bis Stoverbergskamp

- Kategorie: Hauptnetz
- Abschnittslänge: 650 m (1.000 m)
- Verkehrsstärke: 2.700 Kfz/24h
- Zul. Geschwindigkeit: 70 km/h
- Belastungsbereich: III
- Fahrbahnbreite: 6,5 m
- Parken auf der Fahrbahn: nicht erlaubt
- Bestehende Führungsform: Mischverkehr
 - Maßnahme: Bau eines kombinierten Geh- und Radwegs im Zweirichtungsverkehr zur Anbindung des IG Eichhof

Aktuelle Bestandsbeschreibung

Straßenschäden und Spurrillen vorhanden

Forderung / Handlungsempfehlung

Versetzung des OD-Schildes in Richtung Stadtgrenze, mindestens bis zur Bushaltestelle, alternativ: Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 Km/h.
Vorhandene Spurrillen für gefahrloses Radfahren beseitigen damit der Abstand beim Überholen eingehalten werden kann.

Abschnitt: Stoverbergskamp bis Stoverweg

- Kategorie: Hauptnetz
- Abschnittslänge: 1.200 m
- Verkehrsstärke: 4.100 Kfz/24h
- Zul. Geschwindigkeit: 50 km/h
- Belastungsbereich: I-II
- Fahrbahnbreite: 6,5 m
- Parken auf der Fahrbahn: mittel
- Bestehende Führungsform: benutzungspflichtiger kombinierter Geh- und Radweg, beidseitig
 - Maßnahme: Aufheben der Benutzungspflicht; Maßnahme zur Verdeutlichung der Mitnutzung der Fahrbahn durch den Radverkehr; Einführung Tempo 30 km/h prüfen???

Aktuelle Bestandsbeschreibung

Was ist das Ergebnis der Prüfung zur Einführung von Tempo 30?
Die Knotenpunktgestaltung Rendsburger Str. / Stoverweg / Stoverseegeen ist sehr unübersichtlich; der Abbiegewinkel von der Rendsburger Str. i.d. Stoverseegeen ist ungünstig und die Sichtbarkeit durch vorhandenen Bewuchs nicht gegeben.

Forderung

Prüfung wie der ruhende Verkehr einbezogen werden kann!
Verbesserung der o.a. Knotenpunktgestaltung.

Stoverseegeen

Abschnitt: Stoverweg bis Bahnquerung

- Kategorie: Hauptnetz
- Abschnittslänge: 450 m
- Verkehrsstärke: 3.500 Kfz/24h
- Zul. Geschwindigkeit: 30 km/h
- Belastungsbereich: I
- Fahrbahnbreite: 5,5 m
- Parken auf der Fahrbahn: gering
- Bestehende Führungsform: Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn
 - Maßnahme: keine

Aktuelle Bestandsbeschreibung

Die Abbiegesituation i.d. Stoverseeen ist suboptimal (s.o.).
Die Abbiegesituation vom Stoverseeen i.d. Osterhofpark ist durch den Bahnübergang und die direkt dahinterliegende Einfahrt i.d. Park ungünstig; an sich ist die Einfahrt durch eine durchgezogene Straßenbegrenzungslinie an der Südseite des Stoverseeen nicht erlaubt.

Forderung

Verbesserung der Abbiegesituation vom Stoverseeen i.d. Osterhofpark.

Abschnitt: Von Stoverseeen durch Osterhofpark bis Carlstraße

- Kategorie: Hauptnetz
- Abschnittslänge: 1.000 m
- Verkehrsstärke: 0 Kfz/24h
- Zul. Geschwindigkeit: -
- Belastungsbereich: I
- Fahrbahnbreite: -
- Parken auf der Fahrbahn: -
- Bestehende Führungsform: gemeinsamer straßenunabhängiger Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr
 - Maßnahme: Kurzfristig: keine Mittelfristig: Sanierung der Fahrbahnoberfläche auf einer Breite von 4,00 m

Aktuelle Bestandsbeschreibung

Auf den Parkwegen liegt noch das Laub vom vergangenen Herbst; der Winterdienst ist nicht durchgeführt worden. Die Parkwege sind für den Zweirichtungsverkehr nicht breit genug.

Forderung / Handlungsempfehlung

In diesem Winter hat es keinen Winterdienst gegeben, dieser ist zu gewährleisten. Eine ausreichende Fläche für Begegnungsverkehr / inkl. Fußgänger ist herzustellen.

Vorschlag: Besser wäre es den vorhandenen Straßenzug Euler-, Röntgenstraße und Prehnfelder Weg zu nutzen und diesen ggf. als Fahrradstraße auszuweisen.

Carlstraße

Abschnitt: Prehnfelder Weg bis Forstweg

- Kategorie: Hauptnetz
- Abschnittslänge: 850 m
- Verkehrsstärke: 3.700 Kfz/24h
- Zul. Geschwindigkeit: 50 km/h
- Belastungsbereich: I
- Fahrbahnbreite: 7,0 m
- Parken auf der Fahrbahn: mittel
- Bestehende Führungsform: benutzungspflichtiger straßenbegleitender Radweg, beidseitig
- Maßnahme: Kurzfristig: Aufhebung der Benutzungspflicht
Mittelfristig: Überplanung des gesamten Straßenraums

Aktuelle Bestandsbeschreibung

Die Fahrradwege entsprechen nicht den Vorgaben der StVO; insbesondere Der Fahrradweg auf der östl. Seite ist durch Wurzelaufbrüche geprägt.

Forderung

Überplanung des gesamten Straßenraumes, inkl. Knotenpunkt zzgl. Aufstellflächen für Fahrräder

Abschnitt: Forstweg bis Viktoriastraße

- Kategorie: Hauptnetz
- Abschnittslänge: 900 m
- Verkehrsstärke: 2.600 Kfz/24h
- Zul. Geschwindigkeit: 50 km/h
- Belastungsbereich: I
- Fahrbahnbreite: 7,5 m
- Parken auf der Fahrbahn: nicht erlaubt
- Bestehende Führungsform: Schutzstreifen ohne Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kraftfahrzeugen, beidseitig
 - Maßnahme: Einrichtung einer Fahrradstraße nach Neumünsteraner Standard; Rückbau der Angebotsradwege

Aktuelle Bestandsbeschreibung

Nebeneinander von Fahrradspuren auf der Straße und straßenbegleitenden Fahrradwegen, die nicht der StVO entsprechen und durch Wurzelaufbrüche gekennzeichnet sind. Tempo 30 Schilder. Auf der Westseite des Angebotsradweges am Jugendspielplatz steht ein Glascontainer (Gefahr von Glasscherben) und auf der Ostseite sind E-Ladesäulen die den Raum einschränken.

Forderung

Umgestaltung des Straßenraumes, Bereitstellung von Haushaltsmitteln für die Einrichtung einer Fahrradstraße! Bei Einrichtung einer Fahrradstraße ist ein Parkverbot anzuordnen.

Abschnitt: Viktoriastraße bis Luisenstraße

- Kategorie: Hauptnetz
- Abschnittslänge: 250 m
- Verkehrsstärke: k.A.
- Zul. Geschwindigkeit: 30 km/h

- Belastungsbereich: I
- Fahrbahnbreite: 6,0 m
- Parken auf der Fahrbahn: mittel
- Bestehende Führungsform: Fahrradstraße
- Maßnahme: Anordnung von Park- und Halteverboten; Umgestaltung der Fahrradstraße nach Neumünsteraner Standard; Herstellung der verkehrsrechtlichen Vorfahrt für die Fahrradstraße an den Einmündungen

Aktuelle Bestandsbeschreibung

Die Fahrradstraße wird geprägt durch ruhenden Verkehr der in die Fahrbahn hineinragt. Die Führung des Radverkehrs am Knoten mit der Luisenstraße ist nicht eindeutig.

Forderung

Umgestaltung des Straßenraumes um ein sicheres Radfahren gewährleisten zu können. Umgestaltung des Knoten Carl-, Luisen- und Rendsburger Str.

Rendsburger Straße

Abschnitt: Luisenstraße bis Johannisstraße

- Kategorie: Hauptnetz
- Abschnittslänge: 250 m
- Verkehrsstärke: 12.000 Kfz/24h
- Zul. Geschwindigkeit: 50 km/h
- Belastungsbereich: II-III
- Fahrbahnbreite: 13,0 m
- Parken auf der Fahrbahn: nicht erlaubt
- Bestehende Führungsform: benutzungspflichtiger Zweirichtungsweg auf der Westseite; benutzungspflichtiger Radweg auf der Ostseite
- Maßnahme: Kurzfristig: Aufhebung der Benutzungspflichten Mittelfristig: Neuaufteilung des Straßenraumes zugunsten des Rad- und Fußverkehrs

Aktuelle Bestandsbeschreibung

Die Führung des Radverkehrs am Knoten mit der Luisen- und Rendsburger Straße ist nicht eindeutig. Fahrraum wird durch parkende Kfz. eingeschränkt.

Forderung

Einschränkung des ruhenden Verkehrs i.d. Carlstraße. Umgestaltung des Knotens Carl-, Luisen- und Rendsburger Str. zur besseren Verkehrsleitung. Prüfung wie viele Fahrspuren i.d. Rendsburger Str. für den Kfz.-verkehr benötigt; wie hoch ist die Fußgängerfrequenz? Die evtl. Verlegung des Busbahnhof ist zu berücksichtigen inkl. Umgestaltung Friedrichstraße und des Knotenpunkts mit der Rendsburger Straße.

Kuhberg

Abschnitt: Johannisstraße bis Kieler Straße

- Kategorie: Hauptnetz
- Abschnittslänge: 150 m
- Verkehrsstärke: 12.000 Kfz/24h
- Zul. Geschwindigkeit: 30 km/h
- Belastungsbereich: II
- Fahrbahnbreite: 6,5 m
- Parken auf der Fahrbahn: nicht erlaubt
- Bestehende Führungsform: benutzungspflichtiger Zweirichtungsradweg auf der Westseite; benutzungspflichtiger Radweg auf der Ostseite
 - Maßnahme: Kurzfristig: Aufheben der Benutzungspflicht des Zweirichtungsradweges und Umwandlung in ein Benutzungsrecht (Prüfung bereits gestartet); Einrichtung eines breiteren taktil-optischen Längsstreifens zw. Geh- und Radweg Mittelfristig: Neuaufteilung des Straßenraumes zugunsten des Rad- und Fußverkehrs

Aktuelle Bestandsbeschreibung

Ein Ergebnis der Prüfung (Benutzungspflicht) liegt noch nicht vor. Die Fußgängerampel vor der ehemaligen Sparkasse ist mittlerweile ohne Funktion.

Forderung

Prüfung der Frequenzen im Fußgänger- / Fahrradverkehr!
Prüfung / Neuplanung der Verkehrsführung am Konrad-Adenauer-Platz wenn der Busbahnhof zur Friedrichstraße verlegt werden sollte.
Abbau der Fußgängerampel am Kuhberg.
Abschnitt: Kieler Straße bis Am Teich

- Kategorie: Hauptnetz
- Abschnittslänge: 170 m
- Verkehrsstärke: 10.000 Kfz/24h
- Zul. Geschwindigkeit: 30 km/h
- Belastungsbereich: I-II • Fahrbahnbreite: 7,0 m
- Parken auf der Fahrbahn: nicht erlaubt
- Bestehende Führungsform: benutzungspflichtiger Zweirichtungsradweg auf der Westseite; Gehweg + Radfahrer frei auf der Ostseite
 - Maßnahme: Kurzfristig: Aufheben der Benutzungspflicht des Zweirichtungsradweges und Umwandlung in ein Benutzungsrecht (Prüfung bereits gestartet); Einrichtung eines breiteren taktil-optischen Längsstreifens zw. Geh- und Radweg Mittelfristig: Neuaufteilung des Straßenraumes zugunsten des Rad- und Fußverkehrs

Aktuelle Bestandsbeschreibung

Der Zweirichtungsrad- und Fußweg werden durch Aufsteller beeinträchtigt. Ein Ergebnis der Prüfung (Benutzungspflicht) liegt nicht vor.

Forderung

Prüfung der Frequenzen im Fußgänger- / Fahrradverkehr um die Umgestaltung zu unterstützen / begleiten.

Großflecken

Abschnitt: Am Teich bis Plöner Straße

- Kategorie: Hauptnetz
- Abschnittslänge: 550 m
- Verkehrsstärke: 12.000 Kfz/24h
- Zul. Geschwindigkeit: 20 km/h **???Komplett???**
- Belastungsbereich: I-II
- Fahrbahnbreite: 6,0 m
- Parken auf der Fahrbahn: nicht erlaubt
- Bestehende Führungsform: benutzungspflichtiger Zweirichtungsradweg auf der Westseite; zwischen Christianstraße und Am Klostergraben auf der Ostseite Gehweg + Radfahrer frei
 - Maßnahme: Kurzfristig: Aufheben der Benutzungspflicht und Umwandlung in ein Benutzungsrecht (Prüfung bereits gestartet) Mittelfristig:

Neuaufteilung des Straßenraums mit dem Ziel der Fahrbahnführung;
Voraussetzung ist die Reduzierung der Kfz-Verkehrsstärke

Aktuelle Bestandsbeschreibung

Ein Ergebnis der Prüfung (Benutzungspflicht) liegt nicht vor. Die Signalisierung am Knoten Kuhberg / Christianstr. / Am Teich sowie am Knoten Großflecken / Plöner Str. / Altonaer Str. zeigt die typische Benachteiligung des Fuß- und Fahrradverkehrs gegenüber dem Kfz.-verkehr. Die Aufstellungsmöglichkeiten für Fußgänger und Fahrradfahrer am Knoten Großflecken / Plöner Str. / Altonaer Str. sind ungünstig.

Forderung

Prüfung der Frequenzen im Fußgänger- / Fahrradverkehr um die Umgestaltung zu unterstützen / begleiten. Die Signalisierung ist für den Fuß- und Fahrradverkehr zu verbessern.

Ggf. ist die Neugestaltung des Großflecken ein Thema und damit die Führung des / der Fahrradwege.

Haart

Abschnitt: Altonaer Straße bis Sachsenring

- Kategorie: Hauptnetz • Abschnittslänge: 650 m
- Verkehrsstärke: 3.500 bis 6.000 Kfz/24h
- Zul. Geschwindigkeit: 30/50 km/h
- Belastungsbereich: IV • Fahrbahnbreite: 5,0-7,0 m
- Parken auf der Fahrbahn: gering
- Bestehende Führungsform: beidseitig Angebotsradwege; Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn
 - Maßnahme: Maßnahme zur Verdeutlichung der Mitnutzung der Fahrbahn durch den Radverkehr; Rückbau der Angebotsradwege

Aktuelle Bestandsbeschreibung

Die vorhandenen Fahrradwege entsprechen nicht der StVO.

Forderung

Neuaufteilung des Straßenraums für Fußgänger- / Fahrrad- und Kfz.-verkehr.
Am Knoten Haart / Sachsenring ist zu prüfen wie der Radverkehr vom Haart über den Sachsenring in den Haart geführt werden soll (Notwendigkeit der Verkehrsinsel für den Abbiegeverkehr Sachsenring / Haart!?, Straßenbegrenzungslinien!?)

Abschnitt: Sachsenring bis Am Geilenbek

- Kategorie: Hauptnetz
- Abschnittslänge: 1.500 m
- Verkehrsstärke: 15.000 Kfz/24h
- Zul. Geschwindigkeit: 50 km/h
- Belastungsbereich: III
- Fahrbahnbreite: 12,0 m
- Parken auf der Fahrbahn: mittel
- Bestehende Führungsform: benutzungspflichtiger straßenbegleitender Radweg, beidseitig
 - Maßnahme: Komplette Überplanung und Sanierung der Verkehrsanlagen mit dem Ziel: Reduzierung des Kfz-Verkehrs von 4 auf 2-3 Spuren, Herstellung von ausreichenden Radverkehrsanlagen entweder Radfahrstreifen oder Radwege, Streckenweise Einbeziehung des ruhenden Verkehrs

Forderung

Neuaufteilung des Straßenraums für Fußgänger- / Fahrrad- und Kfz.-verkehr.
Am Knoten Haart / Sachsenring ist zu prüfen wie der Radverkehr vom Haart über den Sachsenring in den Haart geführt werden soll (Notwendigkeit der Verkehrsinsel für den Abbiegeverkehr Sachsenring / Haart!?, Straßenbegrenzungslinien!?)

Wie sollen die Knotenpunkte zu den Wohngebieten, z.B. Haart / Tizianstr. / Frankenstr. gestaltet werden?

Die Trennung von Fuß- und Radweg wird befürwortet.

Klärung der Zu- / Abfahrten beim Landesamt, insbesondere beim Neubau.

Segeberger Straße

Abschnitt: Am Geilenbek bis Kummerfelder Straße

- Kategorie: Hauptnetz
- Abschnittslänge: 700 m
- Verkehrsstärke: 12.700 Kfz/24h
- Zul. Geschwindigkeit: 50 km/h
- Belastungsbereich: III
- Fahrbahnbreite: 12,0 m
- Parken auf der Fahrbahn: mittel
- Bestehende Führungsform: benutzungspflichtiger straßenbegleitender Radweg, beidseitig
 - Maßnahme: Komplette Überplanung und Sanierung der Verkehrsanlagen mit dem Ziel: Reduzierung des Kfz-Verkehrs von 4 auf 2-3 Spuren, Herstellung von ausreichenden Radverkehrsanlagen entweder Radfahrstreifen oder Radwege, Streckenweise Einbeziehung des ruhenden Verkehrs

Aktuelle Bestandsbeschreibung

Die vorhandenen Radwege sind nutzbar, weisen z.T. aber deutliche Mängel auf, z.B. an der Brücke über den Geilenbek.

Forderung

Erläuterung wieso die Verkehrsstärke gegenüber dem vorhergehenden Abschnitt um 2.300 Kfz. geringer ist.
Wie sollen die Knotenpunkte zu den Wohngebieten, z.B. Segeberger Str. / Heinz-Köster-Str. / Möhlenkoppel gestaltet werden?
Die Trennung von Fuß- und Radweg wird befürwortet.

Abschnitt: Kummerfelder Straße bis Kampstraße

- Kategorie: Hauptnetz
- Abschnittslänge: 300 m
- Verkehrsstärke: 11.400 Kfz/24h
- Zul. Geschwindigkeit: 50 km/h
- Belastungsbereich: II-III
- Fahrbahnbreite: 9,5 m
- Parken auf der Fahrbahn: gering
- Bestehende Führungsform: benutzungspflichtiger straßenbegleitender

Radweg, beidseitig

- Maßnahme: Komplette Überplanung und Sanierung der Verkehrsanlagen mit dem Ziel der Herstellung von ausreichenden Radverkehrsanlagen

Aktuelle Bestandsbeschreibung

Die vorhandenen Radwege sind nutzbar.

Forderung

Wie sollen die Knotenpunkte Segeberger Str. / Kummerfelder Str. bzw. Segeberger Str. / Kampstr. gestaltet werden?
Hinweis zur Anbindung von Groß Kummerfeld