



Vorarlberg

Autobahnanschluss- stelle Hohenems

Die BERNARD Gruppe wurde vom Land Vorarlberg und der ASFINAG mit der Planung eines umfangreichen Straßenbauprojekts in Hohenems beauftragt. Dabei entsteht ein neuer Großkreisel am Autobahnanschluss, der den Verkehrsfluss optimieren und die Verkehrssicherheit erhöhen soll.

Ziel des Projekts ist die Entlastung des stark frequentierten Knotenpunkts, die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und die Modernisierung der gesamten Anlage. Im Zuge der Maßnahmen wird der bestehende Kreisverkehr nach der Autobahnabfahrt zu einem Großkreisel ausgebaut. Die L 46 erhält eine neue Gestaltung und wird um einen LKW-Kontrollplatz ergänzt. Zudem werden die Flächen für den Vignettenverkauf neu organisiert und die Zufahrt zur Autobahnmeisterei neu geregelt.

An der Kreuzung L 203/L 46 wird der bestehende Kreisverkehr durch eine ampelgeregelt Kreuzung ersetzt. Zusätzlich entsteht mit der „Spange Süd“ eine neue

Straße, die als Aufschließungsstraße für das Gewerbegebiet dient und gleichzeitig die L 46 entlastet. Die L 203 wird auf einer Länge von rund 716 m vollständig saniert. Im Sinne der Verkehrssicherheit entstehen neue Gehwege sowie sichere Überquerungsmöglichkeiten für Fußgänger. Im gesamten Projektgebiet werden neue Radwege angelegt, darunter eine Erweiterung der bestehenden Autobahnunterführung um einen Radweg, der Anschluss an das überregionale Radwegenetz bietet.

Die BERNARD Gruppe übernimmt neben der Straßenplanung auch die Planung für den Ersatzneubau bzw. die Instandsetzung sämtlicher Brückenbauwerke und Durchlässe. Die bauliche Umsetzung des Projekts ist ab Herbst 2026 geplant und soll unter Aufrechterhaltung des Verkehrs erfolgen. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse und des hohen Verkehrsaufkommens stellt die Verkehrsführung während der Bauphasen eine besondere Herausforderung dar.

■ Peter Kastner

editorial



Zukunft der Mobilität

Die steigende Mobilität und das wachsende Verkehrsaufkommen stellen unsere Gesellschaft vor große Herausforderungen. Umweltbelastungen durch CO₂-Emissionen, Feinstaub, Lärm und Flächenverbrauch sind zentrale Themen. Gleichzeitig stößt die bestehende Infrastruktur an ihre Kapazitätsgrenzen – Straßen, Brücken und Schienennetze sind stark beansprucht. Dies erfordert erhebliche Investitionen in Ausbau und Instandhaltung.

Parallel wächst der Druck, nachhaltige Mobilitätslösungen weiterzuentwickeln. Die Planung moderner Verkehrsinfrastruktur ist deshalb immer multidisziplinär. Die BERNARD Gruppe deckt als Ingenieurbüro alle erforderlichen Fachbereiche ab: von der Planung von Straßen, Brücken und Eisenbahnanlagen über Tunnelplanung, Landschafts- und Umweltplanung bis hin zu innovativen Mobilitätslösungen wie Elektromobilität und Wasserstofftechnologien.

Jede neue Aufgabe bringt eigene Herausforderungen mit sich und erfordert maßgeschneiderte Lösungen – sowohl für unsere Kunden als auch für die Gesellschaft, die von einer zukunftsfähigen Verkehrsinfrastruktur profitiert.

Ich wünsche viel Spaß beim Lesen dieser Ausgabe.

■ Peter Kastner

factbox



Verkehrliche Grundlagenerhebung

Die BERNARD Gruppe hat im Auftrag der Landeshauptstadt Innsbruck umfassende Verkehrserhebungen für das gesamte Gebiet Nordhang in Innsbruck durchgeführt.

Diese Erhebung umfasste den Zu- und Abflussverkehr zum und vom Nordhang sowie die Erreichbarkeit attraktiver Tagesziele wie Hungerburg, Gramartboden, Alpenzoo und Planötzenhof. Dabei wurden alle Verkehrsmittel (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Radverkehr und Fußverkehr) berücksichtigt. Die Verkehrszählung fand an neun Knotenpunkten und an acht Querschnitten, mittels dem BERNARD Mobility Analyser, an einem regulären Werktag und an einem Samstag statt. Dabei wurde nach Kfz-Verkehr (Kraftrad, Pkw, Pkw mit Anhänger, Lieferwagen, Lkw, Lkw mit Anhänger, Sattelzug, Bus), Radverkehr und Fußverkehr unterschieden.

Die erhobenen Verkehrsdaten liefern der Stadt Innsbruck einen Gesamtüberblick des Verkehrsgeschehens im Alltagsverkehr und Freizeitverkehr für den Bereich Nordhang und schaffen die Grundlagen für weiterführende Überlegungen zur Verkehrserschließung.

■ Robert Wenzel

Sachsen

Gesamtverkehrs- konzept Görlitz



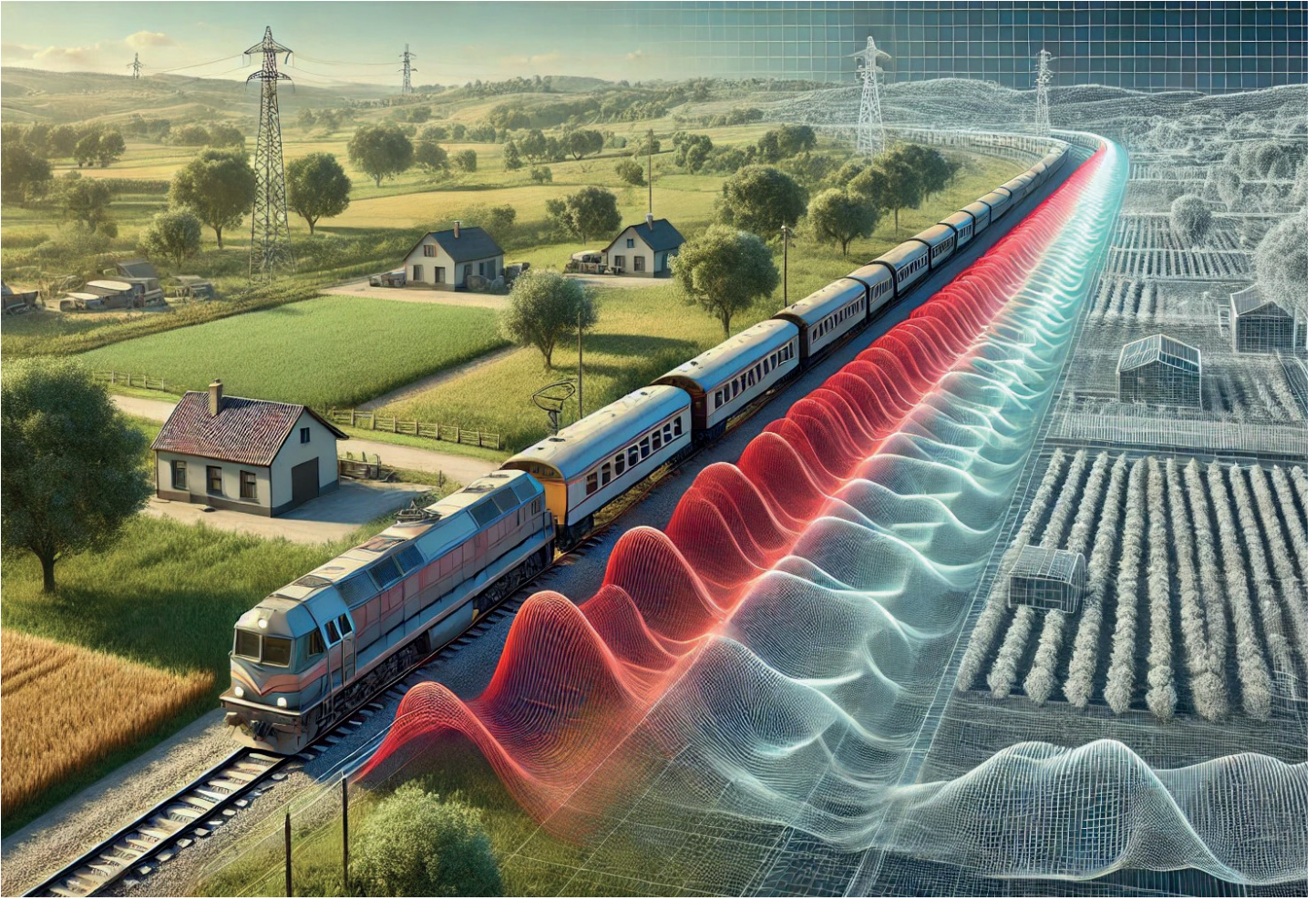
Görlitz, die östlichste Stadt Deutschlands, liegt in Sachsen an der Lausitzer Neiße und ist Kreisstadt des gleichnamigen Landkreises. Das derzeit gültige Gesamtverkehrskonzept wurde 2011 vom Stadtrat beschlossen und bildet seither die Grundlage für verkehrsplanerische Entscheidungen. Es basiert auf Analysen und Daten aus den Jahren ab 2006, wodurch eine Fortschreibung erforderlich ist, um aktuelle und zukünftige Entwicklungen der Stadt angemessen zu berücksichtigen.

Ziel der Aktualisierung ist die Weiterentwicklung einer integrierten Strategie für eine stadtverträgliche Verkehrsordnung. Besonders im Fokus steht die Kernstadt mit den Stadtteilen Historische Altstadt, Nikolaivorstadt, Innenstadt und Südstadt. Um die Lebensqualität zu steigern, sollen alternative Verkehrsmittel gefördert und attraktiver gestaltet werden. Dadurch soll einer Übernutzung des öffentlichen Straßenraums durch Kraftfahrzeuge entgegengewirkt werden. Gleichzeitig wird die verbesserte Verknüpfung zur polnischen Schwesterstadt Zgorzelec und in die Region angestrebt.

Das Projekt gliedert sich in mehrere Phasen: Vorbereitung, Analyse, Leitbildentwicklung, Konzeptausarbeitung sowie Entscheidungs- und Beschlussphase. Die BERNARD Gruppe übernimmt dabei die Analyse des verkehrlichen Status quo, Verkehrserhebungen, die Erstellung eines verkehrlichen Leitbilds, Prognosen für verschiedene Szenarien sowie die Entwicklung von Handlungsfeldern, Netzkonzepten und Maßnahmen. Neben konventionellen verkehrsplanerischen Themen werden auch alternative Mobilitätsformen, wie Sharing-Systeme und Aspekte des Mobilitätsmanagements betrachtet. Zudem ist die Vorbereitung und Begleitung eines Verkehrsversuchs vorgesehen.

Ein zentraler Bestandteil des Projekts ist die Einbindung der Bürgerinnen und Bürger sowie relevanter Stakeholder. Über Mobilitätsforen und Workshops werden sie aktiv in die Konzepterstellung einbezogen und laufend über den Projektfortschritt informiert. Der Abschluss der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts ist für 2027 geplant.

■ Alexander Goth



Burgenland

Umweltverträglichkeitserklärung Lärm und Erschütterungen

Die Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG plant umfangreiche Ausbaumaßnahmen im Bereich des Bahnhofs Wulkaprodersdorf, um den Betrieb der Raaberbahn-Strecke langfristig zu sichern. Durch eine abschnittsweise Erhöhung der Geschwindigkeit und zusätzlichen Gleiszulegungen werden Kreuzungsmöglichkeiten geschaffen, welche die Effizienz des Streckennetzes verbessern.

Im südlichen Bereich des Bahnhofs sind neben der Verlängerung der Bahnsteignutzlänge eine Begradigung der bestehenden Trasse sowie der Ausbau um ein zweites Gleis vorgesehen. Auch nördlich des Bahnhofs soll ein zweites Gleis hinzugefügt werden. Darüber hinaus umfasst das Projekt den Neubau eines Brückenbauwerks zur

Überführung der Landesstraße L 325 über die Gleise der Raaberbahn sowie den Ausbau der Brücke unter der B 50 mit einer Erhöhung der Straßenlage. Das Vorhaben „Streckenbegradigungen und Bahnstreckverlängerung Wulkaprodersdorf“ ist Bestandteil der Hochleistungsstrecke „Staatsgrenze bei Sopron – Neufeld Leithabrücke“ und unterliegt einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP).

Die BERNARD Gruppe wurde neben der technischen Planung mit der Erstellung der Fachbeiträge zur Umweltverträglichkeitserklärung beauftragt. Dabei werden die schall- und schwingungstechnischen Auswirkungen des Projekts untersucht. Im Sommer 2024 wurden umfassende Schall- und Erschütterungsmessungen sowie baodynamische Erhebungen im Projektgebiet durchgeführt. Diese Messdaten dienen als Grundlage für ein dreidimensionales

Berechnungsmodell, mit dem die Projektauswirkungen analysiert werden.

Untersucht werden sowohl die während des späteren Bahnbetriebs als auch die durch die Bauarbeiten entstehenden Lärm- und Erschütterungsimmissionen. Als Emissionsquellen gelten der Straßenverkehr, der Zugverkehr sowie die im Bauablaufplan vorgesehenen Maschinen. Auf Basis der ermittelten Immissionen werden gezielte Schutzmaßnahmen identifiziert und dimensioniert, um eine umweltverträgliche Umsetzung des Projekts sicherzustellen.

Die BERNARD Gruppe freut sich, an diesem zukunftsweisenden Projekt mitzuwirken und mit ihrer Expertise zur nachhaltigen Verbesserung der Infrastruktur in der Region beizutragen.

kurzinfo



Verkehrsführung für nachhaltige Mobilität

Die BERNARD Gruppe ist als führender Planungspartner für einige der bedeutendsten Stadtbahnprojekte in Deutschland tätig und begleitet Städte wie München oder Köln auf ihrem Weg hin zu einer nachhaltigen Mobilität.

Unsere Expertise kommt bei der Umsetzung komplexer Straßenbahnprojekte zum Tragen. In München sind wir unter anderem an der Verkehrsführung für die Tram-Westtangente und weiteren Großprojekten beteiligt. Hier entwickeln wir maßgeschneiderte Lösungen, um den Verkehr während der Bauphasen effizient umzuleiten und den reibungslosen Ablauf der Baumaßnahmen zu gewährleisten.

Auch in Köln unterstützen wir den Ausbau des Straßenbahnnetzes und optimieren die Verkehrsführung mit detaillierten Konzepten für Umleitungen und Bauabläufe.

In allen Projekten legen wir größten Wert auf die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer und die Minimierung von Beeinträchtigungen.

Mit unserem interdisziplinären Ansatz sorgen wir dafür, dass bauliche und verkehrliche Maßnahmen optimal aufeinander abgestimmt sind und die Mobilität in den Städten langfristig verbessert wird.

■ *Andreas Burkhardt*

Bremen

Neugestaltung des Bremerhavener Hafengebietes



Das Bremerhavener Hafengebiet wird umfassend neugestaltet, um die zukünftige Infrastruktur bedarfsgerecht auszubauen. Die BERNARD Gruppe übernimmt dabei die Erhebung der Grundlagendaten und führt Leistungsfähigkeitsuntersuchungen für bestehende und künftige Verkehrsknotenpunkte durch.

Die bremischen Häfen gehören zu den wichtigsten Universalhäfen Europas. Rund 81 % des gesamten bremischen Seegüterumschlags erfolgt über den Überseehafen in Bremerhaven. Eine leistungsfähige und zukunftssichere Infrastruktur ist daher essenziell für die wirtschaftliche Entwicklung der Region.

Um die aktuelle Verkehrssituation detailliert zu erfassen, wurde im September 2024 an zwölf Standorten im Hafengebiet eine 7-Tages-Verkehrszählung mit dem BERNARD Mobility Analyser (BMA) durchgeführt. Dabei wurden Spitzenstunden sowie Tages- und Wochenganglinien ermittelt. Auf Basis der

steuerungstechnischen Unterlagen der Bestands-Lichtsignalanlagen (LSA) erfolgte eine Leistungsfähigkeitsanalyse aller relevanter Knotenpunkte. Zudem werden sämtliche Zufahrten zur Hauptverkehrsachse erfasst, um potenzielle Schwachstellen frühzeitig zu identifizieren.

Mittels Simulationsmodellen soll die Infrastruktur des Hafengebiets – von den internen Verkehrswegen bis zu den Autobahnanschlüssen – für den Ist-Zustand sowie für den Prognosehorizont 2050 abgebildet werden. Anschließend werden verschiedene Umgestaltungsvarianten und verkehrliche Belastungsszenarien visualisiert und bewertet.

Ein zukunftsfähiges Verkehrsleitsystem wird darauf aufbauend konzipiert und über alle Leistungsphasen hinweg begleitet. Die Einbindung der BERNARD Gruppe in dieses strategisch bedeutsame Projekt ist das Ergebnis einer langjährigen, erfolgreichen Zusammenarbeit mit den zahlreichen Akteuren in Bremerhaven.

■ *Ina Hartwich*

Deutschland

Elsenheimerstraße 45
80687 München
T +49 89 2000149 0
F +49 89 2000149 20

Österreich

Bahnhofstraße 19
6060 Hall in Tirol
T +43 5223 5840 0
F +43 5223 5840 201

BERNARD
GRUPPE

info@bernard-gruppe.com

bernard-gruppe.com