

# Hauptbahnhof Stuttgart

## - Personenstromanalyse (Endzustand) -

Anlage 4.9

### Nachweis der Treppenbreiten Variante 1.3.2

Treppe	Ebene		Treppen- typ 1)	vorh. Treppen- breite vorh B <sub>T</sub> [m]	Anzahl Fahr- treppen	vorhandene Verkehrsstärke		Verkehrsstärke q [Pers./h]	Zugpaare pro Spitzenstd. [Züge] <sup>8)</sup>	Personen pro Zugpaar [Pers./Zug]	Bahnsteig- räumzeit (Rz) [s] <sup>9)</sup>	Verkehrsstärke q [Pers./s]	Abzug q <sub>Fahrtreppe</sub> [Pers./s]	Rest- belastung q <sub>Festtreppe</sub> [Pers./s]	Angleich- ungsfaktor f <sub>g</sub> [-] <sup>3)</sup>	Geh- geschw. v [m/s]	Fußgänger- verkehrsdichte k [Pers/m <sup>2</sup> ] <sup>4)</sup>	Qualität	erf. Treppen- breite B <sub>erf</sub> [m] <sup>5)</sup>	Nachweis [-] <sup>6)</sup>	restliche Breite [m]	Bemerkung	Umver- teilung q <sub>fest</sub> [Pers/s]	Umver- teilung q <sub>fest</sub> [Pers/h]
	von	nach				[Pers./h]	[Pers./h]																	
10	0	-1	T / F	4,80	1	941	941	941	3,25	290	300	0,97	0,94	0,03	1,05	0,60	0,40	C	6,58	-1,78	-			
10	-1	0	T / F	4,80	1	941	941	941	3,25	290	120	2,41	0,94	1,48	1,05	0,60	0,40	C	6,58	-1,78	-			
10	0	-1	T / F	4,80	1	941	941	941	3,25	290	300	0,97	0,94	0,03	1,05	0,60	0,40	C	4,46	OK	0,34			
10	-1	0	T / F	4,80	1	941	941	941	3,25	290	150	1,93	0,94	0,99	1,05	0,60	0,40	C	4,46	OK	0,34			
14	0	-1	T / F	4,80	1	1146	1146	1146	4,00	287	300	0,96	0,94	0,02	1,05	0,60	0,40	C	6,42	-1,62	-			
14	-1	0	T / F	4,80	1	1146	1146	1146	4,00	287	120	2,39	0,94	1,45	1,05	0,60	0,40	C	6,42	-1,62	-			
14	0	-1	T / F	4,80	1	1146	1146	1146	4,00	287	300	0,96	0,94	0,02	1,05	0,60	0,40	C	4,33	OK	0,47			
14	-1	0	T / F	4,80	1	1146	1146	1146	4,00	287	150	1,91	0,94	0,97	1,05	0,60	0,40	C	4,33	OK	0,47			
18	0	-1	T / F	4,80	1	1260	1260	1260	4,50	280	300	0,93	0,94	0,00	1,05	0,60	0,40	C	6,11	-1,31	-			
18	-1	0	T / F	4,80	1	1260	1260	1260	4,50	280	120	2,33	0,94	1,40	1,05	0,60	0,40	C	6,11	-1,31	-			
18	0	-1	T / F	4,80	1	1260	1260	1260	4,50	280	300	0,93	0,94	0,00	1,05	0,60	0,40	C	4,07	OK	0,73			
18	-1	0	T / F	4,80	1	1260	1260	1260	4,50	280	150	1,87	0,94	0,93	1,05	0,60	0,40	C	4,07	OK	0,73			
22	0	-1	T / F	4,80	1	1085	1085	1085	2,75	395	300	1,32	0,94	0,38	1,05	0,60	0,40	C	11,94	-7,14	-			
22	-1	0	T / F	4,80	1	1085	1085	1085	2,75	395	120	3,29	0,94	2,35	1,05	0,60	0,40	C	11,94	-7,14	-			
22	0	-1	T / F	4,80	1	1085	1085	1085	2,75	395	300	1,32	0,94	0,38	1,05	0,60	0,40	C	7,14	-2,34	-			
22	-1	0	T / F	4,80	1	1085	1085	1085	2,75	395	180	2,19	0,94	1,25	1,05	0,60	0,40	C	7,14	-2,34	-			
22	0	-1	T / F	4,80	1	1085	1085	1085	2,75	395	300	1,32	0,94	0,38	1,05	0,60	0,70	D	4,08	OK	0,72			
22	-1	0	T / F	4,80	1	1085	1085	1085	2,75	395	180	2,19	0,94	1,25	1,05	0,60	0,70	D	4,08	OK	0,72			

1) T = Festtreppe F = Fahrtreppe

2) Belastungen aus Prognose

3) Annahme Zweirichtungsverkehr (Gegenverkehr > 15 % der Gesamtverkehrsstärke) -> f<sub>g</sub> = 1,05

4) Qualitätsstufe C : Die freie Geschwindigkeitwahl ist eingeschränkt. Die Verkehrsdichte erreicht ein spürbares Maß. Gelegentlich treten erwungene Geschwindigkeits- oder Richtungsänderungen durch andere Fußgänger auf, die ständig beachtet werden müssen. In Wartesituationen sind Beeinträchtigungen durch andere Personen möglich, ohne dass es zu Körperkontakten kommt.

Qualitätsstufe D : Die Geschwindigkeit ist deutlicheingeschränkt. Fußgänger sind häufig zu Geschwindigkeits- und Richtungsänderungen gezwungen. Die Verkehrsdichte ist hoch und die freie Bewegung stark behindert. Die mittlere Geschwindigkeit sinkt erkennbar ab. In Wartesituationen kommt es zur Bildung von Reihen oder Gruppen und zu unbeabsichtigten Körperkontakten mit anderen Personen. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

5) erf B = (q \* f<sub>g</sub>) / (k \* v)

6) Nachweis: erf B<sub>T</sub> !<= vorh B<sub>T</sub>

7) Ansatz von Stoßbelastung für Bereiche unmittelbar am Bahnsteig, Verkehrsaufkommen zum Zeitpunkt der Zugankunft

8) Angaben zum zukünftigem Betriebsprogramm

9) gewünschte Bahnsteigräumzeit 120 - 180 s für Fern-/Regionalbahn-Aussteiger, 300 s für Einsteiger

     Nachweis erbracht

     Nachweis mit Einschränkungen erbracht

1234 Eingangsdaten

1234 angesetzte Qualitätsstufe / Bahnsteigräumzeit

Darmstadt, September 2009

**Durth Roos**  
Consulting GmbH

