

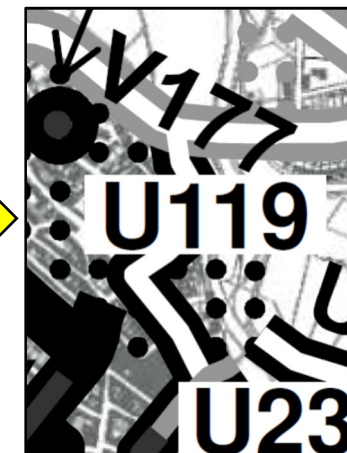
Geh- und Radwege im Umfeld von Wolfsgrubermühle und HSG-Neubau

Projektmappe des Baureferats für die Sitzung des
Naturschutzbeirates im September 2021

- I. Zugrunde liegendes Wegekonzzept „Altstadtspangen“
aus dem Jahr 2013 und dessen Elemente (1) bis (4)
- II. Element (1) „Wolfsgrubersteg“ – Alternativenprüfung

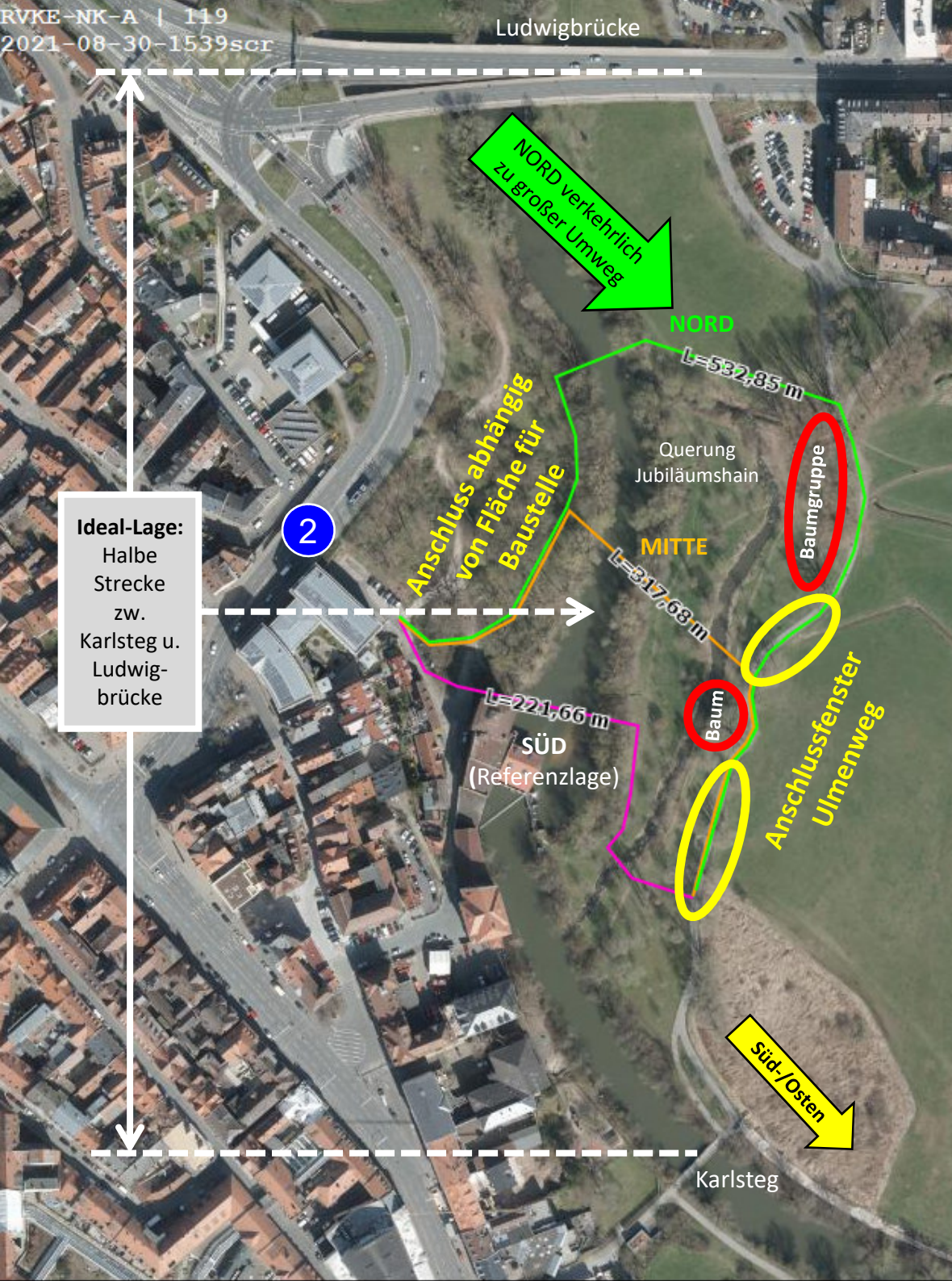


I. Zugrunde liegendes Wege-Konzept „Altstadtspangen“ aus dem Jahr 2013 und dessen Elemente (1) bis (4)



U119 Altstadtspangen Nord, Studie zur besseren Anbindung der Altstadt an den RegnitzRadweg (Ulmenweg), an weitere Geh- und Radwege und Radrouten

- 1 Pegnitzquerung Wolfsgrubermühle (aus B-Plan 275a) = neuer kurzer Arbeitstitel „**Wolfsgrubersteg**“ 2021
Dient zusammen mit 2 der Anbindung Ulmenweg an Altstadt auf **Tal-Ebene** (–1-Ebene), wobei sein hauptsächlichster Netzeffekt **Verkehr aus Süden und Osten** gilt (RegnitzRadweg i. Pegnitztal, Talblick), da Verkehr aus **Nord-/Westen** auf Tal-Ebene westlich der Pegnitz auf bestehenden G+R und deren Südverlängerung mit der geplanten Spanne 3 zu HSG/Mühle geführt wird.
- 2 Querungen Henri-Dunant-Straße in –1- und 0-Ebene
- 4 Verbindungsrampen zwischen Straßen- (0-Ebene) u. Tal-Ebene (–1-Ebene) an der niveaufreien Kreuzung 2



II. Element (1) „Wolfsgrubersteg“ – Alternativenprüfung

SÜD = Referenzlage aus dem Konzept von 2013 (1)

Von **SÜD** über **MITTE** nach **NORD**:

- Umweg v. Süden nimmt zu (NORD 3x so weit wie MITTE, **S. u.**)
→ verkehrlicher Nutzen nimmt ab, da **2** maßgeblicher Anschlusspunkt und Verkehr primär aus **Süden & Osten**
→ „Ideal-Lage“: Halbe Strecke zw. Karlsteg u. Ludwigbrücke
- Rechtliche, naturschutzfachliche, bauliche Erschwernisse sind bei SÜD am größten, bei NORD am kleinsten
→ **MITTE** erscheint vorläufig als denkbarer Kompromiss
→ Belastbare Alternativenprüfung wird noch durchgeführt

Daten aus [Socialdata 2016, Tab. 15]	Süd-Lage = Violett (Referenzlage)	Mitte-Lage = Orange	Nord-Lage = Grün
Länge	221,66 m	317,68 m = „rd. 320 m“	532,85 m = „rd. 530 m“
Umweg absolut gegenüber der Referenzlage [m]	–	96,02 m = „rd. 100 m“	311,19 m = „rd. 310 m“
Umwegfaktor gegenüber der Referenzlage [x]	Faktor 1,0	Faktor 1,4	Faktor 2,4
Umweg Dauer Fuß absolut (für 4 km/h = 1,1 m/s)	–	91'' = 1' 31'' = 1,52'	282'' = 4' 42'' = 4,70'
Umweg Dauer Rad absolut (für 12 km/h = 3,3 m/s)	–	30'' = 0' 30'' = 0,50'	94'' = 1' 34'' = 1,57'
Umweg relativ gegenüber mittlerer Wegelänge im Fußverkehr (1.000 m)	–	10,0 % (= 100 m / 1.000 m)	31,0 % (= 310 m / 1.000 m)
Umweg relativ gegenüber mittlerer Wegedauer im Fußverkehr (17 Minuten)	–	8,9 % (= 1,52' / 17')	27,6 % (= 4,70' / 17')
Umweg relativ gegenüber mittlerer Wegelänge im Radverkehr (3.700 m)	–	2,7 % (= 100 m / 3.700 m)	8,4 % (= 310 m / 3.700 m)
Umweg relativ gegenüber mittlerer Wegelänge im Radverkehr (19 Minuten)	–	2,6 % (= 0,50' / 19')	8,2 % (= 1,57' / 19')
Umwegfaktor der Nord-Lage relativ zur Mitte-Lage	–	–	3,1 – 3,2 (= 31 % / 10 %) (= 27,6 % / 8,9 %) (= 8,4 % / 2,7 %) (= 8,2 % / 2,6 %)