

# Abschlußbericht

## Fußgängererhebung

des

Stadtplanungsamtes Bamberg

durchgeführt im Juni / Juli 1999

Auswertung der  
qualitativen

## Fußgängerbefragung

Auswerter: Matthias Birzer



## Inhaltsverzeichnis:

---

1.	Methodik .....	2
2.	Herkunft der Befragten.....	3
3.	Verkehrsmittelwahl.....	3
4.	Quellorte .....	5
5.	Aufenthaltsgrund in der Stadt.....	9
6.	Wegstrecken in Meter .....	11
7.	Fehleinschätzung der Wegstrecken in Meter .....	12
8.	Wegstrecke in Minuten.....	14
9.	Fehleinschätzung der Wegstrecken in Minuten .....	15
10.	Subjektive Gefahren .....	16
11.	Gefahrenstellen.....	17
12.	Gestaltung .....	18
13.	Behinderung, Störung .....	19
14.	Verbesserungsvorschläge.....	19
15.	Innenstadtgrenzen .....	21
16.	Anhang .....	22



## 1. Methodik

---

Der hier ausgewertete qualitative Befragungsteil der Fußgängererhebung wurde vom Stadtplanungsamt Bamberg mit der Zielsetzung durchgeführt, eine Fußgängerplanung anzudenken, die nicht Abfallprodukt anderer Verkehrsplanungen ist, sondern direkt den Bedürfnissen der Fußgänger gerecht werden kann.

Der Fragebogen wurde von Frau Dagmar Spangenberg erarbeitet; die Befragung selbst wurde von Studierenden der Universität Bamberg im Rahmen eines kulturgeographischen Praktikums unter Leitung von Prof. Erhard Treude durchgeführt.

Befragt und gezählt wurde an folgenden 16 Standorten (Ergebnisse der Zählung: siehe Anhang):

- 1.: Luitpoldstraße – Hausnr.: 19
- 2.: Obere Königstraße – zwischen Tränkgasse und Luitpoldeck
- 3.: Luitpoldbrücke
- 4.: Hauptwachstraße – zwischen Promenade und Vorderer Graben
- 5.: Fleischstraße – zwischen Heumarkt und Hertie
- 6.: Kapuzinerstraße – zwischen Schulgasse und Hasengasse
- 7.: Austraße – zwischen Obstmarkt und Fischstraße
- 8.: Grüner Markt – zwischen Langer Straße und Keßlerstraße
- 9.: Lange Straße – Hausnr.: 39
- 10.: Franz-Ludwig-Straße – zwischen Promenade und Keßlerstraße
- 11.: Untere Brücke
- 12.: Obere Brücke
- 13.: Geyerswörthsteg
- 14.: Dominikanerstraße – zwischen Katzenberg und Ringleinsgasse
- 15.: Wallensteinpassage
- 16.: Untere Königstraße – Hausnr.: 9

Die Studierenden waren gehalten die Befragungen und Zählungen an zwei Wochentagen und einem Samstag durchzuführen, und zwar Wochentags von 11.00 bis 14.00, und 16.00 bis 18.00 Uhr und Samstags zwischen 10.00 und 13.00 Uhr. Die Studierenden arbeiteten in Zweier- oder Dreierteams zusammen, damit die (teilweise sogar richtungsbezogene) Zählung des Fußgängerstroms und die stichprobenartige Befragung zeitgleich parallel durchgeführt werden konnten. Die Antworten wurden von den Studierenden und nicht von den Passanten in die Bögen eingetragen. Aus Gruppen, die augenscheinlich zusammengehörten, sollte jeweils nur eine Person befragt werden. Insgesamt wurden 994 Fußgänger befragt.

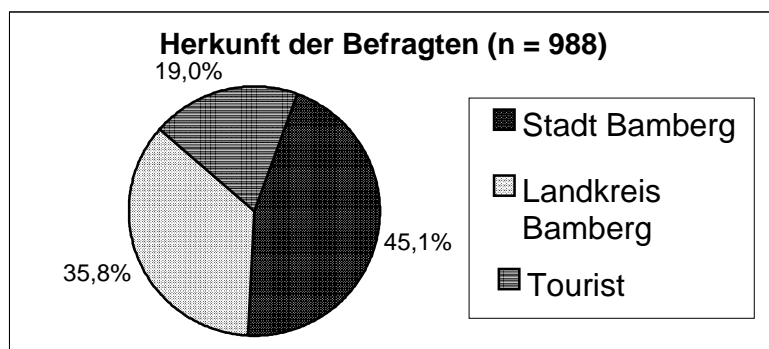
Der Fragebogen bestand aus 9 Teilen. Im ersten wurde in geschlossenen Fragen nach dem Verkehrsmittel gefragt, mit dem der Weg in die Stadt bewältigt wurde. In einem offenen Teil wurde für Räder und Autos nach dem Abstellort gefragt und für Busbenutzer nach der letzten Haltestelle. Im zweiten Teil wurde in geschlossenen Fragen nach den Aufenthaltsgründen in der Stadt gefragt, weshalb Mehrfachnennungen möglich waren. Im dritten Teil sollten die Passanten eine kurze Beschreibung ihres bereits zurückgelegten Fußweges abgeben. Im vierten Teil sollte geschätzt werden, wie lang diese bereits zurückgelegte Wegstrecke sei und wie viel Zeit dazu benötigt wurde. Im fünften Teil sollte der noch zurückzulegende, der noch kommende Fußweg beschrieben werden. Im sechsten Teil sollten die Passanten in verschiedenen offenen Fragen ihrem subjektiven Empfinden in Bezug auf die Fußwege Ausdruck verleihen und Auskunft über Gefahrenstellen, die Gestaltung der Gehsteige, Behinderungen durch andere Verkehrsteilnehmer und über mögliche Verbesserungsvorschläge geben. Im siebenten Teil wurden die subjektiven Innenstadtgrenzen abgefragt und der achte Teil bezog sich auf die Einschätzung fiktiver vorgegebener Strecken. Die Passanten sollten hier die geschätzte Gehzeit und die Entfernung vom aktuellen Standort bis zum Bahnhof, zur



Konzerthalle, zum Gericht und zum Dom angeben. Gleichzeitig wurden sie gefragt, ob sie bereit wären diese Strecke auch zu Fuß zurückzulegen. Im neunten und letzten Teil erfolgten dann noch die Angaben zur befragten Person. (Fragebogen: siehe Anhang)

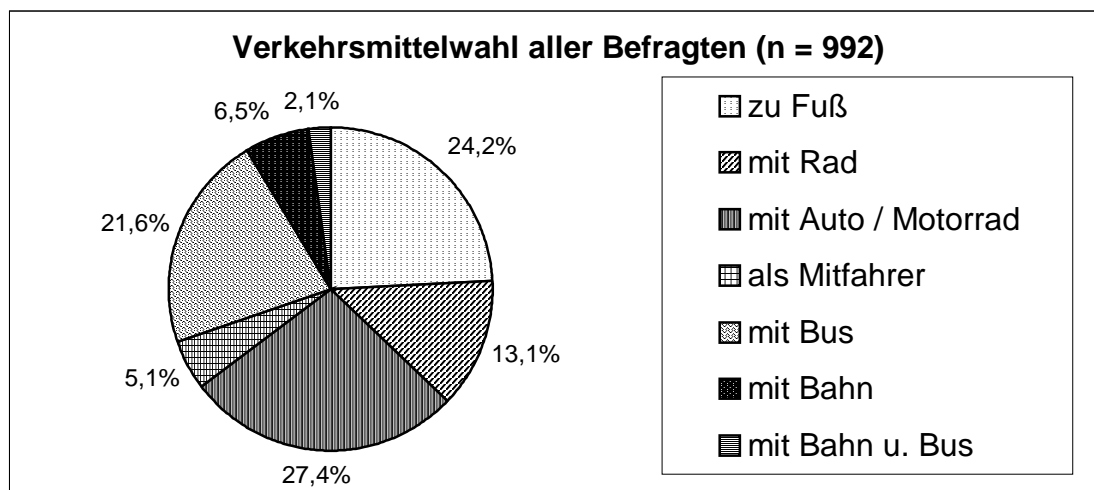
## 2. Herkunft der Befragten

Von allen befragten Fußgängern haben 988 ihre Herkunft angegeben. Erwartungsgemäß stammt der überwiegende Anteil aus der Stadt Bamberg selbst (45,1%) und der kleinste hat sich als Tourist (19,0%) definiert. Aus dem Landkreis Bamberg stammen immerhin 35,8% der Befragten.



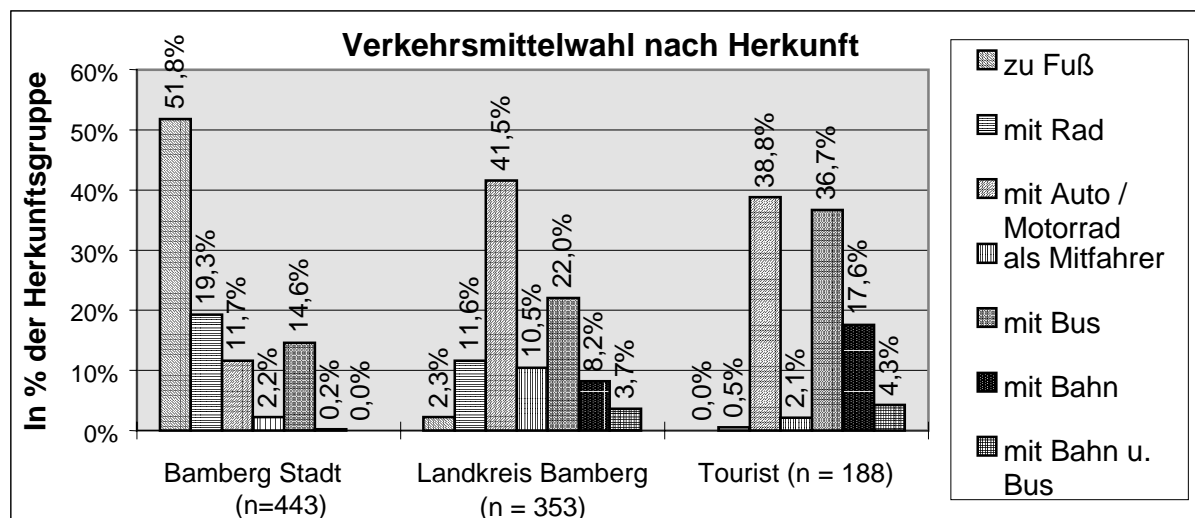
## 3. Verkehrsmittelwahl

Gefragt war hier das zuletzt benutzte Verkehrsmittel auf dem Weg in die Innenstadt, bevor der Weg zu Fuß fortgesetzt wurde, oder ob der ganze Weg ein Fußweg war.



Der größte Teil aller in der Stadt befragten Fußgänger kamen mit dem Auto oder als Mitfahrer in die Innenstadt (32,6%). Ein knappes Viertel (24,2%) hat den gesamten Weg in die Innenstadt zu Fuß zurückgelegt. Fast ebenso viele (23,7%) benutzten den Bus (hier können die Kategorien ‚Bus‘ und ‚Bahn und Bus‘ zusammengezählt werden). Immerhin 13,1% benutzten ein Rad aber nur 6,5% benutzten als letztes Verkehrsmittel, vor dem Zufußgehen, die Bahn auf dem Weg in die Innenstadt. Insgesamt wurde die Bahn von 8,6% der Passanten genutzt. Da außer in der Kategorie ‚Bahn und Bus‘ konkret nach dem letzten benutzten Verkehrsmittel auf dem Weg in die Innenstadt gefragt wurde, können sonst keine Schlüsse über die Kombination verschiedener Verkehrsmittel gezogen werden.

Werden die benutzten Verkehrsmittel nach der Herkunft der Befragten aufgeschlüsselt, wird deutlich, dass die Auswahl stark davon abhängt.



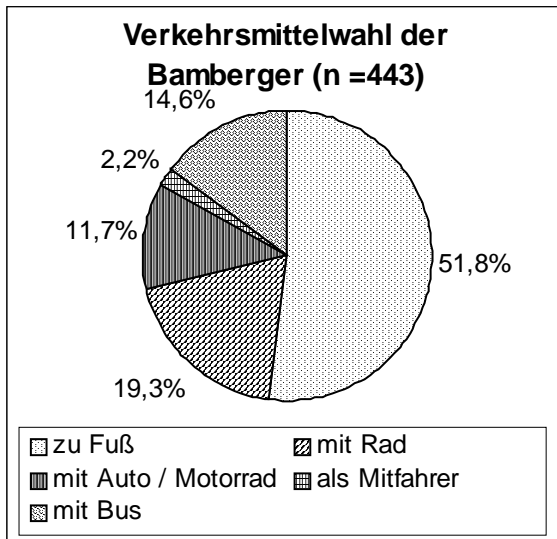
Die meisten Bamberger (51,8%) legen den gesamten Weg in die Innenstadt zu Fuß zurück. Mit 19,3% und 14,6% folgen die Gruppe der Rad- und Busfahrer noch vor den Benutzern eines PKW (13,9%). (Die 0,2% für die Bahnbenutzung erklärt sich als ein Bamberger auf dem Nachhauseweg.)

Für die Bewohner des Landkreises Bamberg sieht die Verteilung ganz anders aus. Hier überwiegt mit 52,0% die Benutzung des PKW eindeutig. Nur etwa halb so viele (25,7%) nutzen eine Busverbindung, mit dem Rad erreichten immerhin 11,6% die Innenstadt und mit der Bahn kamen insgesamt 11,9%. (Die 2,3% die zu Fuß in die Stadt gekommen sein wollen, lassen sich wohl nur mit falschen Angaben erklären.)

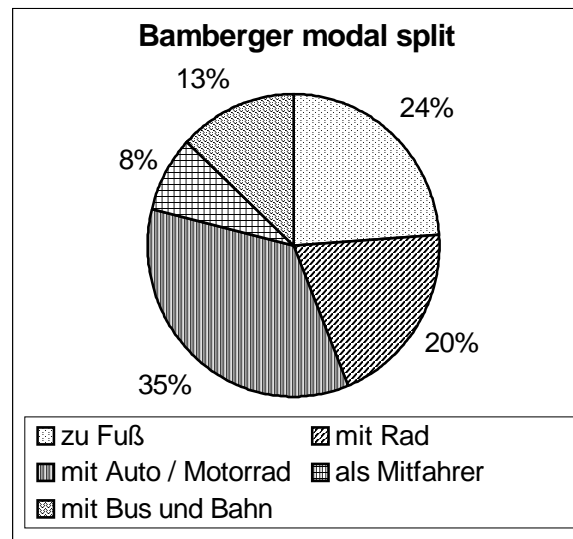
Bei den Touristen liegt der PKW als Zubringer mit 40,9% fast gleichauf mit dem Bus (41,0%). Leider läßt sich nicht feststellen, wie viele der Touristen einen Bus des ÖPNV und wie viele einen Touristenbus genutzt haben. Sicher ist, dass die 4,3%, die mit ‚Bahn und Bus‘ in die Stadt kamen mit dem ÖPNV unterwegs waren. Schwieriger ist der Anteil der Ausflugsbusbenutzer in der Kategorie ‚mit Bus‘ auszumachen. Als Näherungswert könnten all die gezählt werden, die als Anfang ihres Fußweges einen der typischen Touristenbusparkplätze genannt haben. Dies wären ca. 87% der Personen aus der Kategorie ‚mit Bus‘. Das würde bedeuten, dass nur wenige Touristen den ÖPNV benutzten, außer sie kamen mit dem Zug in die Stadt. Allerdings ist der Unsicherheitsfaktor in dieser Schätzung sehr hoch. Sicher ist hingegen, dass die Gruppe der Bahnfahrer mit 21,9% aller Touristen beachtlich hoch ist.

Die Ergebnisse der Gruppe der aus Bamberg stammenden Passanten unterscheidet sich stark von den Ergebnissen einer Bamberger Haushaltsbefragung aus dem Jahre 1997.

Dass die Ergebnis stark voneinander abweichen liegt daran, dass bei der Haushaltsbefragung alle Haushaltsmitglieder über 6 Jahren nach allen Wegen gefragt wurde, die im Laufe eines Tages anfallen und bei der hier zugrundeliegenden Befragung nur Fußgänger nach ihrem Weg in die Innenstadt befragt wurden. Da die Auswahl der zu befragenden Personen und die Wege, nach denen gefragt wurde, also grundsätzlich verschieden sind, lassen sich die Ergebnisse nicht vergleichen. Es läßt sich aber der Schluß ziehen, dass die Wege, die Bamberger gänzlich zu Fuß zurücklegen, überwiegend in die Innenstadt führen.



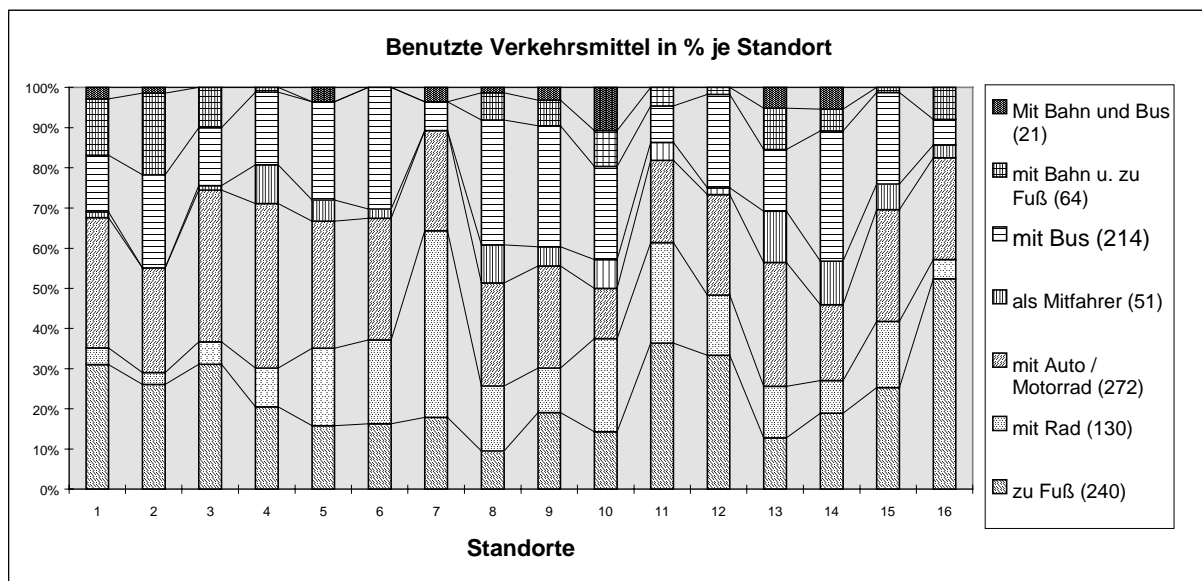
Ergebnis der Fußgängerbefragung 1999



Ergebnis der Haushaltsbefragung 1997

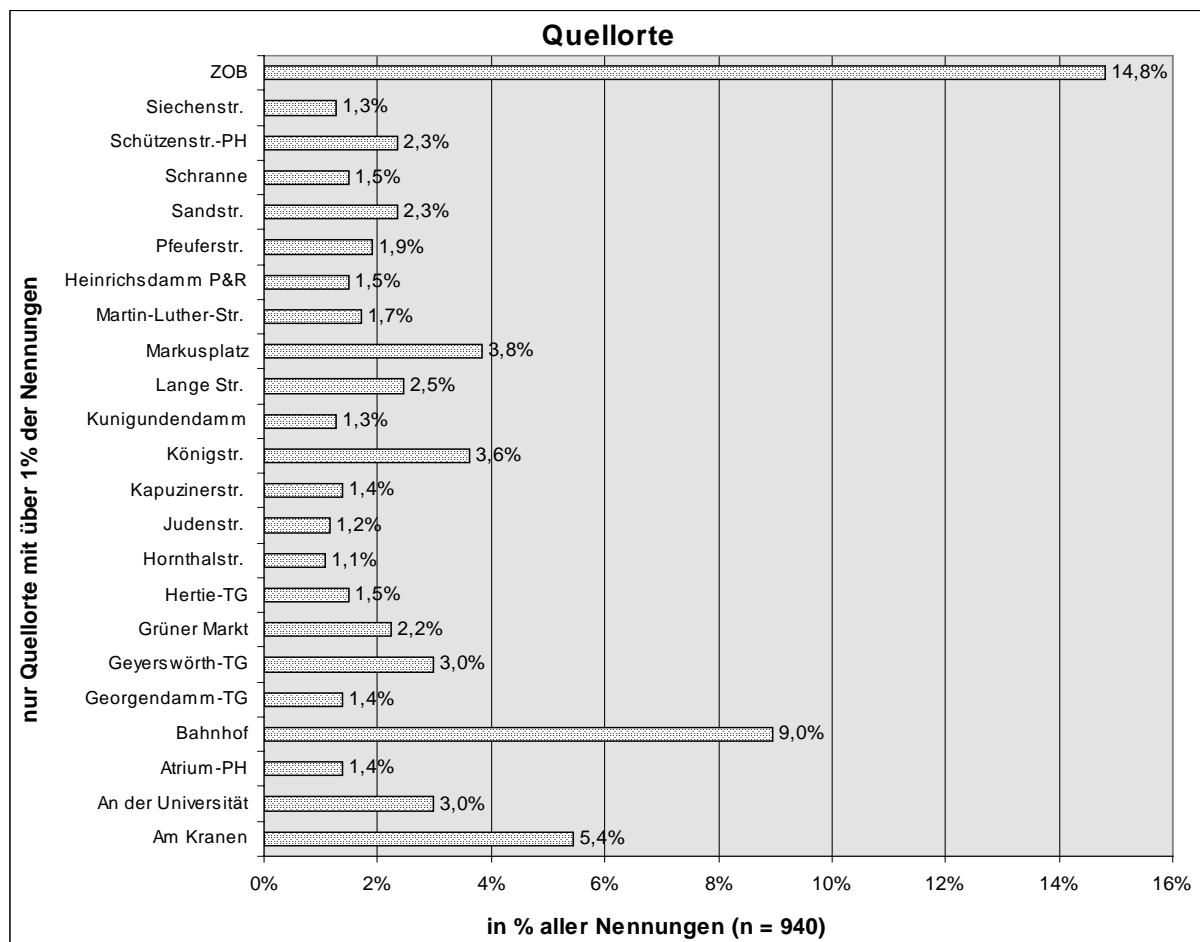
Wird die Verkehrsmittelwahl nach Standorten aufgeschlüsselt, dann fällt zum Beispiel auf, dass am Standort 16 (Untere Königstraße) mit 52,4% der Befragten der weitaus größte Anteil der Befragten den ganzen Weg zu Fuß gegangen ist. Mit 30 bis 36% Fußgängeranteil liegen die „Luitpoldstraße“, die „Luitpoldbrücke“, die „Obere Königstraße“ und die Obere“ und „Untere Brücke“ zwar weit zurück, aber noch deutlich über dem Rest. Bemerkenswert ist, dass die Standorte, die sich am nächsten um den Grünen Markt und den Maxplatz gruppieren, zur Gruppe mit einem geringen Anteil an Befragten zählen, die zu Fuß in die Innenstadt gekommen sind. Dies könnte an dem großen Anteil der Auswärtigen in diesem Bereich liegen, die i.d.R. nicht zu Fuß in die Innenstadt kommen.

Am Eingang zur Austraße wurde der mit Abstand größte Anteil an Besuchern ermittelt, die mit dem Fahrrad in die Innenstadt gekommen sind. Dies könnte am vermutlich recht hohen Anteil der Studenten in diesem Bereich liegen und auch an der Nähe zu den Fahrradabstellanlagen.



## 4. Quellorte

Mit den Quellorten sind die Punkte in der Stadt gemeint, an denen der Fußweg der Befragten begann. Für die, die den ganzen Weg zu Fuß zurückgelegt haben ist dies ihr Wohnort, für die anderen der Ort, an dem sie ihr Fahrrad, ihr Auto abgestellt haben, oder den Bus verließen.

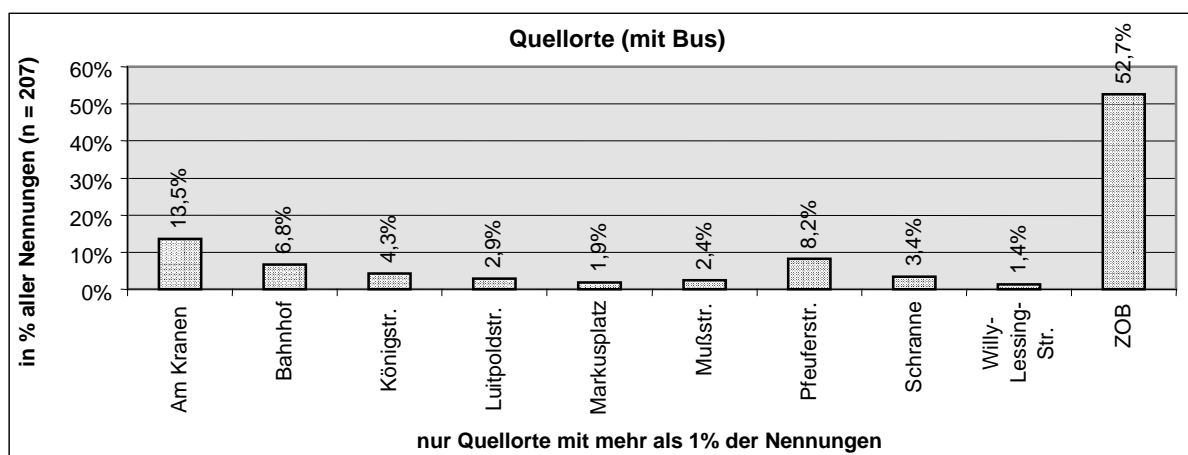
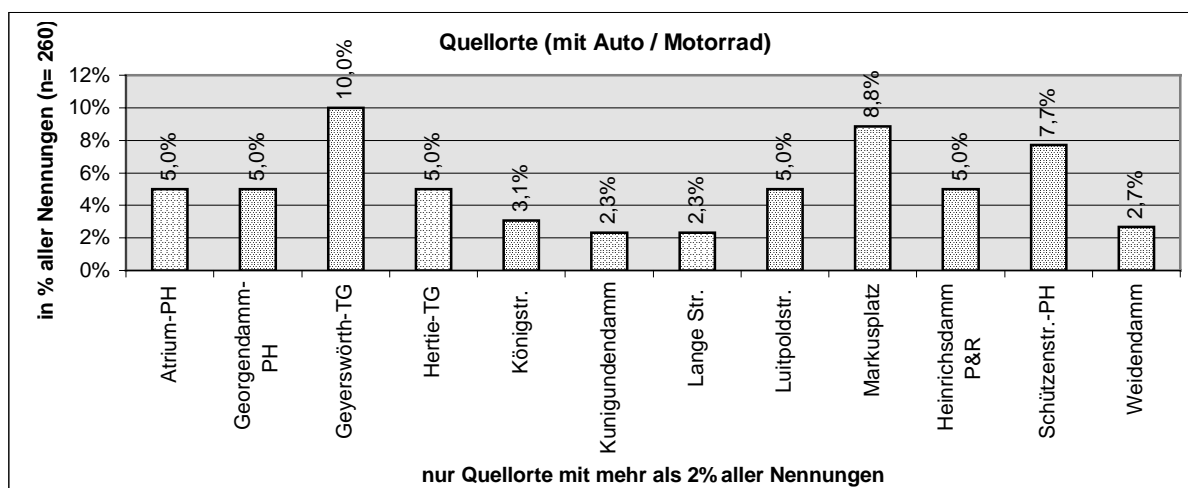
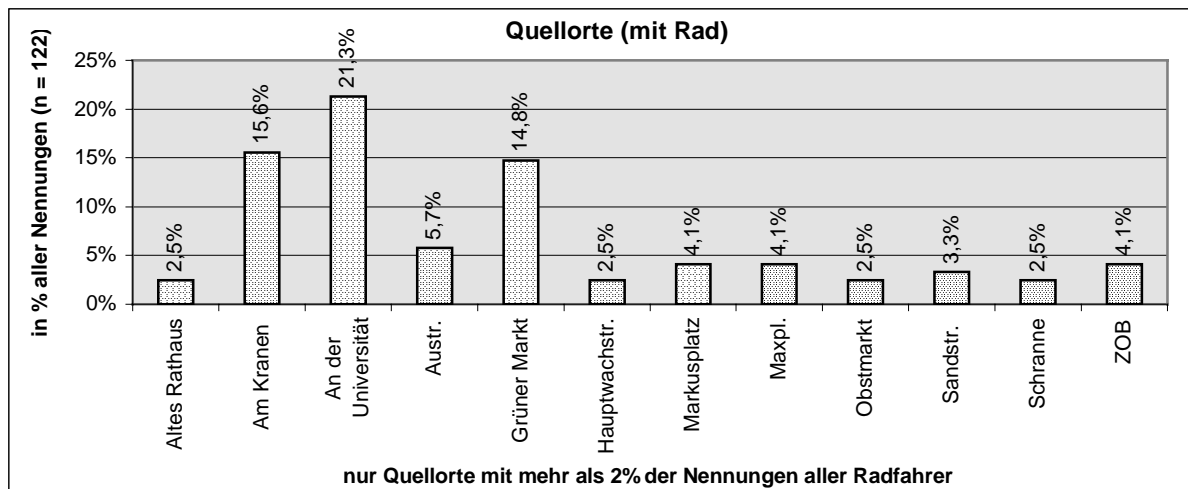


Insgesamt wurden 141 verschiedene Quellorte genannt. Nur 12 davon erhielten mehr als 2% und der Nennungen und 23 mehr als 1%. Davon müssen vor allem der ZOB (= zentraler Omnibusbahnhof) (14,8%) und der Bahnhof (9,0%) herausgehoben werden. Dies sind die meist frequentierte Bushaltestelle und der Bahnhof, beides Verkehrsknoten des ÖPNV. Von den Parkhäusern Bambergs haben es nur die Geyerswörth-Tiefgarage und das Schützenstraßen-Parkhaus über die 2% Marke geschafft. Zwischen 1% und 2% liegen die Parkanlagen Heinrichsdamm-P&R, Hertie-TG, Georgendamm-TG und Atrium-PH. Von denen, die als Quellort den ZOB angaben, haben 93% den Bus benutzt und am Quellort Bahnhof haben 90% den Bus oder die Bahn benutzt. Hier wirkt sich aus, dass die Benutzer des ÖPNV nur an vergleichsweise wenigen festen Punkten in der Stadt den öffentlichen Verkehr verlassen und die Benutzung aller anderen Verkehrsmittel räumlich disperser beendet werden kann.

Unterrepräsentiert sind hier sicherlich die Quellorte die nur Wohnorte, Abstellplätze von Fahrrädern, oder Autos sind. Überrepräsentiert sind Quellorte mit wichtigen Haltepunkten des ÖPNV. Offensichtlich werden auf dem Weg in die Innenstadt von den vielen Haltepunkten des ÖPNV nur wenige benutzt, von denen aus die Passanten bevorzugt den Fußweg in die Innenstadt antreten.

Um hiervon ein genaueres Bild zu bekommen ist es notwendig die Quellorte nach dem zuletzt benutzten Verkehrsmittel aufzusplitten. Die Gruppe derer, die die ganze Strecke zu Fuß

zurückgelegt haben, wird erst weiter unten einer genaueren Betrachtung unterzogen und die Gruppe der Bahnfahrer bedarf keiner gesonderten Untersuchung, da der Fußweg logischerweise am Bahnhof beginnt und der Quellort damit feststeht.



Für die Radfahrer stellen sich als Hauptquellorte für den Fußweg die Straßen ‚An der Universität‘ (21,3%), ‚am Kranen‘ (15,6%) und ‚Grüner Markt‘ (14,8%) heraus. Der Grüne Markt und der Kranen zeichnen sich durch größere Fahrradständer aus. Der Spitzenreiter ‚An der Universität‘, besitzt zwar nur einige kleinere Fahrradständer auf dem Universitätsgelände, aber dafür reichlich Gelegenheit ein Fahrrad auch ohne Ständer abzustellen. Würde es sich

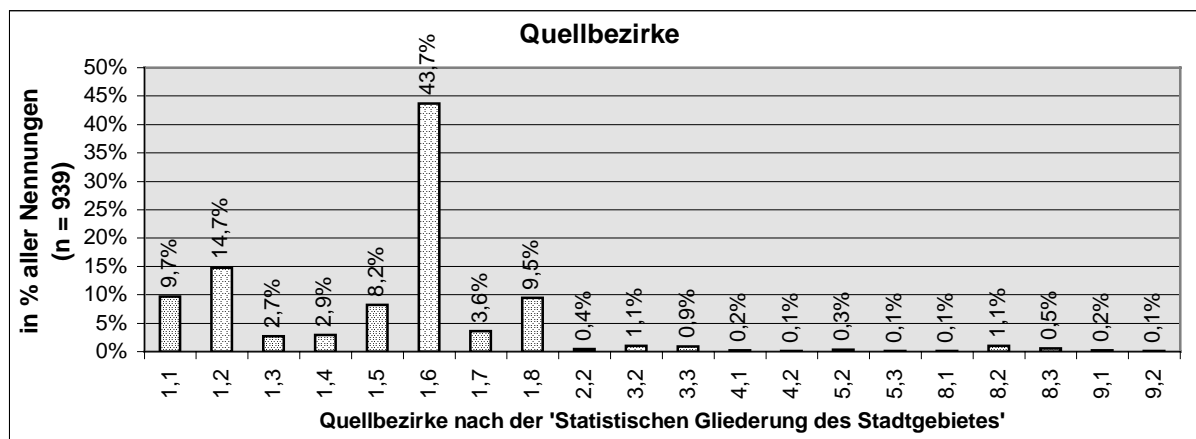


bei den Fahrradfahrern hauptsächlich um Studierende handeln, was durch die räumliche Nähe der oben genannten Straßen zu einigen Universitätsstandorten nahegelegt wird, dann müßte auch der Markusplatz besser abschneiden als er es tut.

Als Quellorte ihres Fußwegs gaben die Autofahrer erwartungsgemäß die innenstadtnahen Parkmöglichkeiten an. 37,7% der Autofahrer benutzten dabei eine Tiefgarage oder ein Parkhaus. Die beliebteste Parkmöglichkeit scheint die Geyerswörth-Tiefgarage zu sein. 10,0% der Autofahrer parken hier, bevor sie in die Innenstadt laufen. Wahrscheinlich lockt hier die große Innenstadtnähe bei gleichzeitig guter Erreichbarkeit.

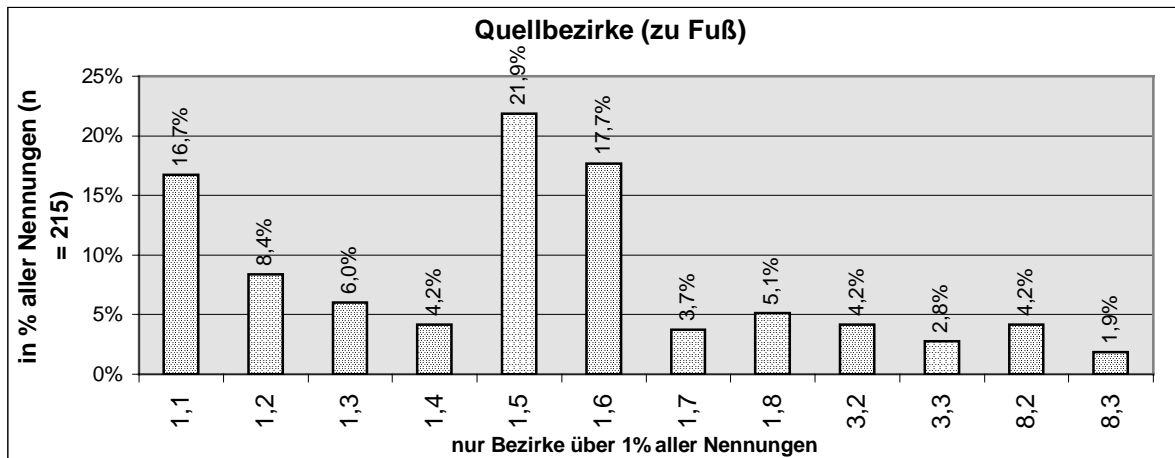
Unter den Busfahrern hatt die Verteilung auf die Quellorte am deutlichsten einen bestimmten Ort bevorzugt. 52,7% der Busfahrer stiegen auf ihren Weg in die Innenstadt am ZOB aus. Die Haltestellen ‚Am Kranen‘ (13,5%) und ‚Pfeuferstraße‘ (8,2%) folgen mit großem Abstand. Für diese beiden Haltepunkte gilt aber, dass der Anteil der Touristenbusse recht hoch sein dürfte, da ca. 50% derer, die ‚Am Kranen‘ los liefen Touristen waren und deren Anteil in der Pfeuferstraße bei über 90% lag.

Um der Unterrepräsentation der dispers verteilten Wohnorte (= Quellort, wenn ganzer Weg Fußweg) zu begegnen, wurden alle Quellorte bestimmten Quellbezirken zugewiesen. Als Einteilung diente die ‚Statistische Gliederung des Stadtgebietes‘ der Stadt Bamberg (Karte: siehe Anhang). Da diese Statistischen Bezirke (Quellbezirke) oft entlang von Straßen geteilt sind, mußte in einigen Fälle bei der Zuweisung von Quellorten zu Quellbezirken willkürlich vorgegangen werden, was dennoch nicht zu einer Minderung der Aussage führen dürfte, da ohnehin nur eine Tendenz gezeigt werden sollte.



Alle Quellbezirke mit der Vorziffer ‚1‘ waren deutlich häufiger Ausgangspunkt von Fußwegen, als andere. Der Bezirk 1.6 ragt mit fast der Hälfte (43,7%) aller Nennungen besonders heraus. Dies liegt wohl daran, dass er der zentralste Bezirk ist und in ihm der ZOB und fünf weitere Quellorte liegen, die mehr als 2% aller Nennungen hatten. Der Quellbezirk 1.2 kommt immerhin noch auf 14,7%, was wohl zum Teil der Lage des Bahnhofs zu verdanken ist. Die Restlichen ‚Einsler-Bezirke‘ liegen zwischen 2% und 10% der Nennungen. Damit dürfte einigermaßen deutlich sein, dass sich die Fußläufigkeit in etwa mit den Bezirken 1.1 bis 1.8 deckt. Vier weitere Quellbezirke erreichen Werte zwischen 0,5% und 1,1% und sind deshalb, mit Abstrichen, in ihren an das Zentrum grenzenden Bereichen der Fußläufigkeit zuzurechnen. Dies sind die Bezirke 3.2, 3.3, 8.2, 8.3.

Werden mit der gleichen Methode die Quellorte nur der Passanten, die den ganzen Weg zu Fuß zurücklegten, bestimmten Quellbezirken zugewiesen, so ergibt sich ein etwas anderes Bild.

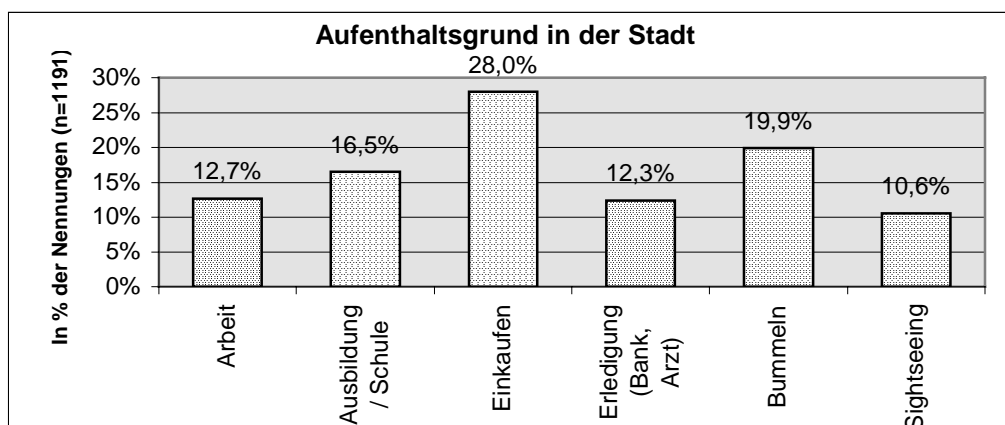


Am auffallendsten ist, dass die herausragende Stellung des Quellbezirks 1,6 gebrochen ist. Dies ist nicht verwunderlich, da der dominierende Quellort ‚ZOB‘ hauptsächlich von Busfahrern genutzt wird, die in der jetzigen Betrachtung nicht mehr auftauchen. Spitzenreiter ist nun nicht mehr der zentralste Bezirk der Stadt, sondern der Quellbezirk 1,5 (21,9%) also der Sand, die Domstadt und der Michelsberg. Fast gleichauf liegen die Quellbezirke 1,6 (17,7%) und 1,1 (16,7%). Zwischen 10% und 5% liegen die Bezirke 1,2 (8,4%), 1,3 (6,0%) und 1,8 (5,1%). Interessanter weise fallen die Bezirke 1,4 (4,2%) und 1,7 (3,7%) fast hinter die weiter außen gelegenen Bezirke 3,2 (4,2%) und 8,2 (4,2%) zurück und das obwohl das Haingebiet (1,4 / 1,7) doch relativ nahe zur Innenstadt liegt.

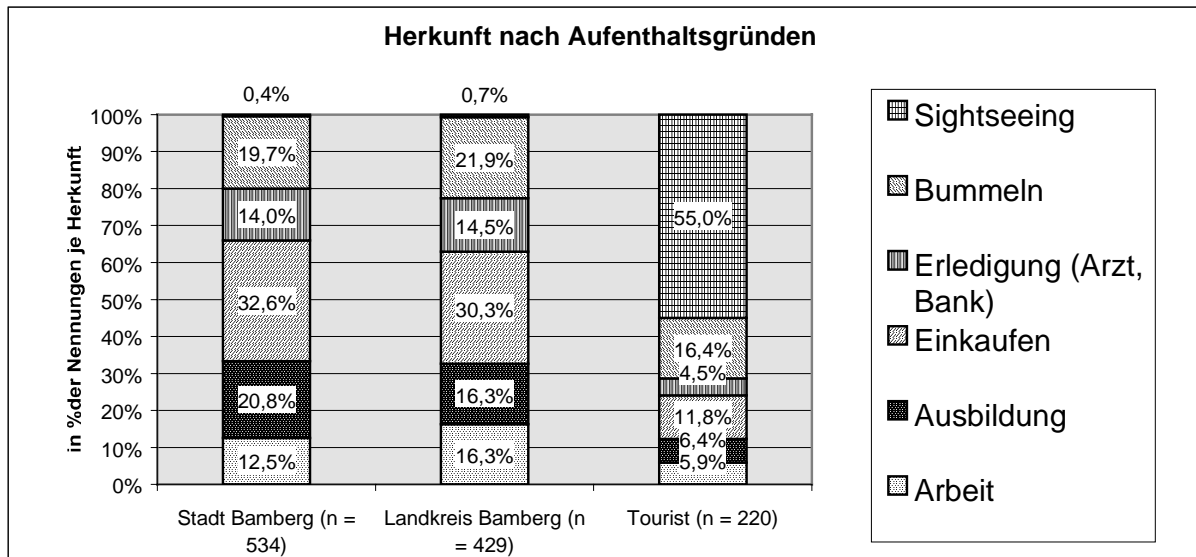
Für die Abschätzung der ‚Fußläufigkeit‘ ergibt sich auch hier das gleiche Bild wie bei der Betrachtung mit allen Passanten, mit dem Unterschied, dass die ‚randlicheren‘ Bezirke hier nur scheinbar besser abschneiden. Der Grund dafür liegt in der anderen Grundgesamtheit. In der Betrachtung mit allen Passanten ist die Grundgesamtheit viel höher als bei den ‚Fußgängern‘, aber die Quellbezirke 3,2 / 3,3 / 8,2 / 8,3 wurden fast nur von Passanten genannt, die den ganzen Weg zu Fuß gingen. Die Menge der ‚Fußgänger‘, die in den ‚randlichen‘ Bezirken starteten, bildet also im Verhältnis zu allen Passanten eine viel kleinere Gruppe als im Verhältnis zu den übrigen ‚Fußgängern‘, obwohl ihre absolute Zahl fast unverändert ist.

## 5. Aufenthaltsgrund in der Stadt

Da bei der Frage nach dem Aufenthaltsgrund Mehrfachnennungen möglich waren, ist die Grundgesamtheit hier höher als die Anzahl der befragten Personen. Leider war es nicht möglich, zwischen mehr oder weniger wichtigen Aufenthaltsgründen zu unterscheiden.

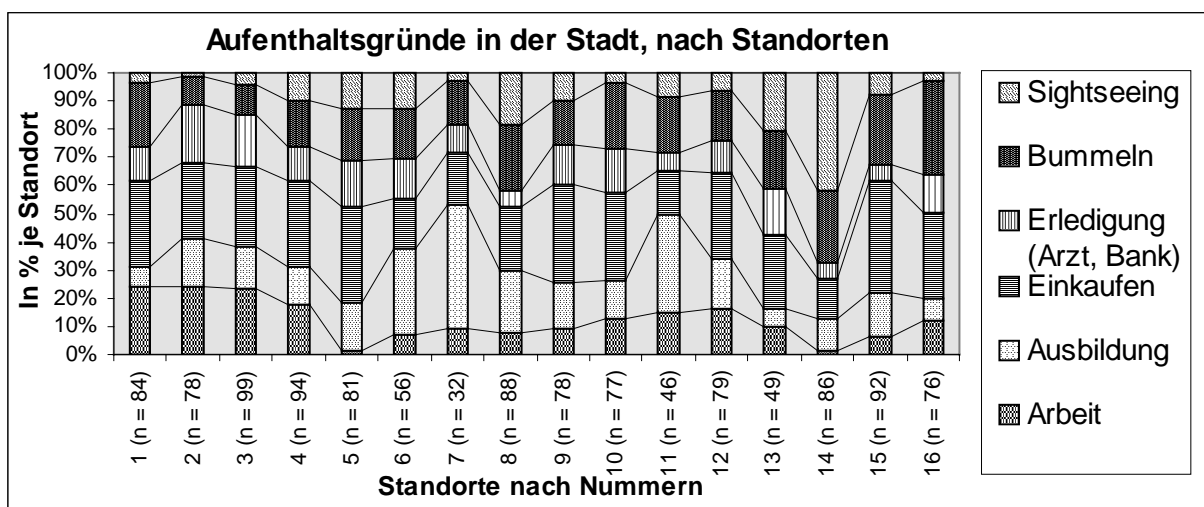


Die meisten Menschen sind in der Stadt um Einkäufen zu gehen (28,0%), gefolgt von Bummeln (19,9%) und Ausbildung (16,5%). Die Sparten Arbeit, Erledigung und Sightseeing liegen nur knapp dahinter. Diese Verteilung bestätigt die Bedeutung der Innenstadt als Einkaufs- und Aufenthaltsbereich.



Werden die Aufenthaltsgründe nach der Herkunft der Passanten aufgesplittet betrachtet, so fällt als erstes in's Auge, dass Sightseeing fast nur von Touristen betrieben wird, was kaum verwundert. Werden zu diesen 55,0% noch die 16,4% ‚Bummler‘ hinzugezählt, so bleiben nur 28,4% der Touristen übrig, die aus anderen Gründen in die Stadt kamen. 11,8% kommen in die Stadt um einzukaufen. Bei den Touristen, die angaben für die Ausbildung oder die Arbeit in die Stadt zu kommen, muß es sich wohl um Fehlangaben handeln. Interessant ist, dass es kaum Unterschiede zwischen den Aufenthaltsgründen der Bamberger und der Bewohner des Landkreises gibt. Hier überwiegt das ‚Einkaufen‘ (ca. 30%) gefolgt vom ‚Bummeln‘ (ca. 20%). Etwa ein Drittel betritt die Stadt zu Berufs- oder Ausbildungszwecken.

Eine Betrachtung der Aufenthaltsgründe nach dem Standort an dem sie abgefragt wurden beinhaltet das Problem, dass diese beiden Größen nicht unbedingt in einem kausalen Zusammenhang stehen, aber immerhin kann doch angenommen werden, dass bestimmte Aufenthaltsgründe vermehrt zum passieren bestimmter Punkte in der Stadt führen oder eben umgekehrt. (Karte mit Standorten: siehe Anhang)



Werden die Aufenthaltsgründe nach den Standorten sortiert, fällt auf, dass die Standorte (1, 2 und 3) mit einem besonders großen Anteil an Fußgängern auf dem Weg von oder zur Arbeit, alle in der Nähe des Luitpoldecks liegen. Standorte, an denen viele Passanten angaben, zu Ausbildungszwecken in der Stadt zu sein, sind die Nummern 6, 7 und 11, die sich in der Nähe der Innenstadtuniversitätsstandorte und einiger Schulen befinden. Sightseeing als Grund wurde vor allen am Standort 13 und ganz ausgeprägt bei 14 angegeben. Dieser Standort weist mit ca. 42% ‚Sightseeing‘ unter seinen Passanten den höchsten Anteil auf. Werden noch die 26% ‚Bummler‘ hinzugerechnet, wird klar, wie wenig Raum Passanten mit anderen Motivationen hier einnehmen. Bedenkt man, dass an diesem Standort 46,0% der Befragten Touristen waren, wird klar, dass auch Bamberger und Bewohner des Landkreises hier zum ‚Bummeln‘ vorbeikommen. In diesem Zusammenhang verwundert, dass die Standorte 11 und 12 nur einen ‚Sightseeing‘-Anteil von 9% und 6% haben. Dieser Umstand wird auch nicht durch einen Touristenanteil von 11,4% und 32,2% an den an diesen Standorten befragten Fußgängern erklärt. An den meisten Standorten dominiert aber doch das ‚Einkaufen‘.

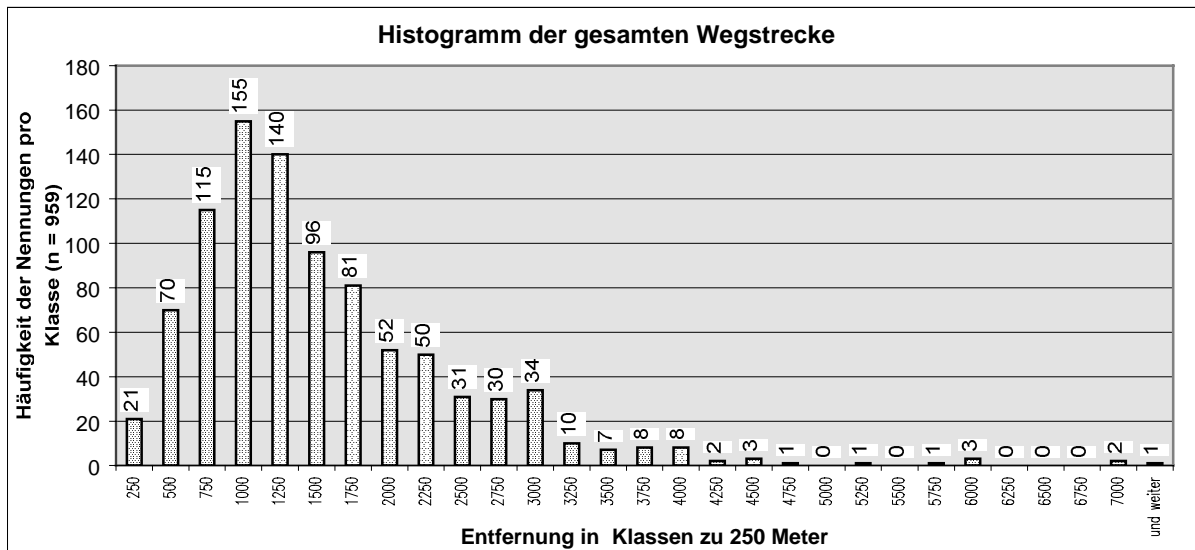
## 6. Wegstrecken in Meter

Die gesamte Wegstrecke, die die Passanten zurückzulegen bereit sind, setzt sich aus der vom Quellort bis zum Befragungsstandort zurückgelegten Strecke und dem Weg zusammen, den sie nach ihrer Beschreibung von dort aus noch zu Fuß zurücklegen wollen.

Der Durchschnitt der gesamten Wegstrecke, die die Passanten zurücklegen, beträgt 1441m, wobei die Bamberger leicht darunter und die Touristen leicht darüber liegen. Die Bewohner des Landkreises entsprechen in etwa dem Durchschnitt. Beim Vergleich des bereits zurückgelegten und des kommenden Weges fällt auf, dass der zurückgelegte meist etwas länger ist als der kommende Weg. Wie sich das erklärt bleibt offen. Da die Modale unter den Mittelwerten liegen ist klar, dass die meisten Passanten nicht die in den Mittelwerten angegebenen Strecken erreichen. Die Mittelwerte fallen so hoch aus, da einige wenige, extrem lange Strecken angegeben haben. Da diese Maximal- und die Minimalwerte ohne eigentlichen Aussagewert sind, sind sie in der Tabelle nicht aufgeführt.

Wegstrecken aller Befragten in Meter				Wegstrecke Bamberger in Meter			
	zurückg. Weg	komm. Weg	gesamter Weg		zurückg. Weg	komm. Weg	gesamter Weg
Mittelwert	750	687	1441	Mittelwert	696	646	1344
Median	600	550	1200	Median	500	500	1100
Modalwert	500	500	1100	Modalwert	500	300	1100
Wegstrecken LK-Bamberg in Meter				Wegstrecken Touristen in Meter			
	zurückg. Weg	komm. Weg	gesamter Weg		zurückg. Weg	komm. Weg	gesamter Weg
Mittelwert	733	715	1453	Mittelwert	916	719	1653
Median	600	550	1250	Median	800	550	1500
Modalwert	500	500	1100	Modalwert	1100	500	1200

Die Darstellung der gesamten Wegstrecke in einem Histogramm zeigt sehr deutlich, dass die größte Gruppe Passanten in der Innenstadt Gesamtstrecken von 750 bis 1000m zu Fuß zurückzulegen bereit sind, knapp gefolgt von der darüber und der darunter befindlichen Entfernungsklasse. Deutlich wird auch, dass alle Wegstrecken, die länger als 3250m sind als ‚Ausreißer‘ zu werten sind.

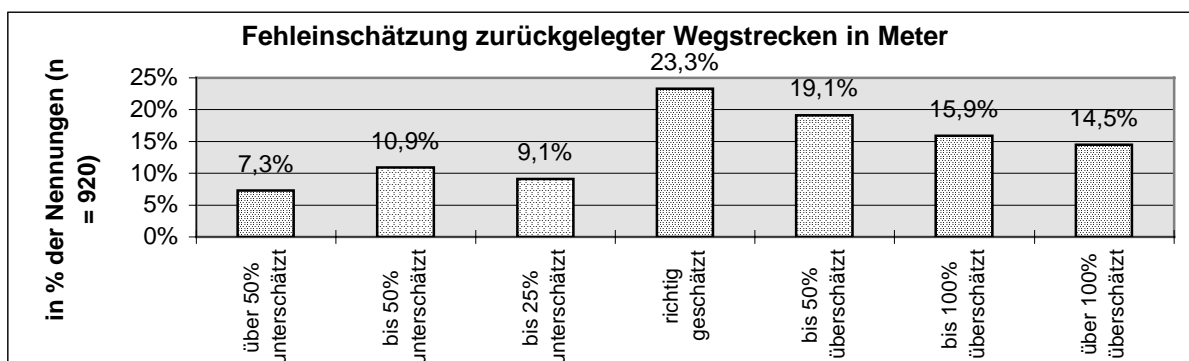


Wird die gesamte Wegstrecke geschlechtsspezifisch untersucht, dann ergibt sich, dass die Frauen mit 1362m den Männern mit 1511m leicht ‚unterlegen‘ sind. Die altersspezifische Untersuchung ergibt, dass die 20 – 29 Jährigen mit 1317m die durchschnittlich kürzesten und die 50 – 59 Jährigen mit 1629m die weitesten Gesamtstrecken zu Fuß zurücklegen.

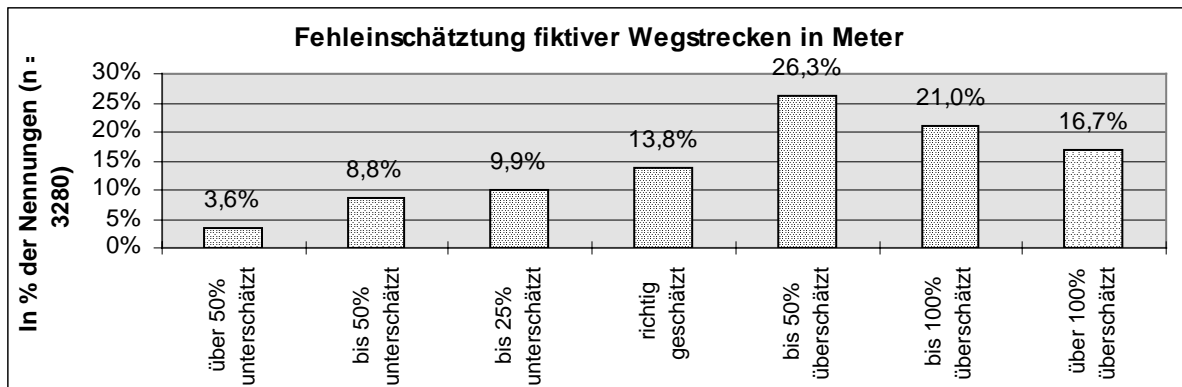
Alter	<20	20 - 29	30 - 39	40 - 49	50 - 59	60 - 69	>=70
Mittelwert - gesamtter Weg in Meter	1430	1317	1459	1478	1629	1528	1451

## 7. Fehleinschätzung der Wegstrecken in Meter

Hier soll untersucht werden, wie gut oder schlecht die Passanten in der Lage waren die Länge von Wegstrecken einzuschätzen. Generell wurde unterteilt in die Einschätzung des Weges, den die Passanten bereits tatsächlich zu Fuß zurückgelegt haben und der Wegstrecken, die von ihrem jeweiligen Standpunkt bis zu Bahnhof, Konzerthalle, Gericht und Dom führen würden. Diese Wegstrecken werden als ‚fiktive Wegstrecken‘ bezeichnet. Das Maß, um welches sich die Passanten verschätzt haben, wurde der besseren Vergleichbarkeit wegen nicht absolut, sondern relativ zur tatsächlichen Strecke angegeben. Es wurden 7 Klassen gebildet, von ‚über 50% unterschätzt‘ über ‚richtig geschätzt‘ bis zu ‚über 100% überschätzt‘. Wobei ersteres bedeutet, dass der Passant die Strecke auf weniger als die Hälfte ihrer tatsächlichen Länge geschätzt hatte und letzteres, dass die Länge mit mehr als dem Doppeltem ihres tatsächlichen Maßes angegeben wurde.



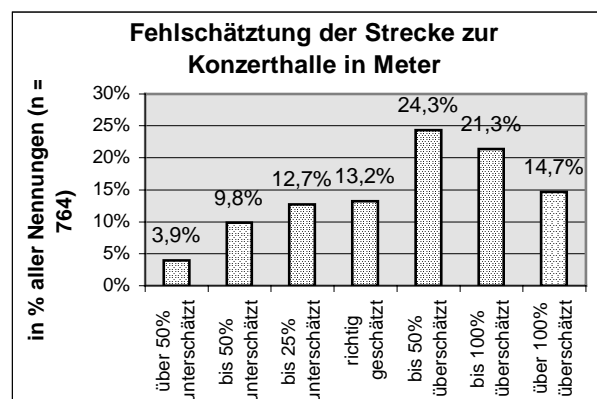
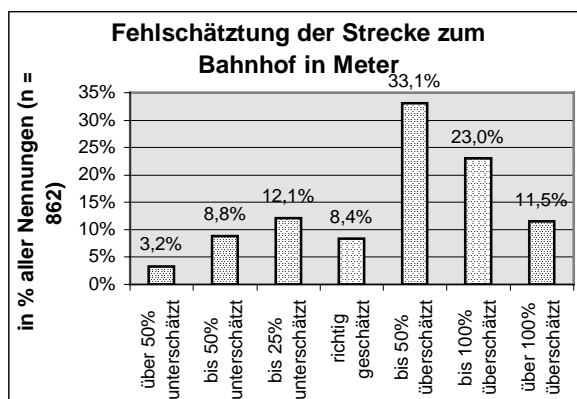
Die Untersuchung der Frage, wie gut die Passanten die tatsächlich zurückgelegte Wegstrecke einschätzten ergab, dass immerhin fast ein Viertel richtig lag. Halbwegs richtig (zwischen 'bis 25% unterschätzt' und 'bis 50% überschätzt') lagen immerhin 51,5% aller Befragten. Allerdings wurden die Strecken insgesamt eher über-, als unterschätzt (49,5% zu 27,3%). Nur 14% haben den Weg als mehr als doppelt so weit eingeschätzt als er wirklich war. Aus dem umweltspsychologischen Zusammenhang zwischen der ‚Qualität‘ des Fußweges und der subjektiv geschätzten Weglänge (angenehm empfundene Wege werden eher unterschätzt) läßt sich hier ableiten, dass die Passanten ihre Fußwege eher unangenehm oder unattraktiv empfinden.

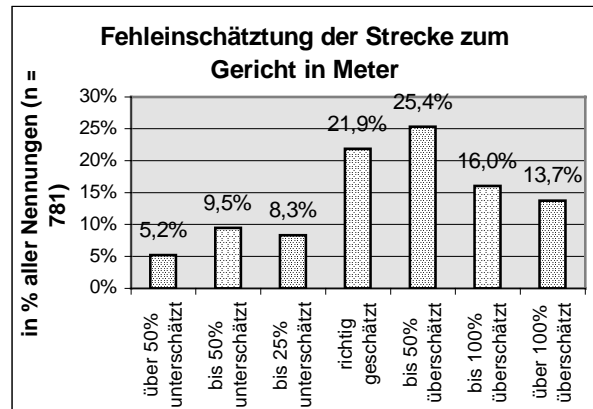
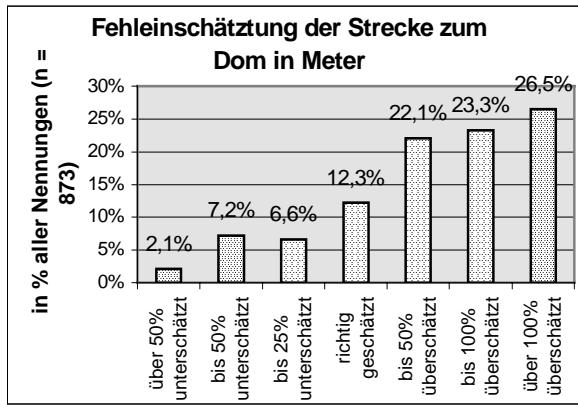


Bei der Einschätzung der fiktiven Wegstrecken wurden die Schätzungen zu den vier vorgegebenen Zielen (Bahnhof, Konzerthalle, Gericht, Dom) zusammengefaßt, was zu der enorm großen Grundgesamtheit führte. Die Fehlerquote lag hier etwas höher als bei den zurückgelegten Wegstrecken. Überschätzt wurden die Strecken insgesamt in 64% der Fälle, unterschätzt nur in 22,3% davon. Nur 14% haben richtig gelegen aber 50,0% haben den fiktiven Weg doch zumindest ‚halbwegs‘ richtig geschätzt. Die größte Gruppe (26,3%) hat die Strecke leicht überschätzt. Die ‚ungelaufenen‘ Wege werden also im Allgemeinen deutlicher überschätzt, als bereits zurückgelegte Wege.

Betrachtet man die Schätzungen zu den vier fiktiven Wegstrecken getrennt, so ergibt sich erwartungsgemäß ein ähnliches Bild wie in der Zusammenfassung. Auffällige Ausnahme bildet die Strecke zum Dom, die meist stark überschätzt wird. Eventuell ist das Bewußtsein der Passanten, dass der Dom auf einem Berg liegt ausschlaggebend für diese Besonderheit.

Neben der Einschätzung der fiktiven Weglängen wurde außerdem nach der Bereitschaft die Strecken zu diesen vier vorgegebenen Zielen zu Fuß zu gehen gefragt. Eine Korrelation zwischen dem Maß des Verschätzens und der Bereitschaft den entsprechenden Weg zu Fuß zu gehen konnte nicht festgestellt werden.





## 8. Wegstrecke in Minuten

Die Zeit, die die Passanten für die von ihnen angegebene Wegstrecke ‚tatsächlich‘ gebraucht haben, oder besser gesagt: hätten brauchen sollen, wurde anhand der in Metern ermittelten gesamten Weglängen errechnet. Berechnungsgrundlage war die Annahme, dass ein Fußgänger etwa 300m in 5 Minuten zurücklegt. Diese Annahme ist stark vergrößernd, da sie nicht auf das tatsächliche, individuell sehr verschiedene Gehtempo der Passanten eingeht, das beim Bummel anders ausfallen dürfte als zum Beispiel auf dem Weg zur Arbeit und die Einflüsse des Reliefs unbeachtet läßt. Da aber die Werte aufgrund von Durchschnittsstrecken errechnet wurden, erscheint die Anwendung eines Durchschnittstempos gerechtfertigt.

Wegen der Art der Berechnung stehen die Werte innerhalb der Tabelle im gleichen Verhältnis zueinander wie die der Streckentabelle.

Im Durchschnitt aller Passanten ergibt sich für den gesamten Weg (= zurückgelegter + kommender Weg) eine Dauer von 24 Minuten, wobei wieder die Bamberger knapp unter dieser Zeit liegen, die Touristen leicht darüber und die Bewohner des Landkreises dem Durchschnitt entsprechen. Der zurückgelegte Weg ist etwas kürzer als der noch kommende. Der Modalwert 8 Minuten zeigt, dass die meisten Passanten nicht so lange unterwegs sind als der Durchschnitt glauben machen möchte.

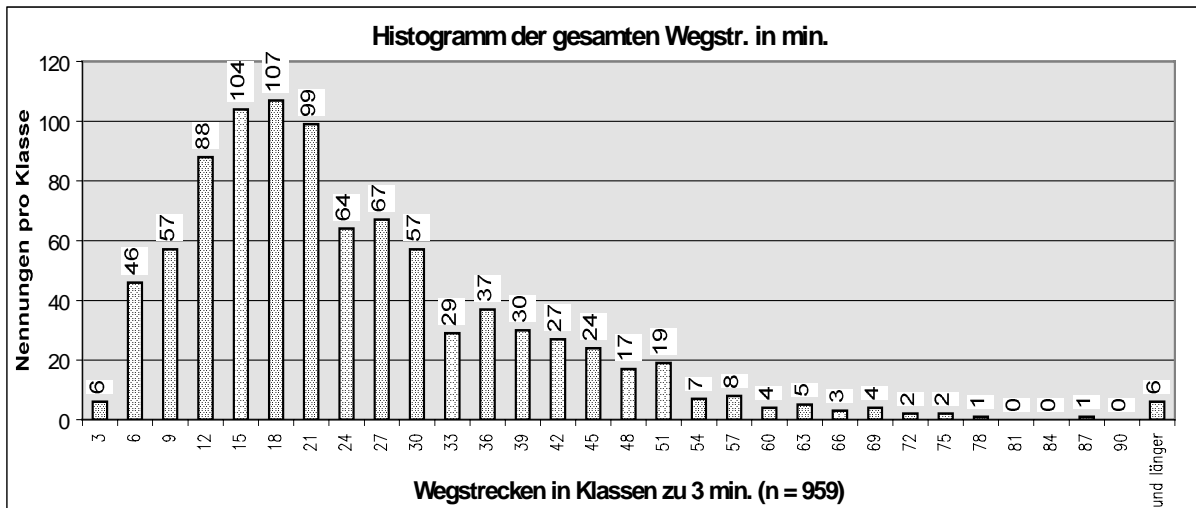
Wegstrecken aller Befragten in min.			
	zurückg. Weg	komm. Weg	gesamter Weg
Mittelwert	12	11	24
Median	10	9	20
Modalwert	8	8	20

Wegstrecke Bamberger in min.			
	zurückg. Weg	komm. Weg	gesamter Weg
Mittelwert	12	11	22
Median	8	8	18
Modalwert	8	8	18

Wegstrecken LK Bamberg in min.			
	zurückg. Weg	komm. Weg	gesamter Weg
Mittelwert	12	12	24
Median	10	9	21
Modalwert	8	8	16

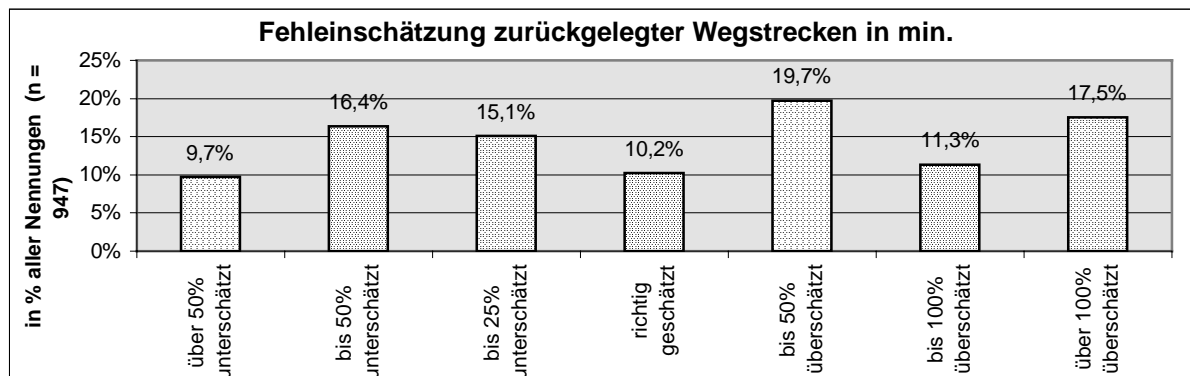
Wegstrecken Touristen in min.			
	zurückg. Weg	komm. Weg	gesamter Weg
Mittelwert	15	12	27
Median	13	10	25
Modalwert	8	8	25

Das Histogramm zeigt, dass die meisten Passanten zwischen 12 und 21 Minuten lang zu laufen bereit sind und alle Werte über 51 Minuten als Ausreißer zu werten sind.



## 9. Fehleinschätzung der Wegstrecken in Minuten

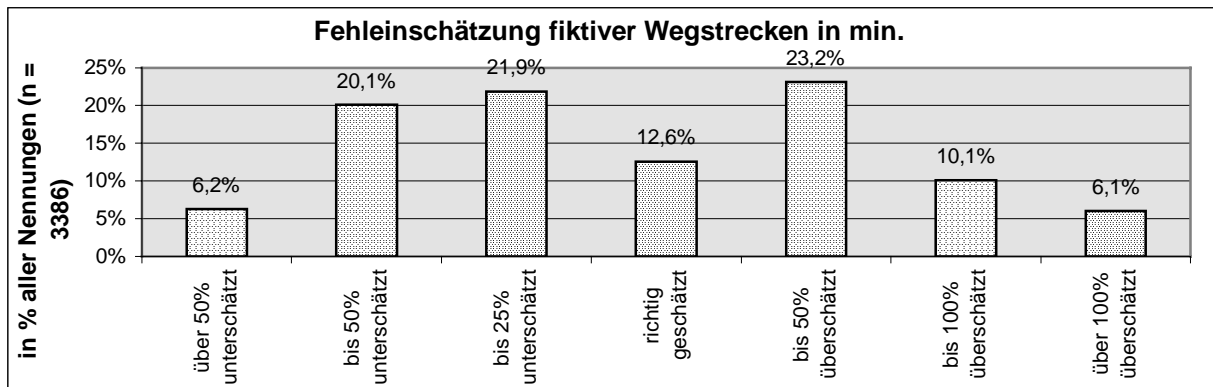
Die Einschätzungen der Passanten in Bezug auf die für den bereits zurückgelegten Weg und die fiktiven Wegstrecken benötigte Zeit wurde zu Zeitwerten in Beziehung gesetzt, die wie im Punkt 8. beschrieben errechnet wurden.



Nur 10,2% der Befragten konnten die Wegdauer richtig einschätzen, 41,2% haben die Dauer unter- und 48,6% haben sie überschätzt. Zwar könnte man immerhin 45,1% zu ‚halbwegs‘ richtig zusammenfassen, aber die Verteilung zeigt doch deutlich, dass es den Passanten sehr schwer fiel, eine Wegstrecke in Minuten zu schätzen.

Für die Zusammenfassung der vom Standort aus zu schätzenden Strecken zu Bahnhof, Konzerthalle, Gericht und Dom (fiktive Wegstrecken) ergibt sich ein ähnliches Bild. Nur 12,6% der Schätzungen waren richtig, 48,2% haben den Zeitbedarf unter- und 39,4% haben ihn überschätzt. ‚Halbwegs‘ richtig lagen 57,7%. Aber auch hier zeigt die Verteilung, dass das Schätzen der benötigten Zeit für eine Wegstrecke offensichtlich sehr schwer ist.

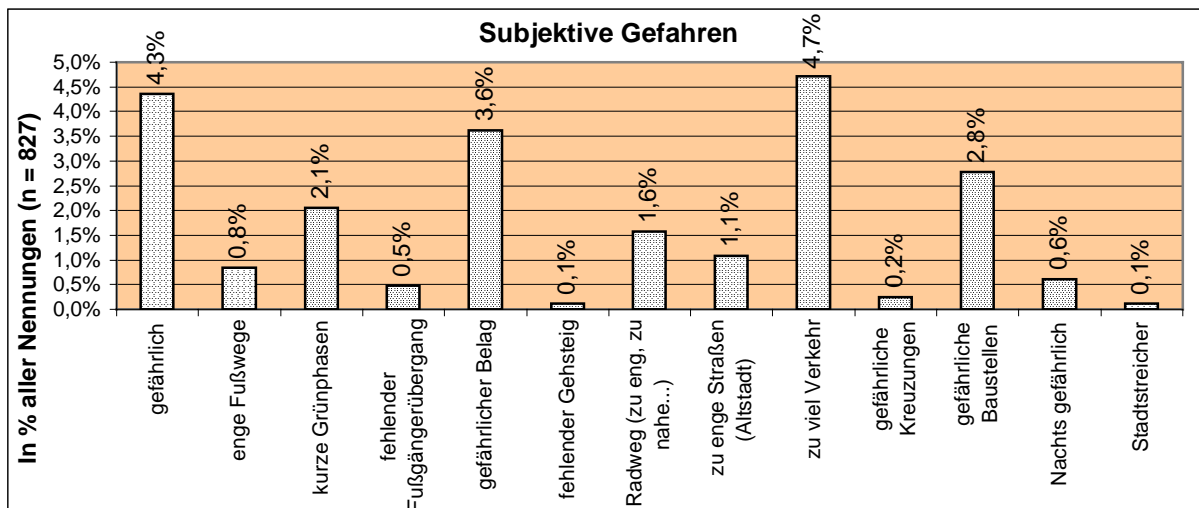




Offenbleiben muß in diesem Zusammenhang, in wie weit die Art der Berechnung der Vergleichswerte (unter der Annahme: 5min = 300m) zu diesem Ergebnis beigetragen hat.

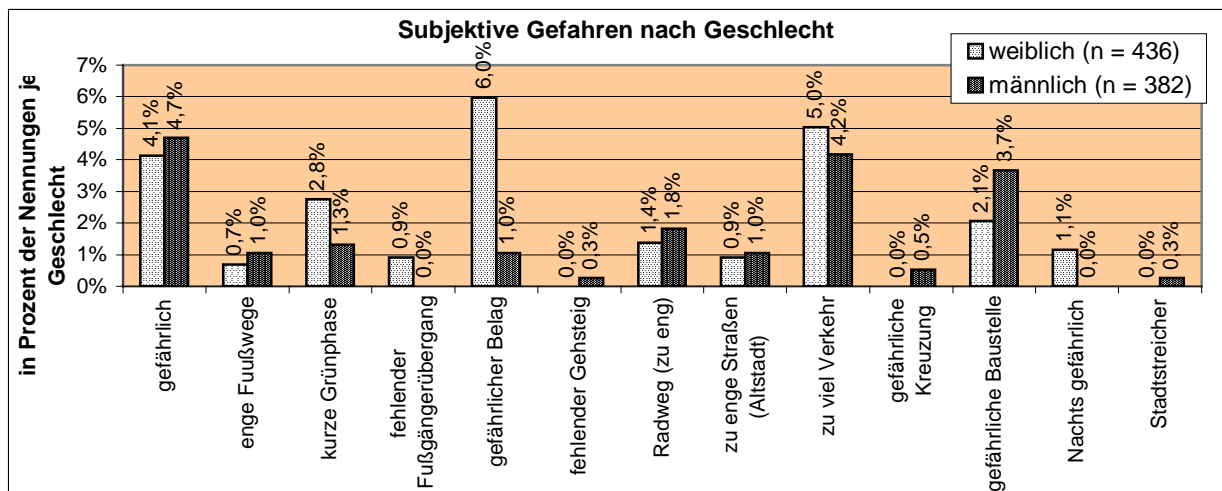
## 10. Subjektive Gefahren

Alle Angaben, die die Befragten, aus ihrer Sicht als Fußgänger, zu gefährlichen Umständen im Verkehr, zu den von ihnen subjektiv empfundenen Gefahren gemacht haben, konnten unter 14 verschiedenen Kategorien subsumiert werden. Die weitaus Meisten (77,4%) empfanden die Situation für Fußgänger als ‚ungefährlich‘. Da alle anderen möglichen gefährlichen Umstände sich die restlichen Prozente teilen, wurde die Kategorie ‚ungefährlich‘ im Diagramm weggelassen, um die Darstellbarkeit für die anderen zu verbessern. Um zu verdeutlichen wie wenige Passanten eine konkrete Gefährdung benennen wollten, muß noch die Gruppe derer, die ganz allgemein mit ‚gefährlich‘ geantwortet hat abgezogen werden. So bleiben nur 18,2% der Befragten, die konkret eine subjektive Gefahr nennen konnten. Dieser ‚Rest‘ ist mit ca. 150 Nennungen zwar relativ klein, kann aber doch Tendenzen aufzeigen. Die Prozentwerte sind allerdings nicht auf diesen ‚Rest‘ berechnet, sondern auf die Gesamtheit aller Nennungen zu dieser Frage.



Mit 4,7% wurde ‚zu viel Verkehr‘ als häufigste Gefahr genannt. Der ‚gefährliche Belag‘ (3,6%) kommt gleich dahinter. Erwähnenswert sind noch die Kategorien ‚gefährliche Baustellen‘ (2,8%) und ‚kurze Grünphasen‘ (2,1%). Noch genannt werden sollen die Kategorien über einem Prozent. Das sind zum einen verschiedene Probleme mit Radwegen (1,6%) und zum anderen der Eindruck, dass einige Straßen zu eng seien (1,1%). Allerdings entfallen auf diese Kategorien nur noch ca. 10 Nennungen.

Eine Aufspaltung der subjektiven Gefahren nach Geschlechtern bringt einige Unterschiede zu Tage. Für ‚ungefährlich‘ halten die Situation 75,0% der Frauen und 80,2% der Männer. Bei den benannten Gefahren fällt der Unterschied in der Bewertung am deutlichsten beim Punkt ‚gefährlicher Belag‘ auf, der fast nur von Frauen genannt worden ist. Ebenfalls überwiegend von Frauen genannt wurden zu ‚kurze Grünphasen‘ an Ampeln. Nur von Frauen genannt wurde der Umstand, dass es ‚Nachts gefährlich‘ sei. Die einzige subjektive Gefahr, in der Männer mehr als einen Prozentpunkt vorne liegen sind ‚gefährliche Baustellen‘. Diese Auswertung macht deutlich, dass es offensichtlich eine geschlechtsspezifische Betrachtung der Gefährdung von Fußgängern im Straßenverkehr gibt.



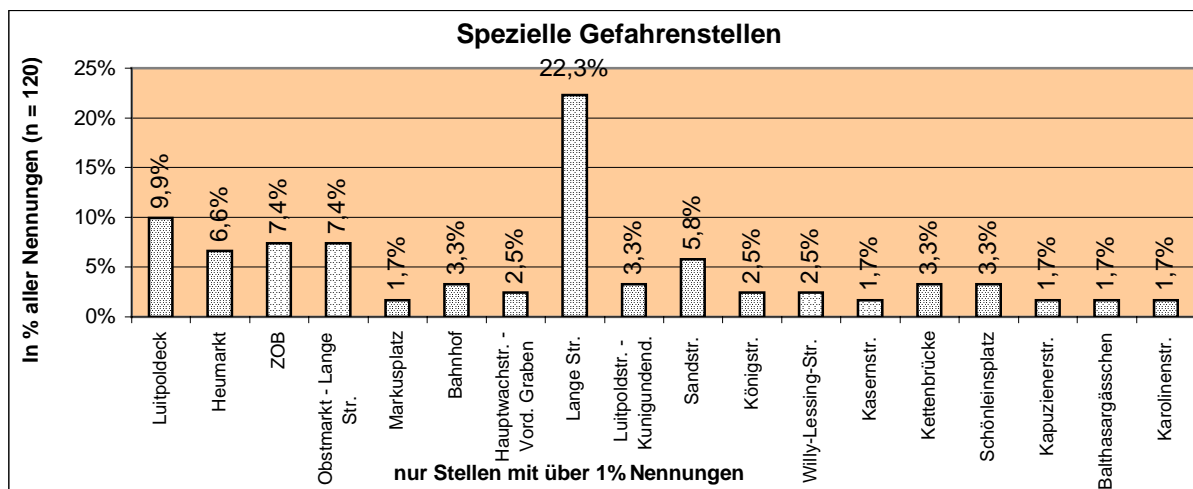
Wird versucht die Gefahren nach Altersklassen getrennt zu betrachten, so fällt auf, dass die Situation als Fußgänger um so gefährlicher eingeschätzt wurde, je älter die Passanten waren. Während bei den unter 20jährigen noch 85,5% die Situation als ungefährlich einschätzten, waren es bei den 71 bis 80jährigen nur noch 60,7%. Die Tendenz, dass mit zunehmendem Alter die Gefährdung höher eingeschätzt wird, wird nur von der Gruppe der 51 bis 60jährigen durchbrochen, die mit 82,5% ‚ungefährlich‘ fast den Wert der unter 20jährigen erreicht haben. Auffallend ist, dass dies die gleiche Altersgruppe ist, die bereit ist die weitesten Gesamtwege zurückzulegen. (siehe Kapitel 6.)

## 11. Gefahrenstellen

Insgesamt wurden von den Befragten 32 Orte in der Stadt genannt und als Gefahrenstellen bezeichnet. Nur 18 davon erhielten mehr als 1% der Nennungen. Die restlichen 14 sind im Diagramm nicht enthalten.

Besonders auffallend ist die ‚Lange Straße‘, die mit 22,3% bei weitem am häufigsten genannt wird. Werden die 7,4% Nennungen für die Ecke ‚Obstmarkt – Lange Straße‘ noch hinzugezählt ergibt sich, dass mit 29,7% ein knappes Drittel der Nennungen hier eine Gefahrenstelle ausmacht. Dies gibt zu denken, da gerade hier schon einiges gemacht worden ist. Die Gehsteige sind relativ breit, die Fahrradwege sind farbig markiert und dennoch wird die Lange Straße häufiger als alle anderen als gefährlich eingestuft. Grund dafür könnte das relativ hohe Verkehrsaufkommen, sowohl bei Fußgängern als auch Rad- und Autofahrern (Bushaltestelle, starker Lieferverkehr) sein. Möglicherweise werden in der Langen Straße hauptsächlich die Fahrradfahrer problematisch gesehen, denn immerhin 23,8% derer, die angaben mit Radwegen Probleme zu haben wurden in der Langen Straße befragt. Im Gegensatz zur Langen Straße wird die ähnlich gestaltete Königstraße nur bei 2,5% der Nennungen als Gefahrenstelle bezeichnet. Dies könnte am doch deutlich geringeren Fußgängerverkehr liegen. Trotz des geringeren Personenaufkommens in der Königstraße wurden dort an 2 Standorten etwa doppelt so viele Passanten befragt als in der Langen Straße (153 zu 63). Es bleibt fest

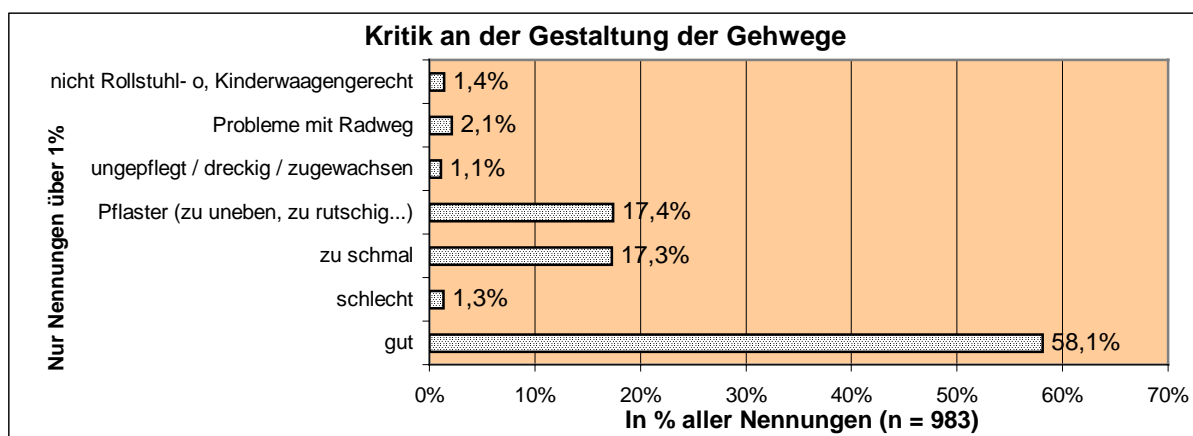
zu halten, dass die Gefahrenstellen, die genannt wurden, nicht unmittelbar mit dem Ort, an dem befragt wurde, zusammenhängen müssen.



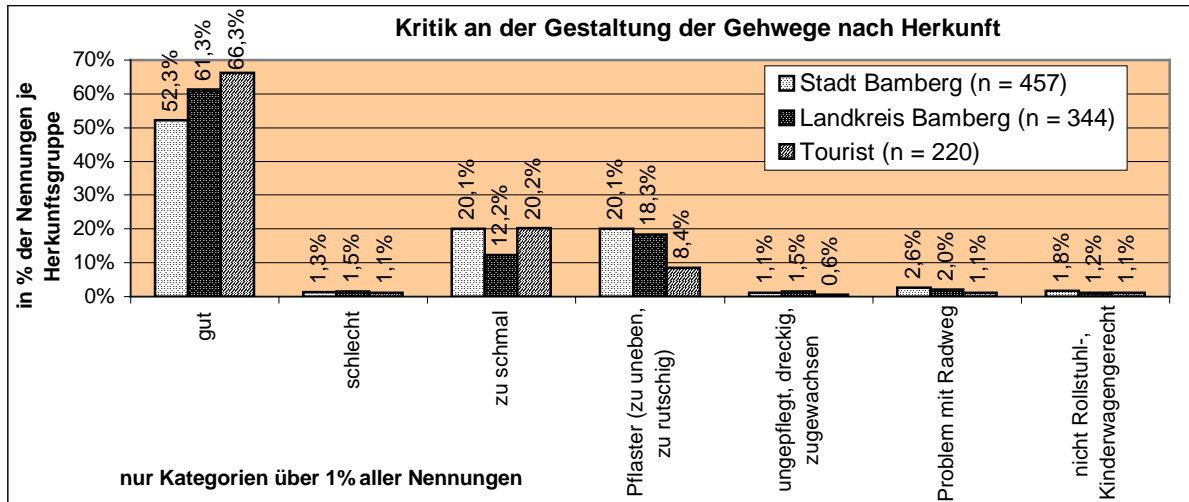
Es gibt noch 4 weitere Gefahrenstellen mit über 5% aller Nennungen: Luitpoldeck 9,9%, ZOB 7,4%, Heumarkt 6,6% und Sandstraße 5,8%. Das Luitpoldeck überrascht wenig, zumal hier während der Befragungszeit noch an beiden Fassadenseiten des ehemaligen Kinogebäudes gearbeitet wurde. Am ZOB ist wahrscheinlich die hohe Busfrequenz ausschlaggebend während am Heumarkt eher die unklare Verkehrsführung die Passanten verunsichern dürfte. Bei der Sandstraße macht das hohe Verkehrsaufkommen die Einschätzung verständlich, erstaunlich ist in diesem Zusammenhang, dass die ähnlich geartete Karolinenstraße nur sehr selten als Gefahrenstelle genannt wurde. Alle noch seltener genannten Gefahrenstellen sind aufgrund der dann zu geringen absoluten Anzahl der Nennungen nicht auszuwerten und im Diagramm nur enthalten um zu zeigen, dass sie überhaupt genannt wurden.

## 12. Gestaltung

Kritik an der Gestaltung der Gehwege in der Stadt fiel den Passanten, wie an der geringen Anzahl verschiedener Kategorien gesehen werden kann, offensichtlich schwer.



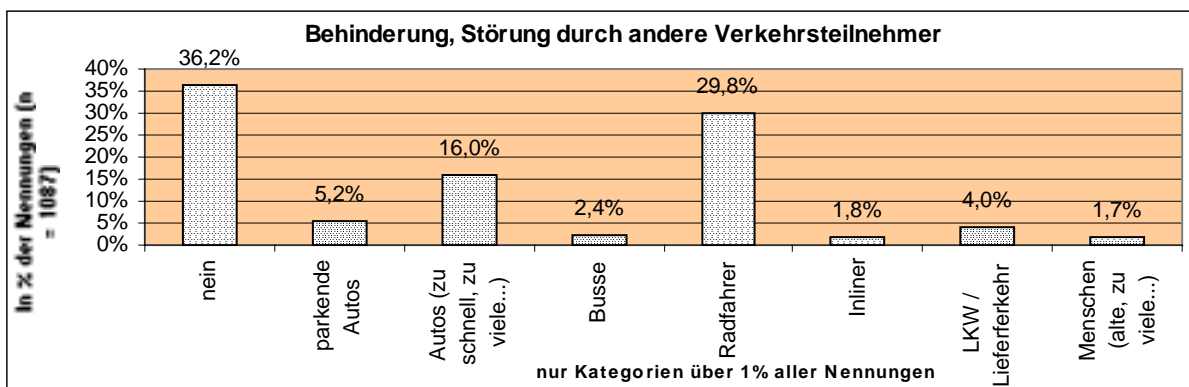
Die Mehrzahl (58,1%) befand die Gestaltung der Gehwege für gut. Mit 17,4% und 17,3% liegen die Kritik am Pflaster, das zu uneben oder zu rutschig sei und die Kritik an den zu schmalen Gehwegen gleich auf. Gerade noch erwähnt werden sollen die Probleme mit den Radwegen, die 2,1% der Nennungen erreichten.



Die Aufteilung der Gestaltungskritik nach der Herkunft der Befragten zeigt nur, dass die Akzeptanz der Gestaltung mit der Entfernung des Wohnortes von Bamberg zuzunehmen scheint und die Kritik am unebenen Pflaster dafür abnimmt. Festzuhalten bleibt, dass unter den Bambergern mehr als die Hälfte (52,3%) mit der Gestaltung der Wege zufrieden ist und unter den Touristen sind es sogar etwa zwei Drittel (66,3%). (vergleiche Kapitel 7)

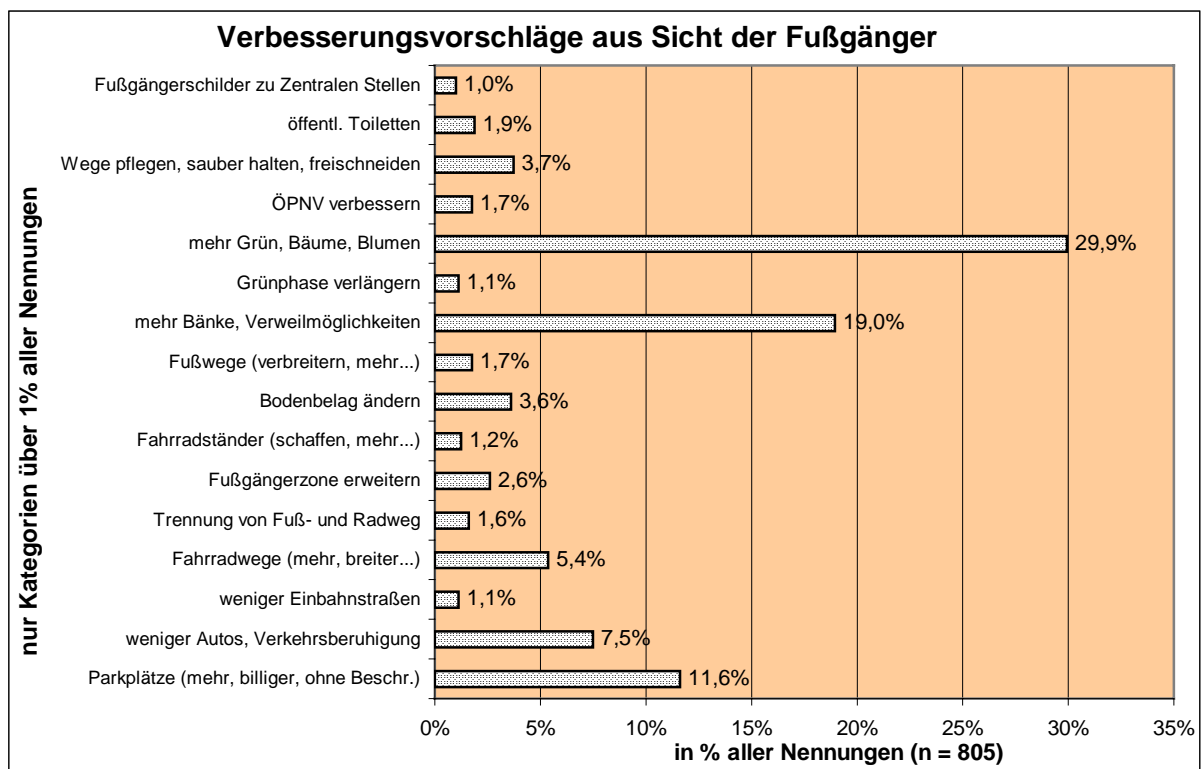
### 13. Behinderung, Störung

Auf die Frage ob es Behinderungen oder Störungen durch andere Verkehrsteilnehmer gebe, antworteten die meisten (36,2%) mit ‚nein‘. Die mit Abstand größte Gruppe von „Störern“ waren die Radfahrer (29,8%) gefolgt von den Autos, die in den ruhenden Verkehr (5,2%) und den sich bewegenden (16,0%) unterteilt sind. Lieferverkehr und LKW's wurden nur von 4,1% als störend empfunden.



### 14. Verbesserungsvorschläge

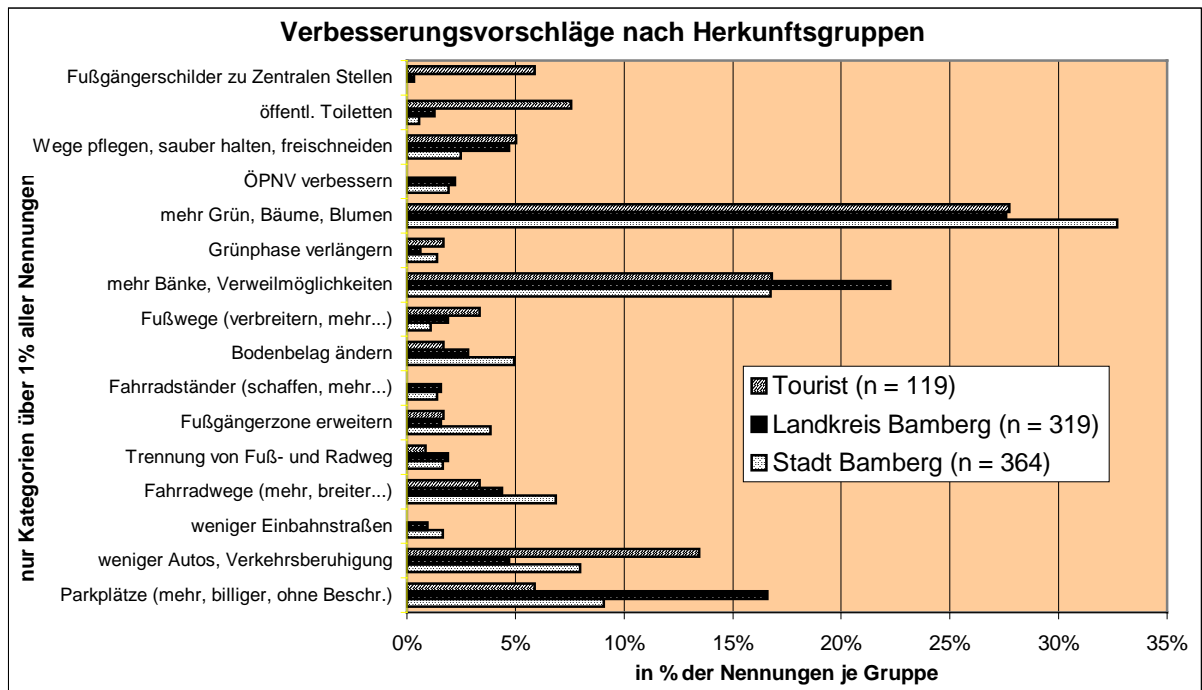
Die Vorschläge, wie die Situation der Fußgänger verbessert werden könnte, ließen sich in 17 Kategorien fassen. Davon erhielten 16 mehr als 1% der Nennungen, nur diese sind in der Graphik angezeigt.



Am weitaus häufigsten (29,8%) wurde der Vorschlag genannt ‚mehr Grün, Bäume oder Blumen‘ in die Innenstadt einzubringen. Der hier zu Tage tretende scheinbare Mangel an innerstädtischen Grünflächen hat seine Ursache in der weitgehend mittelalterlichen Struktur der Altstadt, die wenig Platz für Bäume läßt. Wahrscheinlich fokussierten die befragten Fußgänger aber auch ihre Aufmerksamkeit auf die relativ kleine Altstadt und vergaßen dabei, dass es in den umliegenden Vierteln einiges an Grün gibt.

Unter die zweitgrößte Kategorie (19,0%) ‚mehr Bänke, Verweilmöglichkeiten‘ wurden nicht nur Fragen der Möblierung der öffentlichen Räume gefaßt, sondern auch alle Anmerkungen, die sich auf die „Behaglichkeit“ dieser Räume beziehen, wie zum Beispiel Straßencafes oder allgemein Platzgestaltungen. Die dritte Gruppe sind alle Vorschläge, die sich auf bequemeres, oder billigeres Parken beziehen: ‚Parkplätze (mehr, billiger, ohne Beschränkung)‘ (11,6%). Dies deutet darauf hin, dass das Parkplatzangebot in der Altstadt von einigen als zu wenig und / oder zu teuer angesehen wird, oder die vorhandenen Parkplätze in Altstadtnähe wenig beliebt sind, da sie kostenpflichtig sind oder als zu weit außerhalb gelegen empfunden werden. Dass sich immerhin ca. 12% der Verbesserungsvorschläge auf das Parken beziehen zeigt, dass wahrscheinlich einige der Passanten nicht aus der Sicht eines Fußgängers geantwortet haben, sondern aus der eines Autofahrers.

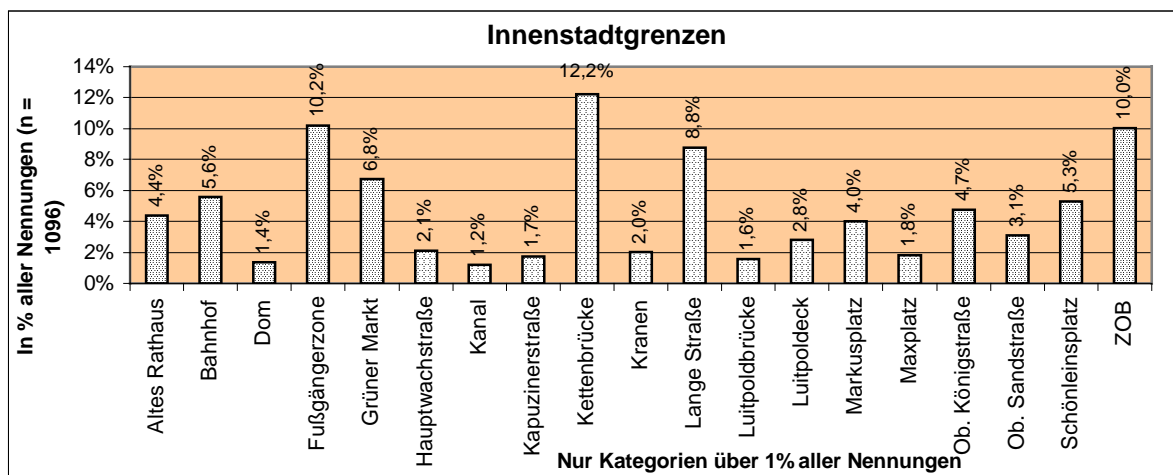
Da davon auszugehen war, dass die einzelnen Herkunftsgruppen, aufgrund ihrer wahrscheinlich verschiedenen Interessenlage, unterschiedliche Verbesserungsvorschläge machen würden, wurde die Aufspaltung nach Herkunftsgruppen durchgeführt, wenngleich damit manchmal Werte entstanden die wegen ihrer geringen absoluten Fallzahl nur noch eine die Tendenz anzeigenden Charakter haben. Die ungefähre Fallzahl läßt sich aus dem Prozentwert je Gruppe und der dazugehörigen Grundgesamtheit ermitteln, ein Anzeigen der Werte in der Graphik hätte zu Unübersichtlichkeit geführt.



Werden die Verbesserungsvorschläge nach Herkunftsgruppen getrennt betrachtet, ergibt sich, dass zum Beispiel eine bessere Fußgängerbeschilderung oder mehr öffentliche Toiletten fast nur von Touristen gefordert wurden. Auch in puncto Verkehrsberuhigung waren es überwiegend Touristen, denen dies ein Anliegen ist. Die Verkehrsberuhigung wird am wenigsten oft von den Bewohnern des Bamberger Umlandes gefordert. Dafür ist dies die Gruppe, die am stärksten an einem Ausbau von Parkplätzen interessiert ist. Aus dem Vergleich dieser beiden Kategorien und dem im Kapitel „3. Verkehrsmittelwahl“ Beschriebenem wird deutlich, dass das ÖPNV-Angebot von den Bewohnern des Landkreises als wenig attraktiv erachtet wird und sie wahrscheinlich mit dem Auto in die Stadt kommen, obwohl sie das Parkplatzangebot für nicht ausreichend halten.

## 15. Innenstadtgrenzen

Alle Passanten wurden danach befragt, wo für sie auf ihrem Weg in die Stadt die Innenstadt anfängt. Die Antworten konnten 46 verschiedenen Orten zugerechnet werden. Nur 19 davon erhielten mehr als 1% der Nennungen.



Der Versuch aus der Häufigkeit der genannten Orte einen Innenstadtbereich zu konstruieren ergibt in etwa folgendes Bild: Immer zur Innenstadt gerechnet wird der Fußgängerbereich von der Hauptwachstraße über den Max Platz zum Grünen Markt. Von da aus schieben sich die Grenzen der Innenstadt nach allen Richtungen weiter in die Stadt, mit abnehmender Häufigkeit der Nennungen. Zur engeren Innenstadt zählt sicherlich der Bereich Obstmarkt, Lange Straße, ZOB; und in die andere Richtung über die Kapuzinerstraße bis zum Markusplatz. Für sehr viele stellt der Kanal (oder die Brücken über ihn) die Innenstadtgrenze dar. Jenseits dieser Linie gehören für einige noch die König- und die Luitpoldstraße bis zum Bahnhof dazu. Aus der „Domstadt“ wird öfters noch der Bereich zwischen Altem Rathaus, Dom und Oberer Sandstraße zur Innenstadt gerechnet.

Den Innenstadtkern bilden also die Hauptgeschäftsstraßen der „Inselstadt“ erweitert um deren Nebengeschäftsstraßen, den Geschäftsstraßen zum Bahnhof und dem Teil der „Domstadt“ zwischen Altem Rathaus und Dom. Damit wird deutlich, dass die Wahrnehmung der Stadt als Einkaufsmöglichkeit mitentscheidend für die Einschätzung eines Bereichs als Innenstadt ist. Die Wichtigkeit von Straßencafes oder andern, die Aufenthaltsqualität steigernden Einrichtungen, von Möglichkeiten zum Flanieren und städtebaulichen Höhepunkten (z.B. Altes Rathaus) sollten nicht unterschätzt werden.

Einen gewissen Einfluß auf die Beurteilung der Innenstadtgrenzen übt das Verkehrsmittel aus, mit dem die Passanten in die Stadt gelangten. Wer mit der Bahn nach Bamberg kam, sah relativ häufig den Kanal, oder die Kettenbrücke als Grenze an und für Busfahrer war es der ZOB. Für die anderen Verkehrsmittel lassen sich keine klaren Tendenzen erkennen.

## **16. Anhang**

---

- Fragebogen
- Karte: Zählstandorte
- Karte: Statistische Gliederung des Stadtgebiets
- Ganglinien der Fußgängerbelastung der einzelnen Zählstandorte

# Fragebogen Fußgängerzählung Innenstadt

Name des Interviewers: \_\_\_\_\_

Standort (Nr.+ Straße): \_\_\_\_\_

Wochentag + Datum: \_\_\_\_\_

Zeit (von...bis): \_\_\_\_\_

Wetter: \_\_\_\_\_

**Frage 1:** Zur Zeit sind Sie zu Fuß in der Stadt unterwegs. Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie in die Stadt gekommen ?

- zu **Fuß** von zu Hause
- mit dem **Rad** von zu Hause, wo abgestellt ? \_\_\_\_\_
- mit dem **Auto / Motorrad**, wo geparkt ? \_\_\_\_\_
- als **Mitfahrer**, wo ausgestiegen ? \_\_\_\_\_
- mit dem **Bus**, an welcher Haltestelle ausgestiegen ?

- 
- mit der **Bahn** und zu **Fuß** weitergelaufen
- mit der **Bahn** und auf den **Bus** umgestiegen, an welcher Haltestelle ausgestiegen ?
- 

**Frage 2:** Aus welchem Grund sind Sie heute in der Stadt ?  
(Mehrfachnennungen möglich, Hauptgrund unterstreichen)

- Arbeit
- Ausbildung / Schule
- Einkaufen
- Arztbesuch / Erledigung (Bank, Behördengang etc.)
- Bummeln, Kaffee trinken, Freunde treffen etc.
- Tourist / Sightseeing

**Frage 3:** Welchen Fußweg haben Sie bisher zurückgelegt ?  
(Anfangspunkt und einzelne Straßen / Straßenzüge nennen)

\_\_\_\_\_

—

\_\_\_\_\_

—

\_\_\_\_\_

—

\_\_\_\_\_

**Frage 4:** Wie lange haben Sie für diesen Weg gebraucht ? \_\_\_\_\_ min  
Welche Strecke haben Sie dabei schätzungsweise zurückgelegt ? \_\_\_\_\_ m



**Frage 5:** Welchen Fußweg werden Sie voraussichtlich noch zurücklegen ?  
(Ziel(e) und einzelne Straßen / Straßenzüge nennen)

---



---



---

**Frage 6a:** Wie empfinden Sie Ihren Fußweg in der Stadt ? Gibt es für Sie Gefahrenpunkte auf Ihrem Weg oder Stellen, die Sie von vornherein meiden ?

---



---



---

**6b:** Sind die Gehsteige Ihrer Meinung nach angemessen gestaltet (z.B. Breite, Bodenbelag etc.) ?

---

**6c:** Fühlen Sie sich durch andere Verkehrsteilnehmer (z.B. Radfahrer, parkende Autos, zu viele Autos, Busse, Lieferverkehr etc.) gestört oder behindert ?

---

**6d:** Könnten Sie aus Ihrer Sicht Verbesserungsvorschläge machen  
(Aufenthaltsqualität, Verweilmöglichkeiten, mehr Grün etc.) ?

---



---

**Frage 7:** Wo fängt rein gefühlsmäßig auf Ihrem Weg in die Stadt die „Innenstadt“ an ?

---

**Frage 8:** Schätzen Sie bitte von Ihrem jetzigen Standort aus den Fußweg zu folgenden Punkten. Würden Sie dorthin zu Fuß gehen oder wäre es Ihnen zu weit ?

	Gehminuten	Entfernung (in Meter)	zu Fuß	
			ja	nein
<input type="checkbox"/> Bahnhof	_____	_____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- Konzerthalle \_\_\_\_\_
- Gericht / Wilhelmsplatz \_\_\_\_\_
- Dom \_\_\_\_\_

**Frage 9: Daten zur Person**

- 9a:** Woher kommen Sie?  Stadt Bamberg, PLZ \_\_\_\_\_ Straße \_\_\_\_\_  
 Landkreis Bamberg  
 Tourist
- 9b:** Wie alt sind Sie ? \_\_\_\_\_ (geschätzt) \_\_\_\_\_
- 9c:** Geschlecht:  weiblich  männlich

**Vielen Dank für Ihre Mühe !**



**STADT BAMBERG**  
**STADTPLANUNGSAMT**  
Abteilung Verkehrsplanung

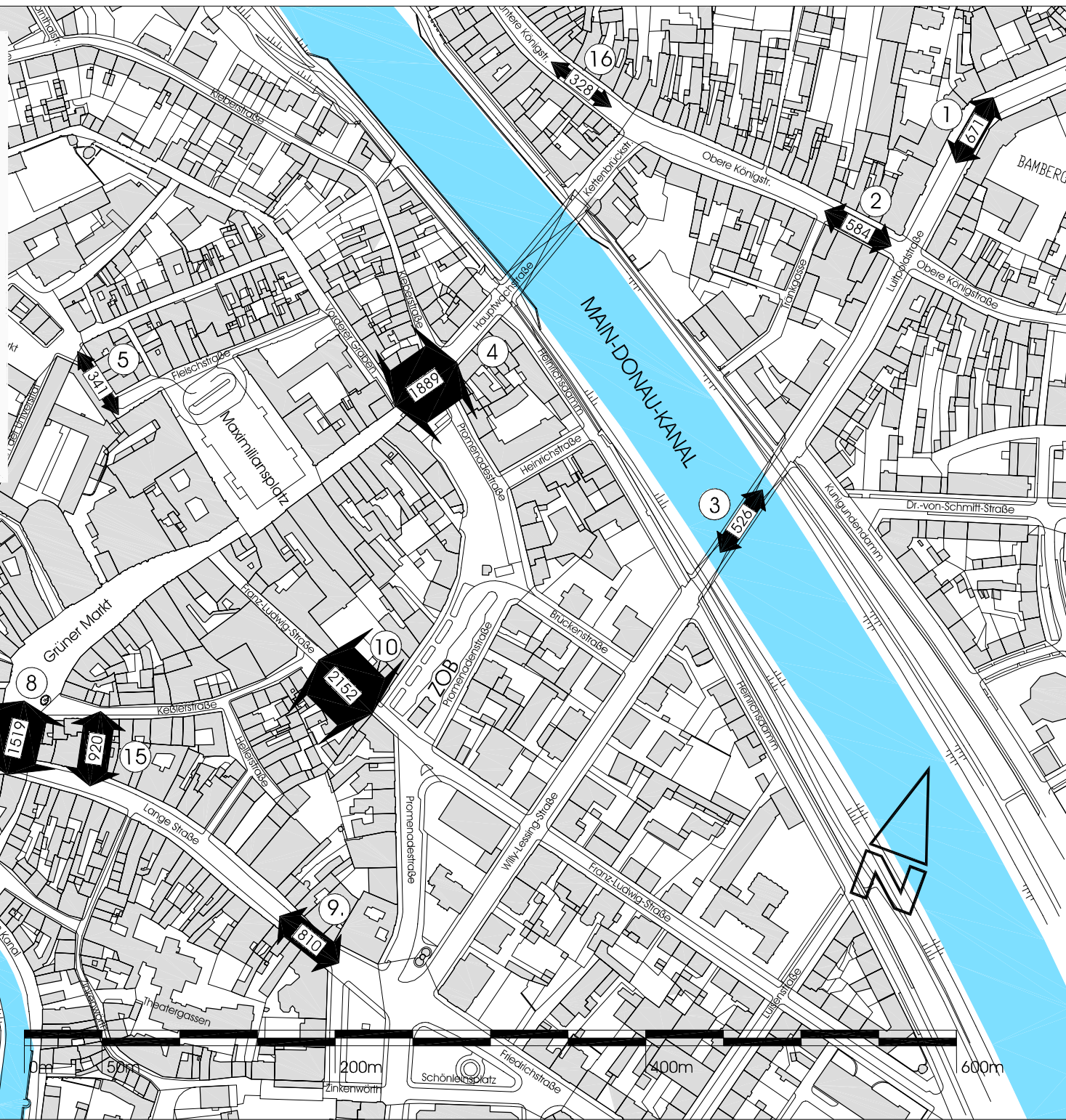
**Projekt:** FÜßGÄNGERZÄHLUNG  
JUNI 1999

Zählzeiten: Werktags 11,00 bis 14,00 Uhr  
und 16,00 bis 18,00 Uhr  
Samstag 10,00 bis 13,00 Uhr

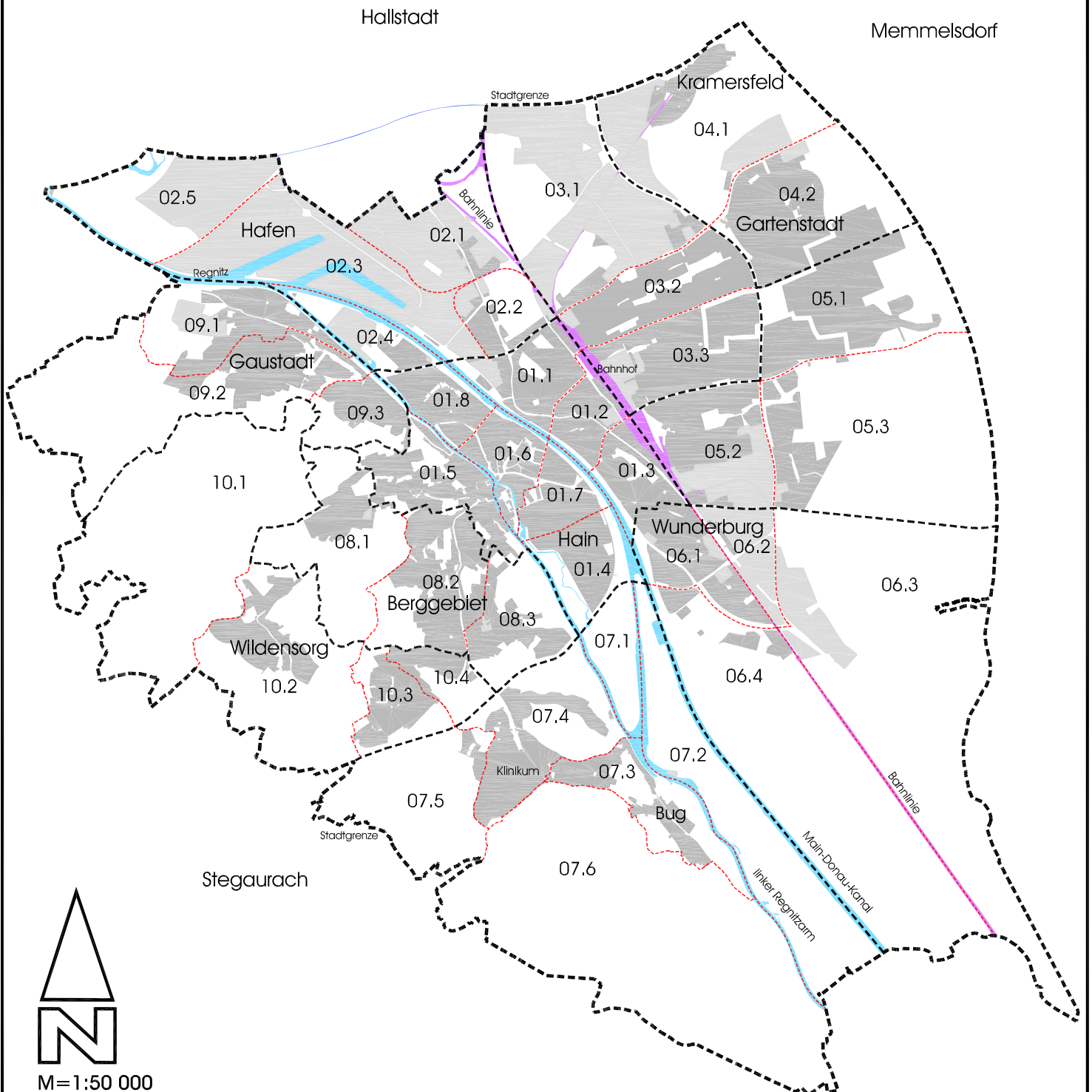
**Darstellung:** Zählstandorte mit Nummer  
**Fußgänger / Querschnitt**  
(Mittelwert im Zählzeitraum)

Bamberg, den 31.05.2000

Gezeichnet: Stenglein  
Bearbeiter: Spangenberg



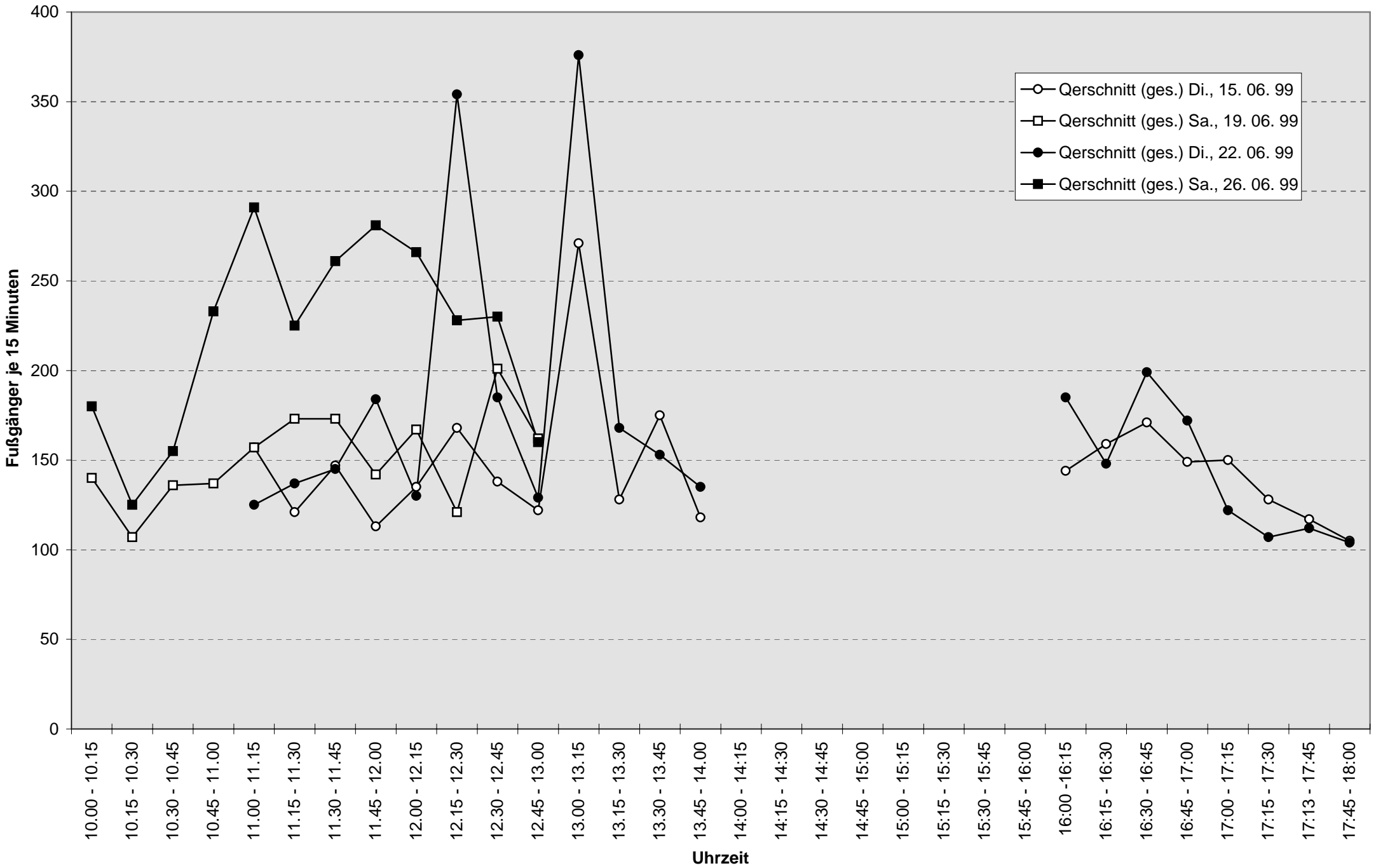
# STATISTISCHE GLIEDERUNG STADTGEBIET



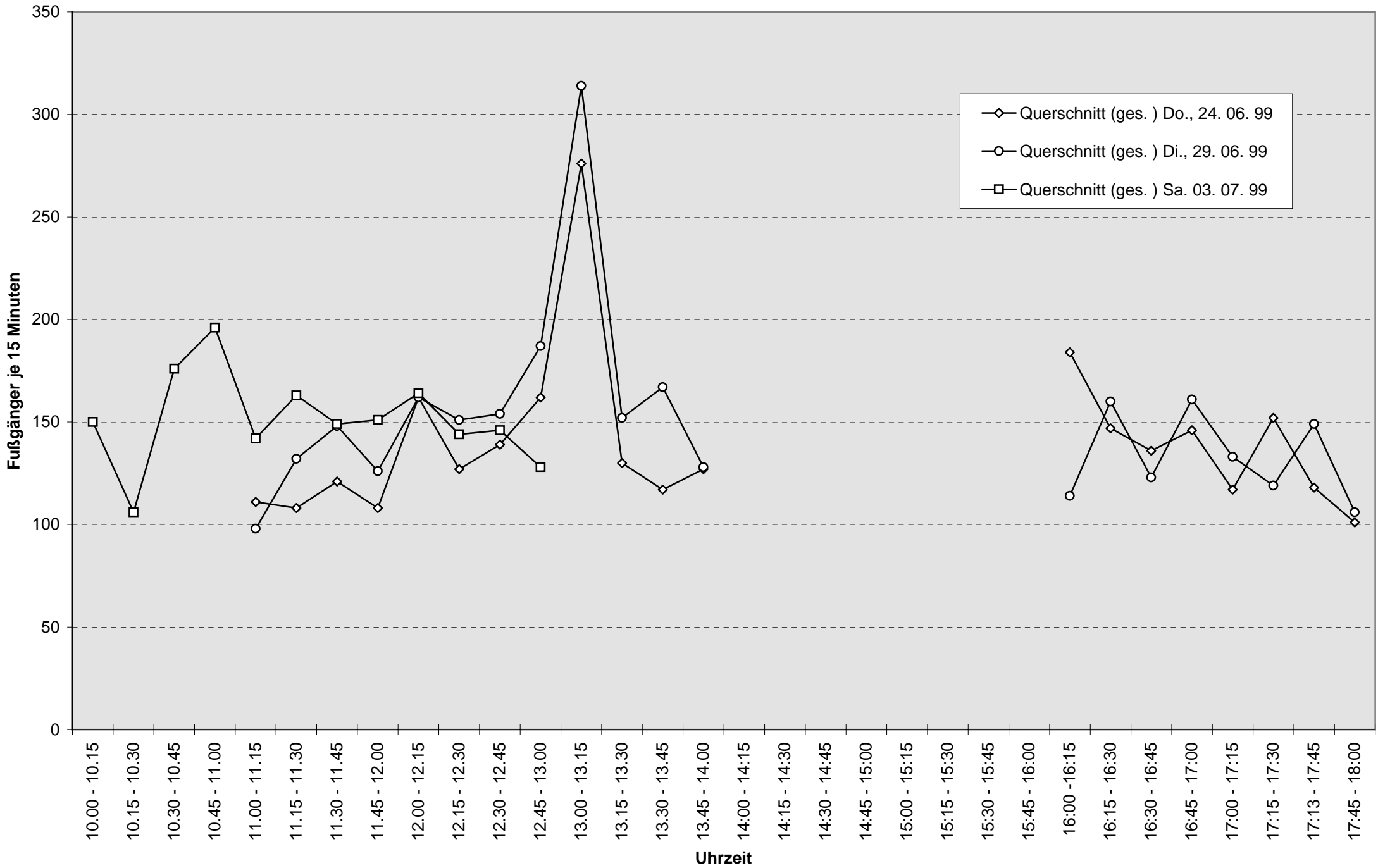
M=1:50 000



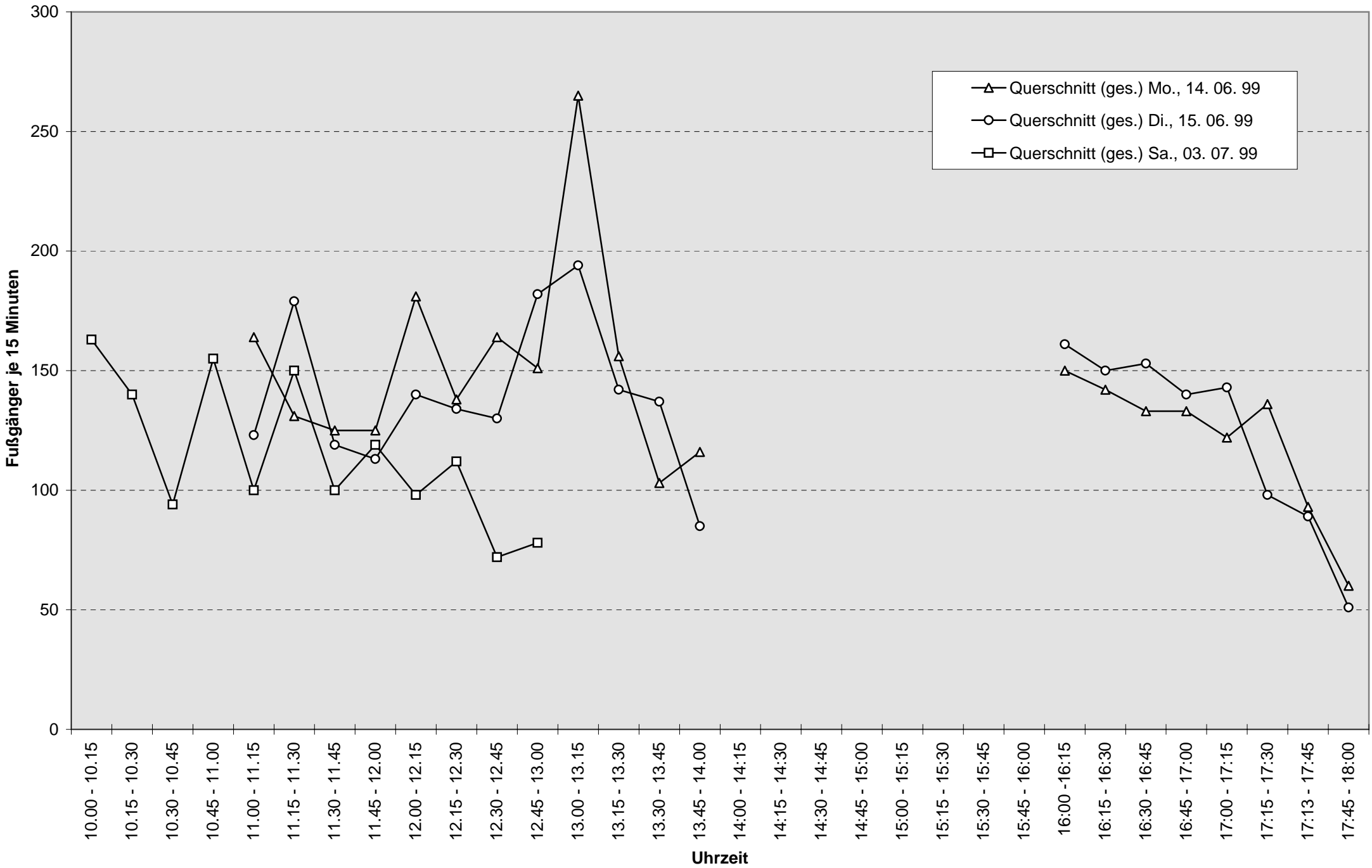
### Fußgängerbelastung Luitpoldstraße ges. (Querschnitt)



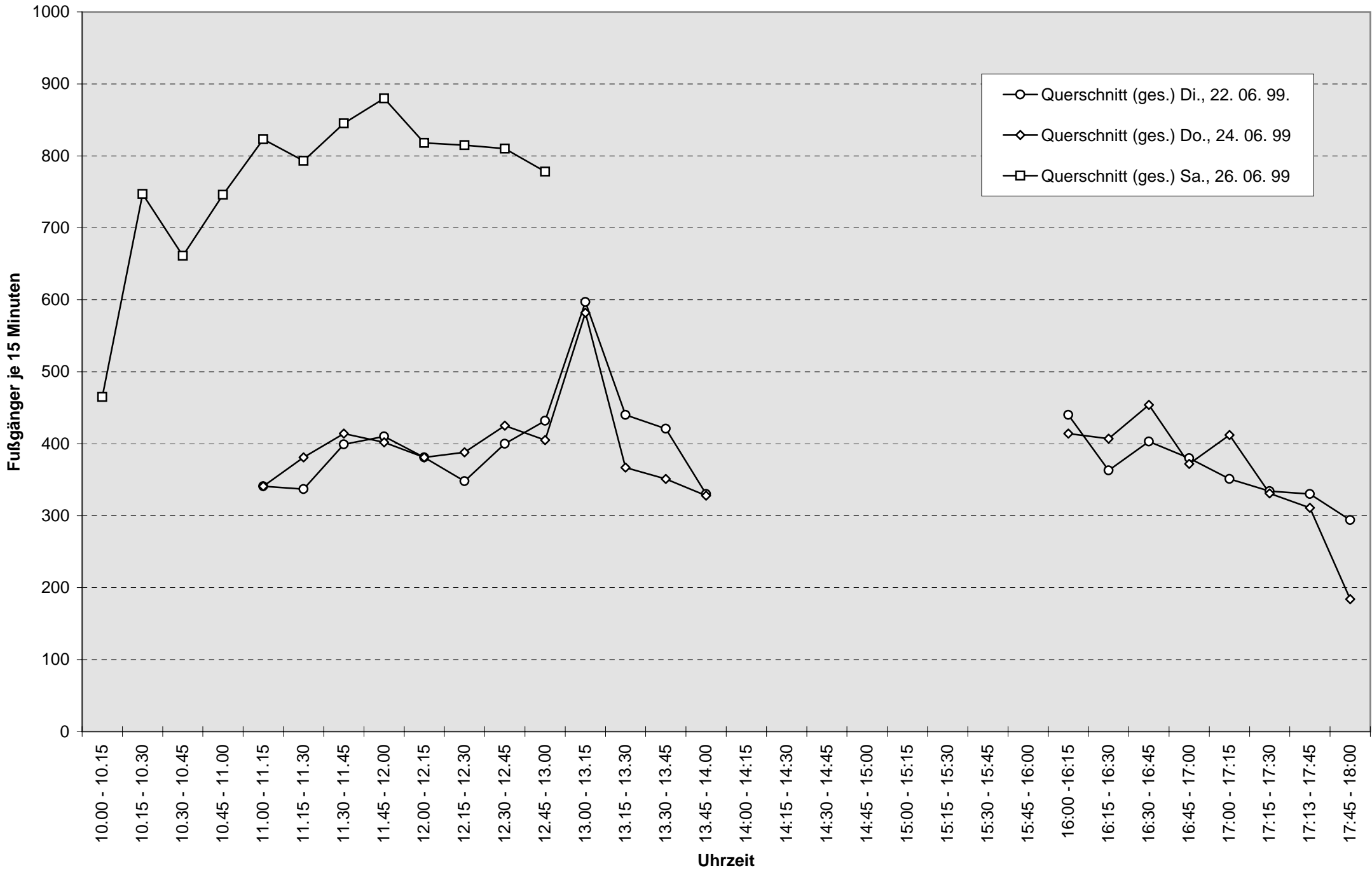
### Fußgängergelastung Obere Königstraße ges. (Querschnitt)



### Fußgängerbelastung Luitpoldbrücke gesamt (Querschnitt)

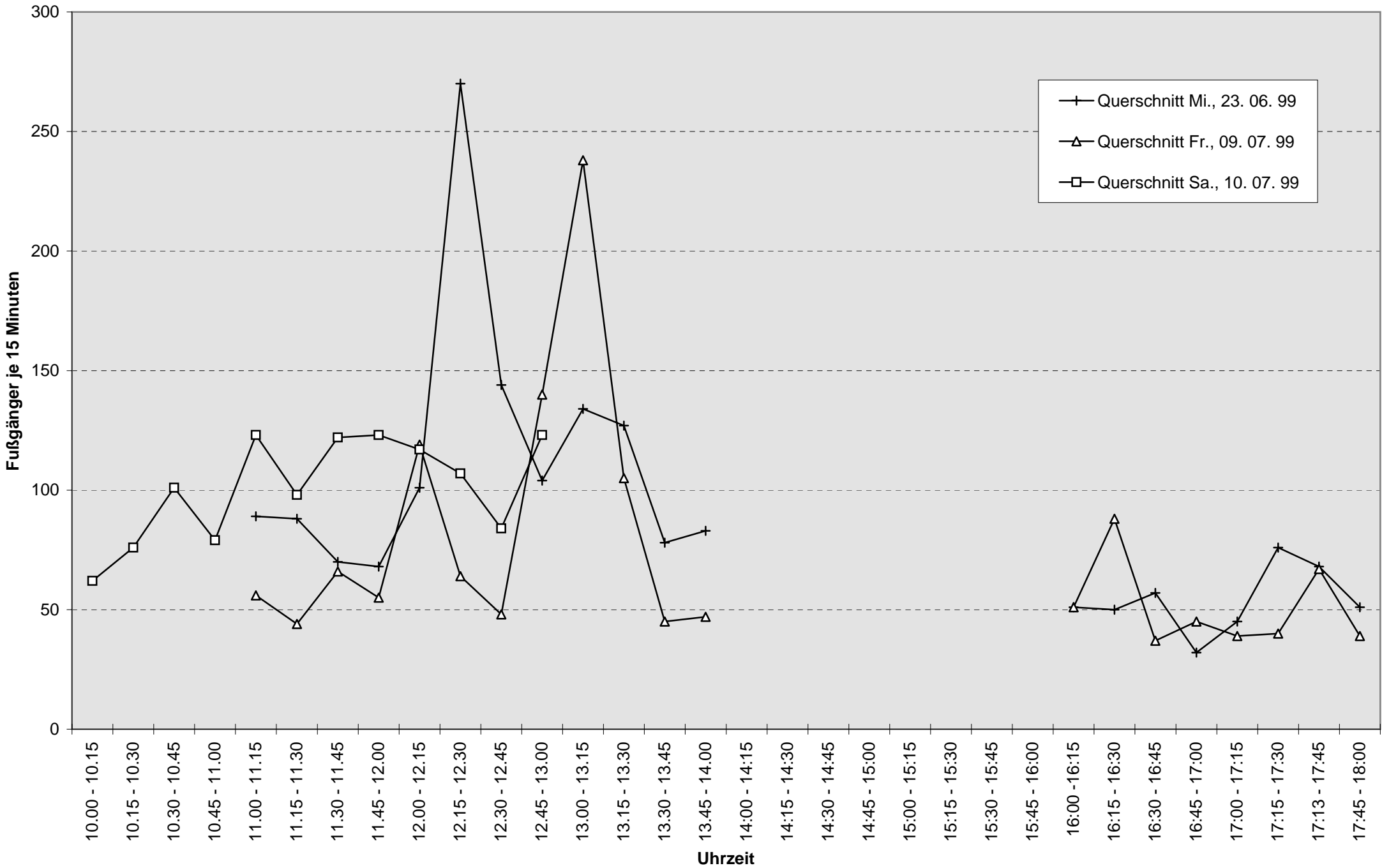


### Fußgängerbelastung Hauptwachstraße ges. (Querschnitt)

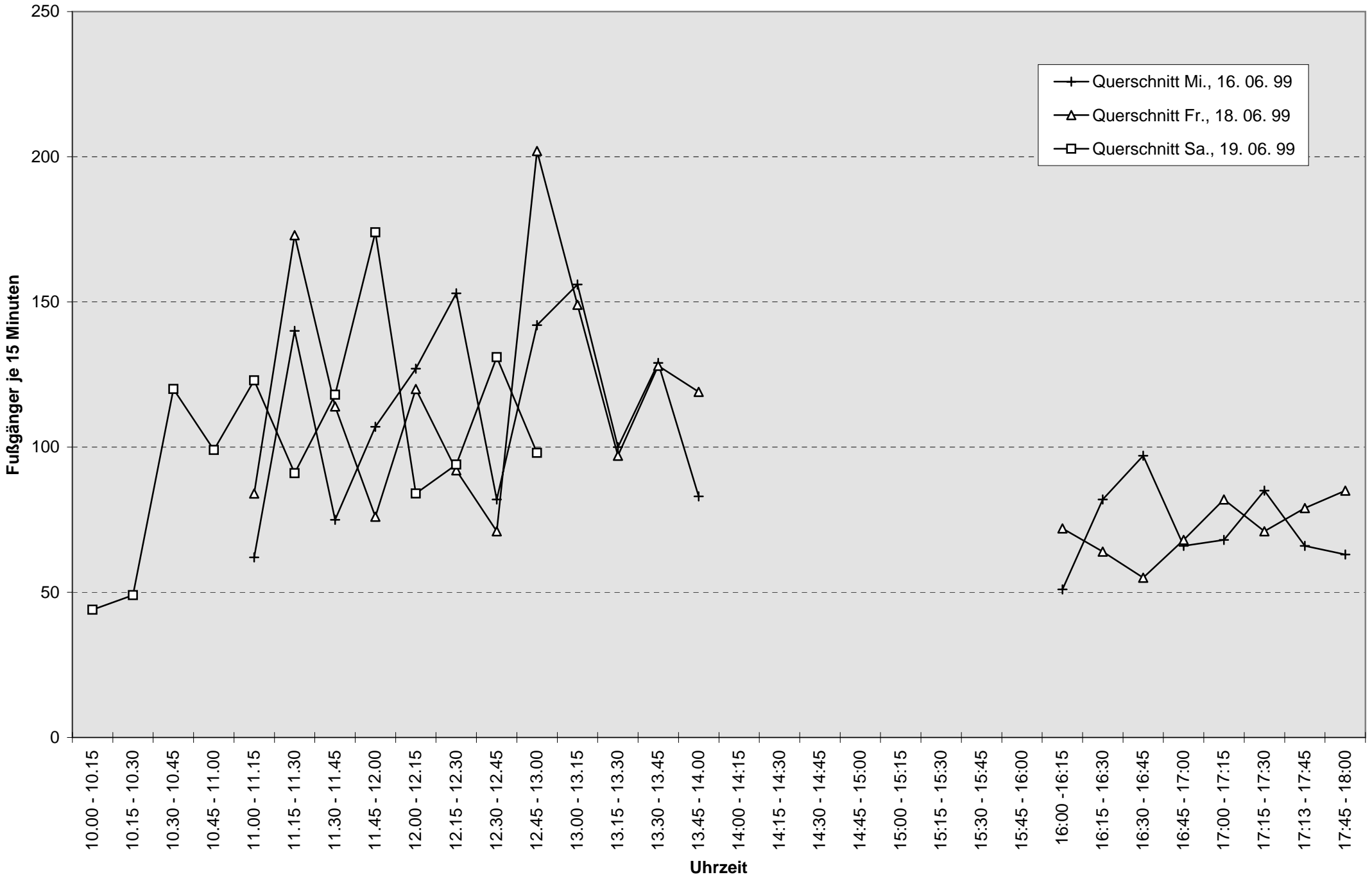




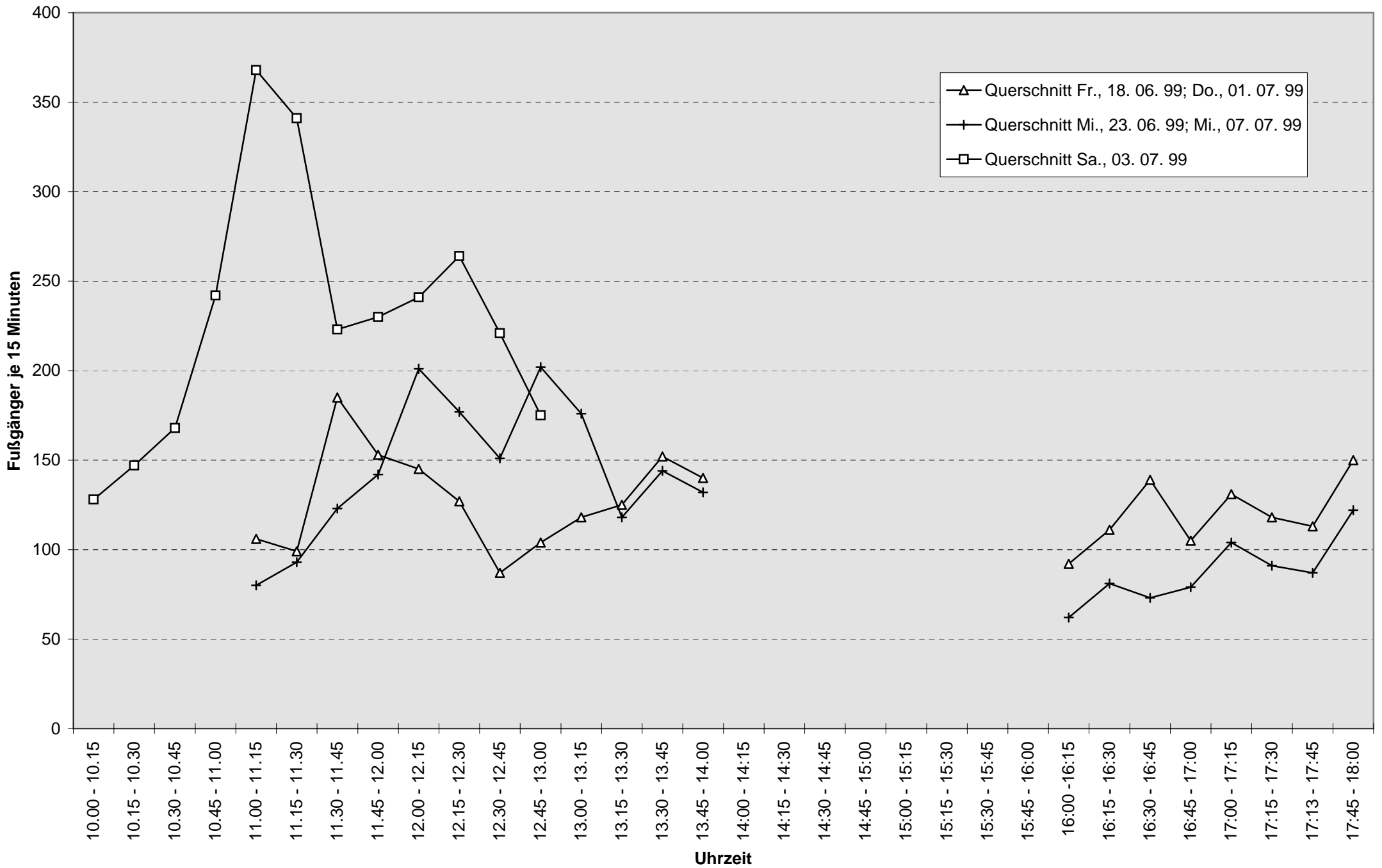
### Fußgängerbelastung Fleischstraße (Querschnitt)



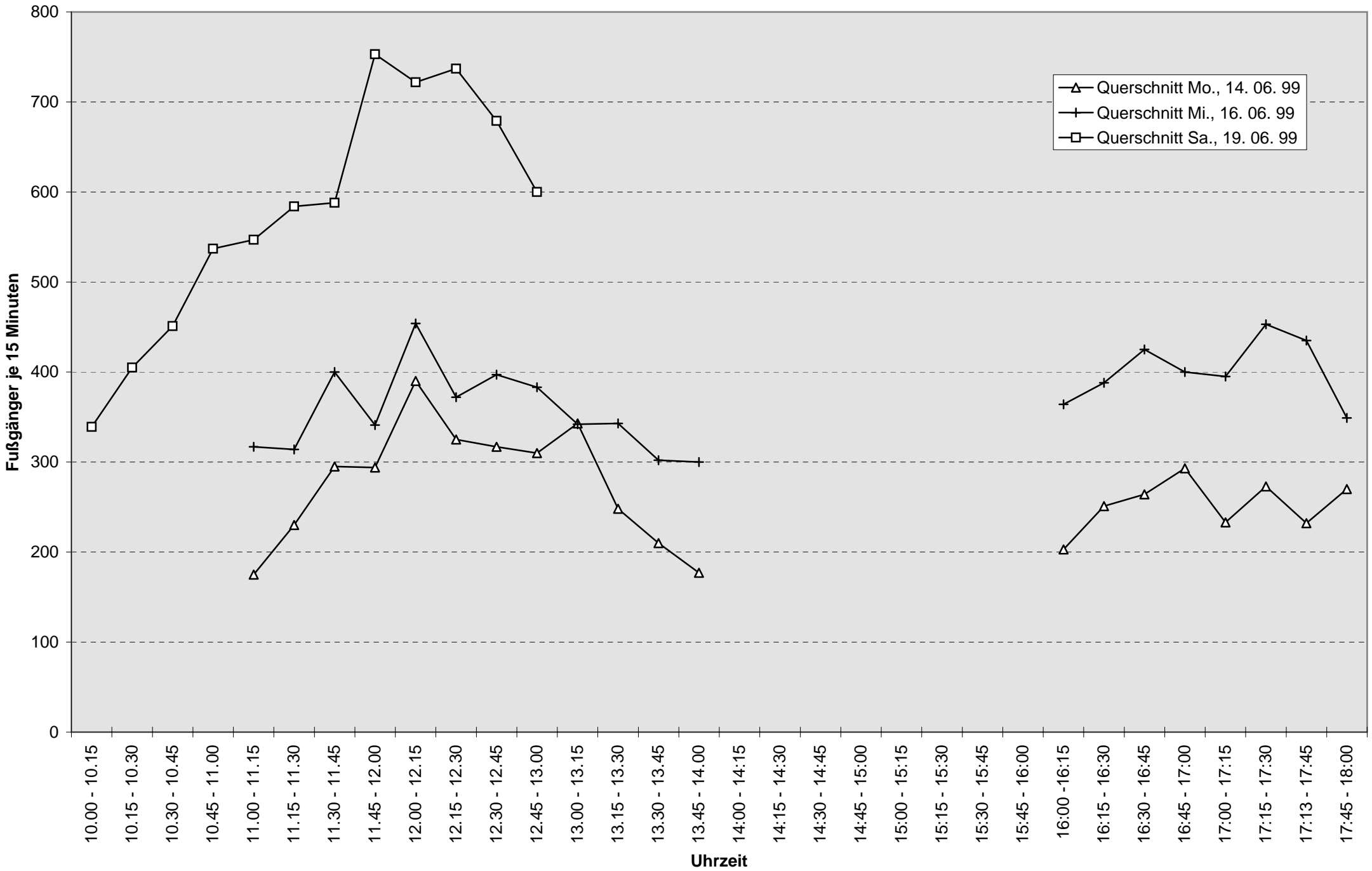
# Fußgängerbelastung Kapuzinerstraße (Querschnitt)



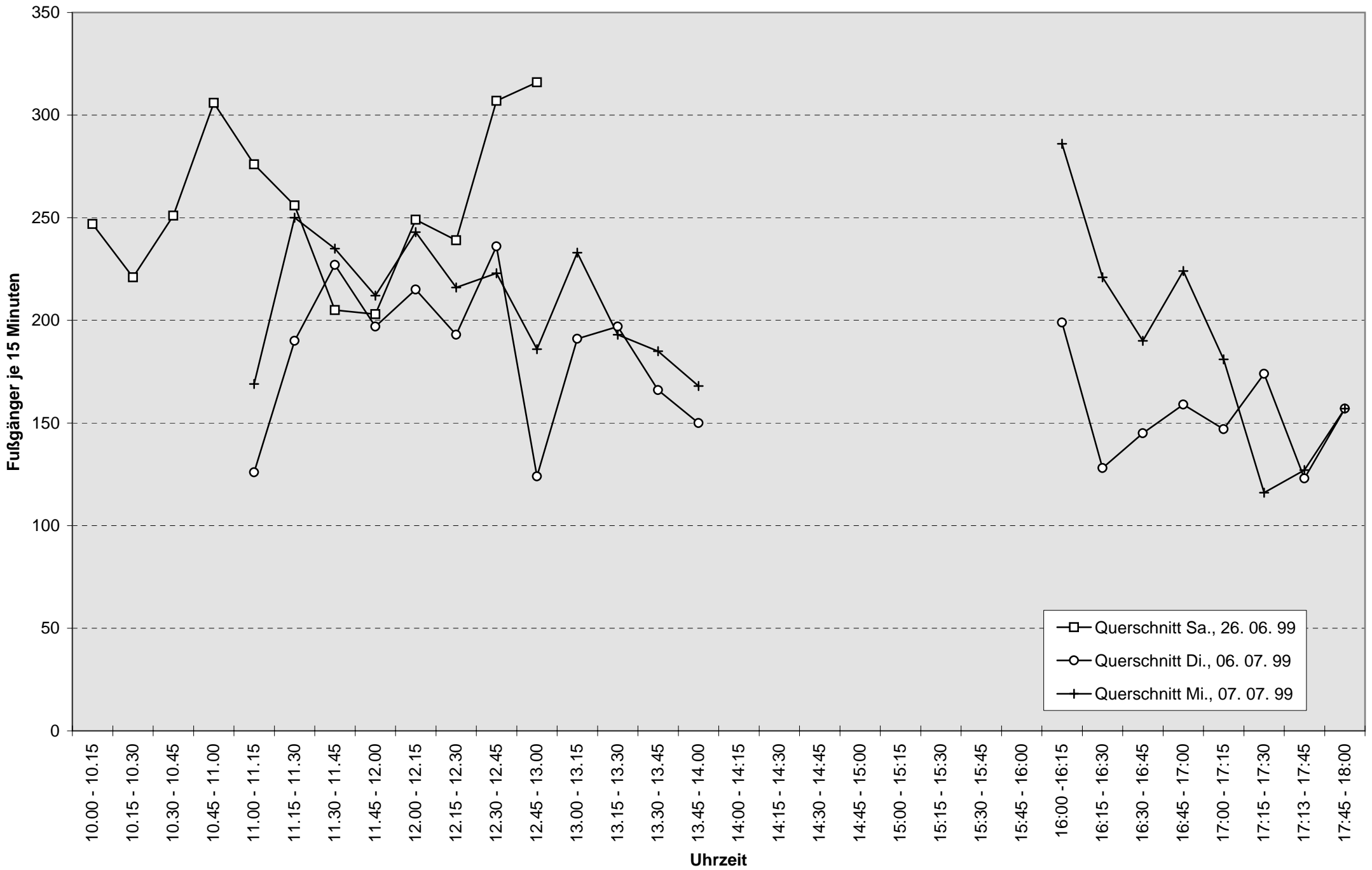
# Fußgängerbelastung Austraße (Querschnitt)



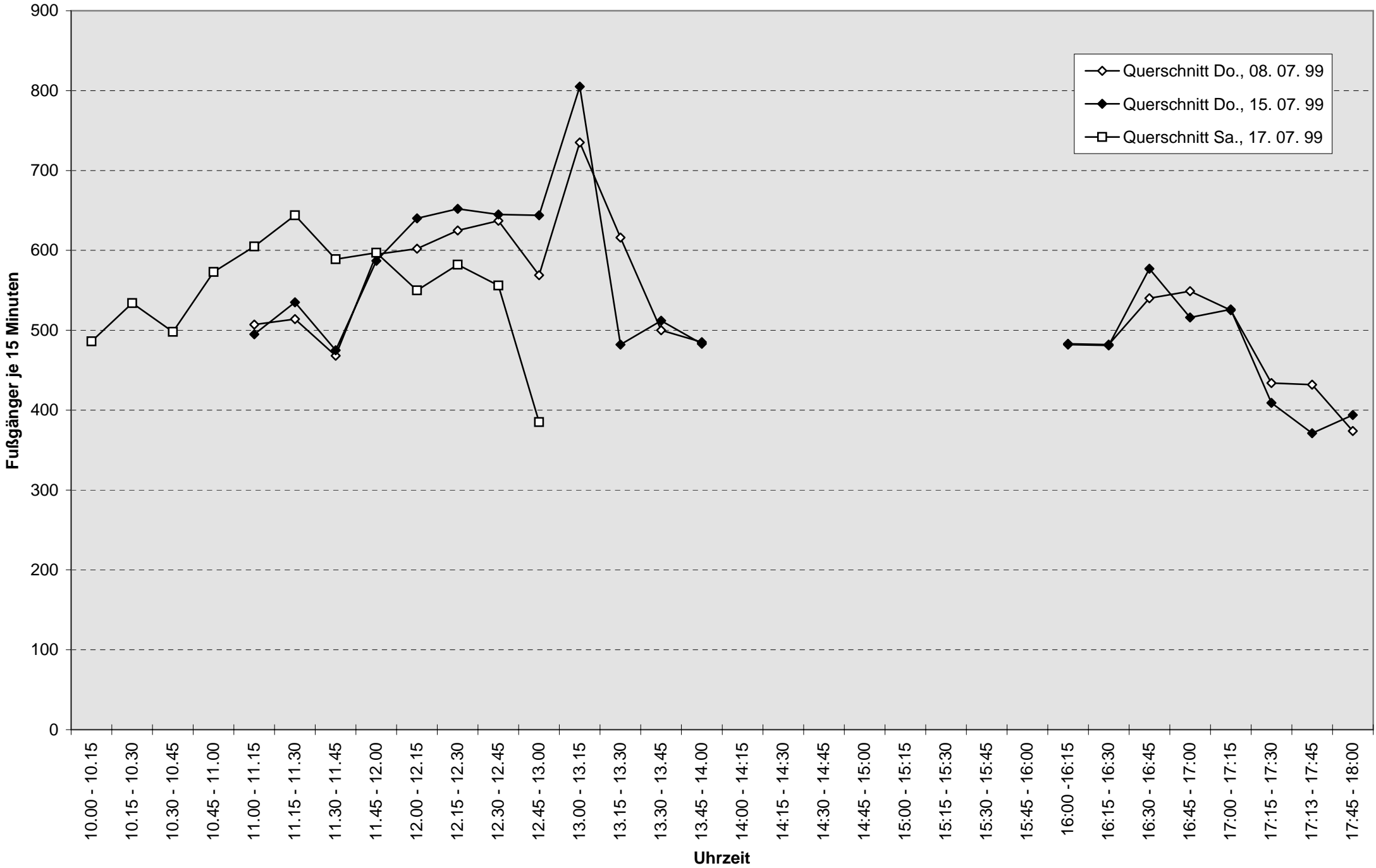
### Fußgängerbelastung Grüner Markt (Querschnitt)



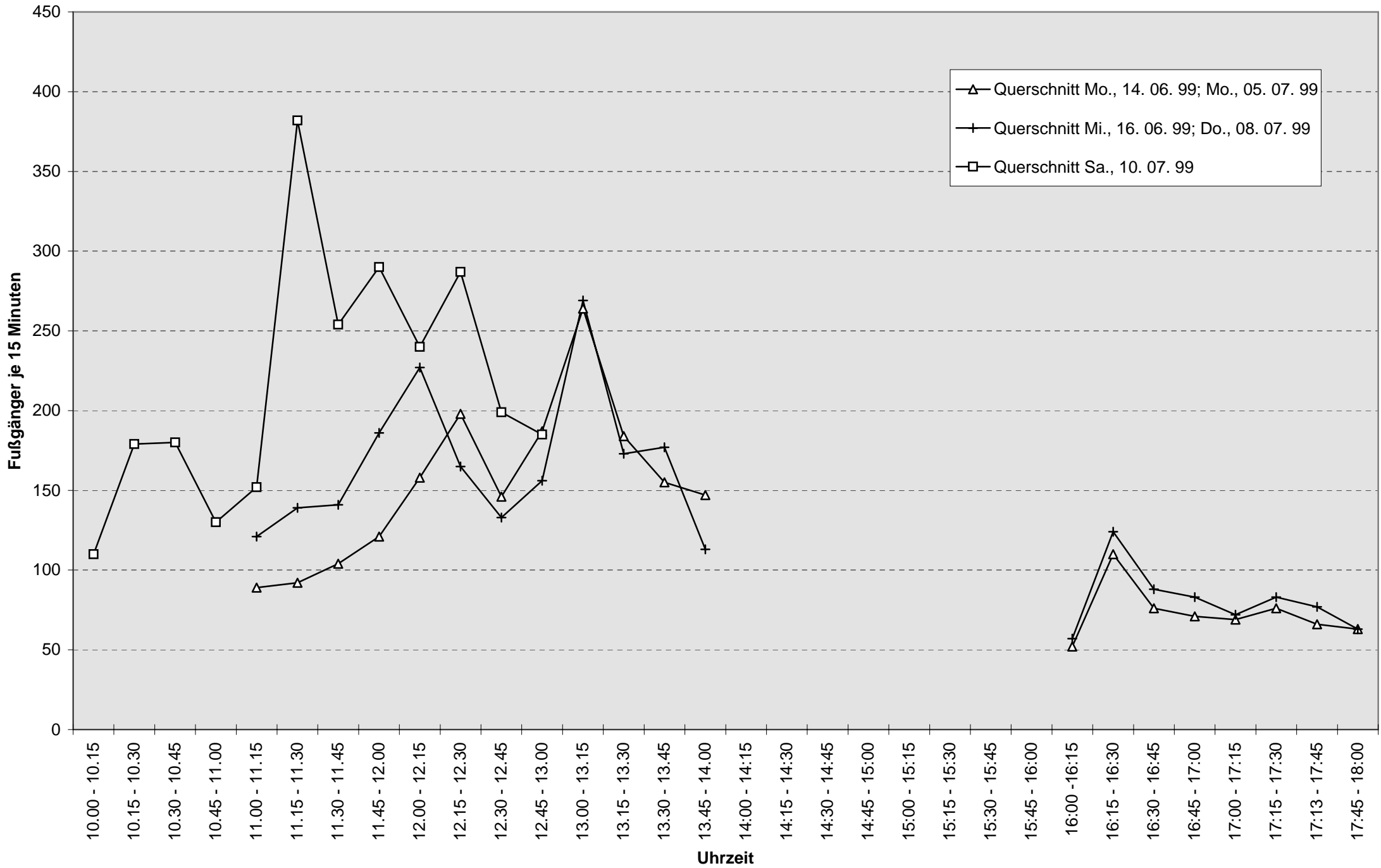
# Fußgängerbelastung Lange Straße (Querschnitt)



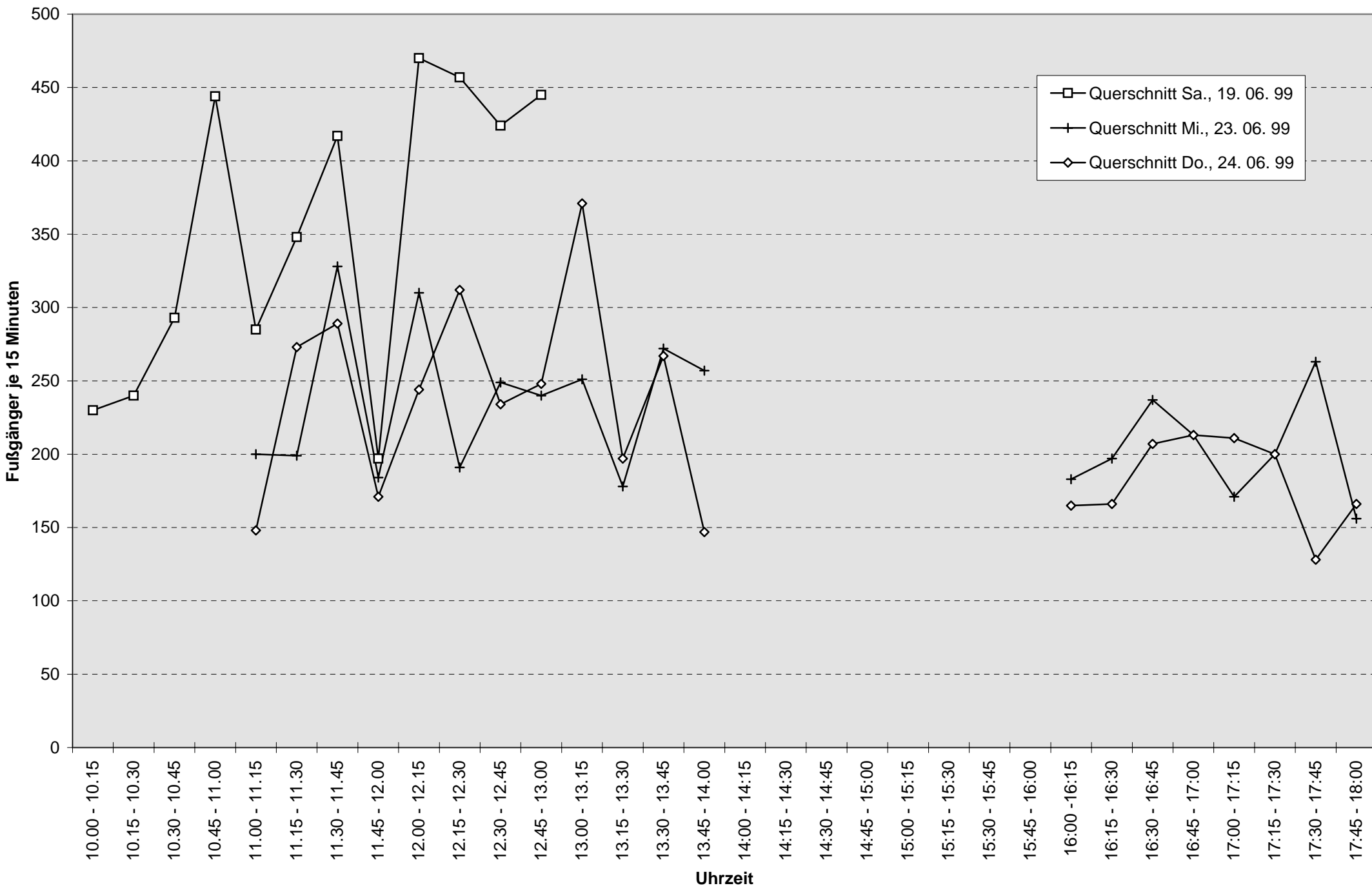
### Fußgängerbelastung Franz-Ludwig-Straße (Querschnitt)



### Fußgängerbelastung Untere Brücke (Querschnitt)

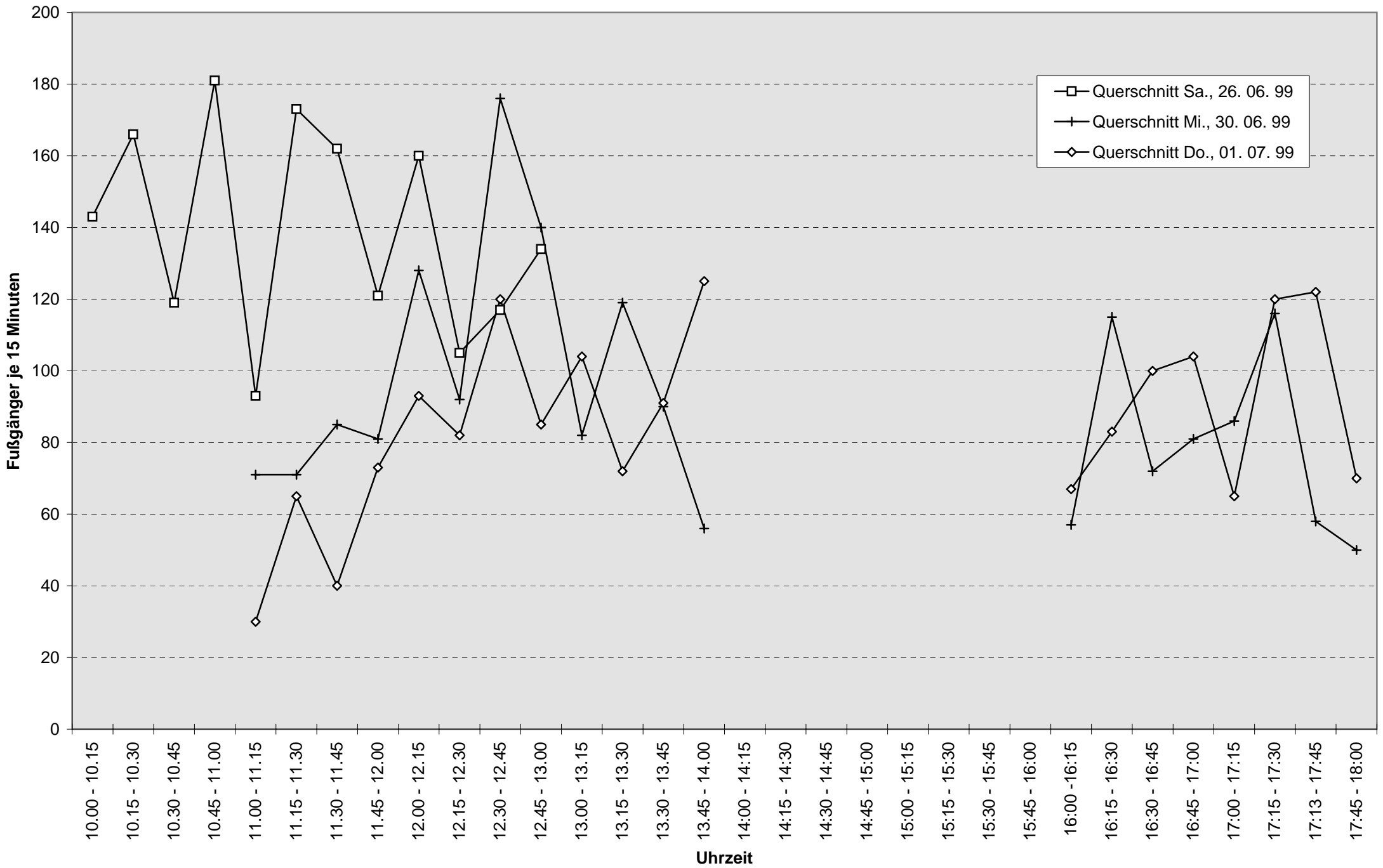


### Fußgängerbelastung Obere Brücke (Querschnitt)

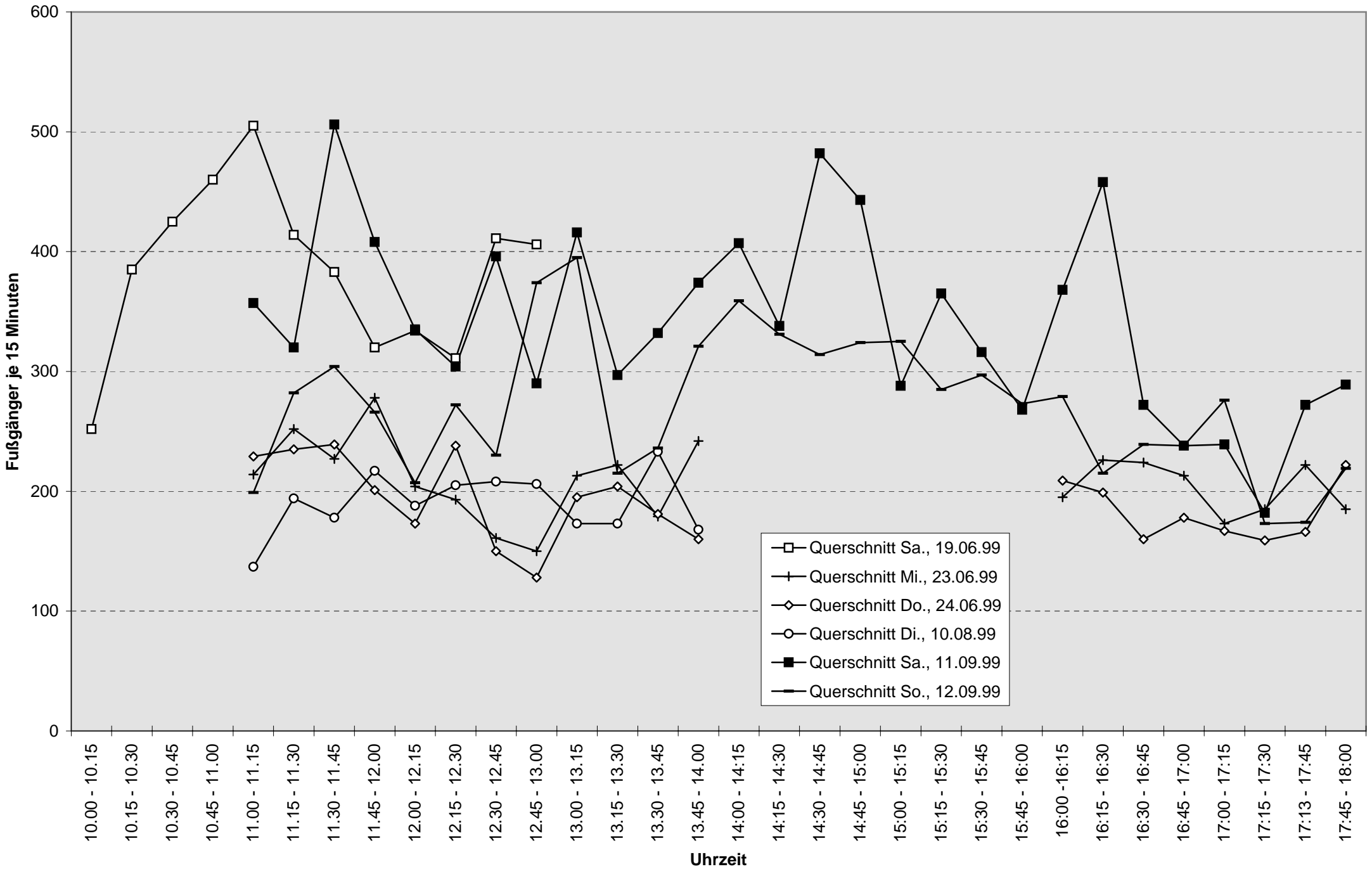




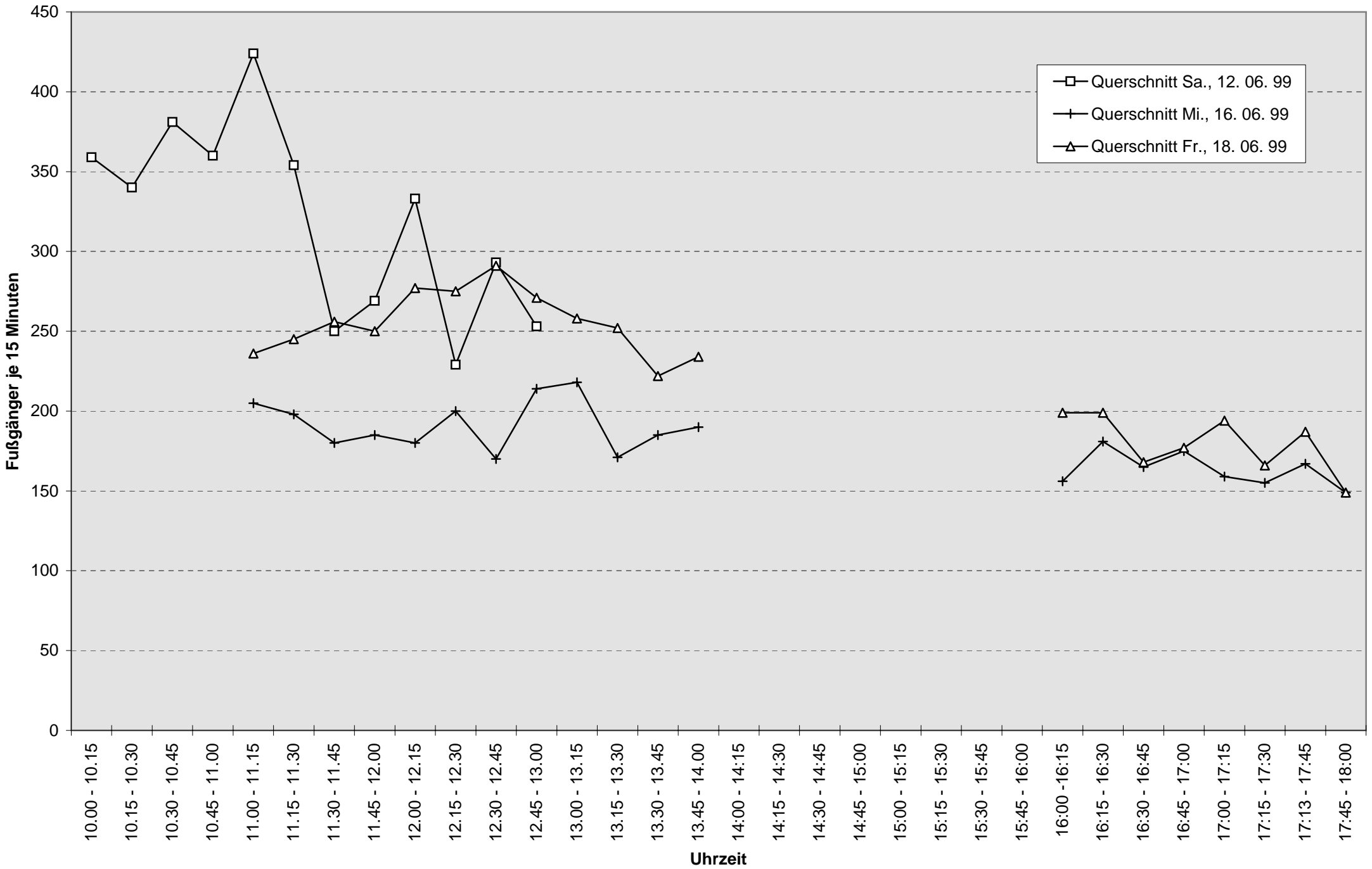
# Fußgängerbelastung Geyerswörthsteg (Querschnitt)



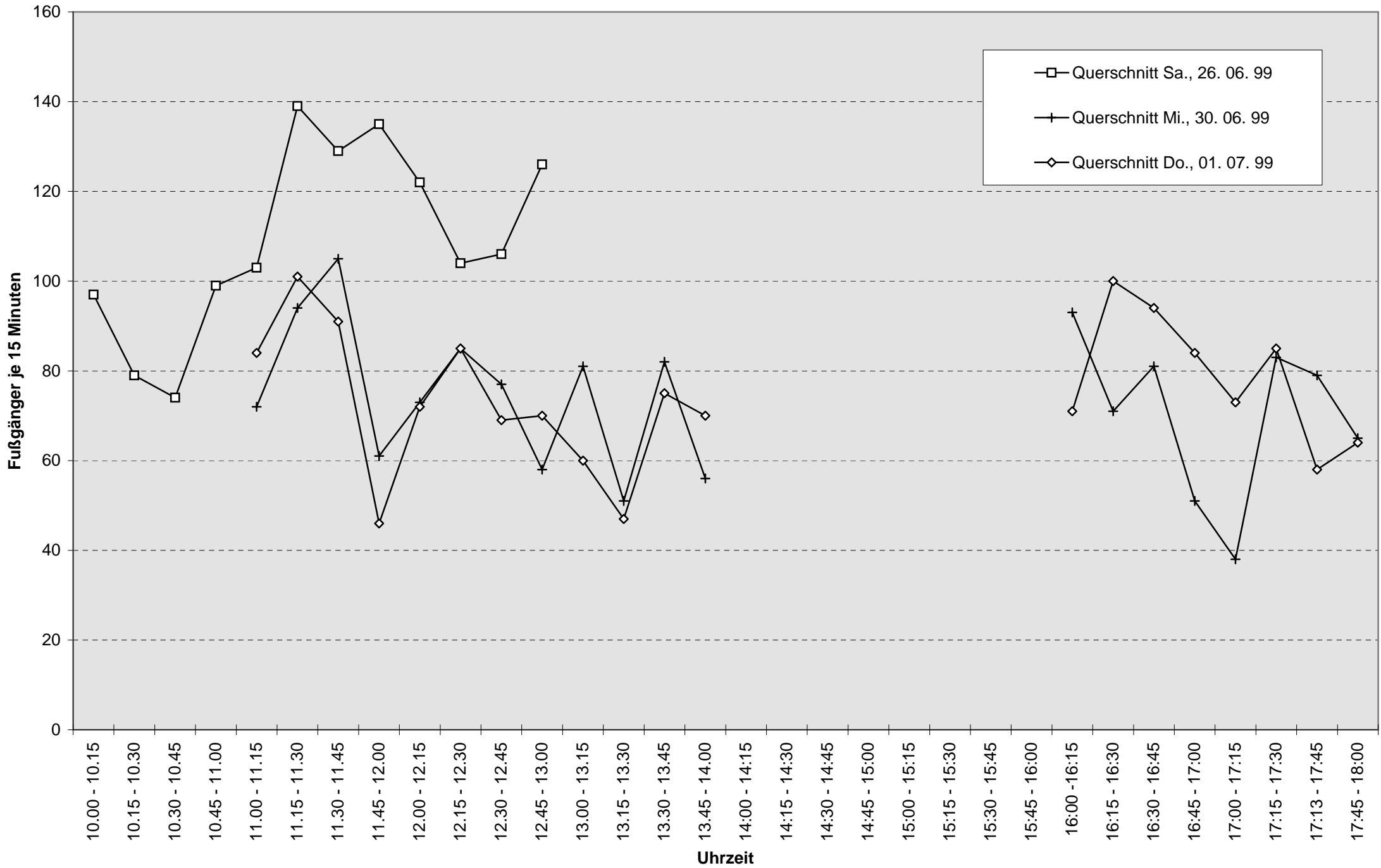
### Fußgängerbelastung Dominikanerstraße (Querschnitt)



### Fußgängerbelastung Wallensteinpassage (Querschnitt)



### Fußgängerbelastung Untere Königstraße (Querschnitt)



# Fußgängerbelastung Karolinenstraße (Querschnittsbelastung)

