TECHNISCHE UNIVERSITÄT DRESDEN

Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“
Professur für Mobilitätssystemplanung

TU Dresden, Prof. Mobilitätssystemplanung, 01062 Dresden

Prof. Dr.-Ing. Regine Gerike
Inhaberin der Professur

Bearbeitung: Regine Gerike
Telefon: 0351 463-36501
E-Mail: regine.gerike@tu-dresden.de
Datum: 11.08.2025

Empfehlung der Dissertation von Dr.-Ing. Caroline Koszowski für den Carl-Pirath-Preis 2025
Titel: *Pedestrian activities: Enhancing knowledge and visibility of walking and place activities*

Sehr geehrte Jurymitglieder des Carl-Pirath-Preises 2025,

mit Freude empfehle ich die im April 2025 sehr erfolgreich abgeschlossene Dissertation von Frau Dr.-Ing. Caroline Koszowski für den diesjährigen Carl-Pirath-Preis. Frau Koszowski ist bereits seit zehn Jahren an der von mir geleiteten Professur tätig, sie ist deutlich ein Gewinn für die Gruppe, ich schätze Ihre fachliche Expertise sowie auch soziale Kompetenz sehr und lege Ihnen im Folgenden gern meine Einschätzung zur Promotion von Dr. Koszowski dar.

Die Promotion von Dr. Koszowski widmet sich dem Fußverkehr als ein sehr zeitgemäßes Themenfeld, das von hoher Relevanz für Stadtplanung, Verkehrsplanung und öffentliche Gesundheit ist, allerdings bisher in der Verkehrsforschung wenig Beachtung findet. In Mobilitätserhebungen werden Fußetappen in intermodalen Wegen durch die wegebasierten Tagebücher systematisch nicht oder nur mit eingeschränkten Informationen erfasst. Auch straßenräumliche Analysen des Fußverkehrs und insbesondere von Aufenthaltsaktivitäten (place activities) liegen bisher kaum vor. Die vorgelegte Arbeit widmet sich diesen Themen und leistet damit einen wichtigen Beitrag in einem methodisch anspruchsvollen und sehr interessanten Feld. Besonders zu würdigen ist, dass die Arbeit beide Perspektiven behandelt, das Zufußgehen in Mobilitätserhebungen sowie auch Aufenthaltsaktivitäten in Straßenräumen.

Die Promotion wird von drei Zeitschriftenveröffentlichungen mit großem Umfang und hoher Qualität getragen. Die drei wissenschaftlichen Fachartikel, die zusammen einen Multidaten- und Multimethodenansatz verfolgen, vertiefen die Erkenntnisse über die Mobilität und das Verhalten von Nutzenden des Straßenraums.

Die Dissertation im Überblick

Die Arbeit gliedert sich in die Rahmenschrift sowie die daran anschließenden drei Veröffentlichungen. Die **Rahmenschrift** beginnt mit einer überzeugenden Einleitung, in der die Thematik motiviert wird sowie mit der systematischen Darstellung der Forschungslücken und Ableitung der Forschungsfragen. Die Unterscheidung zwischen Zufußgehen als Verkehrsmodus und Aufenthaltsaktivitäten als Zielaktivität bzw. als Aktivität während eines Wegs ist gut geeignet zur Strukturierung der verschiedenen Typen an betrachteten Aktivitäten. Über die Forschungsfragen aus den Zeitschriftenveröffentlichungen hinausgehend, wird die Lücke aufgezeigt, dass ein grundlegendes Verständnis bzw. die Verknüpfung zwischen den bisherigen Definitionen und Begrifflichkeiten aus dem Bereich der Haushaltsbefragungen zur Alltagsmobilität und des Aufenthalts im öffentlichen Raum bislang fehlt. Das ist deutlich eine Stärke der Rahmenschrift.

Das darauffolgende Kapitel fasst die drei Zeitschriftenveröffentlichungen zusammen:

Paper 1 („Perceived importance of context-specific built-environment factors of walking: A new perspective for prioritizing policy measures for promoting walking") stellt die Ergebnisse einer bevölkerungsrepräsentativen Befragung zu den Determinanten des Zufußgehens vor, mit einem Schwerpunkt auf der gebauten Umwelt. Der methodische Ansatz, in einer alleinstehenden Befragung sowohl die wahrgenommenen Eigenschaften der Quartiere, in denen die Teilnehmenden wohnen, bis hinunter auf konkrete Eigenschaften von Straßenräumen, als auch das Mobilitätsverhalten zu erheben, ist innovativ, einschließlich der Unterscheidung in Freizeitwege und utilitaristische Wege (beispielsweise zum Supermarkt). Die Anwendung der Systematik der D-Variablen auf Quartiersebene sowie der Gruppierung straßenräumlicher Qualitäten nach Gehl et al. in einer Befragung ermöglicht direkte Bezüge zwischen dem in dieser Studie erhobenen Verhalten und dem straßenräumlichen Verhalten in den Studien der Gruppen z. B. um Gehl et al. und Ewing et al. Die Stichprobenkonzeption und Rekrutierung erfolgt sehr durchdacht, so dass tatsächlich Aussagen zum Verhalten von Einwohnerinnen und Einwohnern in deutschen Städten mit einer Bevölkerung von ≥ 100.000 gemacht werden können. Daten und Analysemethoden werden kompetent und mit allen notwendigen Details vorgestellt und geeignet gewählt.

Auch inhaltlich generiert die Studie neue Erkenntnisse. Es zeigen sich deutliche Unterschiede in den Determinanten für Freizeit- und utilitaristische Wege, für letztere sind vor allem die Distanz und ausreichend breite und barrierefreie Gehwege relevant. Die Prioritäten für Freizeitwege sind sehr viel differenzierter, hier zeigen sich auch Unterschiede zwischen Menschen, die selten bzw. häufig zu Fuß gehen, letztere sind sehr viel reflektierter und auch anspruchsvoller in den Anforderungen an Straßenräume für Freizeitwege. Interessant sind die niedrigen Prioritäten für transparente Erdgeschossnutzungen, welche in Studien zu straßenräumlichen Fußverkehrsaufkommen in der Regel signifikant werden. Insgesamt leistet das Paper methodisch und inhaltlich einen wertvollen Beitrag zur Literatur.

Paper 2 („From trips to stages: a methodology for Generating Stage Information in trip-level Household Travel Surveys") bleibt auf der Ebene individuellen Mobilitätsverhaltens mit einem deutlichen methodischen Fokus, wobei gleichzeitig auch neue inhaltliche Erkenntnisse generiert werden. Dieses Paper enthält keine eigene Empirie, sondern nutzt Daten aus den beiden großen Mobilitätserhebungen „Mobilität in Städten – SrV" und „Mobilität in Deutschland (MiD)". Mit einer Kombination der Daten aus einem detaillierten Etappenmodul der MiD und den im SrV vorhandenen Etappeninformationen gelingt es, auf Basis einer wegebasierten Mobilitätserhebung Etappeninformationen zum Fußverkehr empirisch belastbar zu generieren. Das ist ein wichtiger Schritt mit großen Chancen, da die Erkenntnisse übertragbar auf die zahlreichen wegebasierten nationalen und kommunalen Mobilitätserhebungen sind, wenn diese Informationen zu Anzahl und Abfolge von Etappen aufnehmen. Es wird damit eine Methode entwickelt und direkt angewendet, die mit geringem Aufwand die Bedeutung des Fußverkehrs im Mobilitätsverhalten detaillierter und damit näher am tatsächlichen Verhalten abbildet.

Auch in diesem Paper wird methodisch sehr sauber gearbeitet. Daten und Analysemethoden sind geeignet gewählt und werden kompetent und umfassend geschildert. Merkmale und Determinanten von Fußetappen werden auf Basis des Etappenmoduls in der MiD deskriptiv und modellbasiert ermittelt, wobei nicht nur intermodale ÖV-Wege, sondern auch MIV-Wege betrachtet werden. Die Wegedauer stellt sich sehr deutlich als relevanteste Determinante heraus, und wird daher für die Erarbeitung des Verfahrens zur Ableitung von Etappeninformationen aus dem SrV prominent berücksichtigt. Das Verfahren wird dann überzeugend als Kombination aus der Modellierung und ergänzenden Heuristiken entwickelt und umfasst insgesamt vier Schritte. Die direkte Anwendung des Verfahrens im letzten Schritt zeigt die Relevanz des Fußverkehrs im Mobilitätsverhalten eindrücklich, ca. die Hälfte der Etappen und 40 % der Dauer sind dem Fußverkehr zuzurechnen. Erstmals können durch Anwendung dieser Methode für das SrV 2018 Modal-Split-

Anteile auf Wegeebene und den Schätzungen auf Etappenebene direkt miteinander verglichen werden.

Paper 3 („Streets as places – characteristics of place activities in the European context with the example of the City of Malmö (Sweden)") wechselt auf die straßenräumliche Ebene und analysiert hier Merkmale und Determinanten von Aufenthaltsaktivitäten. Damit werden wichtige Forschungslücken adressiert; es sind mir bisher keine Studien bekannt, die aus verkehrsplanerischer Perspektive dezidiert Aufenthaltsaktivitäten analysieren. Bisherige Studien sind zudem deutlich amerikanisch dominiert, sie betrachten entweder Aufenthalt und Fortbewegung gemeinsam (z. B. Ewing et al., aus verkehrsplanerischer Perspektive) oder nur den Aufenthalt (z. B. Mehta et al. aus stadtplanerischer Perspektive). Hier werden diese beiden Perspektiven erstmals kombiniert, erstmals im europäischen Kontext. Mit Malmö (Schweden) wird eine typische europäische mittelgroße Stadt geeignet gewählt, sehr sorgfältig und detailliert werden Aufenthaltsaktivitäten in systematisch ausgewählten Streckenabschnitten im Straßennetz analysiert und durch umfassend recherchierte Daten zu straßenräumlichen und städtebaulichen Determinanten ergänzt. Die statische Beobachtung zur Erfassung der Aktivitäten ist geeignet gewählt, die Methode zur Zuweisung der Hauptaktivität ist neu und sinnvoll erarbeitet. Die Fallzahl an Streckenabschnitten ist klein, aber ausreichend für die gewählten Analysemethoden, die Anzahl an erhobenen Aufenthaltsaktivitäten ist beeindruckend.

Merkmale der Aufenthaltsaktivitäten werden mit verschiedenen deskriptiven Analysen sehr detailliert herausgearbeitet und dabei nicht nur Volumina, sondern auch Aktivitätentypen, Tagesgänge etc. berücksichtigt. Eine grafisch sehr schön aufgearbeitete und inhaltlich wertvolle kartenbasierte räumliche Analyse der Aktivitäten ist besonders zu würdigen. Interessant ist, dass die Gesamtmenge an Aufenthaltsaktivitäten weniger schwankt als deren Merkmale (Dauern, Tagesgänge, Typen, etc.). Dies zeigt, dass innerstädtische Kontexte ein Grundpotenzial für Aufenthaltsaktivitäten haben, dass zum Heben dieses Potenzials eine Kombination aus unterstützenden straßenseitigen baulichen Nutzungen und Qualitäten des Straßenraums selbst notwendig sind. Das Paper positioniert sich damit insgesamt zwischen einer sehr detaillierten Fallstudie und quantitativer Erhebung, und generiert damit sowohl methodisch als auch inhaltlich wertvolle Erkenntnisse.

Zusammenfassende Bewertung

Zusammenfassend handelt es sich bei der vorliegenden Arbeit um eine sowohl aus wissenschaftlicher als auch aus planungspraktischer Sicht sehr wichtige Arbeit. Es werden empirische Methoden zur Erfassung von Fußverkehr und dessen Determinanten auf der Personen- und der straßenräumlichen Ebene weiterentwickelt und damit Grundlagen für eine bessere Erfassung des Fußverkehrs gelegt. Alle entwickelten Verfahren werden direkt angewendet und damit auch direkt verhaltensseitig neue Erkenntnisse generiert.

Unter Berücksichtigung aller Aspekte empfehle ich die Dissertation von Dr.-Ing. Caroline Koszowski für den Carl-Pirath-Preis 2025.

Regine Gerike

Digital unterschrieben von Regine Gerike
Datum: 2025.08.11 22:06:00 +02'00'

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Regine Gerike.