Herzlich Willkommen

zur Veranstaltungsreihe von Kassel-West e.V.

Kassel-West e.V.

Veranstaltungsreihe 2012

26.01.12 Andreas Schmitz: Zu Fuß im Quartier

23.02.12 Wolfgang Matthäus: Der Traum von der Hauptstadt

29.03.12 Bärbel Praßer: Bürgerschaftliches Engagement

26.04.12 Wolfgang Rudolph: Einzelhandel

31.05.12 Hans-Helmut Nolte: Grün im Vorderen Westen

Jeweils um 19.00 Uhr im Nachbarschaftstreff Vorderer Westen von Hand in Hand e.V., Samuel-Beckett-Anlage 12

Kassel-West e.V.

www.vorderer-westen.net

Sie befinden sich hier: Hauptmenü / Newsletter

Samstag, 19.11.2011

Hauptmenü

- Homepage
- Veranstaltungen / Termine
- Kassel-West e.V.
- Ortsbeirat Vorderer Westen
- Institutionen / Vereine
- Künstlerinnen und Künstler
- Prominente Mitbürger
- Stadtteilgeschichte
- Der Stadtteil im Film
- Kunst im öffentlichen Raum
- Service
- Aktive Kernbereiche
- Materialien / Themen
- Archiv
- Links
- Newsletter
- Das Letzte

Newsletter abonnieren

Vor- und Nachname:

eMail-Adresse:

HTML-eMails? ☐

abschicken leeren

Sind Sie bereits Abonnent eines unserer NewsLetter, können Sie dies hier ändern oder löschen.

[letzte Aktualisierung: 20.12.2009]

Mit diesem Antrag können Sie Mitglied werden

Download Antrag (74.55 kb)

Faltblatt 2009

Download Faltblatt (232.23 kb)

Kassel - West e.V.

Kassel-West e.V.

Andreas Schmitz - Zu Fuß im Quartier

Kassel-West e.V.

Ortsbeirat Vorderer Westen

STADT KASSEL

documenta-Stadt

Kassel, 26. Oktober 2011

Gehweggestaltung im Vorderen Westen

Es bestehen Wünsche inner- und außerhalb des Ortsbeirates, im Gründerzeitviertel mit seiner ausgeprägten Baukultur Gestaltungsstandards festzulegen, nach denen die Gehwege bei Ertüchtigung/Erneuerung sowie bei Neuplanung zu gestalten sind.
Der Ortsvorsteher möchte in der heutigen Sitzung mit dem Ortsbeirat über die Verfahrens- und Vorgehensweise diskutieren.

Einvernehmlich verabreden die Ortsbeiratsmitglieder die Gründung einer Arbeitsgruppe aus interessierten Bürgerinnen und Bürgern und dem Ortsbeirat. Die Ortsbeiratsmitglieder Mario Lang, Dr. Hans-Helmut Nolte und Steffen Müller sind bereit, die Arbeitsgruppe seitens des Ortsbeirates zu vertreten.

A: Dieses Thema wird Tagesordnungspunkt in einer der nächsten Sitzung unter Einbeziehung der Fachämter.

Zu diesem informellen Tagesordnungspunkt erfolgt keine Beschlussfassung.

Wolfgang Rudolph
Ortsvorsteher

Astrid Uhde-Wimmel
Schriftführerin

Kassel-West e.V.

Andreas Schmitz: Zu Fuß im Quartier

Kassel-West e.V.

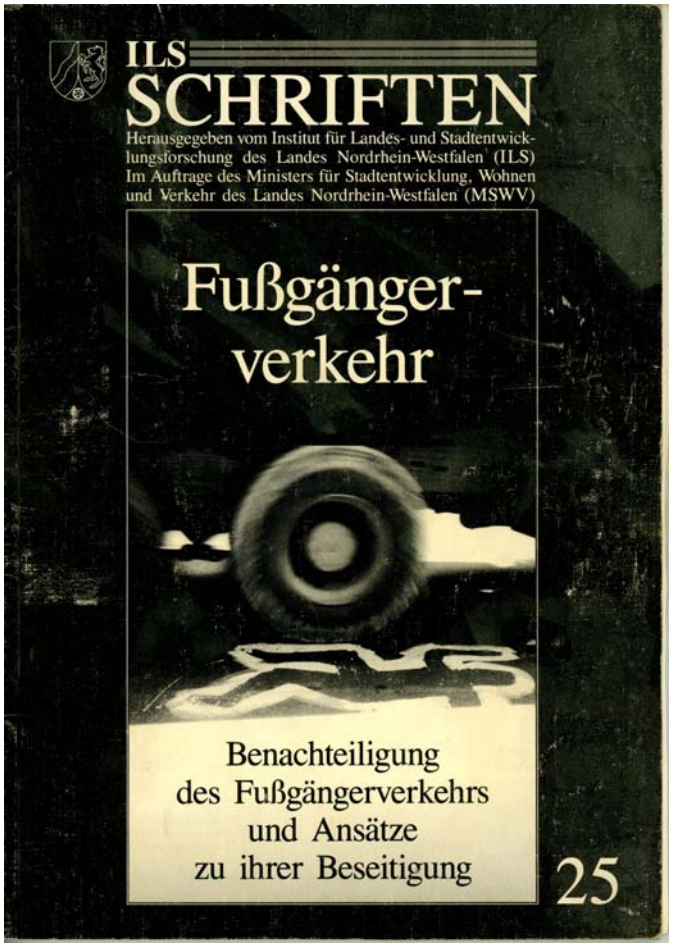
Planungsgruppe Nord - PGN

- 1984 in Kassel gegründet
- Bearbeitung von über 850 Projekten bundesweit

Arbeitsbereiche:

Konzeptionelle und strategische Verkehrsplanung

- Integrierte Verkehrsplanung
- Planungen für Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV
- Kfz-Planungen, Parkraummanagement,
- Leistungsfähigkeitsberechnungen
- Straßenentwurf
- Mobilitätsmanagement und Mobilitätsforschung
- Gesamtverkehrskonzepte / Verkehrsuntersuchungen / Detailkonzepte

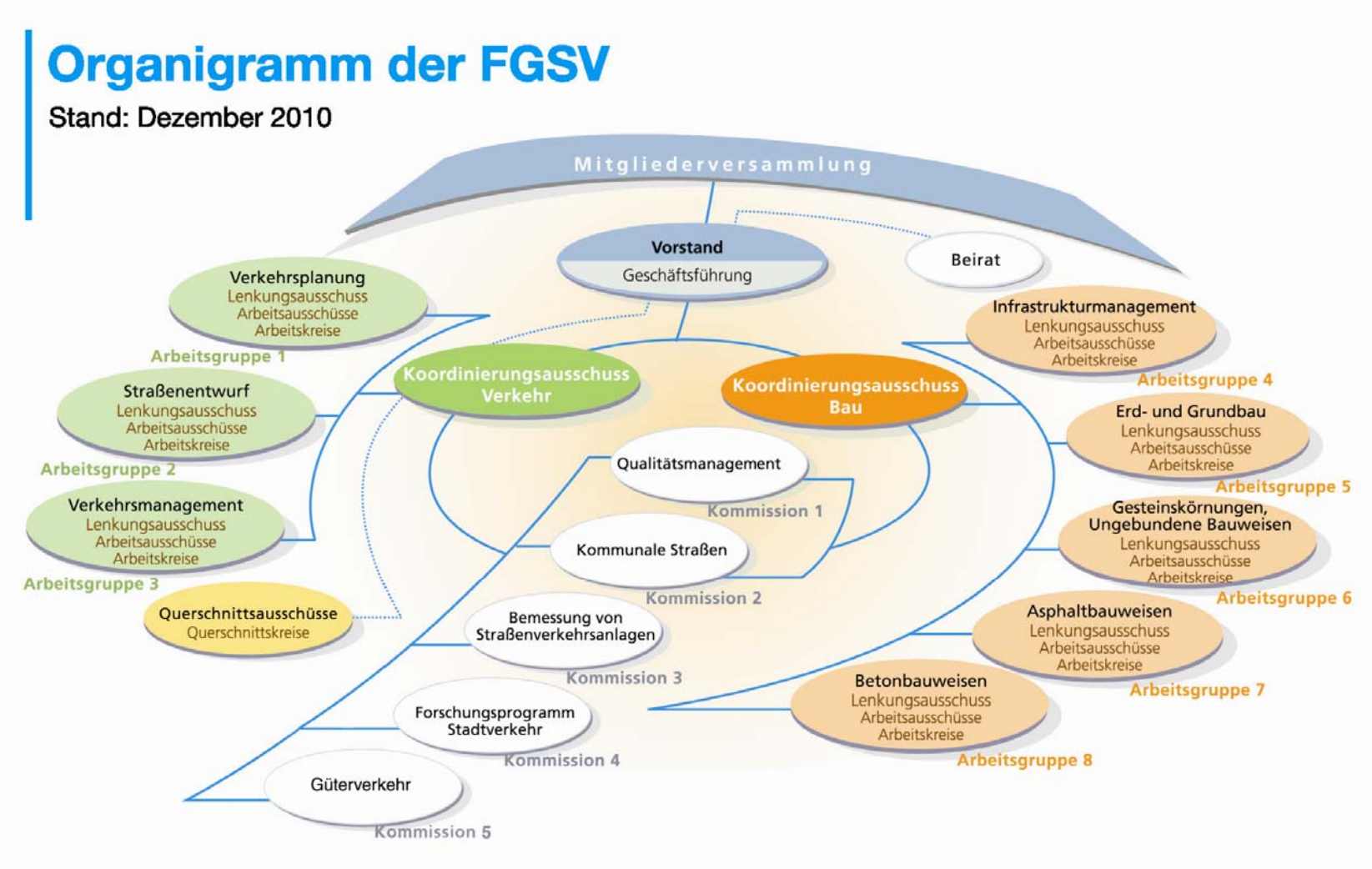


1989

2012

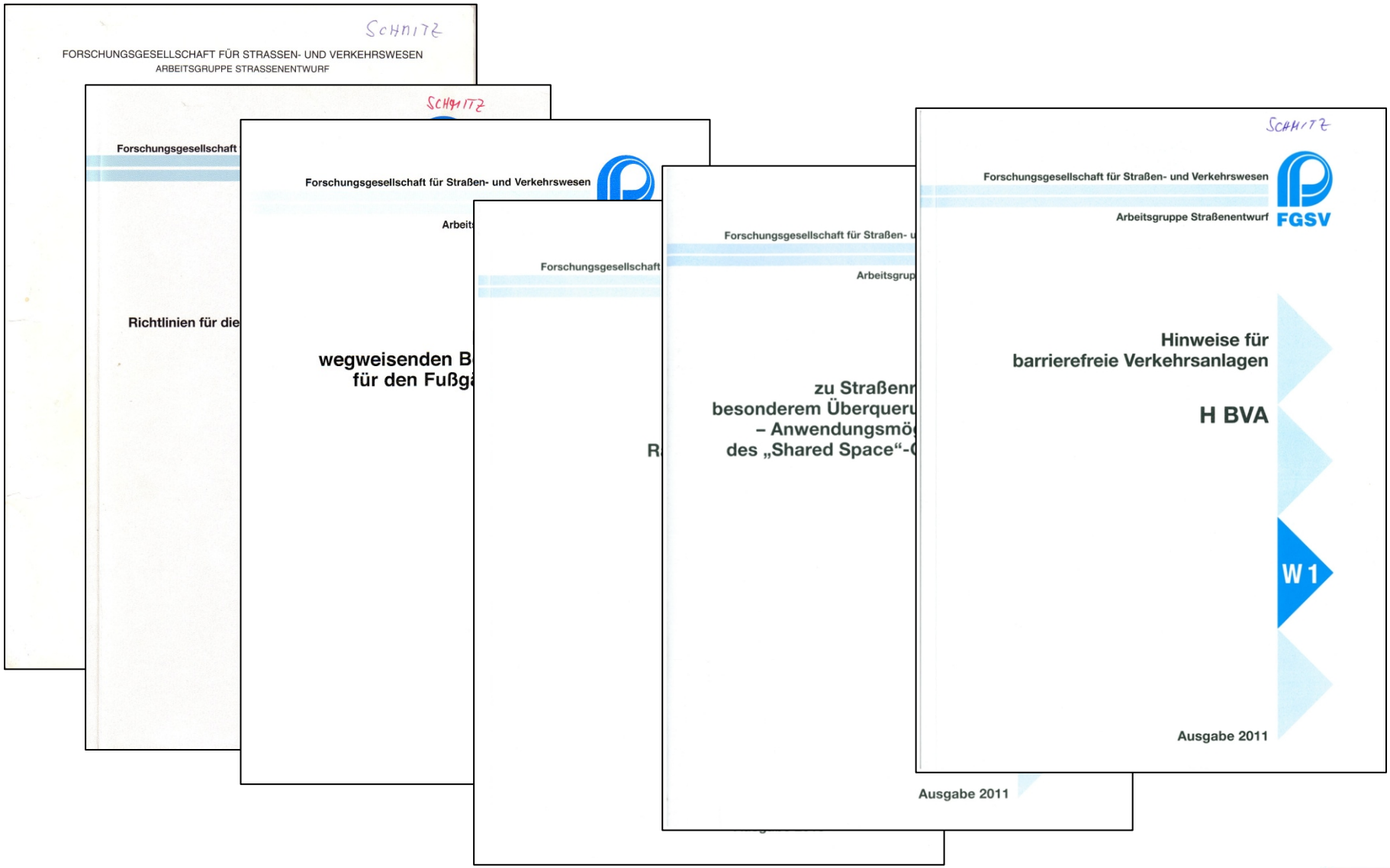
Kassel-West e.V.

Organigramm der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen



Kassel-West e.V.

Regelwerke der FGSV (Auswahl)



Kassel-West e.V.

Qualität urbanen Lebens

Fast alles zu Fuß erledigen zu können, ist eine wesentliche Qualität des Vorderen Westens. Urbanität, Belebtheit und öffentliches Leben ist in hervorragender Weise von Fußverkehr abhängig. Wo er fehlt, ist es öde und leer; man kann die „Bürgersteige hochklappen“.

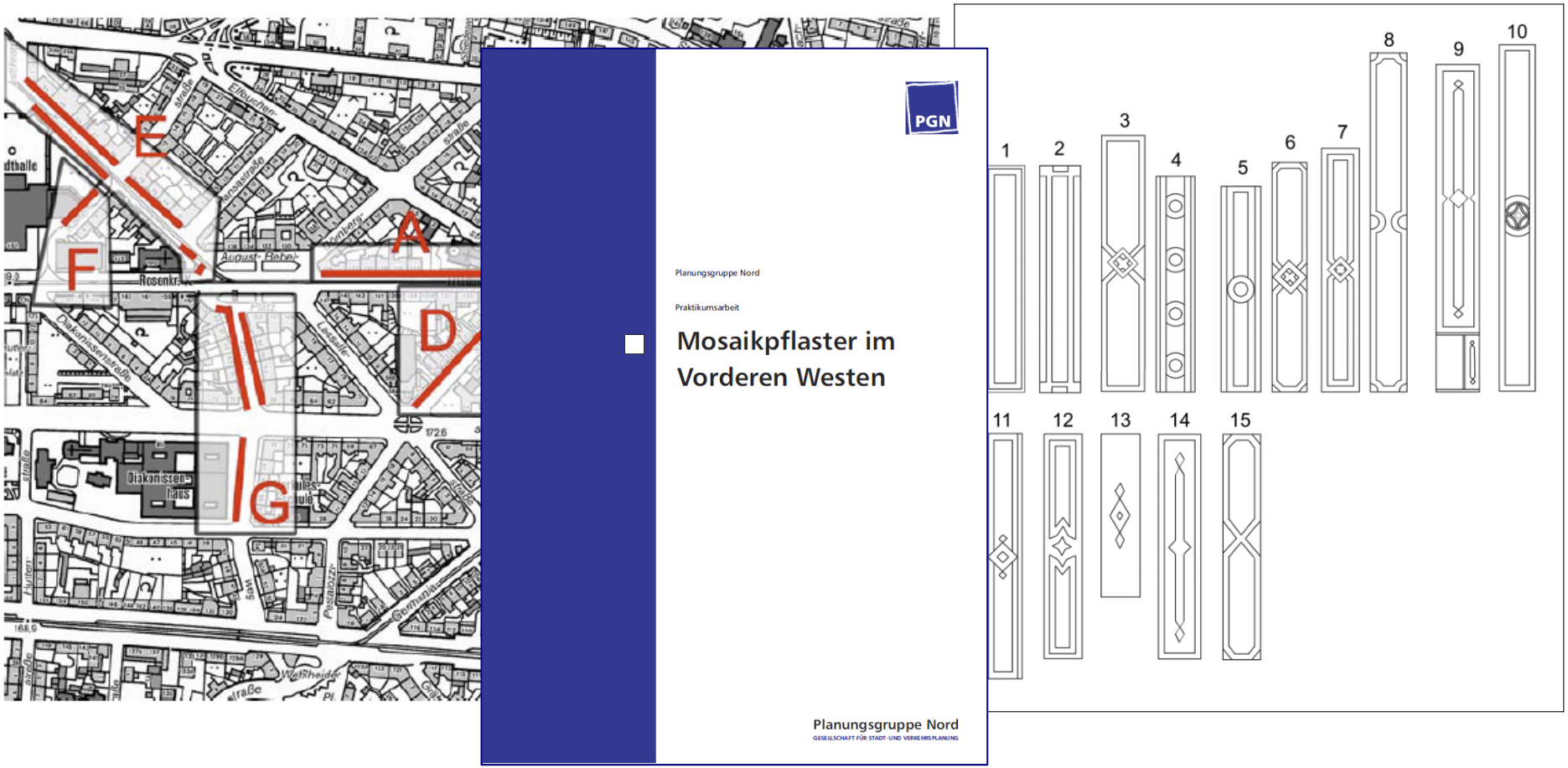
Louis Kolitz: Die Hohenzollernstraße bei Sonnenuntergang 1890 / 1900

Mobilitätskultur

- In der Gründerzeit waren Fußgänger die dominierende Verkehrsart, die gesamte Straße war nutzbar
- Breite **Bürgersteige**
- Ansprechende Oberflächengestaltung
- Bis in die 20er Jahre Literatur zum Flanieren

Kolitz, Königstor 1890

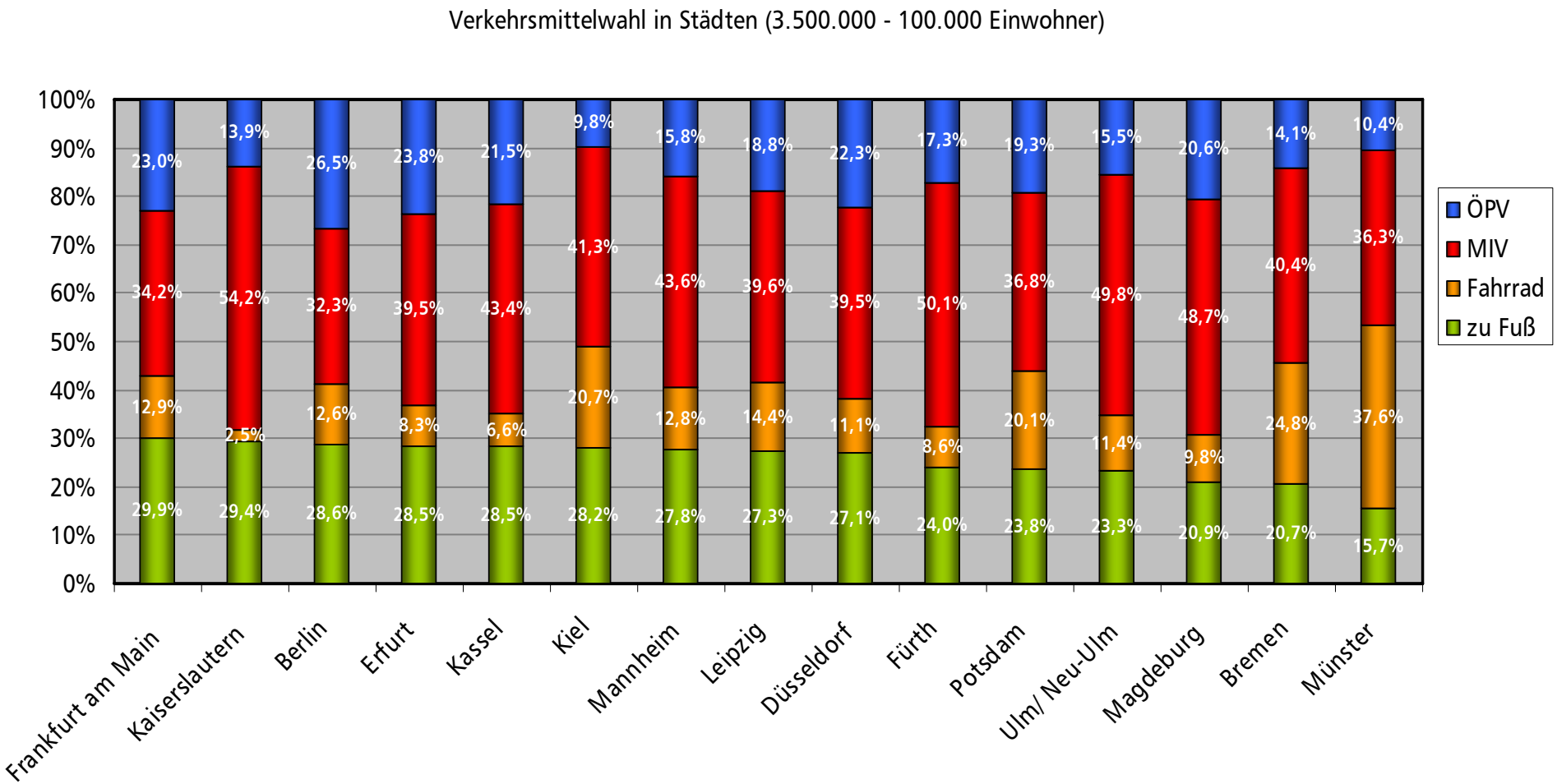
Mosaikpflaster im Vorderen Westen



Andreas Schmitz - Zu Fuß im Quartier

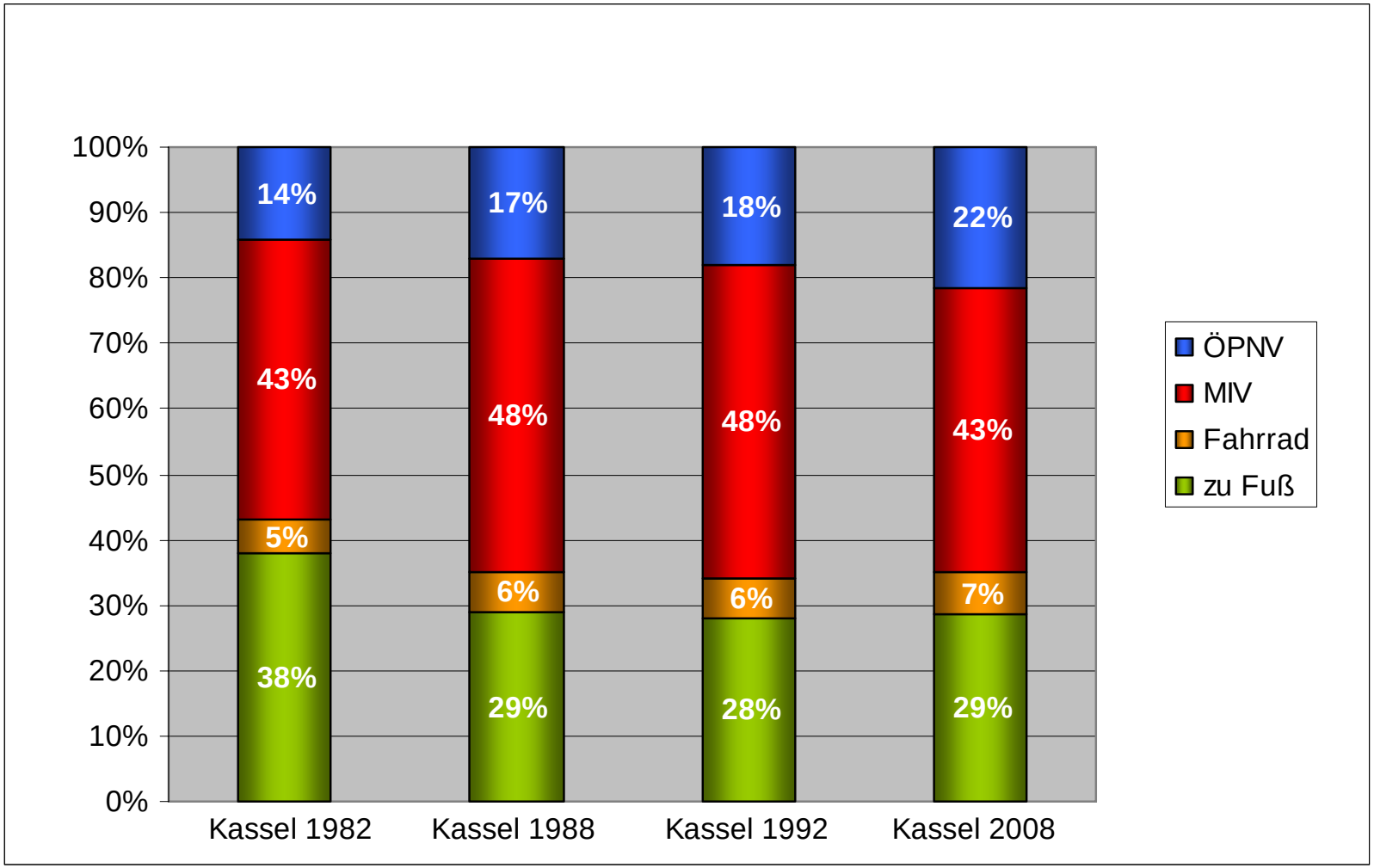
Kassel-West e.V.

Verkehrsmittelwahl



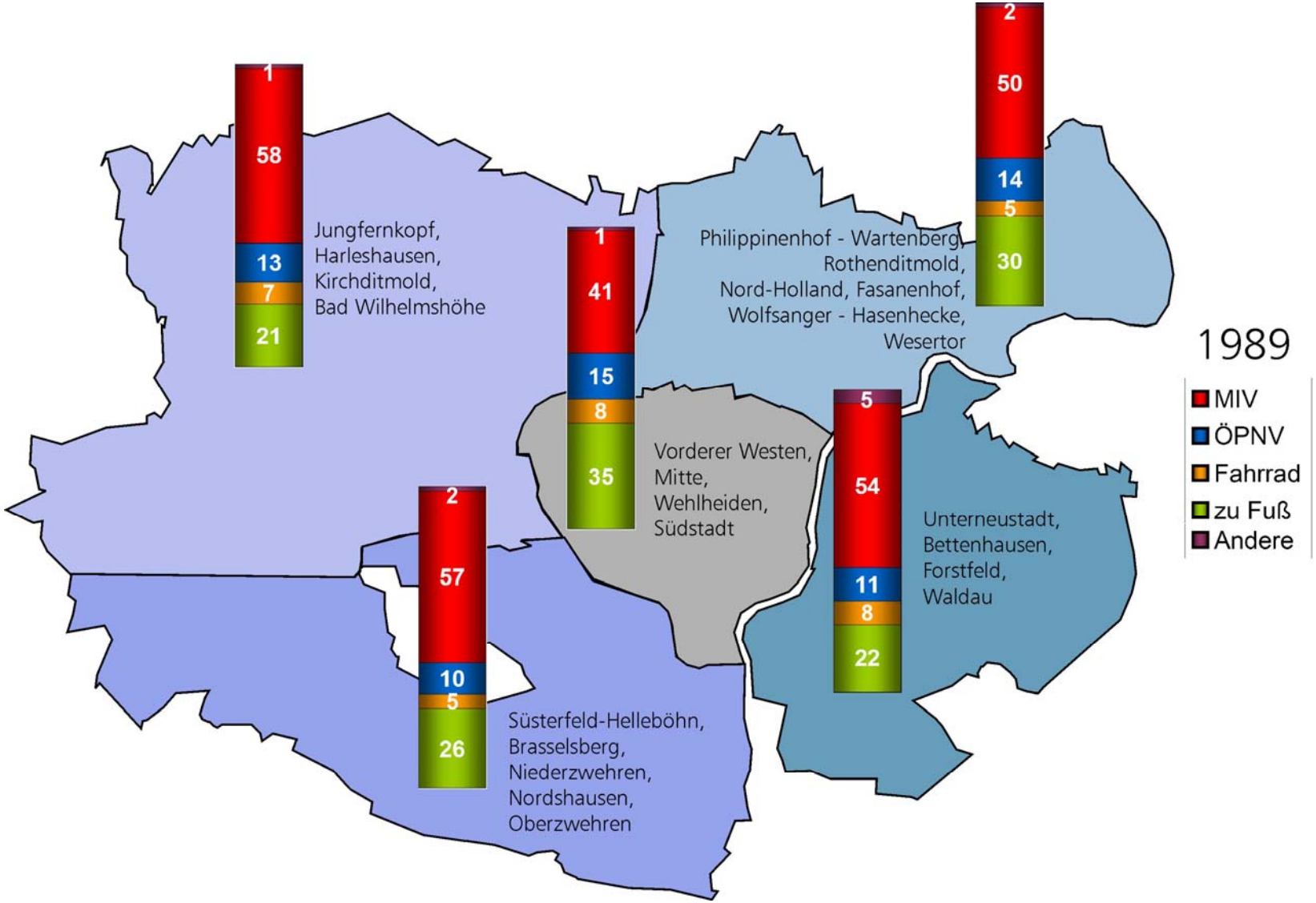
Quelle: SRV 2008

Verkehrsmittelwahl Gesamtverkehr Stadt Kassel

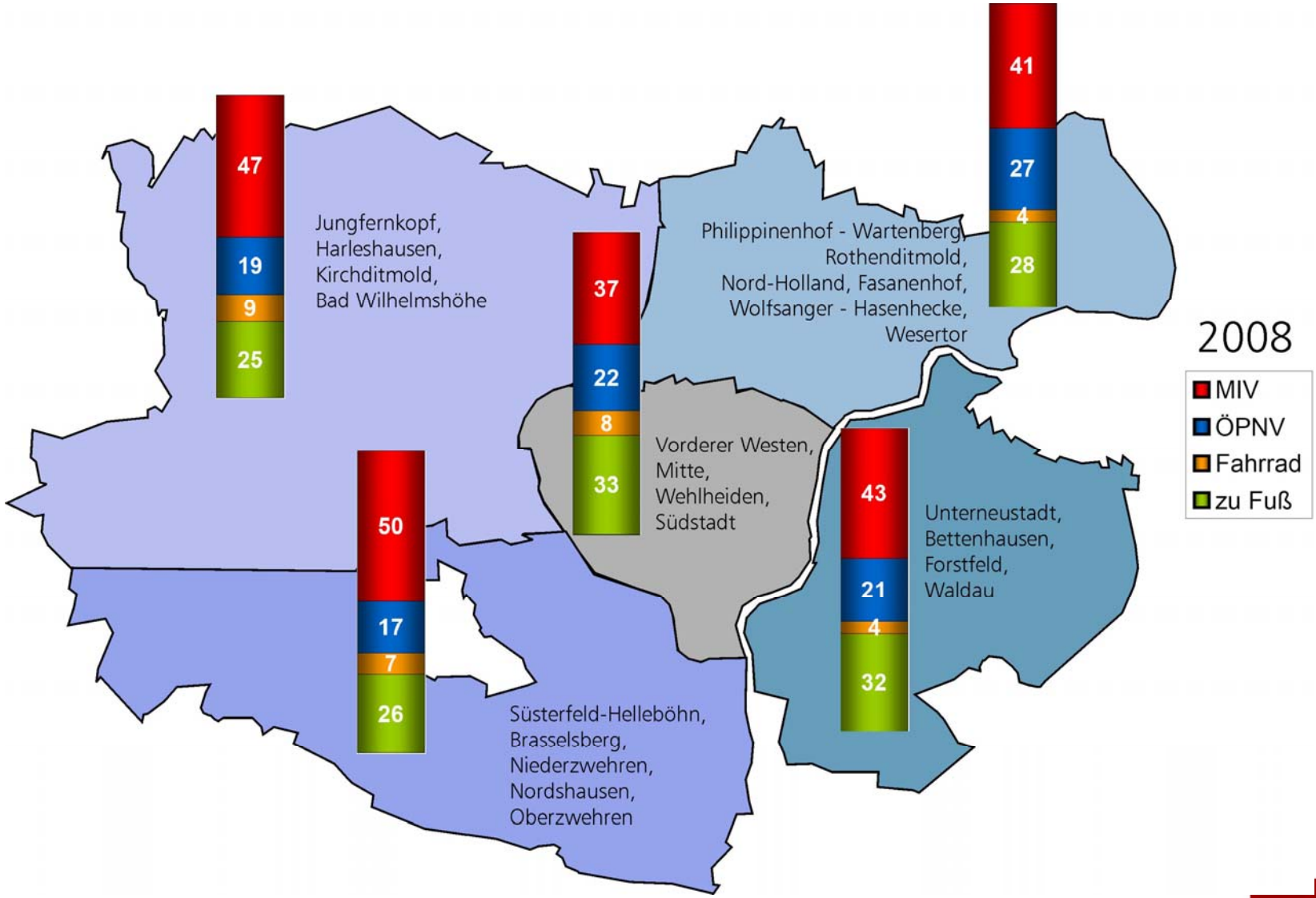


Kassel-West e.V.

Verkehrsmittelwahl Stadt Kassel 1989

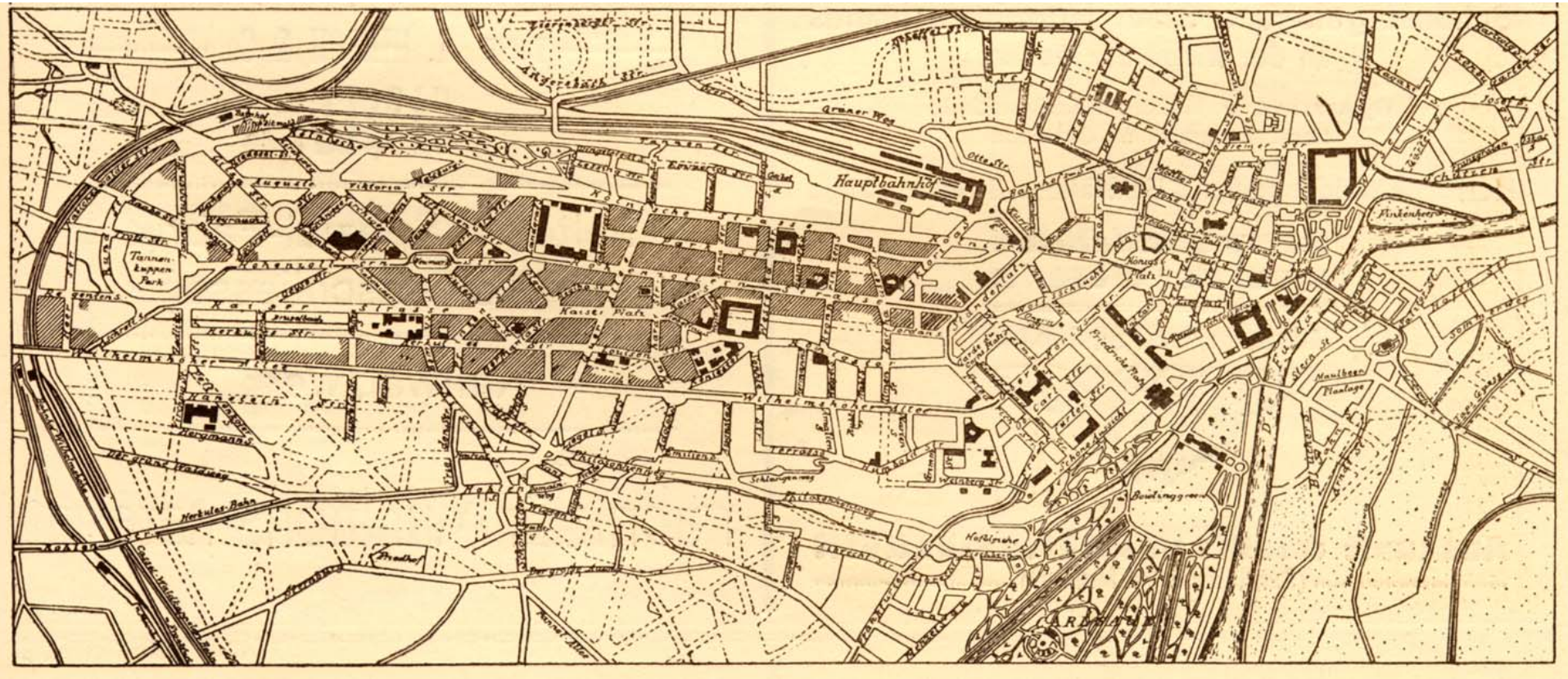


Verkehrsmittelwahl Stadt Kassel 2008



Kaiserplatz 1915

Hohenzollernviertel 1913

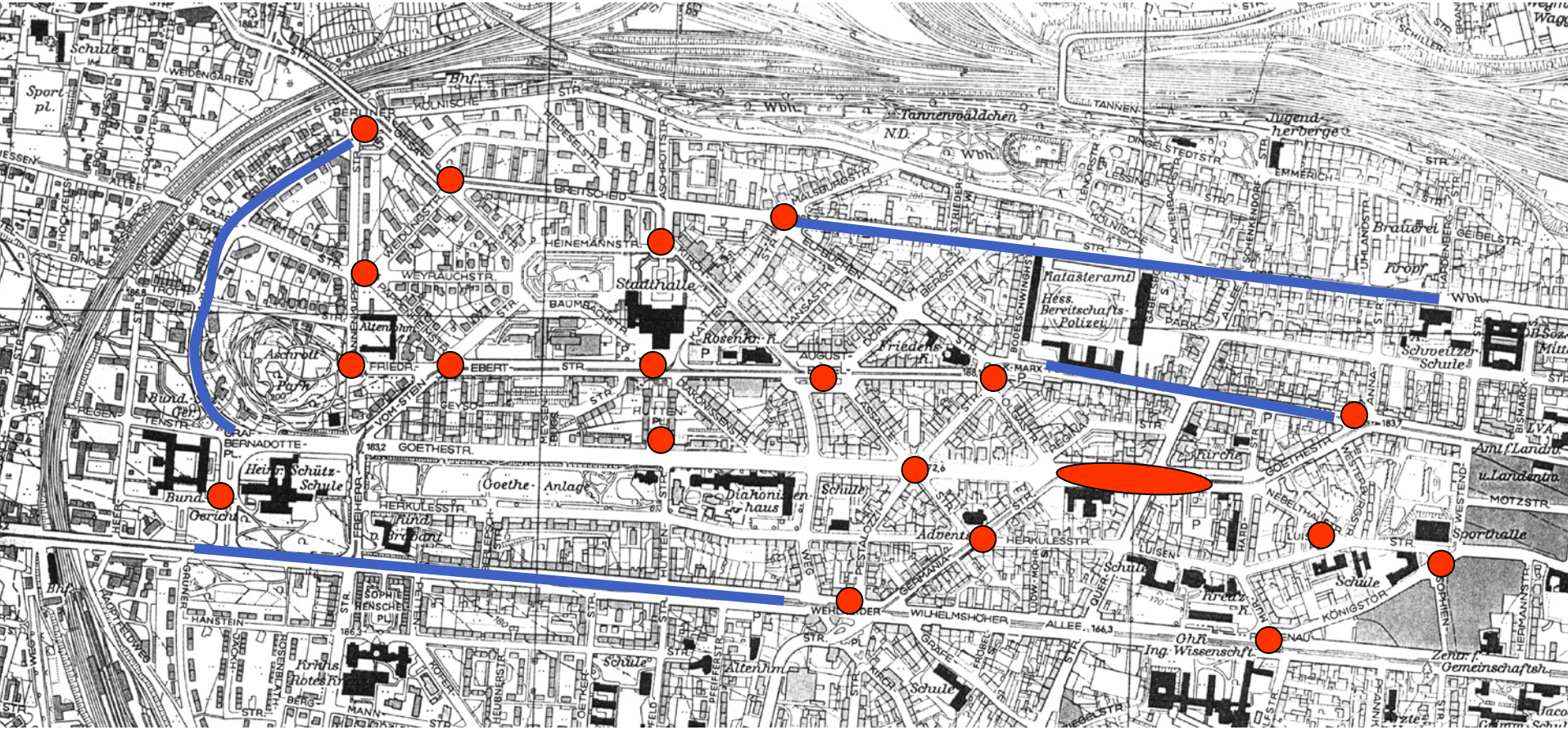

Hauptbahnhof
Kaiser Wilh.
Kaiser Str.
Tannen-Kuppen Park
Friedrichs Park
Herkules-Bahn
Friedhof
Hofbräuhaus
Königs Platz
Pinkenheer
Neuthaer Planlage
Graner Weg
Ottostr.
Wilhelmstr.
Friedrichstr.
Schloßgraben
Schloßgraben Weg
Bundesgymnasium
Hofbräuhaus
Fulda
Weserstr.
Weserstr. Weg
Kasseler Wilhelmshöhe Bahn
Kasseler Wilhelmshöhe Bahn
Kasseler Wilhelmshöhe Bahn

Platzentfernung in historischen Städten

Stadt	Platzentfernung Mittelwert [m]	Plätze	Direkte Platzfolgen
Cordoba	187	34	3
Granada	255	19	1
Madrid	166	40	5
Toledo	125	62	7
Valencia	269	22	6
Bologna	184	15	1
Florenz	223	15	2
Mailand	268	28	4
Ravenna	231	16	4
Siena	132	21	2
Venedig	220	51	4
Hallein	155	14	4
Klagenfurt	152	10	1
Salzburg	242	10	3
Wien	227	22	1
Prag	262	20	3
Cottbus	174	7	0
Weimar	163	15	0
Werningerode	203	10	0
Aachen	338	22	0
München	259	21	3
Nürnberg	176	30	8
Regensburg	213	25	5
Trier	226	15	1
Würzburg	279	19	3
Brügge	207	16	0
Bordeaux	212	12	2
Valetta	246	14	1
Durchschnitt	**214**	**22**	**3**

Quelle: Knoflacher

Plätze im Vorderen Westen

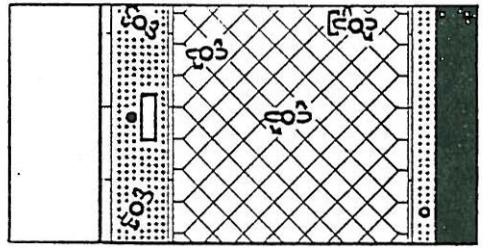


Kassel-West e.V.

Gestaltungsrahmenkonzept für Gehwege

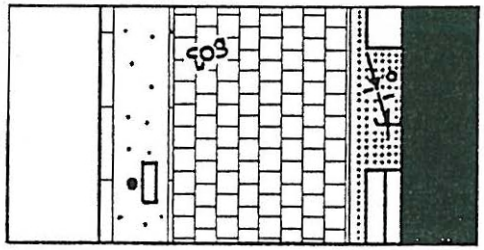
September 1991

Abbildung 17: Oberflächengestaltung Hauptgeschäftsstraße



Betonplatten 30/30 cm im Diagonalverband mit Bischofsmützen
Sicherheitsstreifen/Traufpflaster in Basalt

Abbildung 18: Oberflächengestaltung Hauptverbindungsstraße bzw. -weg



Betonplatten 30/30 cm im Parallelverband
Sicherheitsstreifen als wassergebundene Decke - in stark begangenen Bereichen (Geschäfte/Kneipen) in Basaltpflaster

Kassel-West e.V.

Grundanforderungen

- hohe Verkehrssicherheit bieten
- subjektive Ängste gegen Bedrohung mindern,
- umwegfreie Verbindungen schaffen
- leichtes Vorankommen mit hinreichender Bewegungsfreiheit ermöglichen
- Störungen durch andere Verkehrsteilnehmer minimieren
- gute Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit und Orientierung ermöglichen
- durch ansprechende Gestaltung das Gehen angenehm machen

Hohe Verkehrssicherheit

insbesondere Reduzierung der Trennwirkung von Fahrbahnen

(etwa 80% aller Unfälle mit Fußgängerbe-teiligung passieren beim Versuch, eine Fahrbahn zu überqueren)

Verkehrssicherheit und Abbiegen

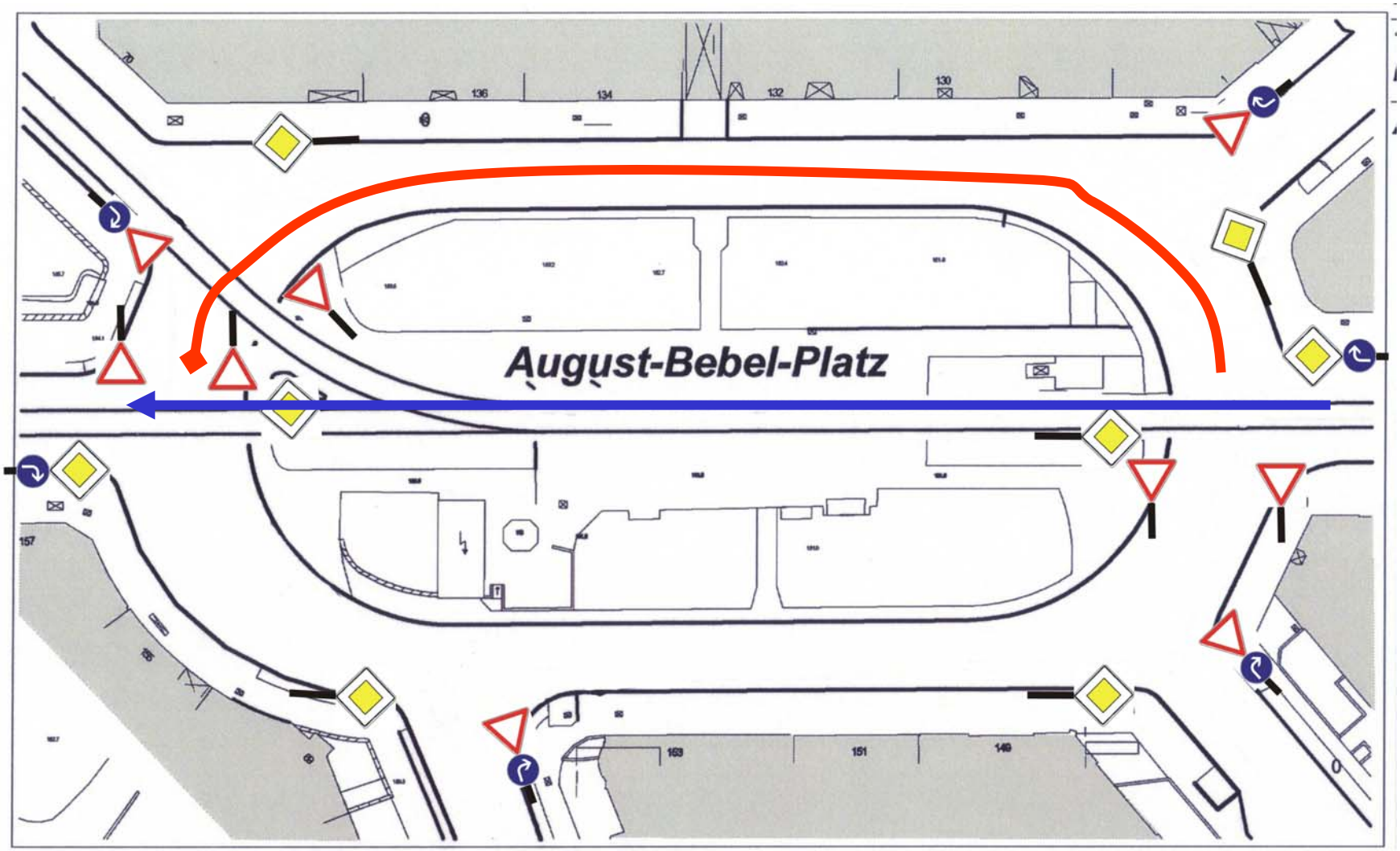
Wer abbiegen will, muss entgegenkommende Fahrzeuge durchfahren lassen, Schienenfahrzeuge, Fahrräder mit Hilfsmotor und Radfahrer auch dann, wenn sie auf oder neben der Fahrbahn in der gleichen Richtung fahren. Dies gilt auch gegenüber Linienomnibussen und sonstigen Fahrzeugen, die gekennzeichnete Sonderfahrstreifen benutzen. Auf Fußgänger muss er besondere Rücksicht nehmen; wenn nötig, muss er warten. (§9 Abs. 3 StVO)

Bilder vom Bebelpatz

Andreas Schmitz - Zu Fuß im Quartier

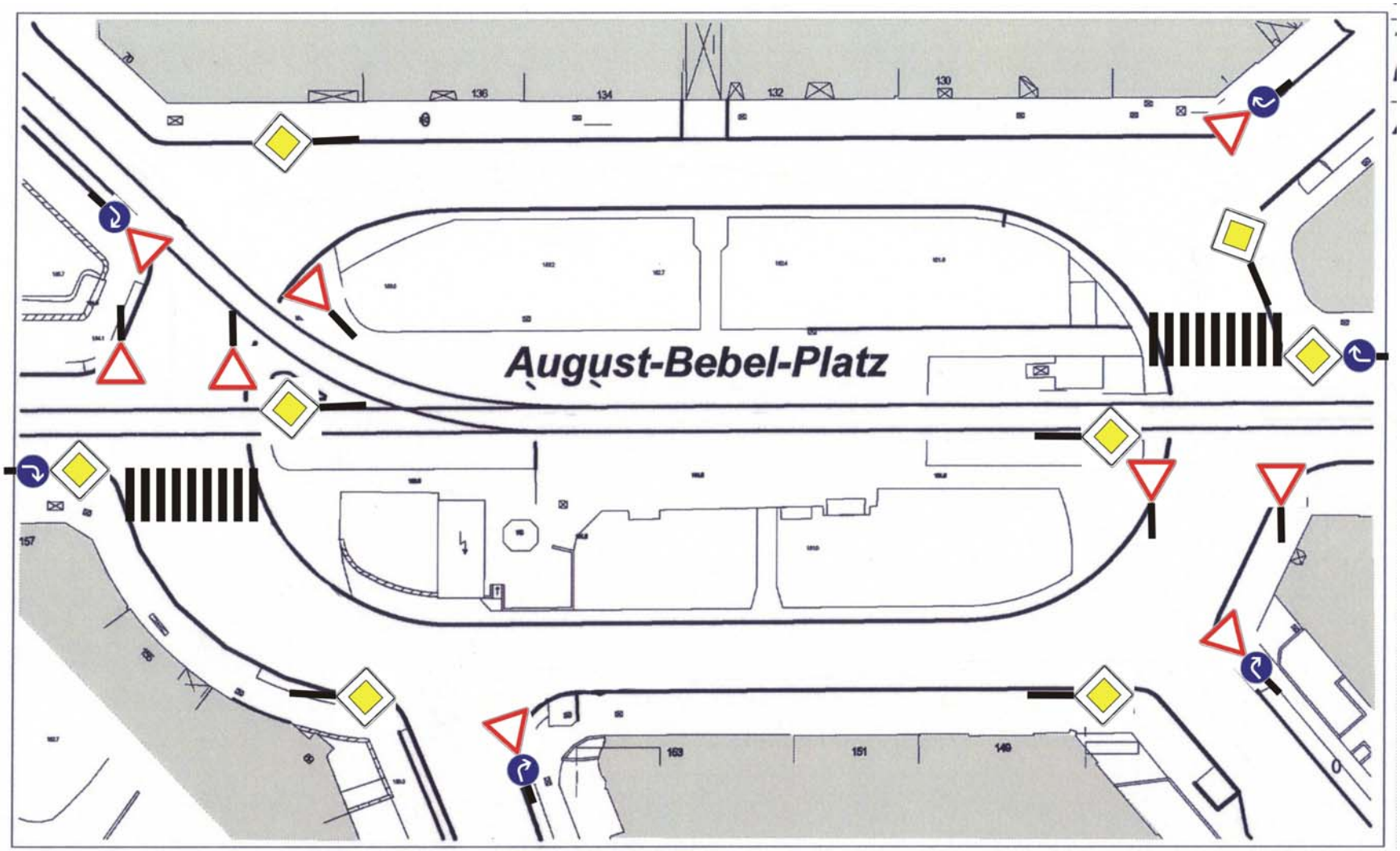
Kassel-West e.V.

Vorfahrtsregelung Bebelplatz



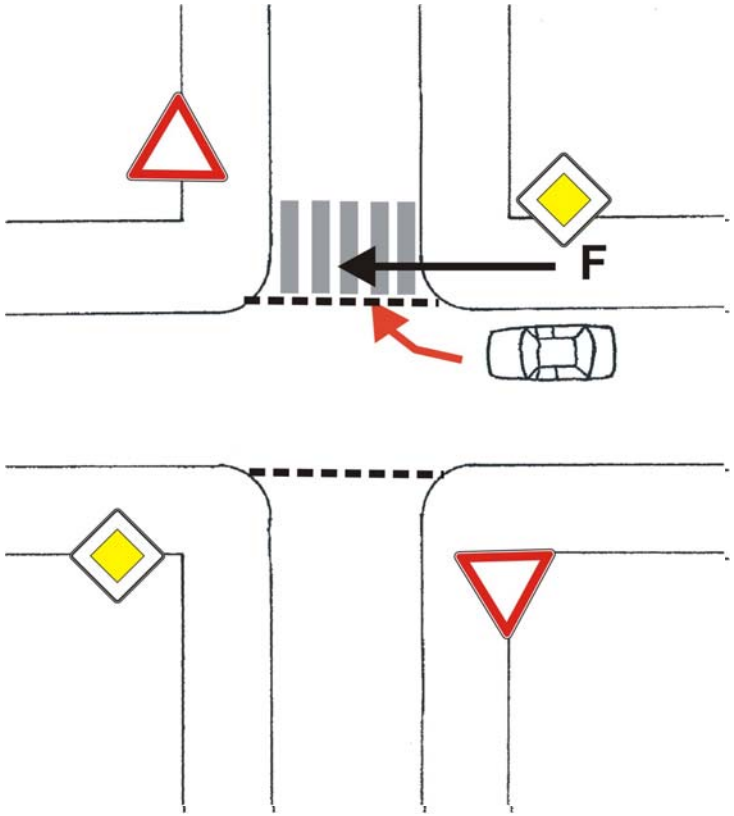
Kassel-West e.V.

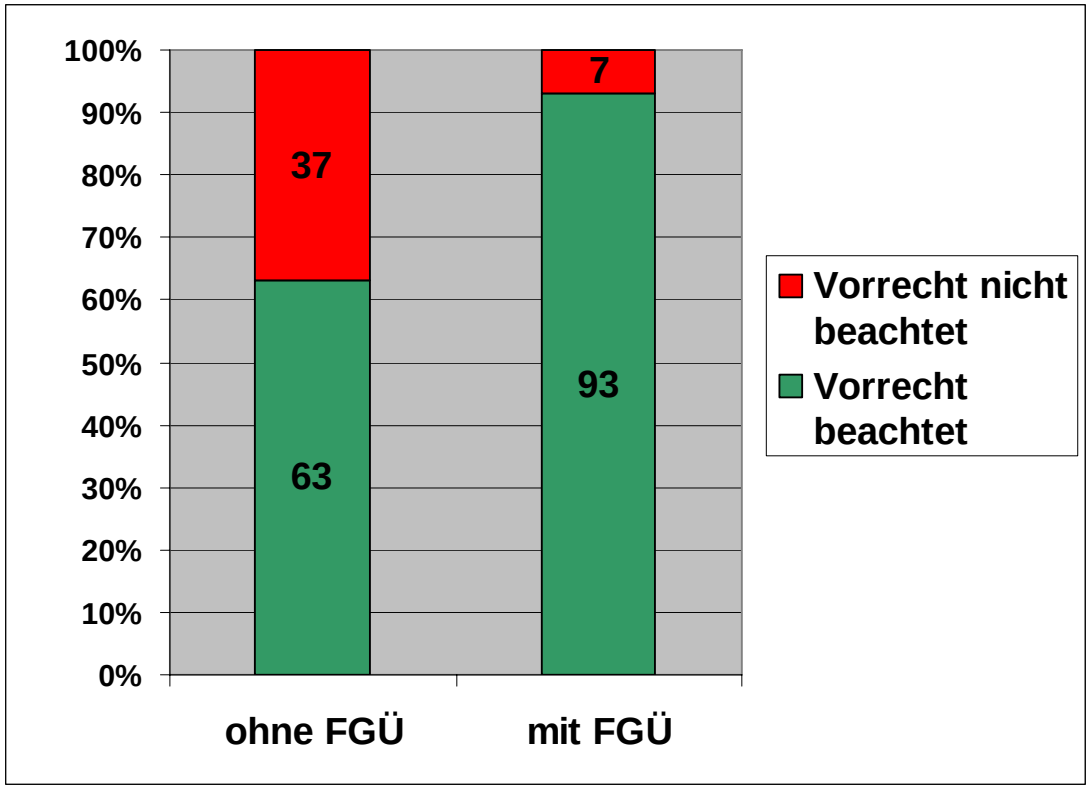
Bebelplatz mit Zebrastreifen



Kassel-West e.V.

Rechtsabbiegen in untergeordnete Straße

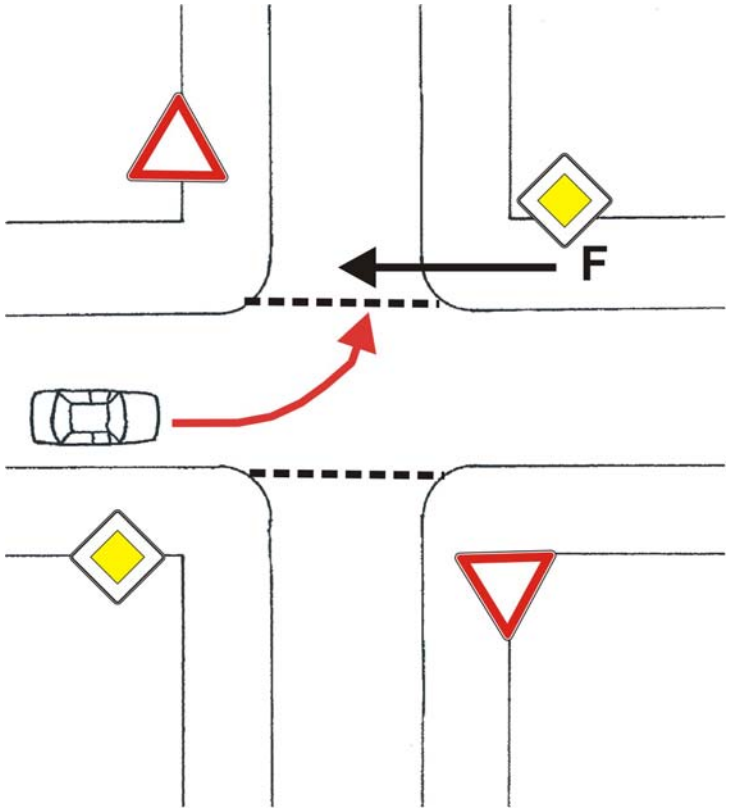


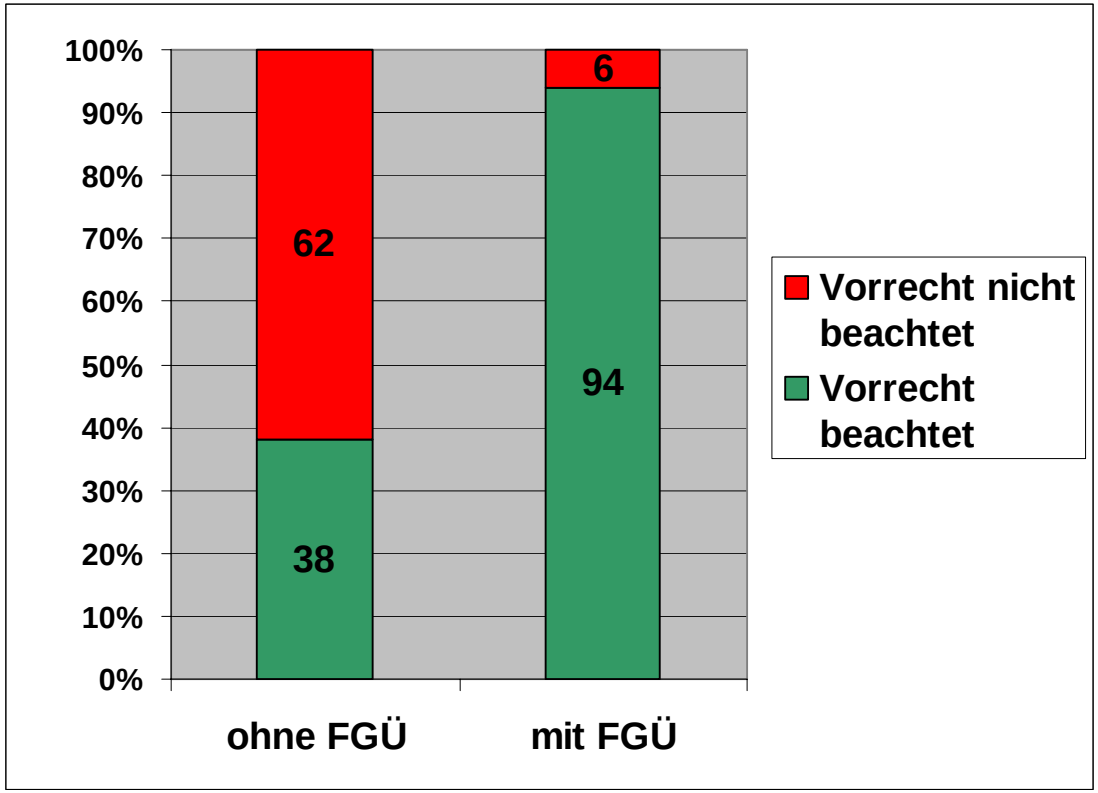


Quelle: Miltner 2003

Kassel-West e.V.

Linksabbiegen in untergeordnete Straße





Quelle: Miltner 2003

Karl-Marx-Platz

Andreas Schmitz - Zu Fuß im Quartier

Kassel-West e.V.

Karl-Marx-Platz 1982: Bürger malen ihren Zebrastreifen

Abknickende Vorfahrt

Ein Zusatzschild

zum Zeichen 306 kann den Verlauf der Vorfahrtstraße bekanntgeben. Wer ihm folgen will, muss dies rechtzeitig und deutlich ankündigen; dabei sind die Fahrtrichtungsanzeiger zu benutzen. Auf Fußgänger ist besondere Rücksicht zu nehmen; wenn nötig, ist zu warten. (Z 306 StVO)

Sicherheit verschiedener Typen der Querungsanlage

Vergleichende Untersuchungen bestätigen, dass zwischen der Dichte oder Kostendichte der Fußgängerunfälle bei der Anlage von

- Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) mit Mittelinsel
- Fußgängerüberwege ohne Mittelinsel und
- Fußgängerampeln

keine belastbaren Unterschiede bestehen. Die Auswahl der einzelnen Überquerungsanlage muss sich an den spezifischen Rahmenbedingungen orientieren.

Quelle: Unfallforschung der Versicherer – Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft GDV; Sicherheitsbewertung von Überquerungsanlagen. Schlussbericht. Hannover 2006, S. 40

Anzeige DaimlerChrysler vom 27.05.2002

Quelle: Spiegel Nr. 22 vom 27.05.2002

Hohe soziale Sicherheit

Der öffentliche Raum soll angstfrei erlebbar sein.

Kassel-West e.V.

Direkte umwegefreie Verbindungen

Fußgänger sind sehr umwegeempfindlich.

Selbst kleine Umwege werden nicht akzeptiert, sondern die Fahrbahn dann riskant gequert.

Direkte umwegefreie Verbindungen

Fußgänger sind sehr umwegeempfindlich.

Selbst kleine Umwege werden nicht akzeptiert, sondern die Fahrbahn dann riskant gequert.

Direkte umwegefreie Verbindungen

Fußgänger sind sehr umwegeempfindlich.

Selbst kleine Umwege werden nicht akzeptiert, sondern die Fahrbahn dann riskant gequert.

Direkte umwegefreie Verbindungen

Fußgänger sind sehr umwegeempfindlich.

Selbst kleine Umwege werden nicht akzeptiert, sondern die Fahrbahn dann riskant gequert.

Kassel-West e.V.

Angemessene Dimensionierung

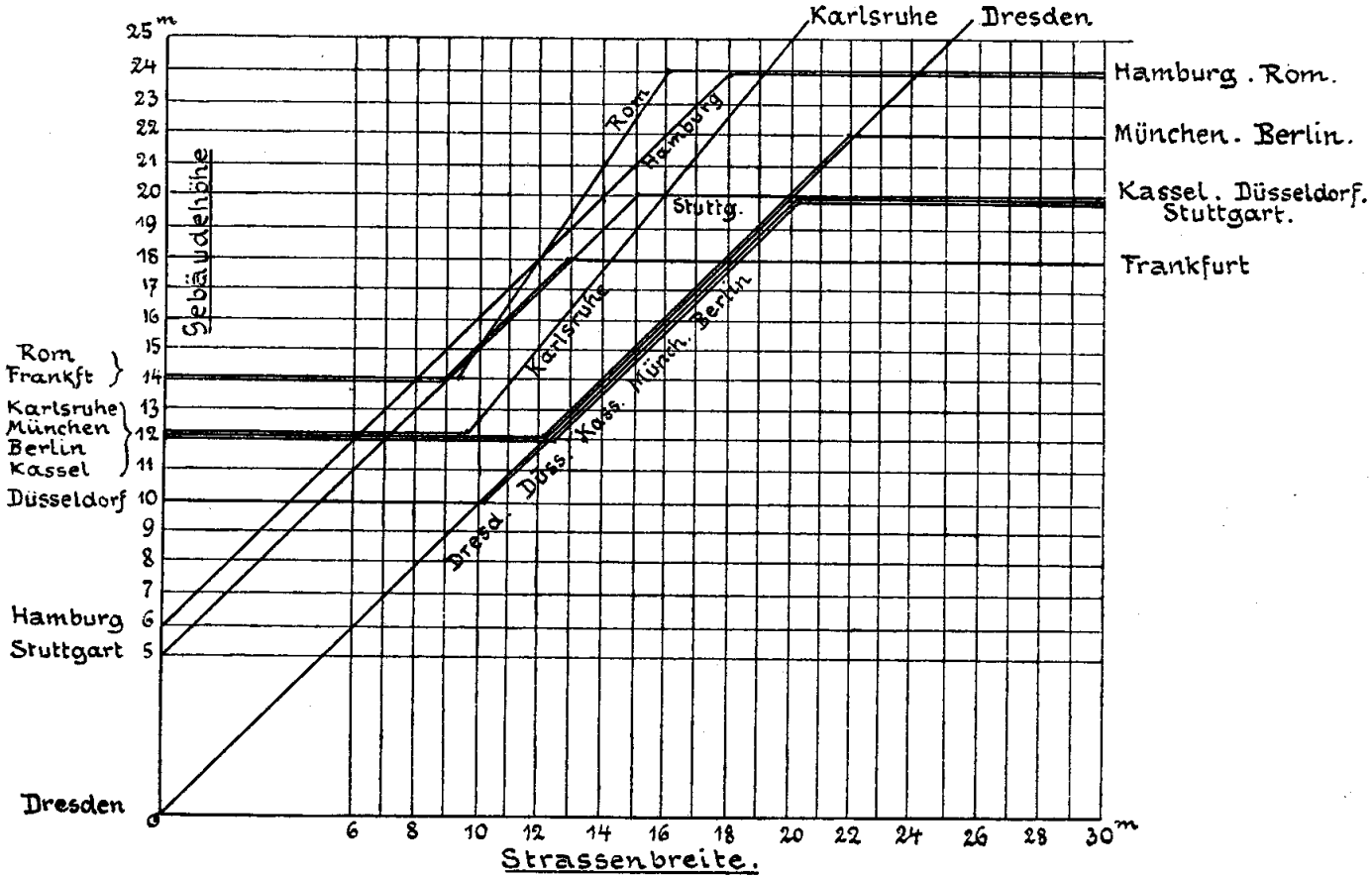
Bei der Bemessung ist zu beachten, dass Fußgänger häufig nebeneinander gehen und häufig Regenschirme, Taschen u.a. mit sich tragen. Personen mit Kinderwagen oder in Rollstühlen müssen ebenfalls ausreichend Platz haben. Zu bedenken ist: Auch Kinder müssen sich (entspr. StVO) mit Fahrrädern auf Gehwegen bewegen. Über die reine Transportfunktion hinaus muss in bestimmten Bereichen auch die Aufenthaltsfunktion Beachtung finden.

Angemessene Dimensionierung

Bei der Bemessung ist zu beachten, dass Fußgänger häufig nebeneinander gehen und häufig Regenschirme, Taschen u.a. mit sich tragen. Personen mit Kinderwagen oder in Rollstühlen müssen ebenfalls ausreichend Platz haben. Zu bedenken ist: Auch Kinder müssen sich (entspr. StVO) mit Fahrrädern auf Gehwegen bewegen. Über die reine Transportfunktion hinaus muss in bestimmten Bereichen auch die Aufenthaltsfunktion Beachtung finden.

Verhältnis Straßenbreite zu Gebäudehöhe

Abb. 105.

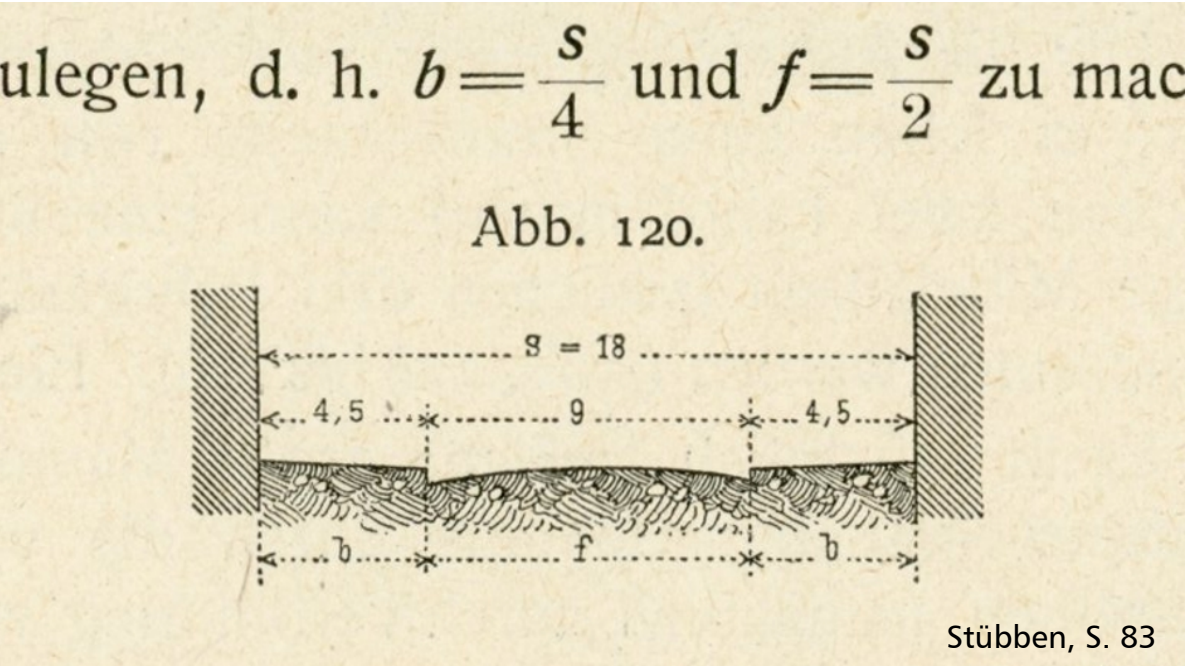


Verhältnis zwiſchen Straßenbreiten und Gebäudehöhen in verſchiedenen Städten.

Quelle: Josef Stübben

Kassel-West e.V.

Breite von Gehwegen



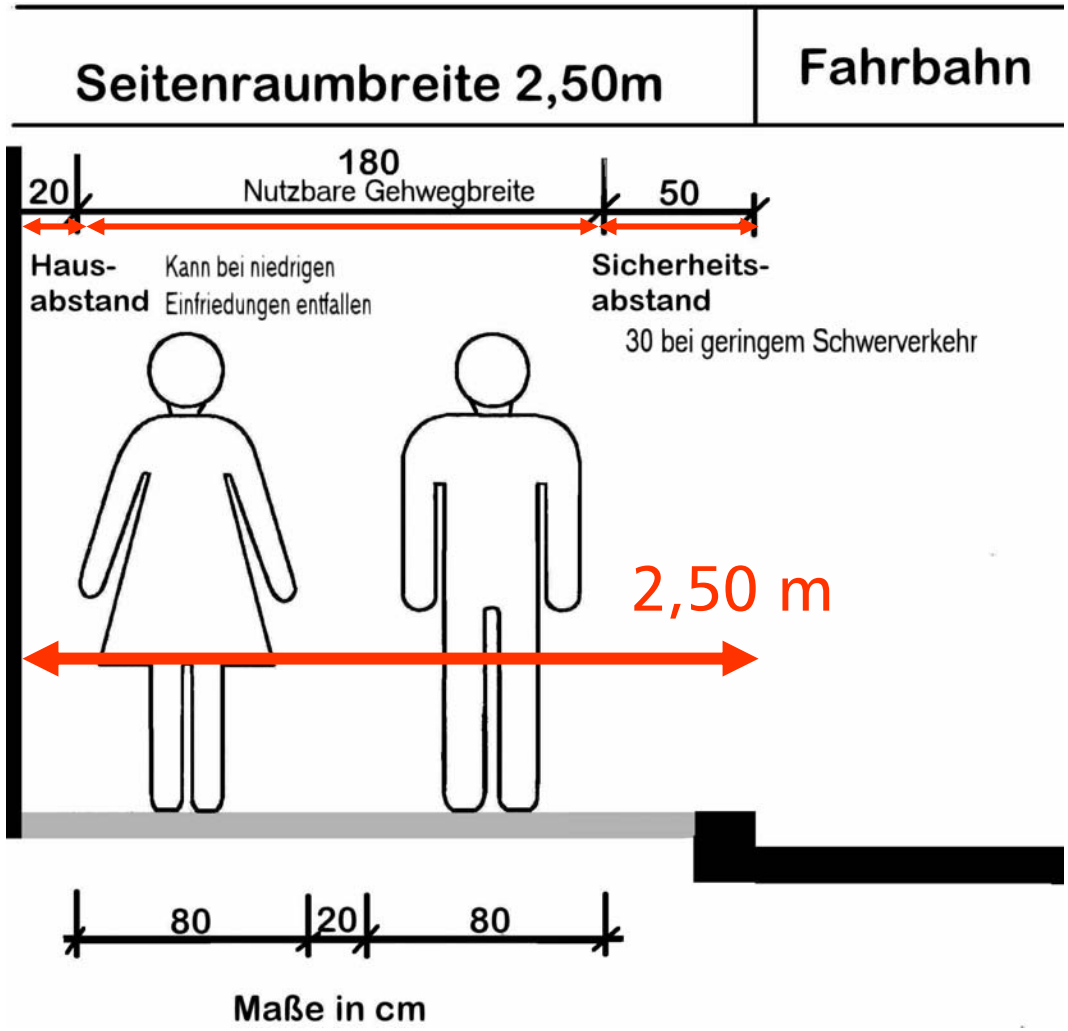
Stübben, S. 83

„Immerhin sollten in Großstädten im Interesse größerer Bequemlichkeit des Publikums und zur Erschwerung der Tätigkeit der Taschendiebe Bürgersteige unter 4m Breite nicht mehr angelegt werden.“

(Brix, 1909)

… daß der Fußweg um ein gewisses Maß (10 bis 15 cm) über die Fahrstraße erhöht und mit Randsteinen eingefasst wird. (…) Zweck der Erhöhung ist, das Auffahren von Fuhrwerken zu verhindern, … (Stübben, S. 83)

Grundausstattung

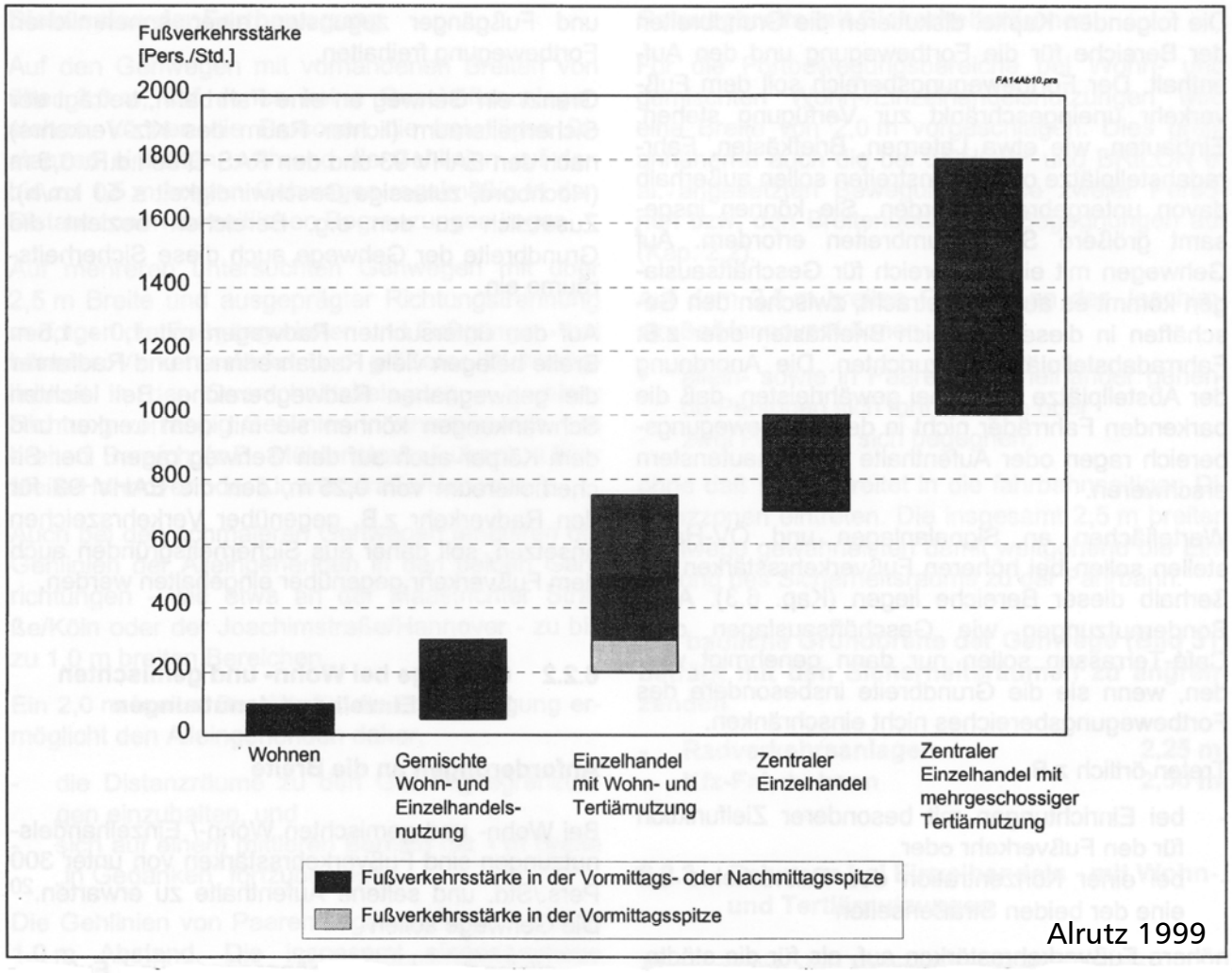


EFA 2002

Kassel-West e.V.

Gehwegbreite

Die notwendige Gehweg-breite ist abhängig von der Nutzungen

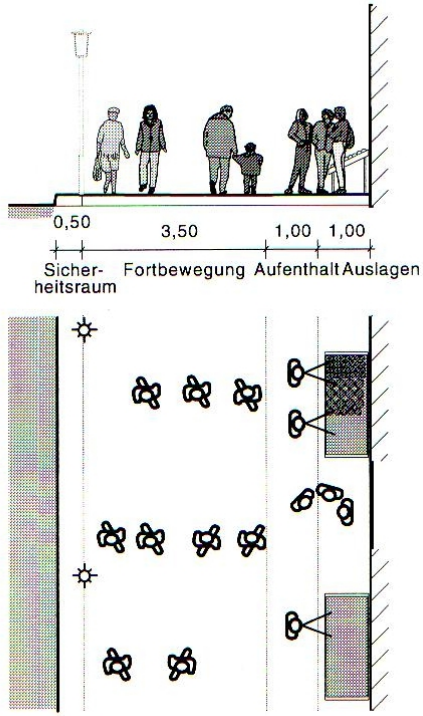


Alrutz 1999

Grundanforderungen an Anlagen des Fußverkehrs innerorts

	Kurzbeschreibung bzw. Nutzung	Breite im Seitenraum 1)
1	Straßenunabhängig geführte Wege	3,0 m
2	Befahrbare Wohnwege	Mindestbreite Straßenraum 4,50 m
3	Wohnstraße, offene Bebauung Einfriedungen ≤ 0,50m Einfriedungen > 0,50m	 2,10 m 2,30 m
4	Geschlossene Bebauung, geringe Dichte max. 3 Geschosse	2,50 m
5	Geschlossene Bebauung; mittlere Dichte : 3 bis 5 Geschosse	3,00 m
6	Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung, mittlere Dichte: 3 bis 5 Geschosse	3,30 m
7	Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung mit häufig frequentierte ÖPNV-Linie, hohe Dichte	4,0 m 5,0 m
8	Ortsdurchfahrt, geringe Dichte, landwirtschaftliche Nutzung	3,30 m 4,0 m
9	Geschäftsstraße mit Auslagen, hoch frequentierter ÖPNV-Linie	5,0 m 6,0 m

Quelle: EFA 2002



Alrutz 1999

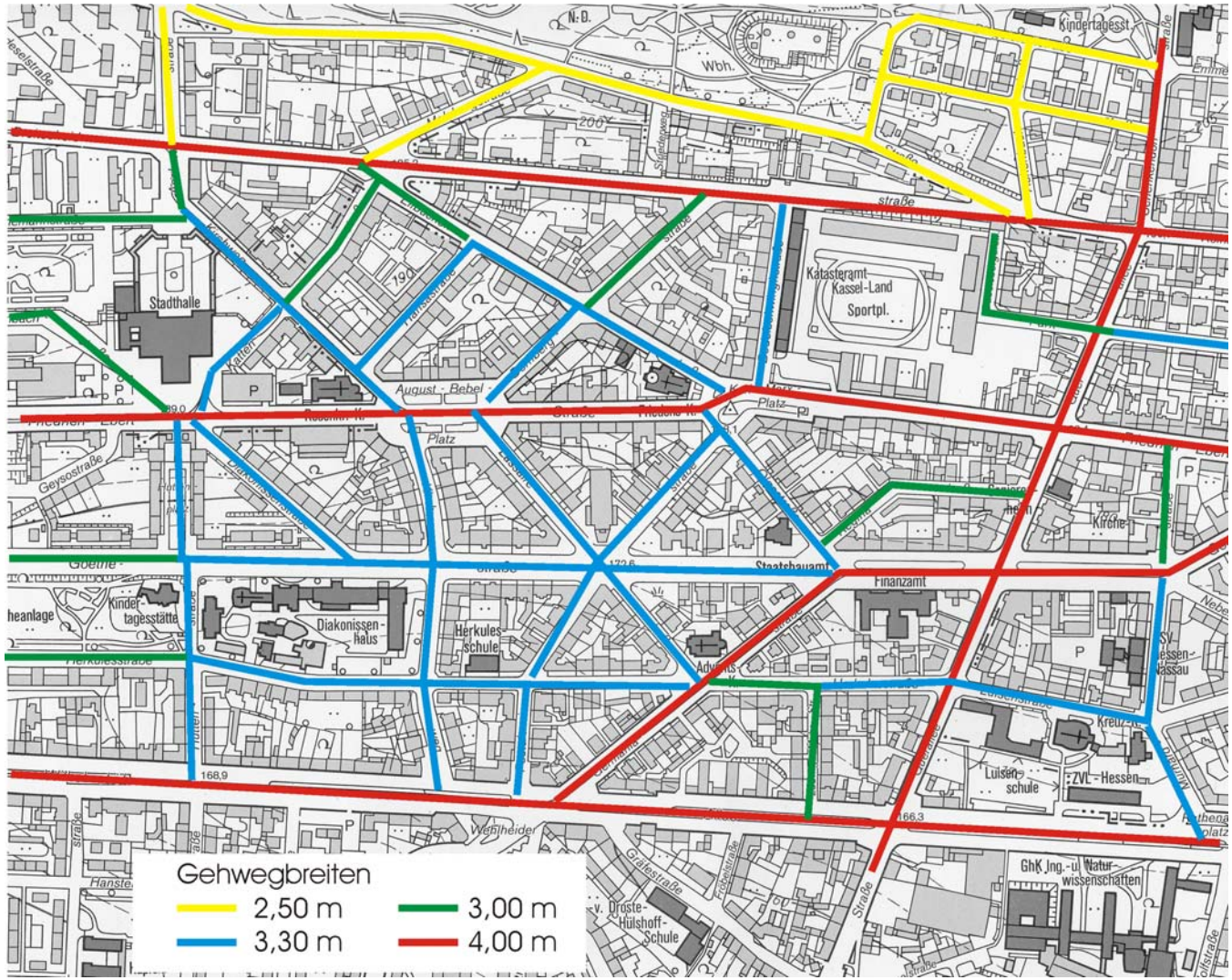
Hinzu kommen z.B.

Berücksichtigung wichtiger Infrastruktureinrichtungen

Wichtige Fußwegeverbindungen

Geschäftsauslagen

Beispiel für die Dimensionierung



Andreas Schmitz - Zu Fuß im Quartier

Kassel-West e.V.

Andreas Schmitz - Zu Fuß im Quartier

Kassel-West e.V.

Andreas Schmitz - Zu Fuß im Quartier

Kassel-West e.V.

Andreas Schmitz - Zu Fuß im Quartier

Kassel-West e.V.

Vwv zu Z 315

Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt, (…)

Begegnung von Rollstühlen

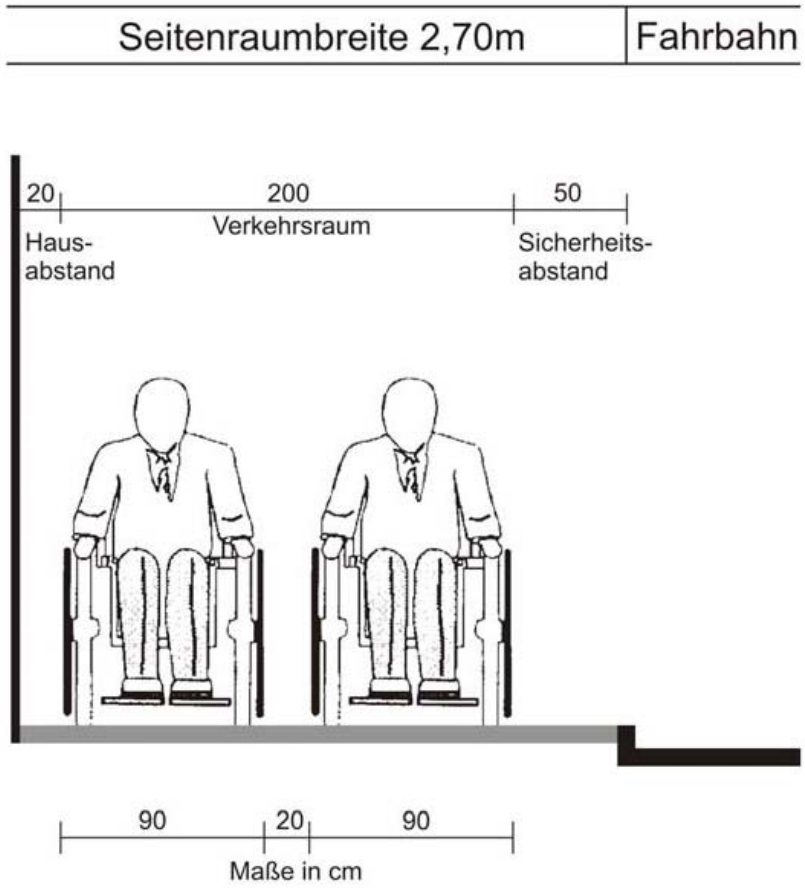
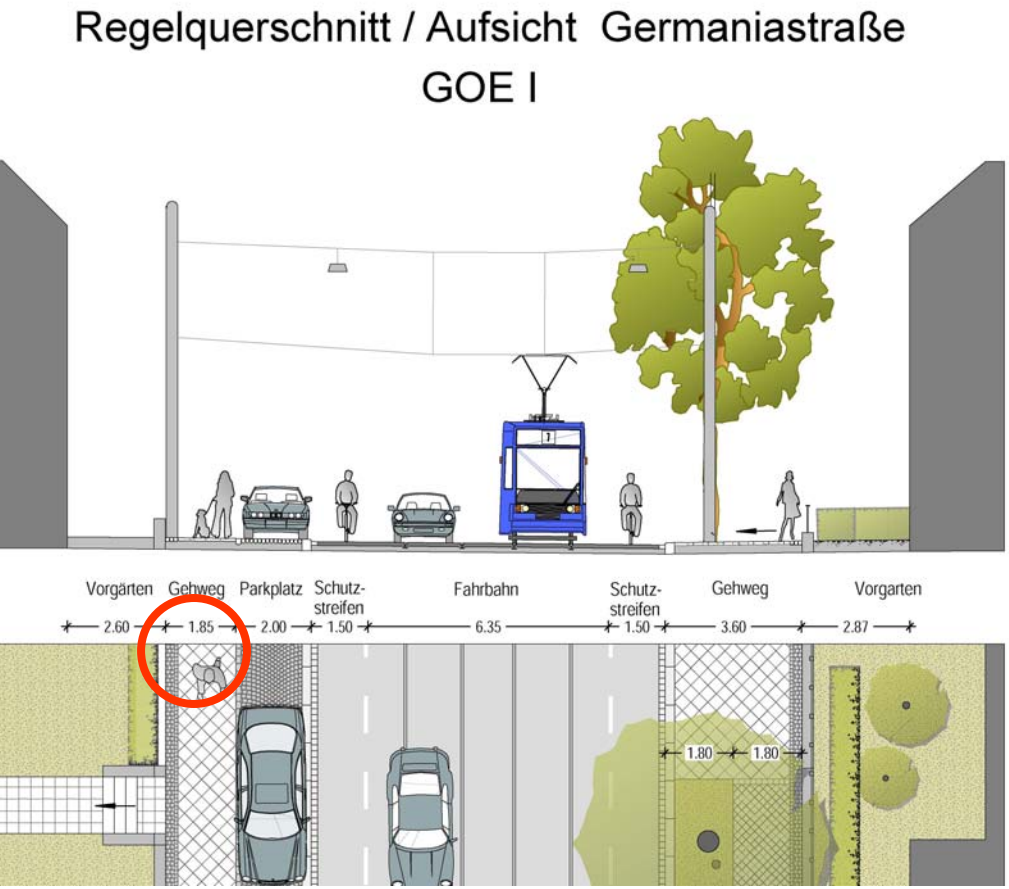


Bild 29: Raumbedarf für die Begegnung zweier Rollstühle

Quelle: HBVA 2011

Planung Germaniastraße



Quelle: PLF, SHP, Oppermann

Kassel-West e.V.

Goethestraße 53

Leichtes Vorankommen mit hinreichender Bewegungsfreiheit

Hindernisse auf dem Gehweg sollten vermieden werden. Dazu gehören neben abgestellten Fahrzeugen auch Mülltonnen, Fahrradständer oder sonstige Sondernutzungen die in den Seitenraum eingreifen. Wartezeiten an Lichtsignalanlagen sind so gering wie möglich zu halten.

Leichtes Vorankommen mit hinreichender Bewegungsfreiheit

Parken vor
Bordsteinabsenkungen

Kassel-West e.V.

Latente Gefahren

„Verampelung“

Maßstäbliche und angenehme Gestaltung

Für ein angenehmes Gehen soll der Straßenraum maßstäblich und ansprechend gestaltet sein und ein unverwechselbares Erscheinungsbild aufweisen.

Maßstäbliche und angenehme Gestaltung

Für ein angenehmes Gehen soll der Straßenraum maßstäblich und ansprechend gestaltet sein und ein unverwechselbares Erscheinungsbild aufweisen.

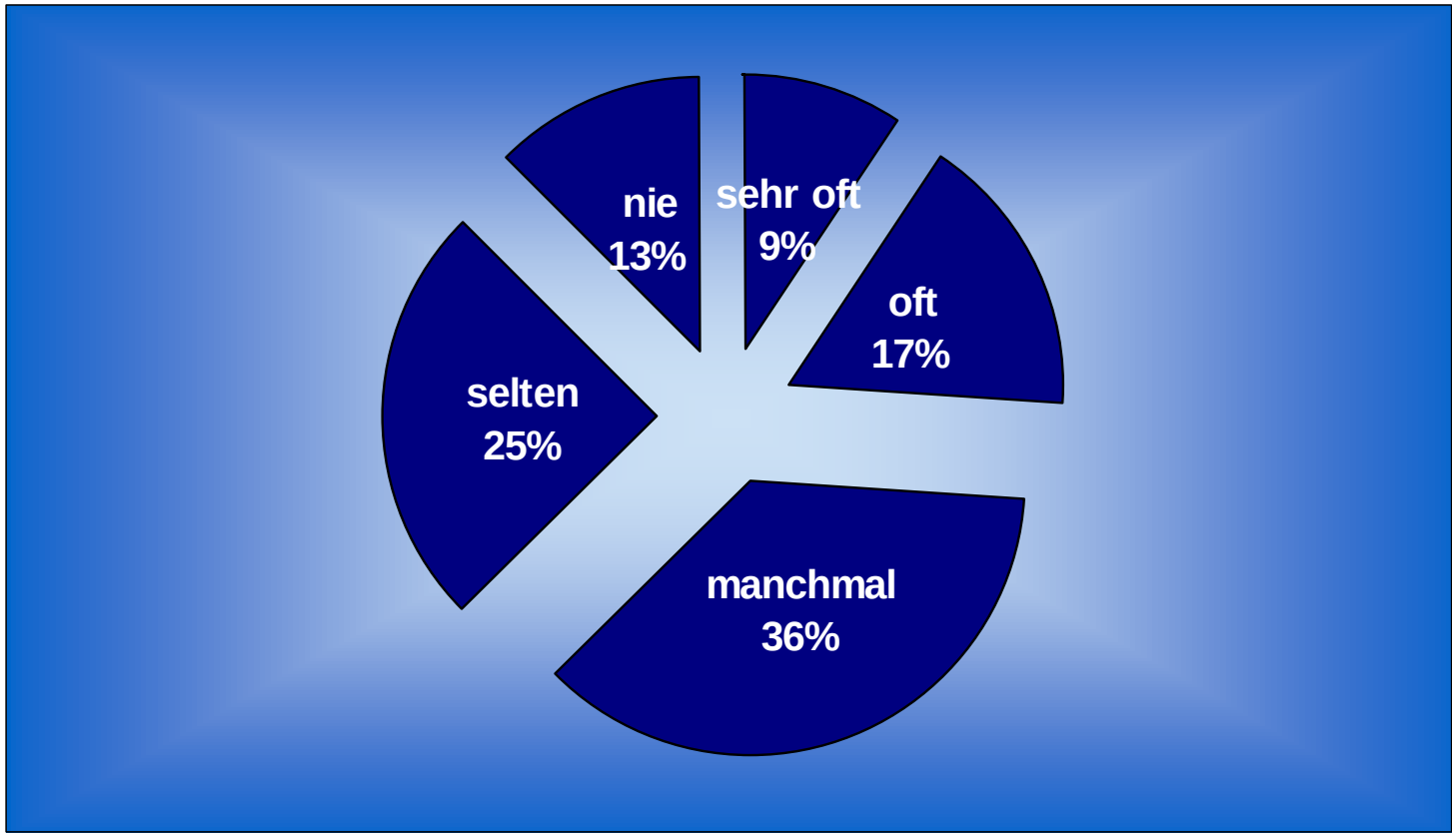
Kassel-West e.V.

Maßstäbliche und angenehme Gestaltung

Für ein angenehmes Gehen soll der Straßenraum maßstäblich und ansprechend gestaltet sein.

Konflikte mit andere Verkehrsteilnehmer

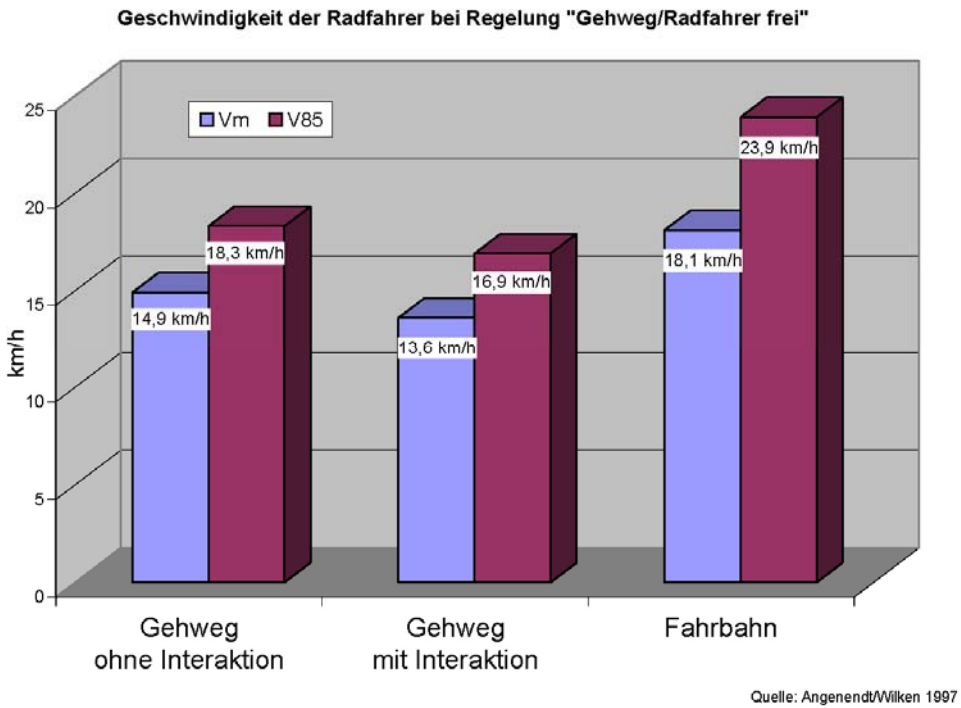
Fühle mich als Fußgänger durch Radfahrer belästigt



Befragter ist kein Radfahrer. Ellinghaus / Steinbrecher 1993

Störung durch andere Verkehrsteilnehmer

„… wird bei Zeichen 239 durch Zusatzschild Fahrzeugverkehr zugelassen, so darf nur mit Schrittgeschwindigkeit gefahren werden. (StVO)



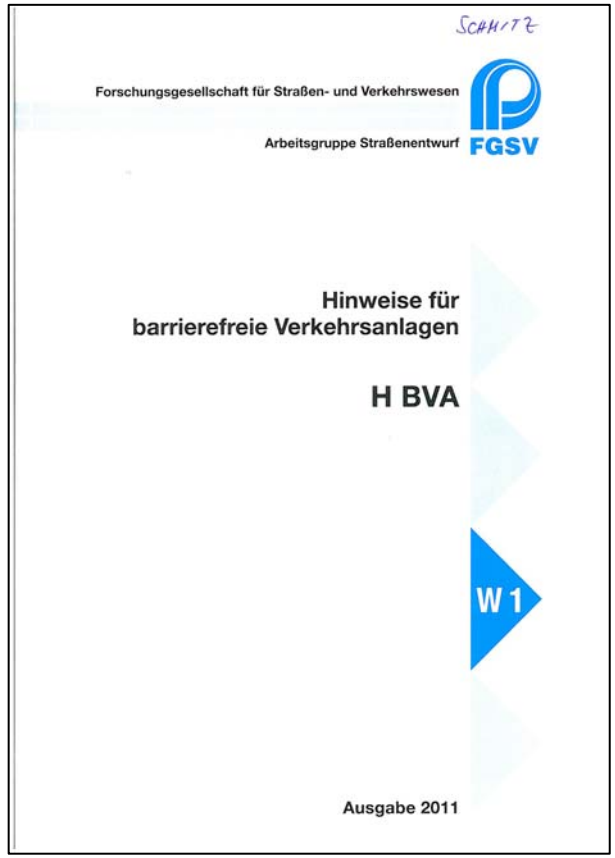
Kassel-West e.V.

VwV zu Z 239 StVO

Die Freigabe des Gehweges zur Benutzung durch Radfahrer durch das Zeichen 239 mit Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ kommt nur in Betracht, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar ist.

H BVA

Die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr ist innerorts möglichst zu vermeiden, da Rad Fahrende akustisch kaum zu orten sind und sich insbesondere seh- und hörbehinderte Menschen auf diesen Flächen unsicher fühlen. (S. 42)


SCHMITZ

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Arbeitsgruppe Straßenentwurf

FGSV

Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen

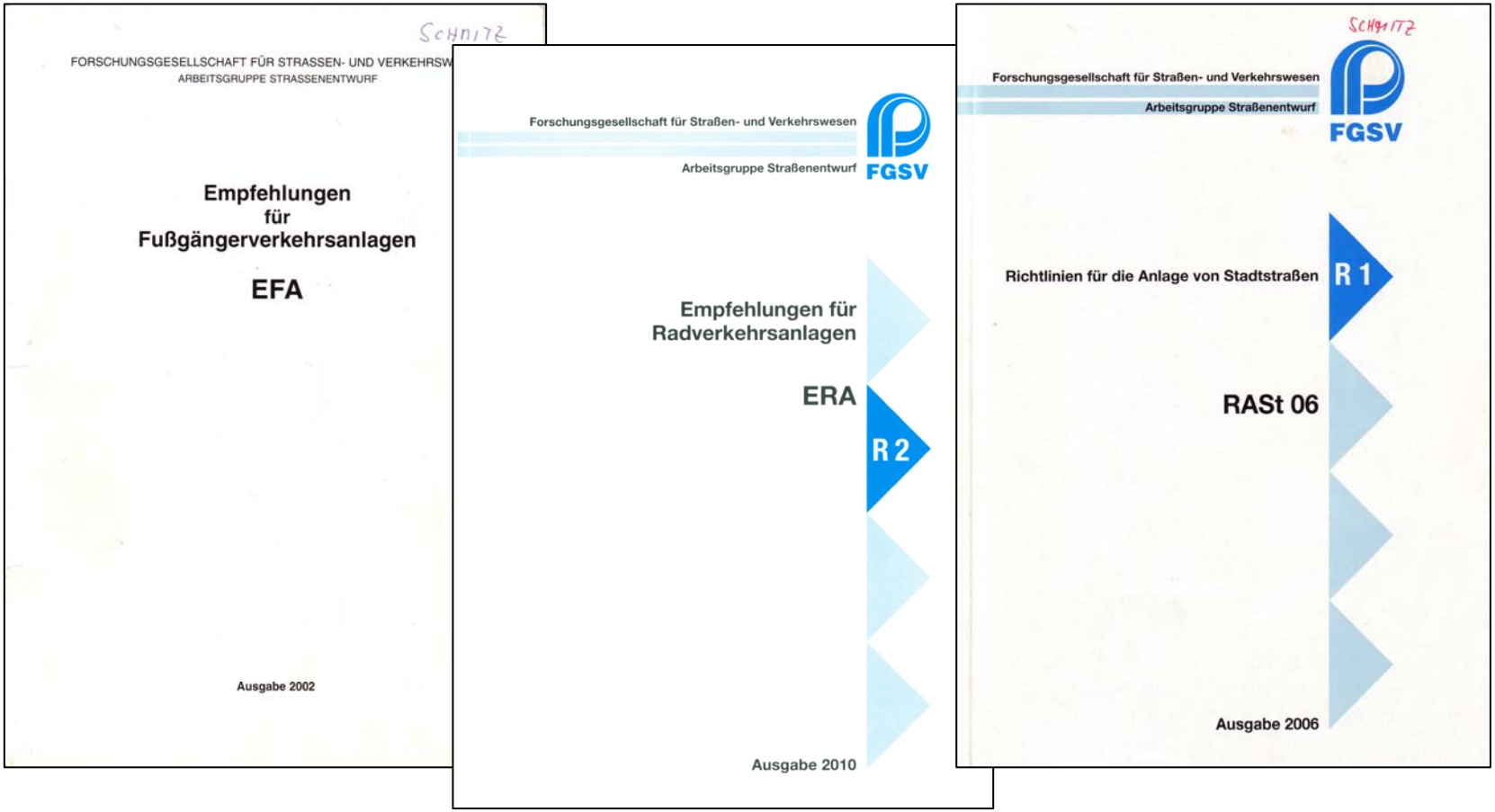
H BVA

W 1

Ausgabe 2011

Leitfaden des Landes Hessen

So ist der Radverkehr kaum akustisch wahrzunehmen, seine Trennung vom Gehweg ist für Blinde deshalb äußerst wichtig. (S. 26)


SCHMITZ
FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSW
ARBEITSGRUPPE STRASSENENTWURF
Empfehlungen
für
Fußgängerverkehrsanlagen
EFA
Ausgabe 2002
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Arbeitsgruppe Straßenentwurf
FGSV
Empfehlungen für
Radverkehrsanlagen
ERA
R 2
Ausgabe 2010
SCHMITZ
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Arbeitsgruppe Straßenentwurf
FGSV
Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
R 1
RASt 06
Ausgabe 2006

Ausschlusskriterien (EFA / ERA / RASt 06)

Für die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr gelten folgende Ausschlusskriterien:

- Straßen mit intensiver Geschäftsnutzung,
- überdurchschnittlich hohe Nutzung des Seitenraumes durch besonders schutzbedürftige Fußgänger und Fußgängerinnen (z.B. Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen, Kinder),
- Hauptverbindungen des Radverkehrs,
- starkes Gefälle (> 3 %)
- dichte Folge von unmittelbar an Gehwege mit Mindestbreiten angrenzende Hauseingänge,
- zahlreiche untergeordnete Knotenpunkts- und Grundstückszufahrten bei beengten Verhältnissen,
- stärker frequentierte Bus- oder Straßenbahnhaltestellen in Seitenlage ohne gesonderte Warteflächen
- Überschreitung der Einsatzgrenzen entsprechend Abbildung

Quelle: EFA 2002 / ERA 2010

Pedelec

Foto: wikipedia

Andreas Schmitz - Zu Fuß im Quartier

Kassel-West e.V.

Nutzbarkeit für Alle

Die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen sollen integraler Bestandteil jeder Planung sein.

Kassel-West e.V.

Nutzbarkeit für Alle

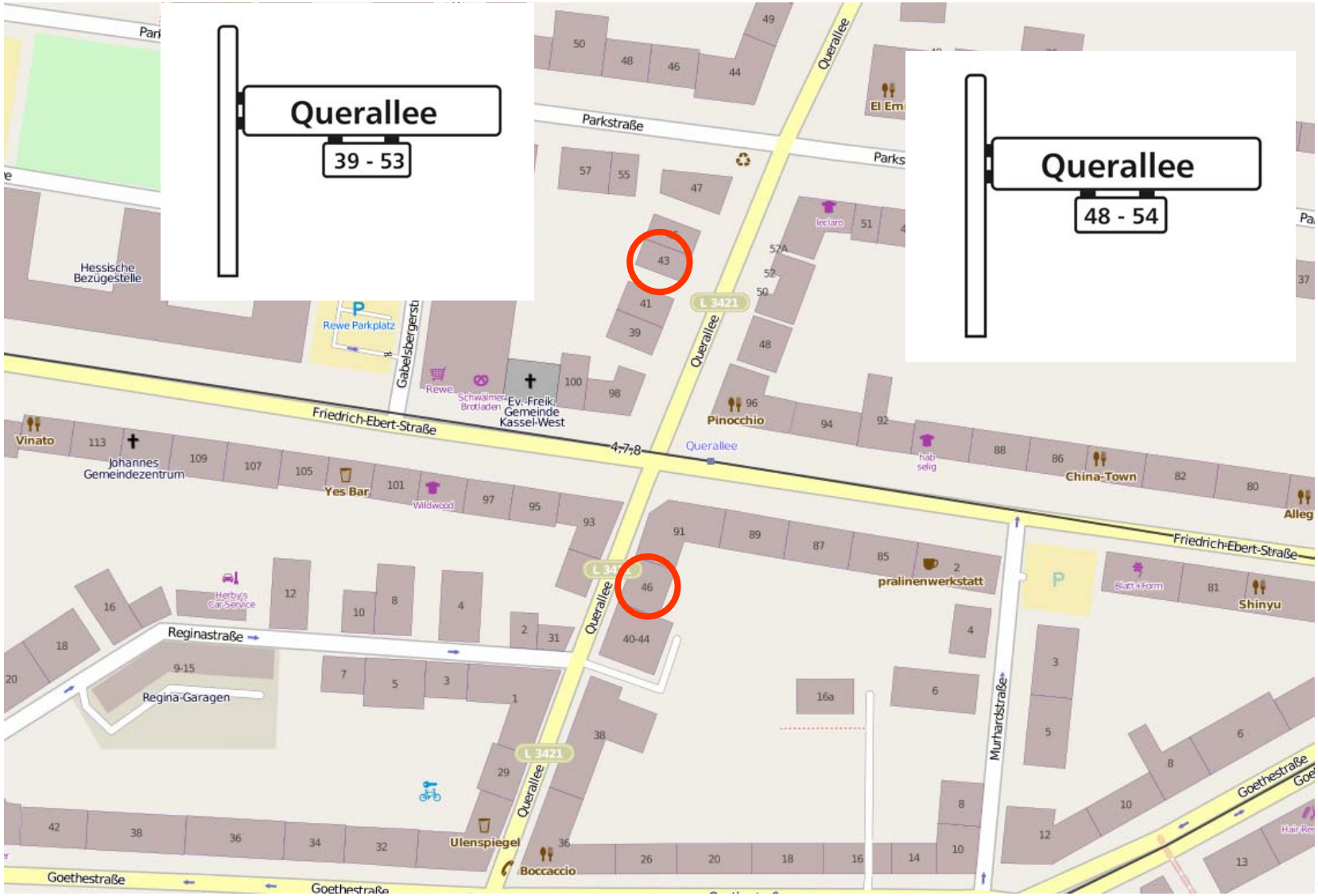
Die Anforderungen mobilitätsbeschränkter Personen sollen integraler Bestandteil jeder Planung sein.

Nutzbarkeit für Alle

Orientierung

Kassel-West e.V.

Verlauf der Hausnummern



Andreas Schmitz - Zu Fuß im Quartier

Kassel-West e.V.

Die fußgänerunfreundliche Ladentheke

Ladentheke mit Taschenablage

Handlungsfelder für den Vorderen Westen

- Sicherung komfortabler Gehwege (z.B. vor Maßnahmen des Gartenamts und vor Gehwegparken)
- Weiterentwicklung des Gestaltungsrahmenkonzept
- Fußgängergerechtes Umfeld
- Überwachung des ruhenden Verkehrs
- Maßnahmen gegen des legalen und illegalen Radfahrens auf Gehwegen
- Verbesserung der Querbarkeit von Straßen, mehr Zebrastreifen
- Vermeidung einer „Verampelung“
- Zusammenhänge Gehwegnetze in hoher Qualität und Barrierefreiheit
- Fußverkehr als wesentlicher Baustein im Verkehrsentwicklungsplan

„Der Grad der Freiheit und Ungestörtheit, mit dem Menschen zu Fuß gehen und in die Gegend schauen können, bietet einen guten Maßstab für die Beurteilung der zivilisatorischen Eigenschaften eines Stadtgebietes.“

(Buchanan; Verkehr in Städten, 1964)

Danke für Ihre Aufmerksamkeit

Andreas Schmitz

Goethestraße 42

34119 Kassel

schmitz@vorderer-westen.net

© Andreas Schmitz 2012

Dieses Dokument ist Teil einer Präsentation und ohne die mündlichen Erläuterungen unvollständig.

Kassel-West e.V.

Quellen und Literatur

- Ahrens, Gerd-Axel; Verkehrs- und infrastrukturplanung, Sonderauswertung zur Verkehrserhebung „Mobilität in Städten – SrV 2008“, Städtevergleich. Dresden 2009
- Angenendt, W. u.a.; Gehwege mit Benutzungsmöglichkeiten für Radfahrer. (= Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, H. 737). Bonn 1997
- Bachmann, Carola / Bräuer, Dirk / Schmitz, Andreas; Querungsanlagen für den Fußverkehr. In: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Heidelberg 2009
- Dankmar Alrutz, Wolfgang Bohle u.a.; Flächenansprüche von Fußgängern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft V 71. Bergisch-Gladbach 1999
- Ellinghaus / Steinbrecher; Radfahrer – Jäger und Gejagte. Köln / Aachen 1993
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV; Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - ERA 10. Köln 2010
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen – EFA. Köln 2002
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV; Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen – H BVA. Köln 2011
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV; Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußgängerverkehr - M WBF . Köln 2007
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV; Richtlinien für Stadtstraßen RASt 06. Köln 2007
- Innovaplan; Haushaltsbefragung ZRK, Kurzfassung Schlußbericht. München 1990
- Knoflacher, Hermann; Zur Harmonie von Stadt und Verkehr. Wien 1996
- Landeshauptstadt München - Referat für Stadtplanung und Bauordnung; Mobilität in Deutschland (MiD)Alltagsverkehr in München, im Münchner Umland und im MVV-Verbundraum. München 2010
- Ließke, Frank; Mobilität in Kassel und im Kasseler Umland 2008, Ergebnisse aus „Mobilität in Städten – SrV 2008“, Kassel 2010
- Miltner, Thorsten; Verkehrsqualität an vorfahrtgeregelten Innerortsknoten. Bochum 2003
- Planungsgruppe Nord – PGN; Hauptfußwegenetzplanung Kassel. Kassel 1991
- Planungsgruppe Nord – PGN; Mosaikpflaster im Vorderen Westen. Kassel 2006
- Schmitz, Andreas; Benachteiligung des Fußgängerverkehrs und Ansätz zu ihrer Beseitigung. Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW -ILS (Hg.). Dortmund 1989
- Schmitz, Andreas; Der Fußverkehr in den Richtlinien. In: Albrecht, Volker / Hass-Klau, Carmen (Hg.); Zu Fuß in die Stadt der Zukunft, Bonn 2012
- Schmitz, Andreas; Unfallrisiko und Regelwerke. Vortrag auf der Tagung „Zu Fuß in die Stadt der Zukunft“ in Wuppertal am 30.09.2010. Kassel 2010. Download unter http://srv-004.bau.uni-wuppertal.de/OEVTSNE/Veranstaltungen/default.aspx
- Socialdata; Integrierung von Mobilitätsdaten im Gebiet des Zweckverbands Raum Kassel (ZRK), Bericht. München 1992
- Socialdata; Mobilitäts- und Potentialuntersuchung Kassel/Helleböhn Mobilitätsverhalten, Tabellenband. München 1988
- Socialdata; Sonderauswertung Kassel der Kontiv ‘82. München 1982
- Stübben, Josef; Der Städtebau. Leipzig 1924
- TU Dresden; Sonderauswertung zur Verkehrserhebung ‚Mobilität in Städten – SrV 2008‘ Städtevergleich. Dresden 2009
- Unfallforschung der Versicherer – Gesamtverband der Deutschen Versicherungs-wirtschaft GDV; Sicherheitsbewertung von Überquerungsanlagen. Schlussbericht. Hannover 2006