

Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“
Professur für Mobilitätssystemplanung (MSP)

Dr.-Ing. Caroline Koszowski

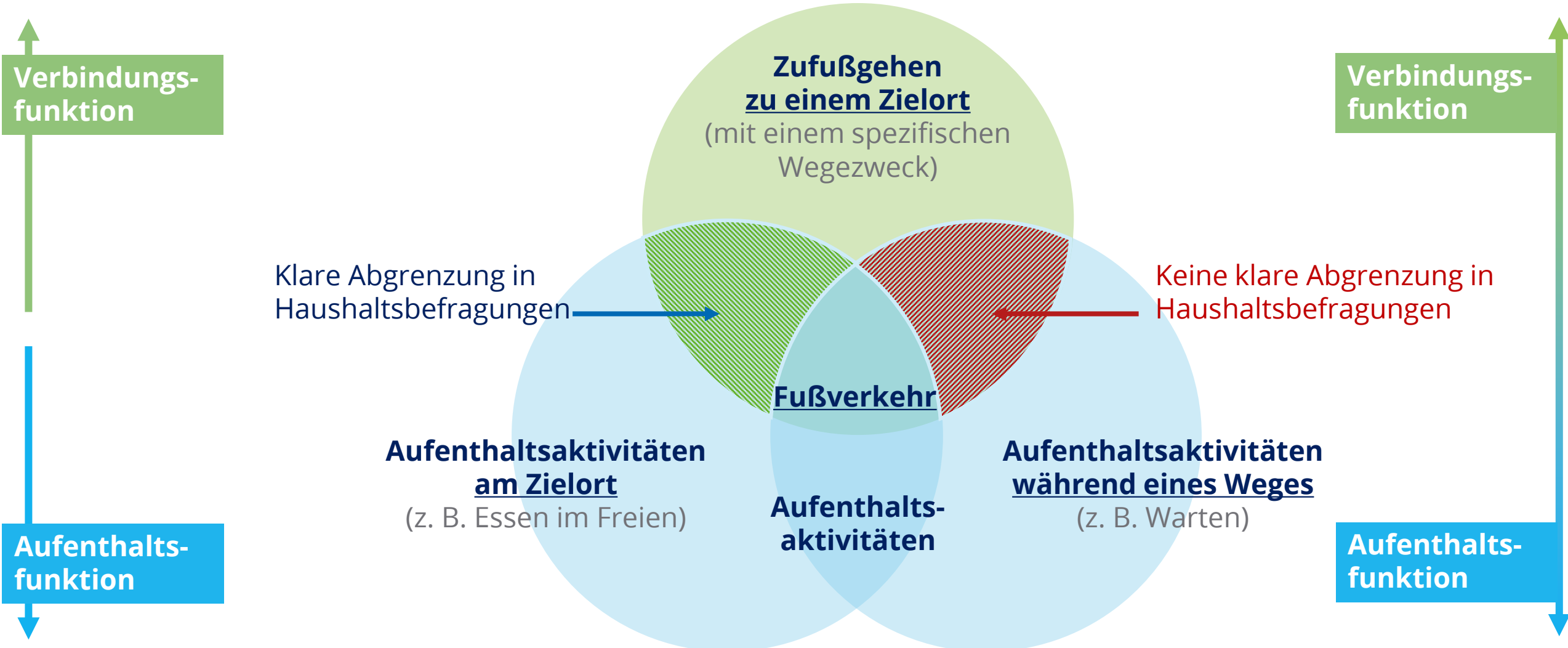
Was braucht es, damit Menschen mehr zu Fuß gehen und sich im öffentlichen Raum aufhalten? Erkenntnisse aus der Forschung

2. AGFK-Fußverkehrskonferenz
Verden (Aller) // 25. September 2025

Agenda

- 1 Dimensionen und Vielschichtigkeit des Fußverkehrs**
- 2 Bedeutung des Zufußgehens auf unseren Wegen – Daten und Fakten
- 3 Welche Faktoren motivieren das Zufußgehen?
- 4 Was fördert den Aufenthalt?
- 5 Fazit

Dimensionen und Vielschichtigkeit des Fußverkehrs



Koszowski, C. (2025): Pedestrian activities: Enhancing knowledge and visibility of walking and place activities. Dissertation. TU Dresden; <https://doi.org/10.25368/2025.095>

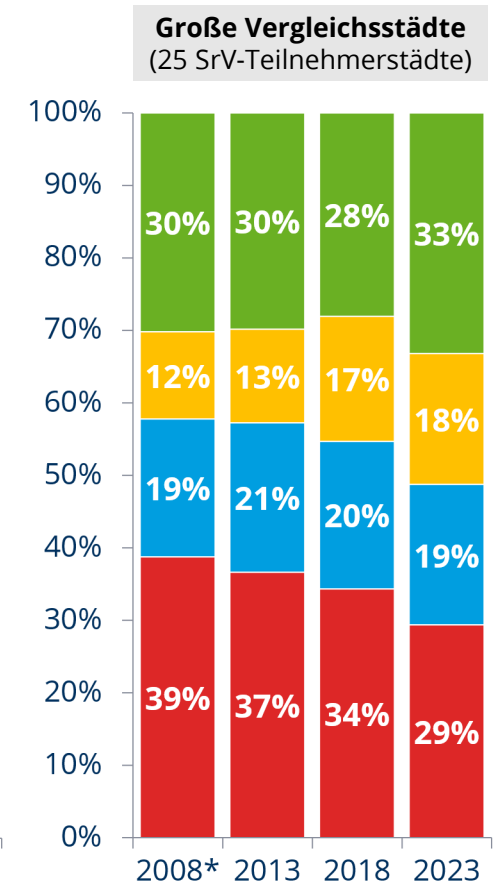
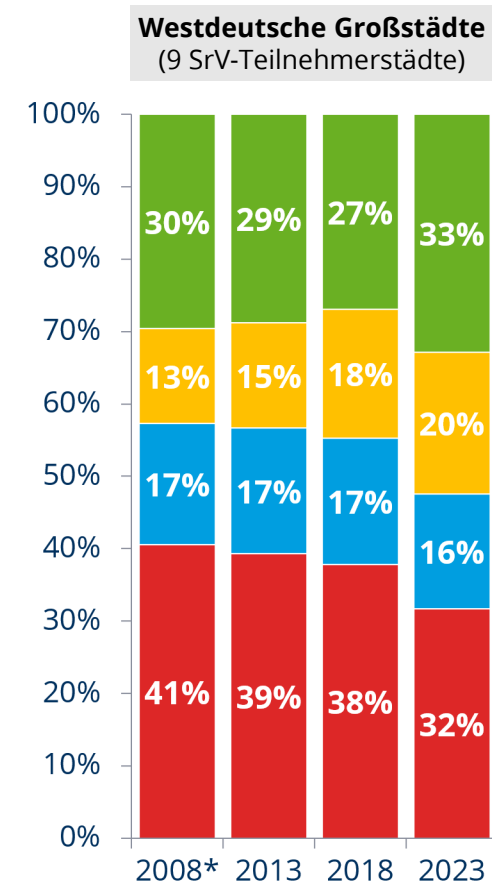
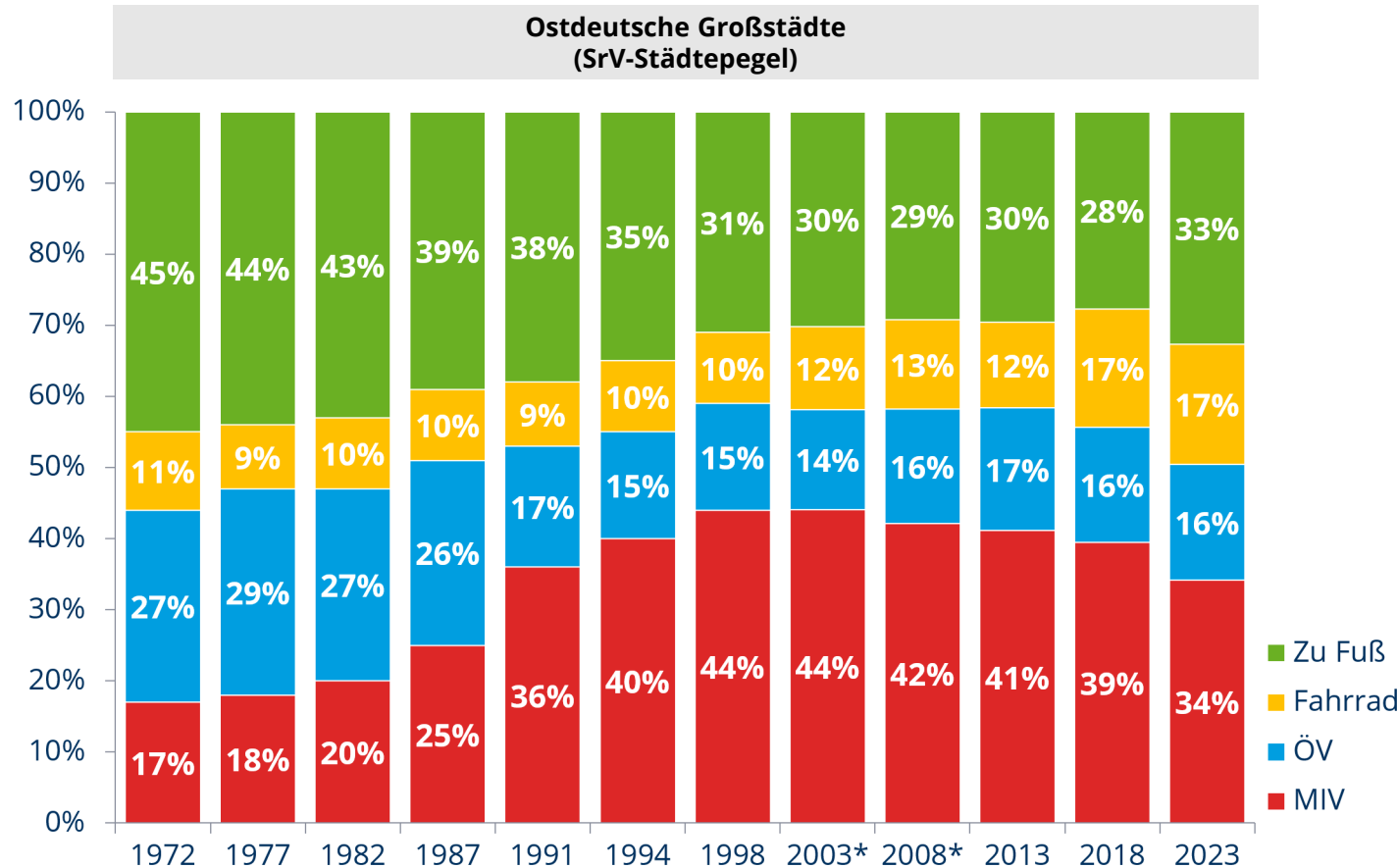
Agenda

- 1 Dimensionen und Vielschichtigkeit des Fußverkehrs
- 2 Bedeutung des Zufußgehens auf unseren Wegen – Daten und Fakten**
- 3 Welche Faktoren motivieren das Zufußgehen?
- 4 Was fördert den Aufenthalt?
- 5 Fazit

Mobilitätskennzahlen im Zeitvergleich – SrV 2023

Modal Split (aufkommensbezogen)

Anteil Zufußgehen steigt bei rückläufigem MIV-Anteil



Daten: **SrV-Vergleichsgruppen** 1972–2023 (gewichtet, mittlerer Werktag, revidierte Werte für 2003* und 2008*)

Gerike, R et al. (2025): Stadt, Land – Fuß? Aktuelle Erkenntnisse zur Mobilität in Städten auf Basis des SrV 2023. Abschlusskonferenz zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“, 25./26. März 2025, Technische Universität Dresden, <https://tu-dresden.de/srv/srv-2023>

Bedeutung des Zufußgehens auf unseren Wegen

Verschiebung von MIV, ÖV und Rad zu Fuß

50 % der Etappen sind Fußetappen

Ca. 40 % unserer Unterwegszeit gehen wir zu Fuß

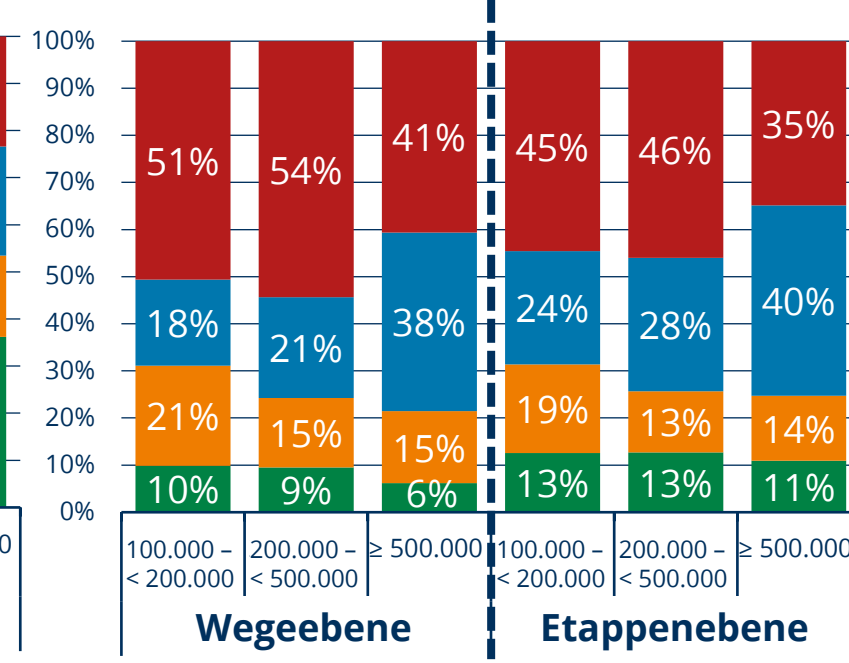
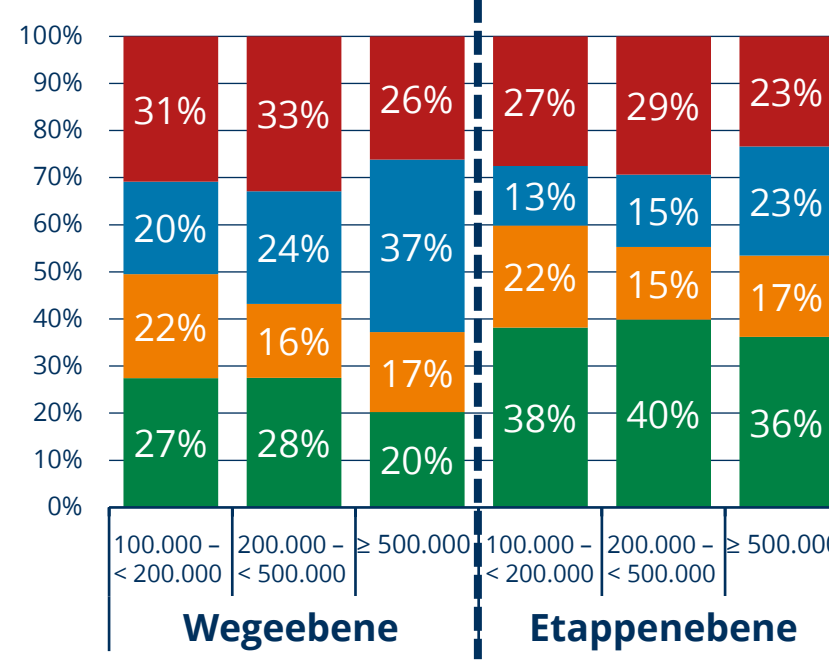
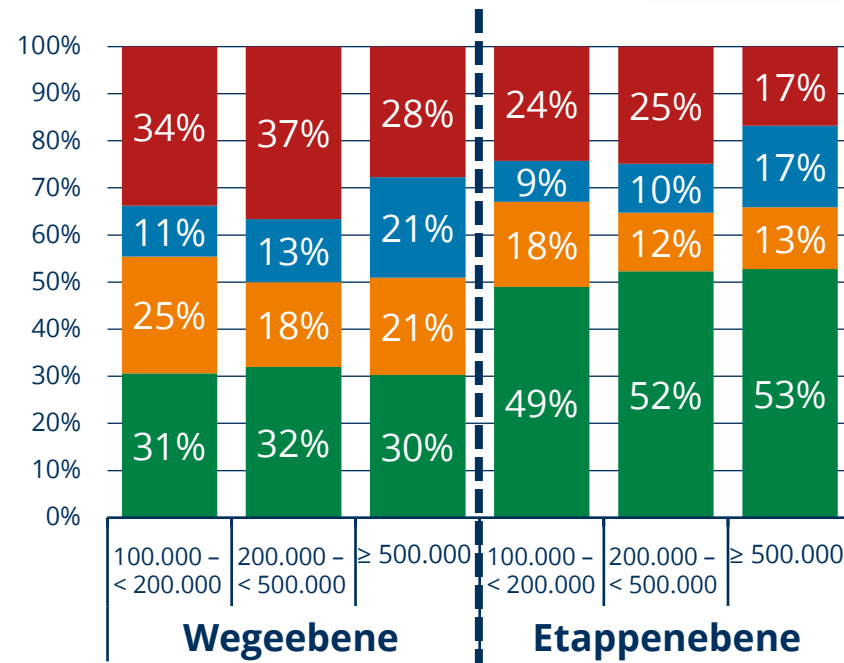
Mehr als 10 % aller Kilometer gehen wir zu Fuß

Verkehrsleistung (Länge) dominiert von ÖV und MIV

Anzahl

Dauer

Länge



Fuß Fahrrad ÖPNV MIV

Wege- und Etappen-Modal Split: gewichtet, Binnenverkehr, Städte ≥ 100.000 EW

Bedeutung des Zufußgehens auf unseren Wegen

a) Mittlere Etappenanzahl

b. Mittlere Etappendauer [min]

c. Mittlere Etappenentfernung [km]



Etappeninformationen gewichtet, Binnenverkehr, Städte ≥ 100.000 EW

Koszowski, C.; Hubrich, S.; Wittwer, R.; Gerike, R. (2024): From trips to stages: A methodology for generating stage information in trip-level household travel surveys. Transportation. DOI:10.1007/s11116-024-10567-5

Agenda

- 1 Dimensionen und Vielschichtigkeit des Fußverkehrs
- 2 Bedeutung des Zufußgehens auf unseren Wegen – Daten und Fakten
- 3 Welche Faktoren motivieren das Zufußgehen?**
- 4 Was fördert den Aufenthalt?
- 5 Fazit

Welche Faktoren motivieren das Zufußgehen?

Methodik und Erhebungsdesign

- **Erhebungszeitraum:**
September bis Dezember 2017
- **Brutto-Stichprobe:**
32.966 Personen
- **Netto-Antworten:** 4.637 Personen
- **Antwortquote:** 14,8 %
- **Ausfülldauer des Fragebogens:**
ca. 25 Minuten (Medianwert)



© GeoBasis-DE / BKG 2018 (Daten verändert)

Gerike, R. et al. (2020): Aktive Mobilität: Mehr Lebensqualität in Ballungsräumen; <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/aktive-mobilitaet-mehr-lebensqualitaet-in>

Welche Faktoren motivieren das Zufußgehen?

Allgemeine Erkenntnisse

Personenebene

Pkw-Verfügbarkeit (-)

Erwerbstätigkeit:

- **Nichterwerbstätige & Renter:innen (+)** gehen häufiger als Personen in Ausbildung (Ref.)
- **Erwerbstätige (<35 Jahre & ≥35 Jahre)** seltener als Personen in Ausbildung (Ref.)

Quartiersebene

„Stadt der kurzen Wege“

- **Gebietstypus & Erreichbarkeit von Einrichtungen des täglichen Bedarfs** und von **ÖV-Verkehrsmitteln** sind relevant.

→ **In dichten, gemischt genutzten Gebieten ist die Wahrscheinlichkeit**, häufig zu Fuß zu gehen, **doppelt so hoch** wie in Gebieten, die von freistehenden Einfamilienhäusern geprägt sind (Ref.).

Ref.=Referenzkategorie

Straßenräumliche Ebene

Freizeit

- Viel Platz zum Gehen (+)
- Sicherheit (bzgl. Kriminalität) (+)
- Straßenmobiliar (+)
- Öffentliche Toiletten (-)

Pflichtaktivitäten

- Attraktive Gebäude (+)
- Grünanlagen (+)

Koszowski, C. et al. (2024): Perceived importance of context-specific built-environment factors of walking: A new perspective for prioritizing policy measures for promoting walking. International Journal of Sustainable Transportation, 18(3), 275–290. <https://doi.org/10.1080/15568318.2023.2301372>

Agenda

- 1 Dimensionen und Vielschichtigkeit des Fußverkehrs
- 2 Bedeutung des Zufußgehens auf unseren Wegen – Daten und Fakten
- 3 Welche Faktoren motivieren das Zufußgehen?
- 4 Was fördert den Aufenthalt?**
- 5 Fazit

Was fördert den Aufenthalt?

Fallbeispiel Malmö



Regementsgatan
representative for the city of places



Mariedalsvägen
representative for the car-oriented city



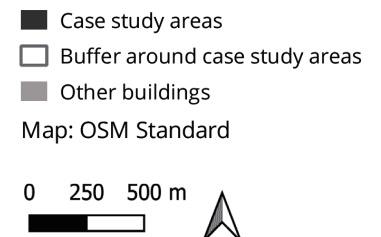
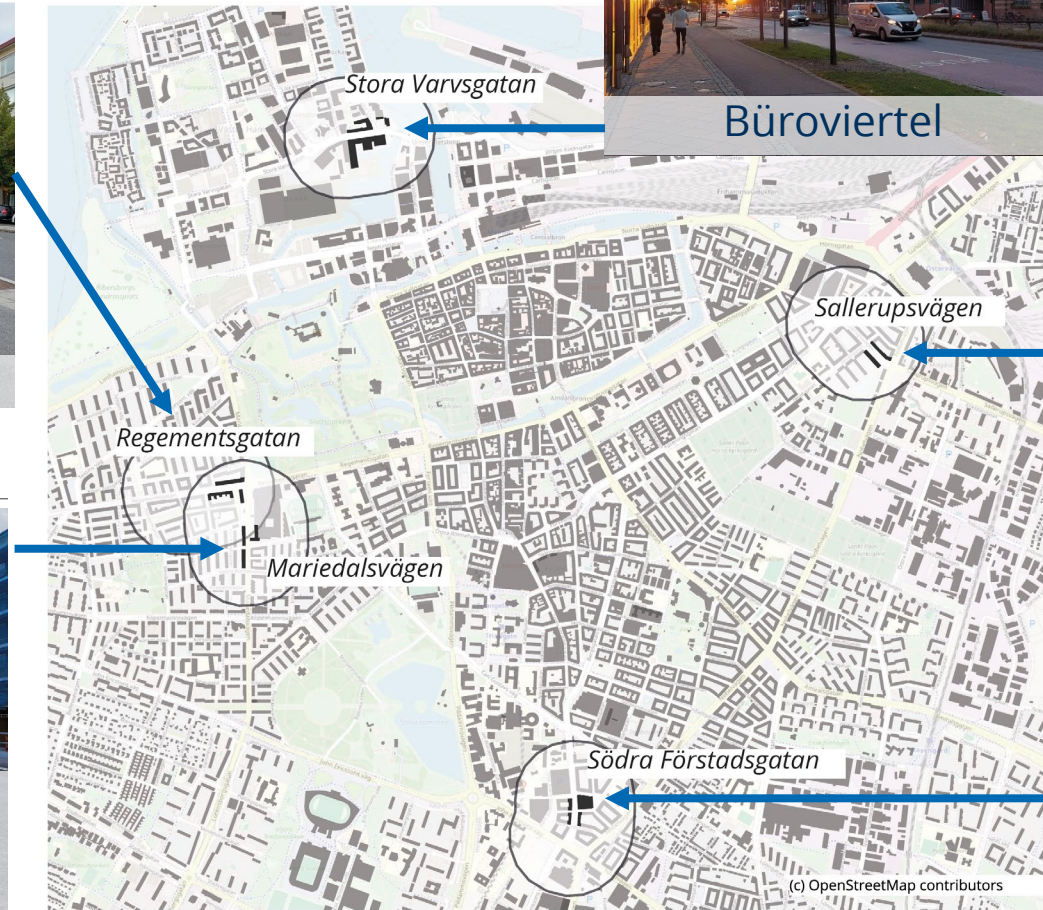
Stora Varvsgatan
representative for the sustainable city



Sallerupsvägen
representative for the car-oriented city



Södra Förstadsgatan
representative for the sustainable city



Koszowski, C. (2025): Pedestrian activities: Enhancing knowledge and visibility of walking and place activities. Dissertation. TU Dresden; <https://doi.org/10.25368/2025.095>

Was fördert den Aufenthalt?

Fallbeispiel Malmö

	Mariedals- vägen	Sallerups- vägen	Södra Förstads- gatan	Regements- gatan	Stora Varvs- gatan	Gesamt
	Allgemeines Wohngebiet neben Einkaufs- center	Mischgebiet mit sozialen Heraus- forderungen	Funktionales Mischgebiet	Urbanes Mischgebiet	Büroviertel	
Aufenthaltsaktivitäten (alle)						
Anzahl in 12 h	136	393*	472	563	524	2088
Aufenthaltsaktivitäten (≥ 15 Sekunden)						
Anzahl in 12 h	85	333*	351	475	410	1,654
Anzahl pro h	7	37	29	40	34	138
Dauer Mittelwert	2,0 min	2,2 min	3,6 min	4,5 min	2,6 min	3,2 min
Dauer Median	0,8 min	1,3 min	1,2 min	1,5 min	1,4 min	1,3 min
* 9 h-Zählung						

Unterschiede
sichtbar bei
mittlerer
Anzahl und
Dauer

Große Anzahl
bedeutet nicht
unbedingt auch
hohe mittlere
Dauer

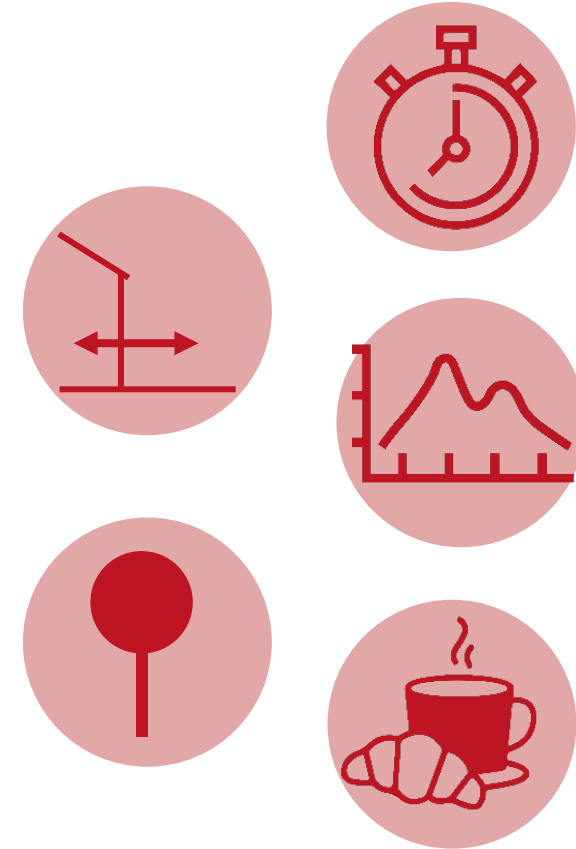
Qualität des
Straßenraums
(Nutzungen)
prägt
Aufenthalt

Koszowski, C. (2025): Pedestrian activities: Enhancing knowledge and visibility of walking and place activities. Dissertation, TU Dresden; <https://doi.org/10.25368/2025.095>

Was fördert den Aufenthalt?

Einfluss des straßenräumlichen Umfelds auf den Aufenthalt (Anzahl, Dauer und Aktivitätstyp):

- Individuelle Gestaltung der Schaufenster und Fassaden
- Verbindung zwischen dem Innen- und Außenbereich
- Umfeldnutzungen
- Schattenspendende Elemente
- Gestaltung intermodaler Schnittstellen



Agenda

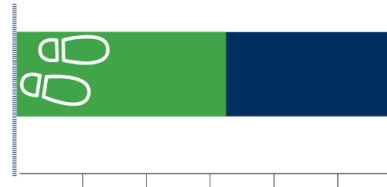
- 1 Dimensionen und Vielschichtigkeit des Fußverkehrs
- 2 Bedeutung des Zufußgehens auf unseren Wegen – Daten und Fakten
- 3 Welche Faktoren motivieren das Zufußgehen?
- 4 Was fördert den Aufenthalt?
- 5 Fazit**

Fazit

Fußverkehr ist die Summe aus Zufußgehen und Aufenthalt

Der Fußverkehr ist eine verlässliche Säule im Stadtverkehr
(Wege- & Etappenebene)

≥ 500.000 EW



3,2 Etappen von
6,0 Etappen zu Fuß.



27,5 min. von
76,0 min. zu Fuß.



1,9 km von
17,6 km zu Fuß.

- Interdisziplinarität: Städtebauliche Dichte und Nutzung determinieren das Zufußgehen
- Straßenraumcharakteristika prägen den Aufenthalt bzgl. Anzahl, Dauer und Aktivitäten
- Intermodale Schnittstellen als Verknüpfung zwischen Aufenthalt und Zufußgehen

Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“
Professur für Mobilitätssystemplanung (MSP)

Dr.-Ing. Caroline Koszowski

Was braucht es, damit Menschen mehr zu Fuß gehen und sich im öffentlichen Raum aufhalten? – Erkenntnisse aus der Forschung

2. AGFK-Fußverkehrskonferenz
Verden (Aller) // 25. September 2025



Dr.-Ing. Caroline Koszowski

Professur für Mobilitätssystemplanung
Technische Universität Dresden
Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“

E-Mail: caroline.koszowski@tu-dresden.de



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
DRESDEN

