



# BERNARD

## GRUPPE

### ■ DIBAG Industriebau AG

Mobilitätskonzept für den Bereich  
Obere Walke in Backnang

Dipl.-Ing. (FH) Claudia Zimmermann | 01.03.2021  
Patrick Ginal, M.Sc.

## Inhalt

---

**Grundlagen** 3

---

**Verkehrserzeugung Neunutzungen** 8

---

**Erreichbarkeitsanalyse** 11

---

**Mobilitätskonzept - Bausteine** 19

---

**Verringerungspotentiale für Kfz-Fahrten und Stellplätze** 26

---

**Leistungsfähigkeit Zu-/ausfahrt Tiefgarage** 36

---

**Leistungsfähigkeit Kreisverkehr Annonaystraße** 40

---

**Zusammenfassung und Empfehlung** 46

---

---

# Grundlagen

---

# ■ Aufgabenstellung und Vorgehensweise

## **Aufgabenstellung**

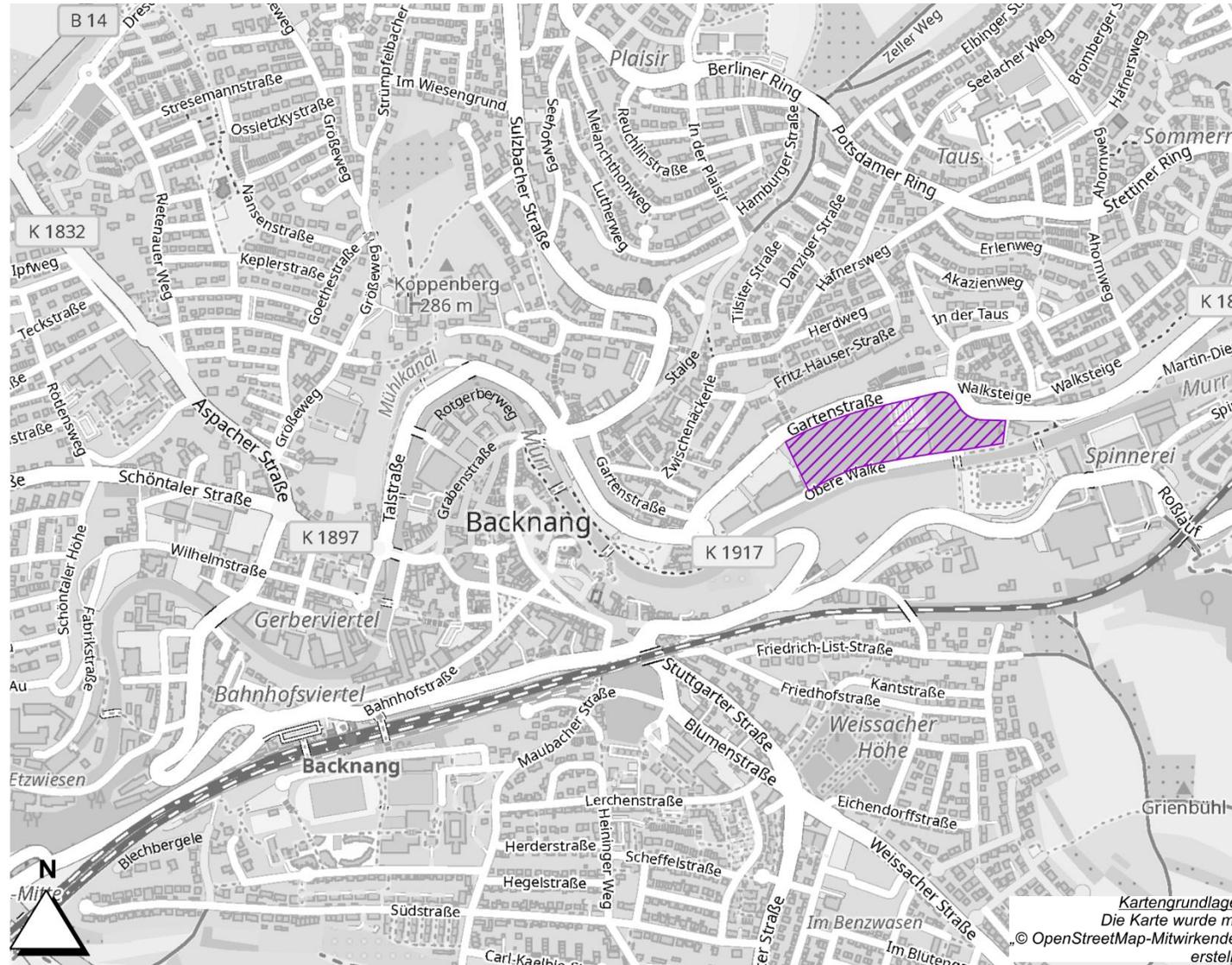
- Geplante Neuaufsiedlung im Bereich der Oberen Walke
- Verkehrsuntersuchungen aus den vorangegangenen Jahren als Grundlage
- Kfz-Fahrten und Anzahl der Stellplätze sollen aufgrund der hohen Verkehrsbelastung reduziert werden

## **Arbeitsschritte**

- Übernahme und Sichtung von relevanten Planungen
- Berechnung des zukünftigen Verkehrsaufkommens für Anwohner, Beschäftigte und Lieferverkehr
- Aufzeigen der Erreichbarkeiten des Gebietes im Bestand für die Verkehrsmittel
  - Fuß
  - Radverkehr
  - ÖPNV
  - MIV
- Erarbeitung von Bausteinen des Mobilitätskonzeptes
- Aufzeigen der Auswirkungen auf Stellplatzzahl und Verkehrsaufkommen
- Empfehlung einer Vorzugsvariante



# Räumliche Lage des Plangebiets „Obere Walke“ im Stadtgebiet



Quelle: Bernard Gruppe  
Kartengrundlage: © OpenStreetMap

Kartengrundlage:  
Die Karte wurde mit  
© OpenStreetMap-Mitwirkende  
erstellt.



# Übersicht Plangebiet Städtebauliches Konzept vom 19.01.2021



Quelle: Wick&Partner mbH, Stuttgart, enthält Daten von ALKIS © LGL Baden-Württemberg ([www.lgl-bw.de](http://www.lgl-bw.de)); Stand der Basisinformationen: 11.10.2019, Az.: 2851.9-1/20

# ■ Vorgesehene Nutzungen

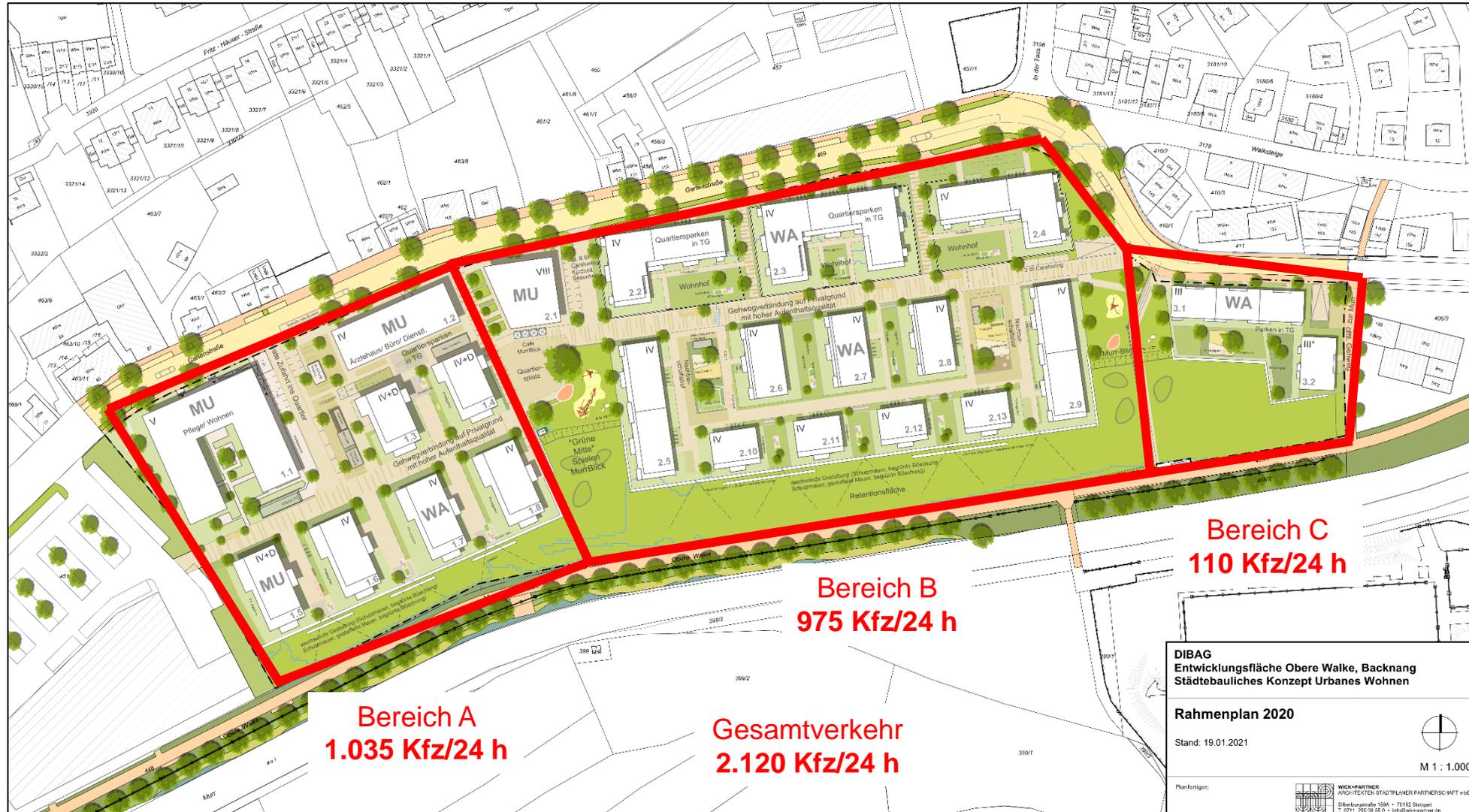
Abschnitt	Nutzung	Einheiten
A	Wohnen	150
	Pflege	75
	Gewerbe	(3.000 m <sup>2</sup> )
B	Wohnen	270
C	Wohnen	30
Summe		525

---

# Verkehrserzeugung Neunutzungen

---

# Zu erwartender Neuverkehr – Aktueller Entwurf



# Verkehrszunahme in der Gartenstraße gegenüber dem Bestand

Verkehrsverteilung Obere Walke: 80% West, 20% Ost

13.100  
1.696  
14.796  
+13 %

8.500  
424  
8.924  
+5 %



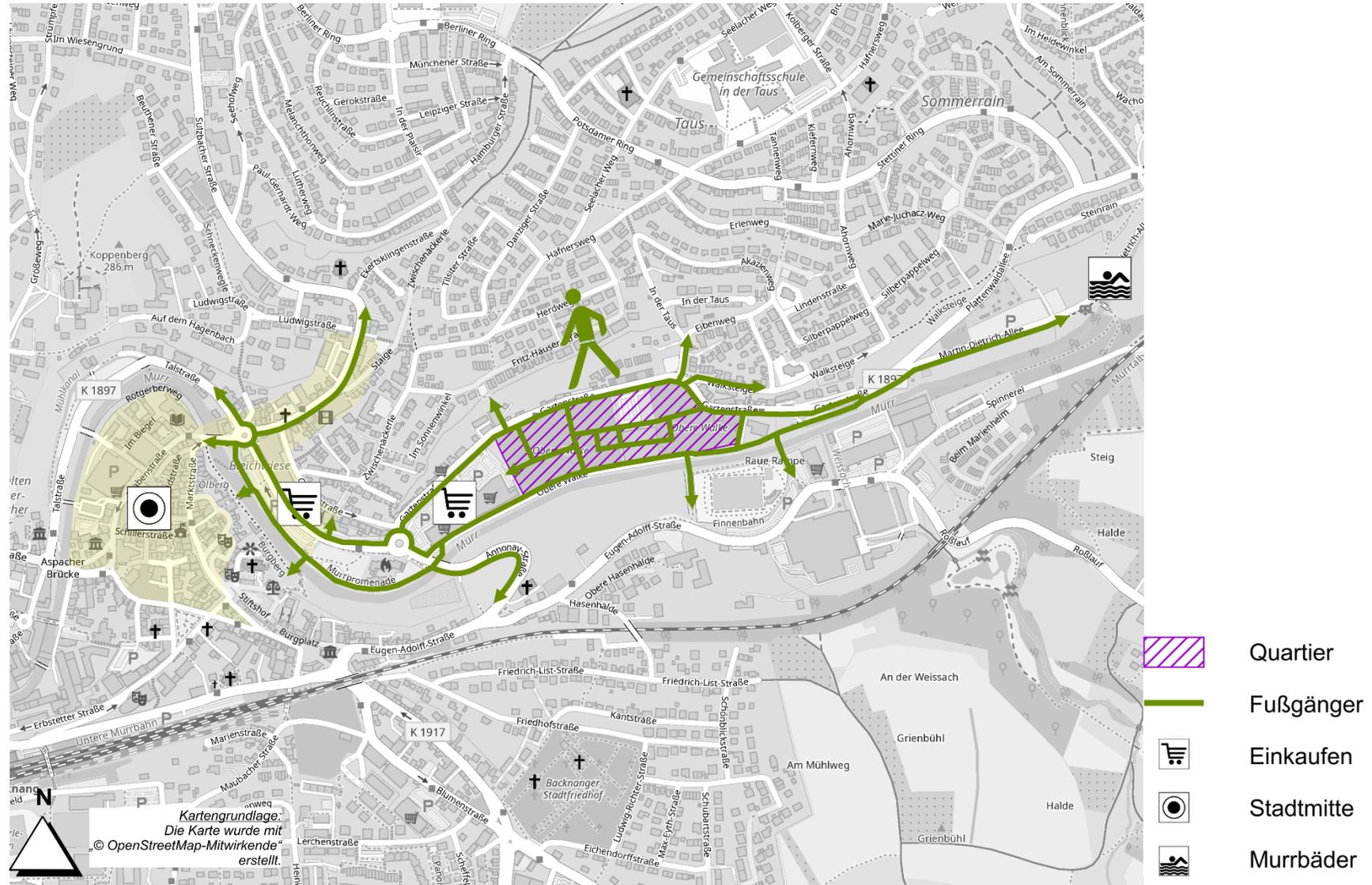
Quelle: Wick&Partner mbH, Stuttgart, enthält Daten von ALKIS © LGL Baden-Württemberg ([www.lgl-bw.de](http://www.lgl-bw.de)); Stand der Basisinformationen: 11.10.2019, Az.: 2851.9-1/20

---

# Erreichbarkeitsanalyse

---

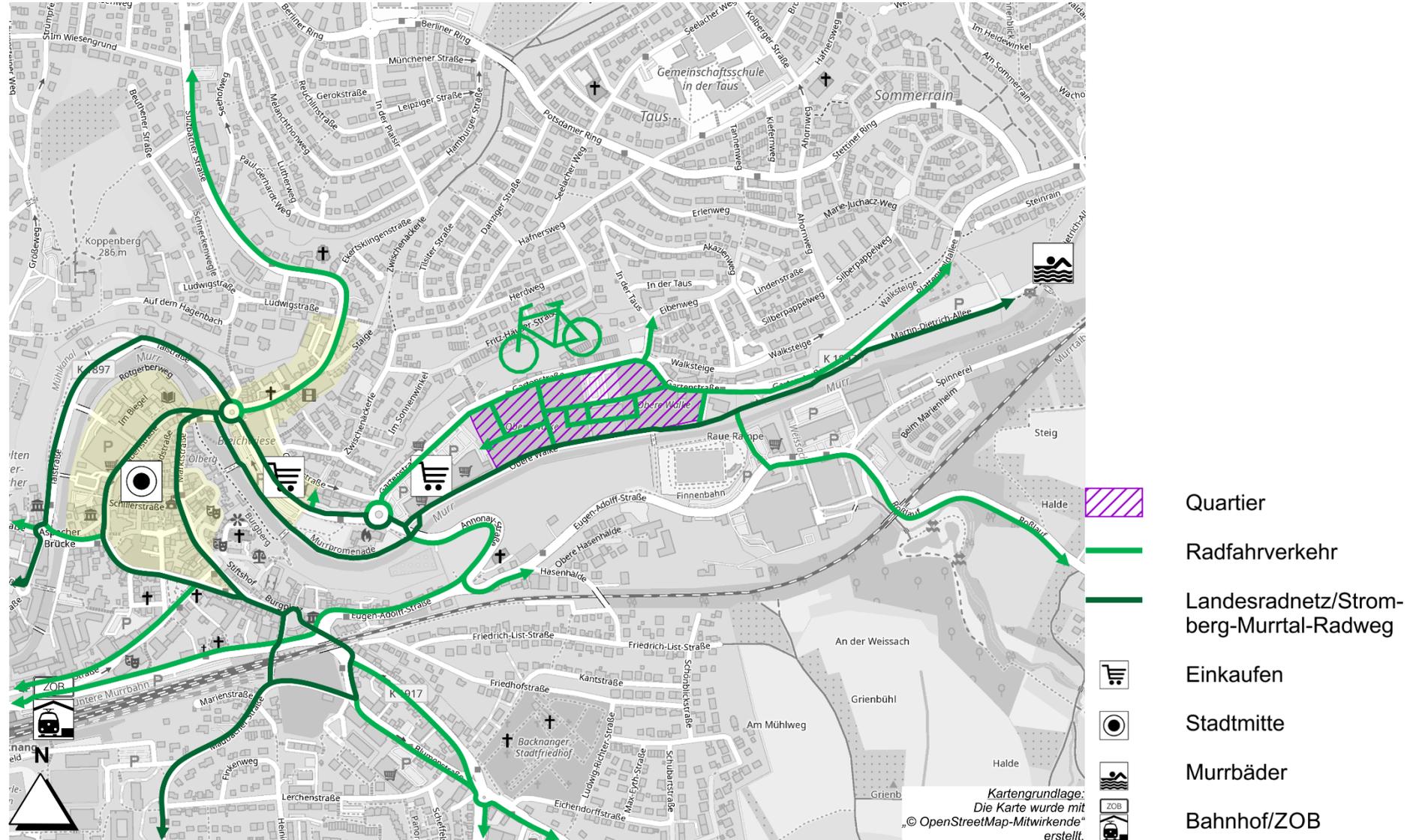
# Erreichbarkeit Fußgängerverkehr



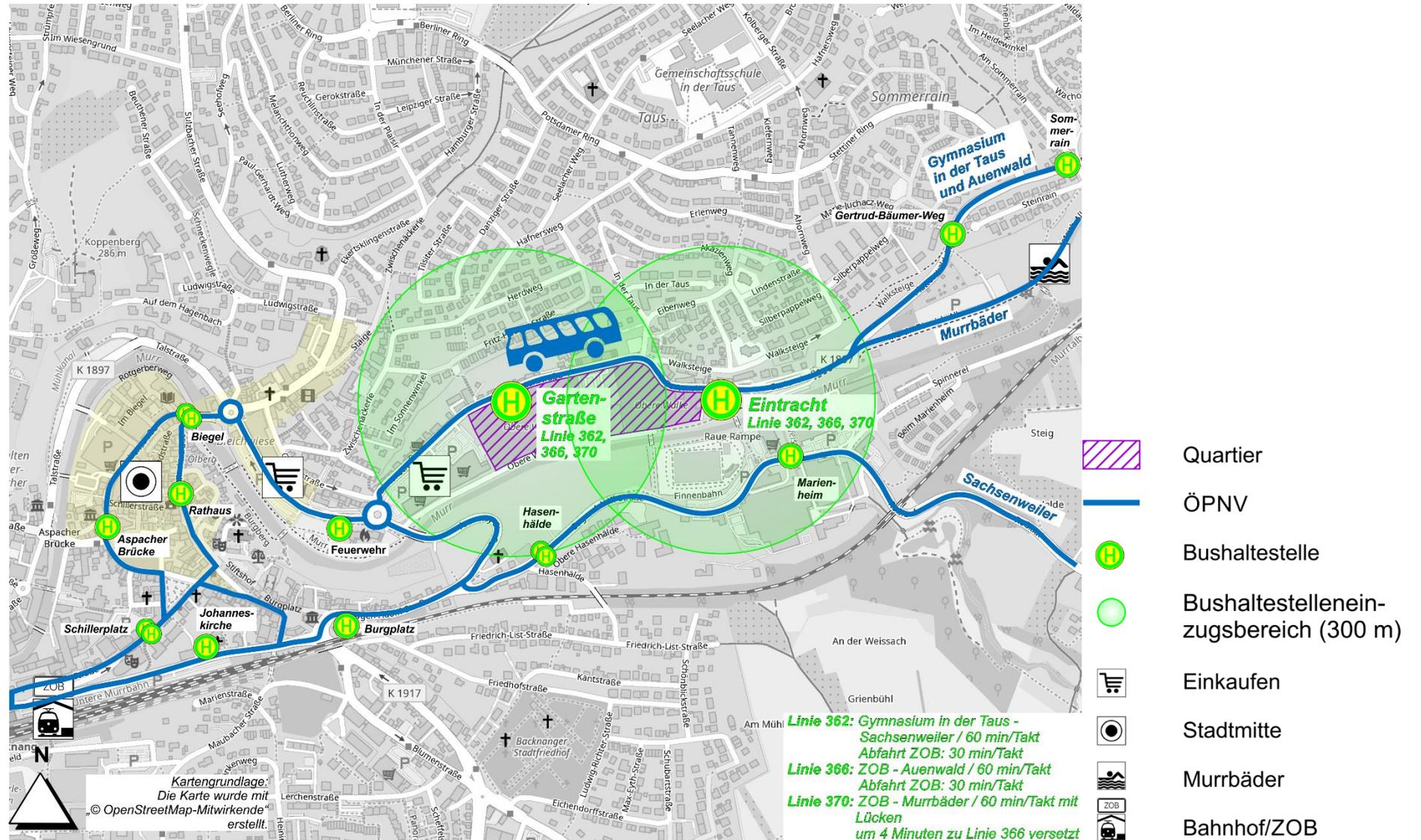
Quelle: Bernard Gruppe  
Kartengrundlage: © OpenStreetMap

Kartengrundlage:  
Die Karte wurde mit  
© OpenStreetMap-Mitwirkende  
erstellt.

# Erreichbarkeit Radverkehr

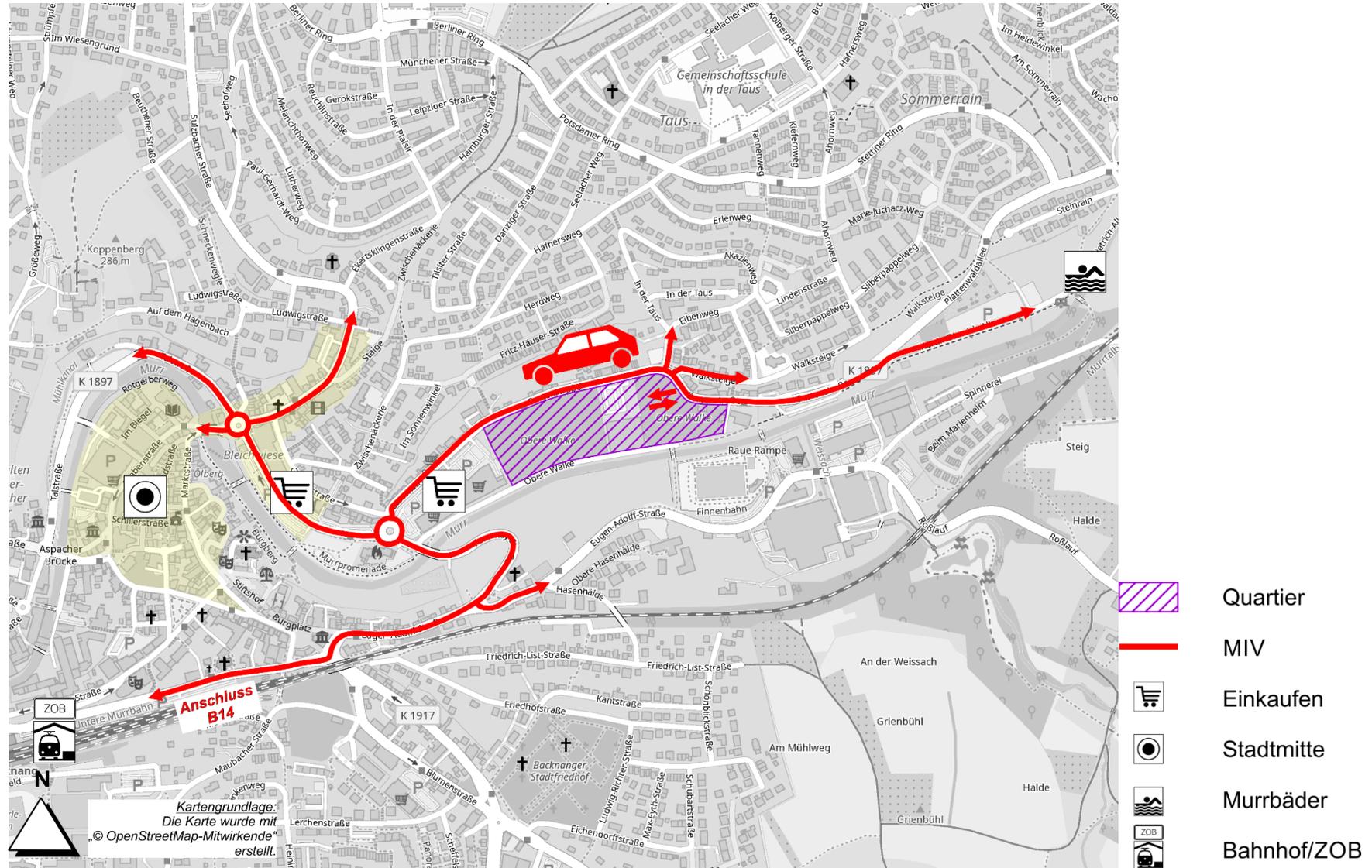


# Erreichbarkeit ÖPNV



Quelle: Bernard Gruppe  
Kartengrundlage: © OpenStreetMap

# Erreichbarkeit Motorisierter Individualverkehr



Quelle: Bernard Gruppe  
Kartengrundlage: © OpenStreetMap

# ■ Gegenüberstellung Erreichbarkeit

## **Fußgängerverkehr**

- Innenstadt
  - Erreichbar in 10-15 Minuten
  - Attraktive Wege entlang der Murr
  - Direkte Wege erfordern Überwindung topographischer Hindernisse (Treppen, Steigungen)
- Bahnhof
  - Erreichbar in 25 Minuten
  - Erfordert Überwindung topographischer Hindernisse (Treppen, Steigungen)

## **Radverkehr**

- Innenstadt
  - Erreichbar in 10-15 Minuten
  - Topographie erfordert Umwege
- Bahnhof
  - Erreichbar in 20 Minuten
  - Erfordert Überwindung starker Anstiege

# ■ Gegenüberstellung Erreichbarkeit

## ÖPNV

- Innenstadt
  - Erreichbar in 5 Minuten (Bus alle 30 Minuten)
  - Haltestellen Biegel und Aspacher Brücke
- Bahnhof
  - Erreichbar in 10 Minuten (Bus alle 30 Minuten)
  - Haltestelle ZOB

## MIV

- Innenstadt
  - Erreichbar in 5 Minuten
  - Parken hauptsächlich außerhalb bzw. in Parkhäusern (Umwege erforderlich)
- Bahnhof
  - Erreichbar in 5 Minuten
  - Parken am ZOB oder Park & Ride Parkplatz



# Zusammenfassung Erreichbarkeit / mögliche Maßnahmen

- Innenstadt gut zu Fuß und mit dem Fahrrad erreichbar, keine längere Unterwegszeit als mit dem Pkw oder Bus – Überwindung von Höhenunterschieden notwendig
- Innerstädtische Fahrten mit dem Pkw erfordern meistens das Abstellen in einer kostenpflichtigen Parkieranlage (Bahnhof, Innenstadt) und zusätzliche Fußwege
- Erreichbarkeit mit dem Bus ist für alle wichtigen Ziele gegeben – aufgrund der Taktzeiten sind z.B. die Anschlüsse am Bahnhof zu beachten

## Mögliche Maßnahmen

- Attraktivere Wege für Fuß- & Radverkehr im Bereich der Oberen Walke
- Taktverdichtung der Buslinien, garantierter Anschluss auf die S-Bahn bei Umstieg am Bahnhof (Optimierung der Fahrzeiten)
- Einrichtung einer Ringbuslinie zur Verbindung von Oberer Walke, Backnang West, Innenstadt und ZOB
- Umsetzung der Maßnahmen aus dem Masterplan Green City im Stadtgebiet

---

# Mobilitätskonzept - Bausteine

---

## **Flächennutzung**

- Stellplätze für Mietfahrzeuge
- komfortable Radabstellplätze für Bewohner, Kunden, Besucher und Beschäftigte (z.B. auch ebenerdige Fahrradräume für die Mieter ohne Zugangshindernisse)

## **Nahmobilität**

- Ansprechende Gestaltung der Wege (barrierefrei, beleuchtet, hohe Aufenthaltsqualität)
- Fahrradverleihstation mit verschiedenen Fahrradarten (normale Fahrräder, E-Bike, Lastenfahrrad)
- Versorgungsstation mit Reparaturservice, Pumpstation, etc.

## **Kfz-Nutzung**

- Autoarmes Quartier im Innenbereich (nur notwendige Liefer- oder Bringverkehre in Einbahnrichtung von West nach Ost)
- Quartier-Lieferkonzept mit Liefersammeldepots bzw. Sammelstellen zur Entsorgung außerhalb des Quartiers; Verteilung innerhalb mit Lastenfahrrädern, Elektrofahrzeugen, etc.)
- Dauerhafte Einrichtung eines Fahrzeugverleihs (Car-Sharing) mit geeigneten Stellplätzen
- Dauerhafte Organisation von Mitfahrangeboten (Car-Pooling)

## **Parken**

- Quartiersbezogenes Parken überwiegend in Tiefgaragen bzw. Parkhäusern
- Wenige öffentliche Pkw-Stellplätze innerhalb des Quartiers (z.B. Behindertenstellplätze)
- Bevorzugtes Parken für E-Fahrzeuge und Leihfahrzeuge an gut zugänglichen Stellen in den Tiefgaragen bzw. Parkhäusern

## **Elektromobilität**

- Gut zugängliche Infrastruktur für E-Bikes
- Infrastruktur für E-Autos
- Stromversorgung der privaten und öffentlichen Stellplätze

## Öffentlichkeitsarbeit

- Mobilitäts-App für Mieter/Nutzer (Information über Mobilitätsangebote, Verabredung zu Fahrgemeinschaften, etc.)
- Aktionen zur Stärkung des Bewusstseins für die Nutzung alternativer Mobilitätsangebote
- Anreize zur Nutzung von ÖPNV & Fahrrad (Mieter-Ticket, Einkaufsgutscheine, etc.)

## Verknüpfung

- Einrichtung einer Mobilitätsstation in der Nähe der Quartierzugangflächen mit
- Sharing-Angeboten (E-Bike, Pedelec, Lastenfahrrad, E-Auto, etc.)
- Versorgungsmöglichkeiten (Ladesäule, Luftpumpe, Reparaturservice, etc.)
- Information (Quartiersplan, Mobilitätsangebote, etc.)

# ■ Zusammenwirken mit Maßnahmen der Stadt

- Überlegung einer zusätzlichen Ringbuslinie zur Verbindung von Oberer Walke, Backnang West, Innenstadt und ZOB

## Masterplan Green City Backnang 2018:

- Stärkung des Radverkehrs
  - Radwege
  - Abstellanlagen
  - Wegweisung
- Bahnhof als Mobilitätsdrehscheibe
- Mehrere Mobilitätsknotenpunkte im Stadtgebiet
  - ÖPNV-Haltestellen
  - Fahrradverleih
  - Radabstellanlagen
  - Ladestation für Elektrofahrzeuge
  - Car-Sharing
  - Paketstationen
  - ...



Quelle: Stadt Backnang

# Mobilitätsknotenpunkt integriert in das System der Stadt Backnang



Quelle: Stadt Offenburg, Vorhabensbeschreibung –  
Aufbau eines Netzes von Mobilitätsstationen

- Carsharing-Stellplätze (mit Ladesäule)
- Fahrradabstellplätze bzw. -boxen (mit Lademöglichkeit), Leihfahräder
- Packstation (Abgabe und Abholung von Postlieferungen) mit Lastenfahrrad
- Stellplätze und Treffpunkt für Fahrgemeinschaften
- Infopunkt (mit Lageplan, Busabfahrten, etc.)

# Packstationen bzw. Quartiersboxen In den Mobilitätsknotenpunkt eingebunden



Quelle: Bernard Gruppe



Quelle: Stadt München

- Dienstleisterunabhängige Station, zeitlich unabhängige Anlieferung und Abholung
- Verschiedene Größen von Fächern
- Verleih von Lastenfahrrädern

---

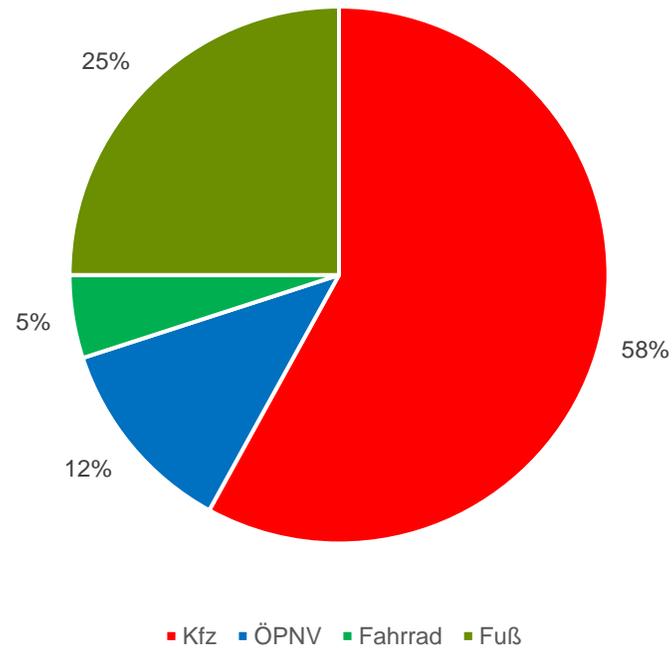
# Verringerungspotentiale für Kfz-Fahrten und Stellplätze

---



# Verkehrsmittelwahl der Einwohner/innen von Backnang

Verkehrsmittelwahl Bestand  
(Haushaltsbefragung des VRS von 2009)



# ■ Ansätze zur Verringerung von Kfz-Verkehr und Stellplätzen – Ansatz 1: Verlagerung

## **Ansatz 1 – Verlagerung auf andere Verkehrsmittel:**

- 20 % der Befragten fahren mit dem privaten Kfz hauptsächlich innerhalb Backnangs\*
- Ein Teil dieser Fahrten ist auch weiterhin an das Kfz gebunden (zweckgebundene Fahrten, Fahrten aufgrund von Mobilitätseinschränkungen)
- 10 % Verlagerungen der Wege, die bisher mit dem Kfz zurückgelegt wurden, auf andere Verkehrsmittel im Untersuchungsgebiet der Oberen Walke durch geeignete Maßnahmen realistisch
  - Verringerung des Wegeaufkommens im Kfz-Verkehr um 10 %-Punkte → Verringerung um ca. 17 % der bisherigen Kfz-Fahrten
  - Erhöhung des Anteil der Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad sowie dem ÖPNV
  - Verringerung der notwendigen Stellplätze um ca. 10 %

# ■ Ansätze zur Verringerung von Kfz-Verkehr und Stellplätzen – Ansatz 1: Verlagerung

## Maßnahmen zur Förderung der Verlagerung von MIV-Fahrten:

Maßnahme	Geringer Nutzen	Mittlerer Nutzen	Hoher Nutzen
Komfortable Radabstellplätze			X
Ansprechende Quartierswege und Verbindungen in die Umgebung für Fuß und Rad		X	
Verleih-/Versorgungsstation für Fahrräder		X	
E-Bike Infrastruktur		X	
Stärkung des Bewusstseins für alternative Mobilitätsangebote			X
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln			X

# ■ Ansätze zur Verringerung von Kfz-Verkehr und Stellplätzen – Ansatz 2: Car-Sharing

## Ansatz 2 - Car-Sharing :

- Knapp 10 % der Befragten wünschen sich leicht verfügbare Car-Sharing Angebote\*
- Halbierung der persönlichen Kfz-Fahrten bei Abschaffung des privaten Pkw\*\*
  - Nur jede zweite Fahrt wird mit einem Fahrzeug ersetzt (der Rest verlagert sich auf andere Verkehrsmittel)
  - Verringerung des Wegeaufkommens im Kfz-Verkehr um 5 %-Punkte → Verringerung um ca. 9 % der bisherigen Kfz-Fahrten
- Ein Car-Sharing Fahrzeug ersetzt mindestens drei Privatfahrzeuge\*\*
  - Verringerung der notwendigen Stellplätze um 7 %
  - Einrichtung von zunächst 5 Car-Sharing Stellplätzen

\* Aus Masterplan Green City Backnang 2018

\*\* Aus WiMobil Praxisleitfaden Carsharing und Elektromobilität

# ■ Ansätze zur Verringerung von Kfz-Verkehr und Stellplätzen – Ansatz 2: Car-Sharing

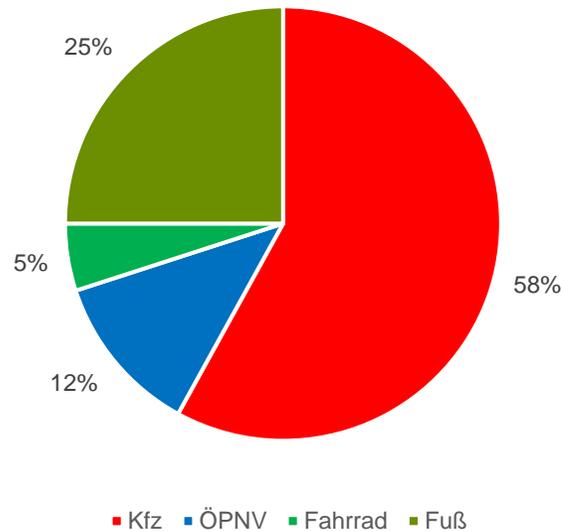
**Maßnahmen zur Förderung des Umstieges auf Car-Sharing:**

<b>Maßnahme</b>	<b>Geringer Nutzen</b>	<b>Mittlerer Nutzen</b>	<b>Hoher Nutzen</b>
Einrichtung eines Fahrzeugverleihs			X
Mitfahrangebote		X	
Bevorzugtes Parken für Leihfahrzeuge		X	
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln			X

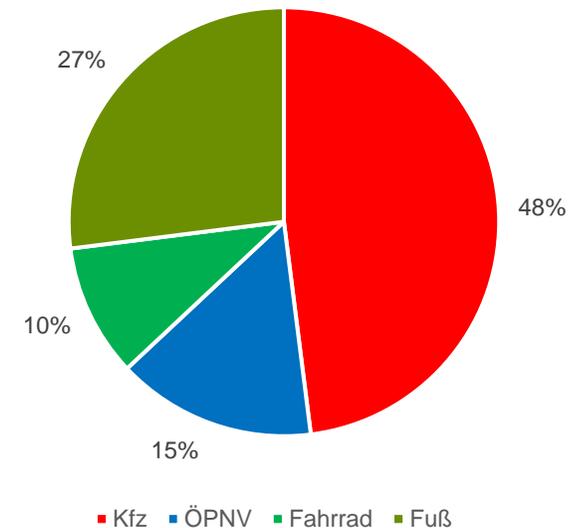
# Verlagerungspotentiale vom MIV auf andere Verkehrsmittel

Summe der Wege im Quartier: 3.655 Wege/Tag

Verkehrsmittelwahl Bestand



Mögliche Verkehrsmittelwahl im Gebiet Obere Walke



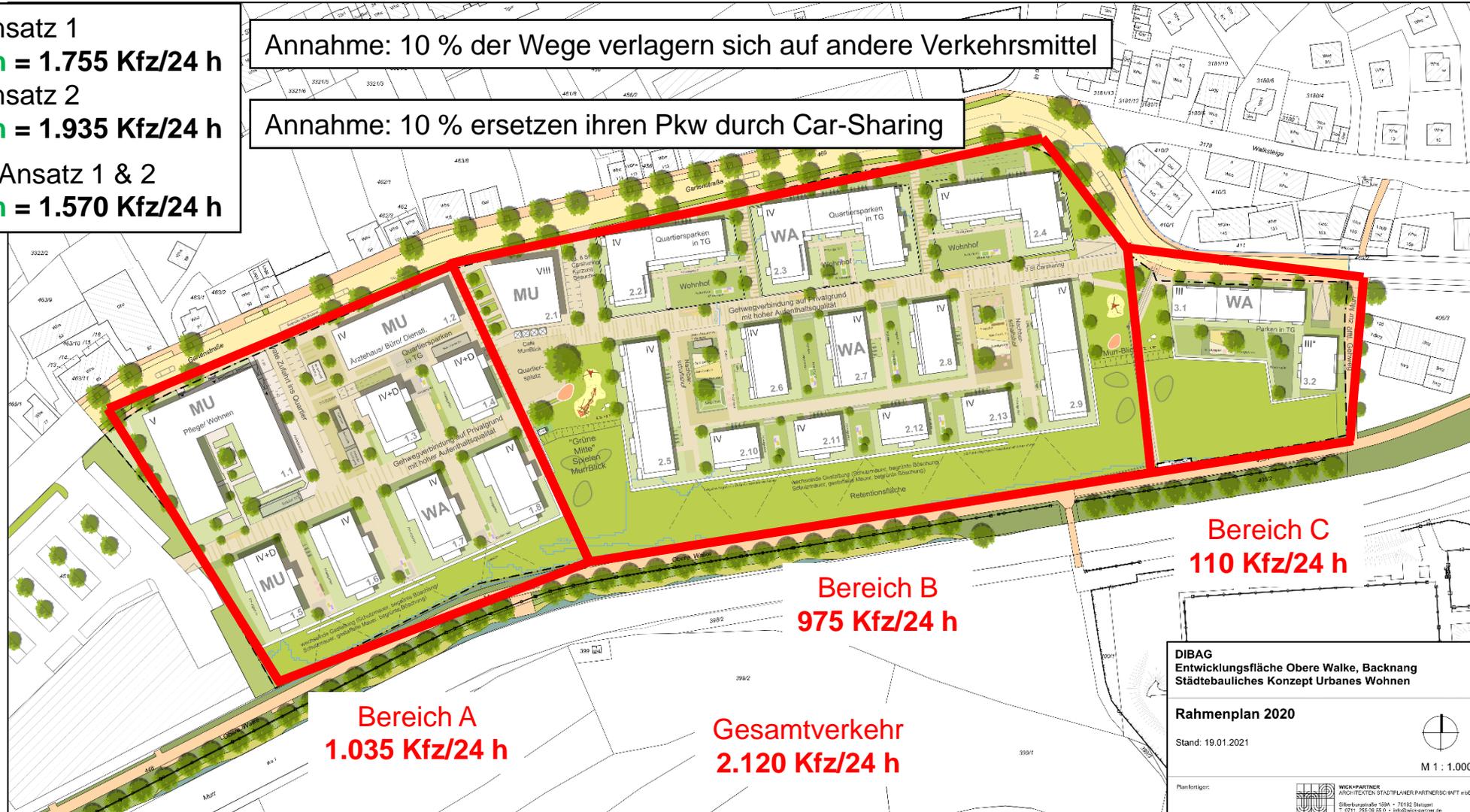
→ Verlagerung von Kfz-Fahrten auf Fuß, Fahrrad und ÖPNV

# Verringerung der Kfz-Fahrten

Ansatz 1  
**- 365 Kfz/24 h = 1.755 Kfz/24 h**  
 Ansatz 2  
**- 185 Kfz/24 h = 1.935 Kfz/24 h**  
 Summe Ansatz 1 & 2  
**- 550 Kfz/24 h = 1.570 Kfz/24 h**

Annahme: 10 % der Wege verlagern sich auf andere Verkehrsmittel

Annahme: 10 % ersetzen ihren Pkw durch Car-Sharing



DIBAG  
 Entwicklungsfläche Obere Walke, Backnang  
 Städtebauliches Konzept Urbanes Wohnen

Rahmenplan 2020

Stand: 19.01.2021

M 1 : 1.000

Planfertiger:

WICK+PARTNER  
 ARCHITECTEN STADTPLANER PARTNERSCHAFT mbH  
 Silberburgstraße 159A • 70192 Stuttgart  
 T 07141 256 08 85 0 • info@wick-partner.de

# ■ Verringerung des Stellplatzbedarfs

## Modale Verlagerung – Ansatz 1

- Annahme: 10 % Verlagerung von Kfz-Weegen auf Wege mit dem Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV)
- Voraussetzung: Für 10 % der bisherigen Kfz-Nutzer besteht für alle Weegezwecke ein umfassendes Angebot an Mobilitätsmöglichkeiten → Mobilitätskonzept

Stellplatzbedarf **550 Stellplätze**  
Einsparung von 10 % **55 Stellplätze**  
Verbleiben **495 Stellplätze**

## Car-Sharing – Ansatz 2

- Annahme: 10 % weniger private Pkw durch Car-Sharing
  - Voraussetzung: Für 10 % der bisherigen Nutzer privater Pkw besteht ein Angebot an Sharing Fahrzeugen
- Ein Sharing-Fahrzeug ersetzt drei private Pkw  
→ ~7 % Einsparung

Stellplatzbedarf **550 Stellplätze**  
Einsparung von 7 % **39 Stellplätze**  
Verbleiben **511 Stellplätze**

### Kombination beider Ansätze

Aktuelle Planung **550 Stellplätze**  
Einsparung von 17 % **94 Stellplätze**  
Verbleiben **456 Stellplätze**

# ■ Monitoring der Wirkung des Mobilitätskonzeptes

- Sammlung von Daten zur Nutzung der Mobilitätsangebote
  - Auslastung der Car-Sharing Fahrzeuge (über Anbieter)
  - Auslastung der Leihfahrräder (über Anbieter)
  - Ein- und Ausfahrten der Tiefgarage (über Schrankensystem)
- Befragungen der Bewohner zum Mobilitätsverhalten sowie zum Fahrzeugbesitz
- Parkraumüberwachung im Umfeld des Gebietes (für Vergleichbarkeit Vorher-Erfassung notwendig), im Straßennetz und ggf. auf dem Edeka-Parkplatz
- Überwachung der Auslastung der Parkierungen im Gebiet (Tiefgarage, Boulevard)
- Verkehrszählungen an den Zu- und Ausfahrten des Gebietes für Kfz-Verkehr und Radverkehr

---

# Leistungsfähigkeit Zu-/Ausfahrt Tiefgarage

---

# ■ Leistungsfähigkeit Zu-/Ausfahrt Tiefgarage

- Zu-/Ausfahrt der Tiefgarage wird an die Gartenstraße südlich des Knotens Gartenstraße/Walksteige angeschlossen
  - Im Bestand fahren in diesem Abschnitt pro Tag ca. 8.500 Kfz/24h bzw. knapp 800 Kfz/h in der Spitzenstunde
  - Die Verkehrsfläche zur inneren Erschließung (Boulevard) befindet sich unmittelbar südlich der Tiefgaragenzu-/ausfahrt
- Innere Erschließungsachse sollte als Einbahnstraße von West nach Ost ausgeführt sein um Zufahrten im Bereich neben der Tiefgarage zu vermeiden

# Ergebnis der Leistungsfähigkeitsberechnung und Ermittlung der Rückstaulängen

Ohne Mobilitätskonzept

Mit Mobilitätskonzept

Mit Mobilitätskonzept und  
Maßnahmen des GreenCity-Plans



# ■ Leistungsfähigkeit Zu-/Ausfahrt Tiefgarage

- Ermittlung der Qualitätsstufe B für die Tiefgaragenzufahrt mit den Neunutzungen in der verkehrlichen Spitzenstunde
- Rückstau von im Mittel 3 Fahrzeugen (ohne Mobilitätskonzept) bzw. 2 Fahrzeugen (mit Mobilitätskonzept) in die Tiefgarage

→ **Für alle untersuchten Szenarien kann eine ausreichende Leistungsfähigkeit nachgewiesen werden**

---

# Leistungsfähigkeit Kreisverkehr Annonaystraße

---

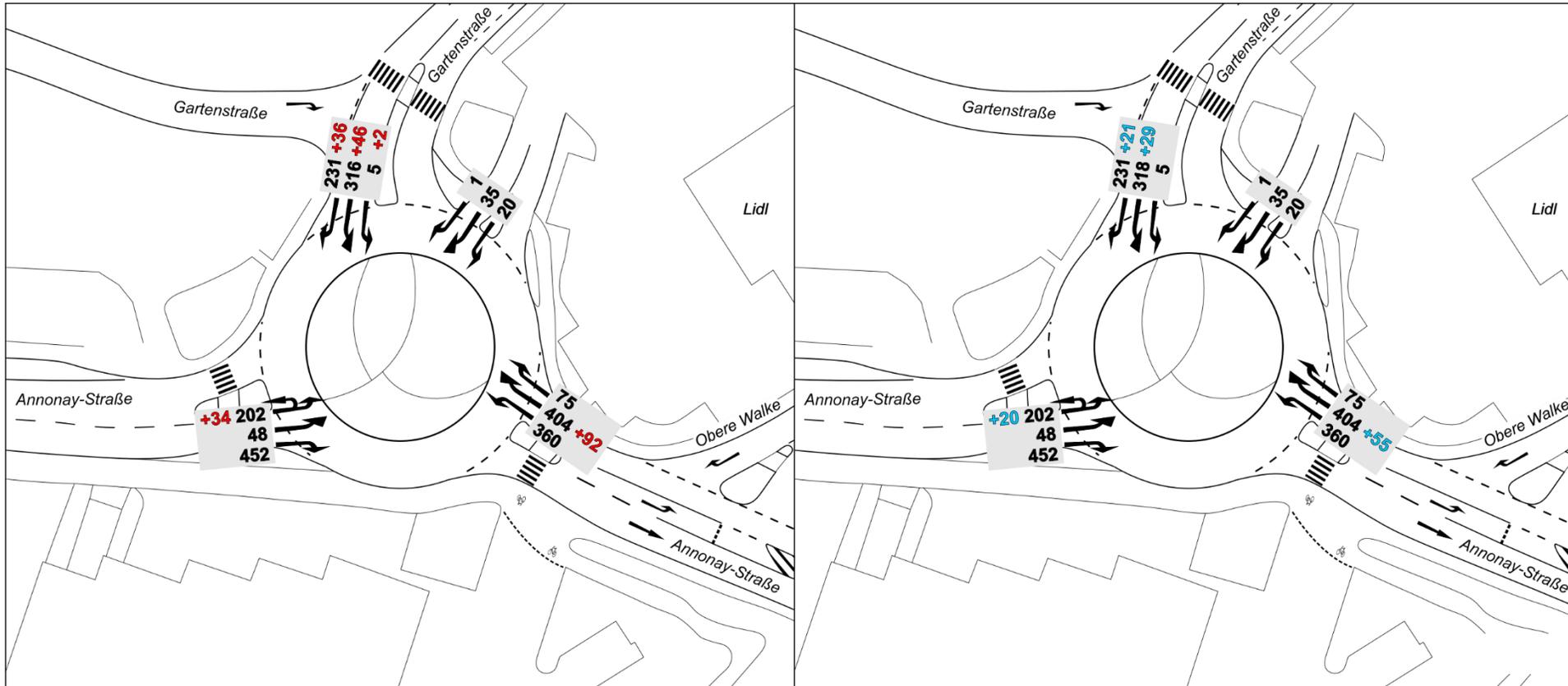
# ■ Leistungsfähigkeit Kreisverkehr Annonaystraße

- Verkehrsbelastungen im Untersuchungsraum aus dem Verkehrsmodell der Stadt (2017) sowie Verkehrszählungen im Untersuchungsraum der letzten Jahre
- Verkehrsentlastungen in der Annonaystraße durch B 14 Anschluss Backnang Mitte
- Verkehrliche Spitzenstunde im Tagesverlauf zwischen 17:30 Uhr und 18:30 Uhr, Verschiebung der Spitzenstunden bzw. Verlagerungen in benachbarte Stunden führen bereits im Bestand zu Verbesserungen der Leistungsfähigkeit am Kreisverkehr
- Etwa 210 Fahrten der Neunutzungen in dieser Spitzenstunde (40 % Quellverkehr, 60 % Zielverkehr) ohne Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes
- Reduzierung des Fahrtenaufkommens durch das Mobilitätskonzept in der Spitzenstunde stärker als im Tagesverlauf (z.B. durch Verlagerung von Berufsverkehren) – ca. 125 Fahrten zusätzlich am Kreisverkehr
- Prüfung der Leistungsfähigkeit in den Spitzenstunden ohne und mit Mobilitätskonzept und Ermittlung der Rückstaulängen
- Bestehendes geringes Verkehrsaufkommen durch Einzelhandel auf Gelände wird nicht gegengerechnet (Berechnung als Worst Case) – ca. 15 - 20 Fahrten in der Spitzenstunde

# Verkehrsbelastung am Kreisverkehr in der Spitzenstunde [Kfz/h]

Bestand + Obere Walke

Bestand + Obere Walke und Mobilitätskonzept



Hintergrund-Quelle: ALKIS © LGL Baden-Württemberg (www.lgl-bw.de); Stand der Basisinformation: 11.10.2019; Az.: 2851.9-1/20

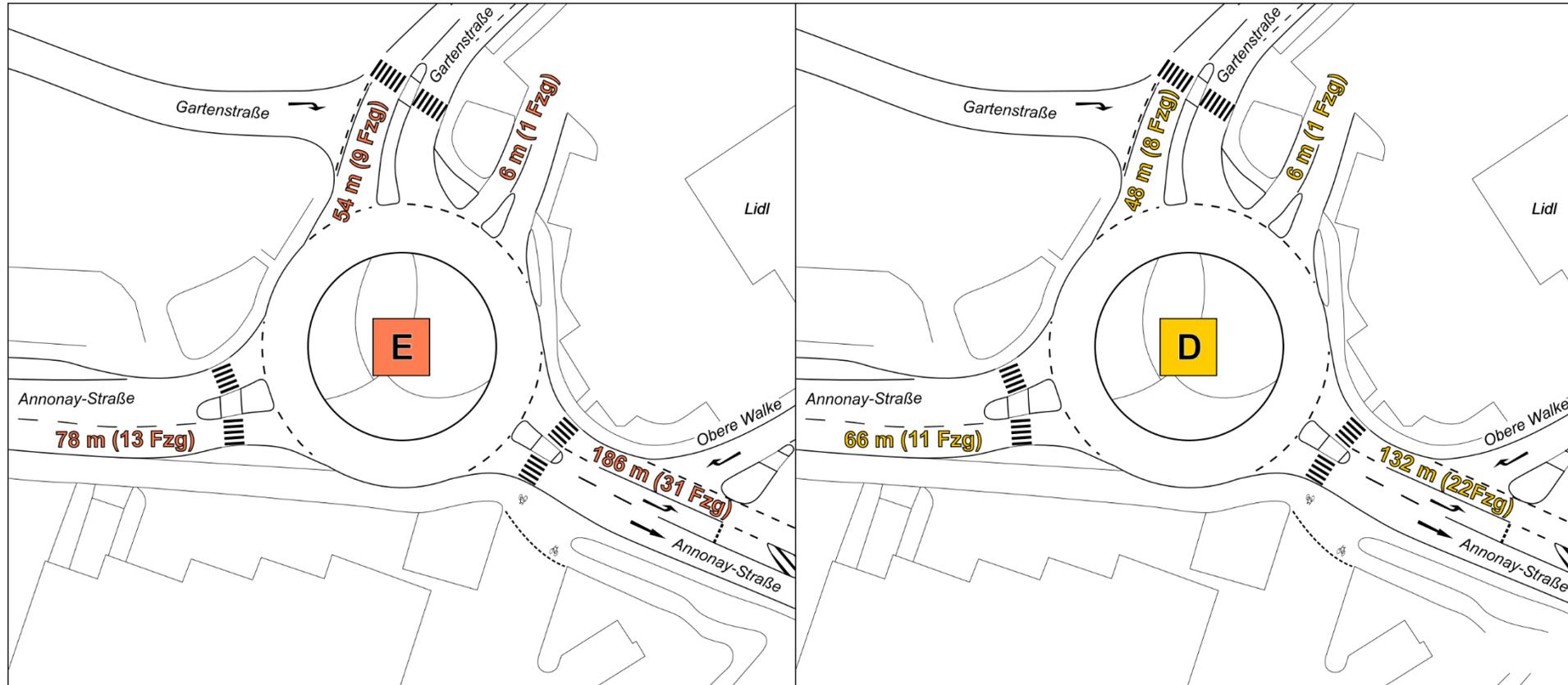
Quelle: Bernard Gruppe



# Ergebnis der Leistungsfähigkeitsberechnung und Ermittlung der Rückstaulängen

**Bestand + Obere Walke**

**Bestand + Obere Walke und Mobilitätskonzept**



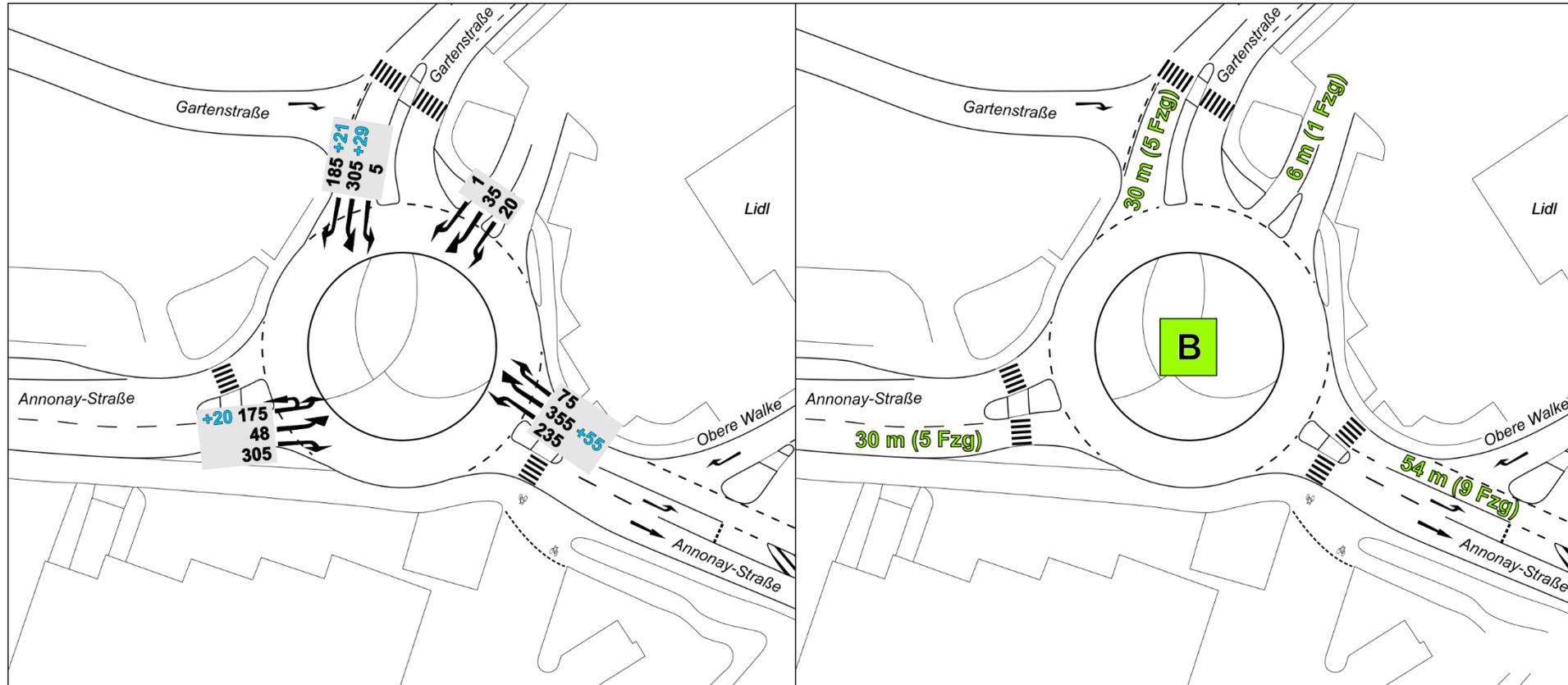
Hintergrund-Quelle: ALKIS © LGL Baden-Württemberg (www.lgl-bw.de); Stand der Basisinformation: 11.10.2019; Az.: 2851.91/20

Quelle: Bernard Gruppe



# Ergebnis der Leistungsfähigkeitsberechnung und Ermittlung der Rückstaulängen

## Bestand mit Maßnahmen Green City Plan und Obere Walke mit Mobilitätskonzept



Hintergrund-Quelle: ALKIS © LGL Baden-Württemberg (www.lgl-bw.de); Stand der Basisinformation: 11.10.2019; Az.: 2851.91/20

Quelle: Bernard Gruppe

# ■ Leistungsfähigkeit Kreisverkehr Annonaystraße

- Ermittlung der Qualitätsstufe E für den Kreisverkehr mit den Neunutzungen in der verkehrlichen Spitzenstunde – höchste Wartezeit von im Mittel 63 Sekunden in der südöstlichen Zufahrt der Annonaystraße
  - Deutlicher Rückstau von im Mittel 31 Fahrzeugen in der südöstlichen Annonaystraße – aber kein Überstauen benachbarter Knotenpunkte
  - Verbesserung der Leistungsfähigkeit durch die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes auf Qualitätsstufe D – höchste Wartezeit von im Mittel 39 Sekunden in der südöstlichen Zufahrt der Annonaystraße
  - Reduzierung der Rückstaulängen an allen Zufahrten z.B. in der südöstlichen Annonaystraße um 10 Fahrzeuge auf im Mittel 22 Fahrzeuge
- **Bei Reduzierung des Fahrtenaufkommens durch die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes kann eine ausreichende Leistungsfähigkeit nachgewiesen werden**

---

# Zusammenfassung und Empfehlung

---

# ■ Zusammenfassung und Empfehlung

Zusätzliches Verkehrsaufkommen durch Neuauf siedelung der Oberen Walke, Reduzierung des Fahrtenaufkommen durch Umsetzung eines Mobilitätskonzeptes sinnvoll:

- Erhöhung der Attraktivität von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr (auf dem Gelände und im Umfeld)
  - Schaffung bedarfsgerechter und gut zugänglicher Angebote für Car- und Bikesharing
  - Zusammenfassen von Lieferungen an Sammelstellen
  - Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel mithilfe von Mobilitätsstationen in Kombination mit weiteren Stationen im Stadtgebiet
  - Zusammenwirken mit städtischen Maßnahmen des GreenCity Plans bzw. z.B. auch im Rahmen eines Radverleihsystems
- 
- **Verlagerung von MIV Fahrten und Carsharing erlauben Verringerungen der Stellplatzzahl und tragen zur Entlastung der angrenzenden Straßen und Knotenpunkte bei**
  - **Kombination aus Maßnahmen auf dem Gelände und städtischer Maßnahmen besonders wichtig**

**DANKE FÜR DIE  
AUFMERKSAMKEIT**

**BERNARD**  
GRUPPE

**Deutschland**

Josef-Felder-Straße 53  
81241 München  
T +49 89 2000149 0 • F +49 89 2000149 20  
info@bernard-gruppe.com

**Österreich**

Bahnhofstraße 19  
6060 Hall in Tirol  
T +43 5223 5840 0 • F +43 5223 5840 201  
info@bernard-gruppe.com