

# Radwegkonzept

Gemeinde Lachen

Hauptstr. 26

87760 Lachen



Verfasser: Gertrud Endres, Quartiersmanagerin  
Im Auftrag vom Arbeitskreis Radwege, Gemeinde Lachen

Hauptstr. 26  
87760 Lachen

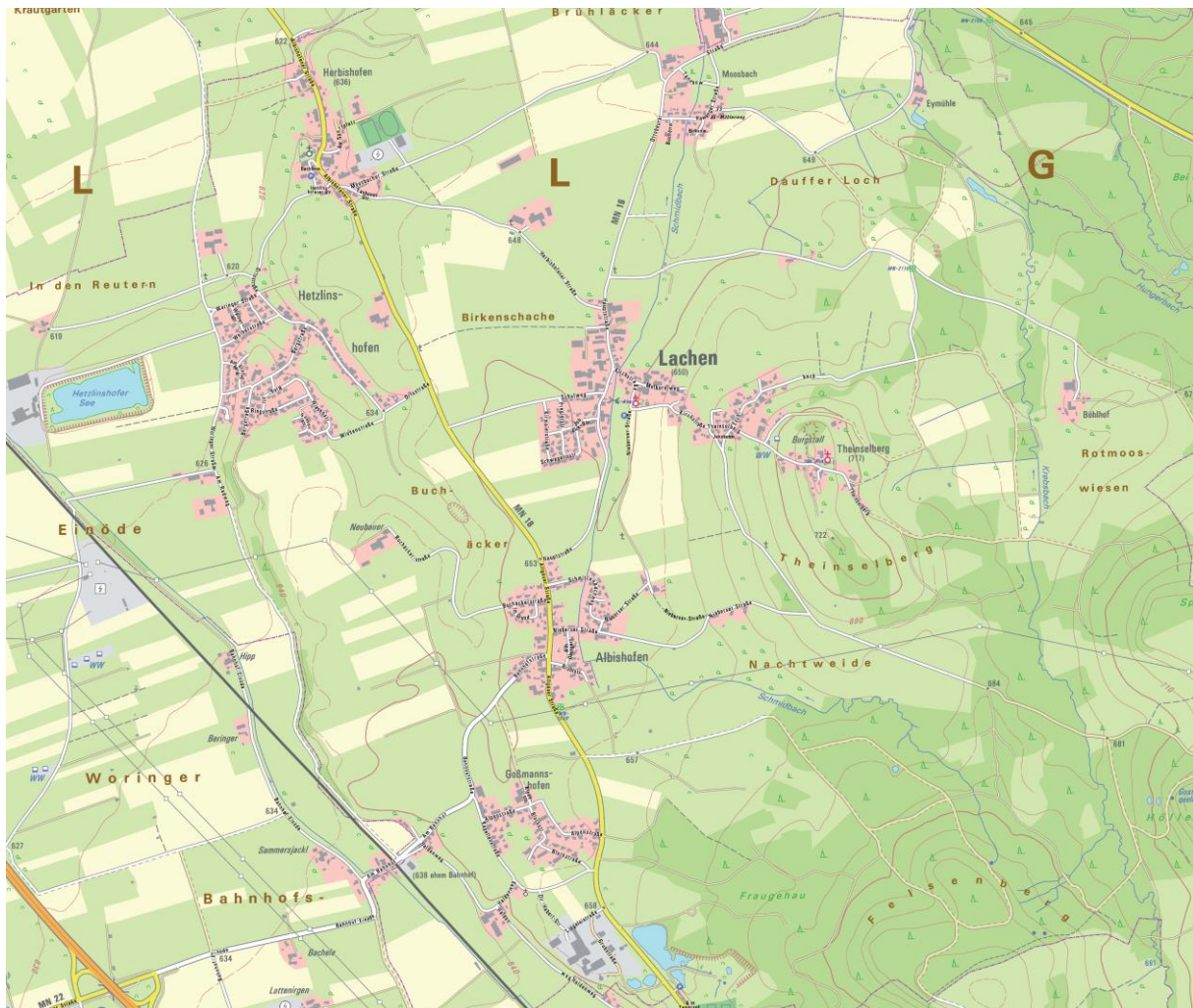
Tel. 08332/4069929

Fax 08332/5220

[www.gemeinde-lachen.de](http://www.gemeinde-lachen.de)

[gertrud.endres@gemeinde-lachen.de](mailto:gertrud.endres@gemeinde-lachen.de)

September 2021



## Inhaltsverzeichnis

1. Anlass und Zielsetzung .....	3
1.1. Veränderung der Rahmenbedingungen .....	3
1.1.1. Mobilitätsanforderungen in der Gemeinde Lachen und Umkreis: .....	3
1.1.2. Veränderung der Gesellschaft und der Mobilität .....	4
1.2. Ausbau Infrastruktur .....	4
1.3. Kommunikation .....	4
1.4. Tourismus und Naherholung .....	4
2. Ausgangsanalyse .....	5
2.1 Strukturdaten .....	5
2.1.1 Lage und Siedlungsstruktur .....	5
2.1.2 Einwohner und Einwohnerentwicklung .....	5
2.1.3 Pendlerverflechtungen .....	6
2.2 Infrastruktur .....	6
2.2.1. Radverkehr .....	6
2.2.2 Netz des öffentlichen Personenverkehrs .....	8
2.2.3 Straßenverkehrsnetz .....	8
2.3 Serviceangebote .....	9
2.4 Unfälle .....	9
2.5. Bürgerbefragung Radwege .....	9
2.5.1 Fragebogen, Verteilung am Freitag, den 5.3.2021 an alle Haushalte .....	10
2.5.2 Auswertung Fragebögen .....	11
2.6 Fazit .....	11
3. Netzplanung .....	11
3.1 Methodik des Vorgehens .....	11
3.2 Radnetzhierarchie .....	11
3.3 Zielnetzplanung .....	12
3.3.1 Methodik .....	12
3.3.2 Analyse der potentiellen Quell- und Zielpunkte .....	12
3.3.3 Natürliche und nutzungsbedingte Hindernisse .....	13
3.3.4 Ideales Netz der Zielverbindungen (Wunschliniennetz) .....	13
3.3.5 Umlegung auf das Straßen- und Wegenetz (Netzentwurf) .....	13
4. Ausbau- und Qualitätsstandards .....	15
4.1 Auswahl der Radwegformen .....	15
4.1.1 Innerorts .....	15
4.1.2 Außerorts .....	16
5. Kostenschätzung .....	16
6. Fahrradabstellanlagen .....	16
7. Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit .....	16
7.1. Strategie, Mobilitätsbildung und Mobilitätserziehung .....	16
7.2. Veranstaltungen .....	17

## **1. Anlass und Zielsetzung**

Seit vielen Jahren wünschen sich unsere Gemeindebürger und Kommunalpolitiker Rad- und Fußwege zwischen unseren Ortsteilen mit der Anbindung an die Nachbargemeinden. Schon mehrere Unterschriftenaktionen wurden durchgeführt und eine Vielzahl von Unterschriften im Rathaus abgegeben. Die Kommunalpolitiker haben sich bei der letzten Gemeinderatswahl einheitlich für den Radwegbau ausgesprochen. Aufgrund wachsenden Verkehrsaufkommen, steigendem Durchgangsverkehr mit teilweisen rücksichtslosen Verkehrsteilnehmern und damit steigenden Gefahren für all unsere Bürger, sich in und zwischen unseren Ortsteilen motorenfrei zu bewegen, hat sich die Gemeinde Lachen mit dem Landkreis Unterallgäu entschlossen, dieses schon lange geplante Projekt umzusetzen.

Unser Ziel ist es, unseren Kindern und natürlich auch all unseren Bürgern zu ermöglichen, sich sicher sowie auch gesund und klimafreundlich mobil zu bewegen. 50 % des sogenannten motorisierten Individualverkehrs mit Pkw, Motorrädern, Mopeds und Mofas ist bei allen Fahrten kürzer als fünf Kilometer. Hier lohnt es sich auf das Fahrrad umzusteigen. Auf Kurzstrecken wird viel Sprit verbraucht und zudem ist das Fahrrad bis zu einer Distanz von 5 km das schnellste Verkehrsmittel. Auch halten Alltagsbewegung zu Fuß oder mit dem Rad gesund, sind umweltfreundlich, kostengünstig und verursachen weniger Lärm und benötigen weniger Parkplätze. Weniger motorisierter Verkehr trägt zum Klimaschutz bei und erhöht die Lebensqualität aller Anwohner.

Die heuer durchgeführte Bürgerumfrage ließ erkennen, welche Strecken bevorzugt ausgebaut werden müssen. Die anliegenden Landwirte müssen in das Projekt eingebunden werden, da viele der benötigten Flächen nicht in Gemeindebesitz sind.

Klar ist, dass innerhalb der Gruppe der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer das Fahrrad die Fortbewegungsmöglichkeit mit dem weitesten Aktionsradius und dem größten Verlagerungspotenzial ist, wenn es um den Ersatz von Kfz-Fahrten geht. Hier sehen wir den Ansatzpunkt für den Ausbau des Fahrradverkehrs, d. h. für ein Umsteigen vom Auto auf das Fahrrad. Auch der übermäßige motorisierte Kurzstreckenverkehr innerhalb unserer Ortsteile ist ein Problem in unserer Kommune.

Einerseits verfügt doch das Allgäu heute bereits über ein ausgedehntes Radverkehrsnetz für den Freizeitverkehr, andererseits ist aber in unsere Kommune kein Radnetz für den Alltagsverkehr. In der Gemeinde Lachen dominiert der Ausbau von zwei Kreisstraßen ohne Radwege und ohne Radweganbindung. Es soll also insbesondere die Förderung des Alltagsradverkehrs, im Vordergrund stehen, also die schnellen und direkten Verbindungen zwischen den Ortsteilen, sowie die Anbindung an die Nachbargemeinden.

Die Gemeinde Lachen beabsichtigt eine Verbesserung der Situation für den Fahrradverkehr, indem in den kommenden Jahren flächendeckend attraktive Rahmenbedingungen für den Fahrradverkehr geschaffen werden. Eine Verzahnung mit den Nachbargemeinden und dem öffentlichen Verkehr wird angestrebt. In der Gemeinderatssitzung 05.07.2021 wurde der Beschluss gefasst diesen Weg systematisch und zu beschreiten und gemeinsam mit dem Landkreis Unterallgäu diesen Radwegausbau im Rahmen eines Radverkehrskonzepts voranzutreiben.

Bei der Radverkehrskonzeption soll insbesondere die Förderung des Alltagsradverkehrs im Vordergrund stehen. Ziel ist die Entwicklung eines zielorientierten Radverkehrsnetzes mit schnellen und direkten Verbindungen zwischen den Ortsteilen sowie zu den Nachbargemeinden zur Einbindung in die Region.

Die Bürgerbefragung hat am 5. März 2021 stattgefunden.

### **1.1. Veränderung der Rahmenbedingungen**

#### **1.1.1. Mobilitätsanforderungen in der Gemeinde Lachen und Umkreis:**

Unsere Region gehört zu den Wachstumsregionen in Deutschland, deshalb ist unsere Gemeinde durch einen starken Zuzug geprägt, so entwickelt sich unser Wohnort auch für

Pendler nach Memmingen, Wolfertschwenden, Hawangen und Ottobeuren, aber auch nach Augsburg und München. Wachsende Nachfrage nach Mobilität entwickelte sich u.a. auch, da große Unternehmen hier ansässig sind.

### **1.1.2. Veränderung der Gesellschaft und der Mobilität**

Wir stellen eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung fest, aufgrund von Faktoren, wie

- Preissteigerung der Energie/Kraftstoffe,
- dem demographischen Wandel
- Steigerung des Umweltbewusstseins
- der Erhöhung des Aktionsradius des Fahrrades (E-Mobilität, Lastenräder, etc.),
- der digitalen Vernetzung der Mobilitätsangebote (Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel für einen Weg)

So wird beispielsweise das Fahrrad zunehmend als ein geeigneteres bzw. wirtschaftlicheres Verkehrsmittel gegenüber dem Kfz wahrgenommen und genutzt. Die Verkehrssicherheit der „schwachen“ Verkehrsteilnehmer steht im Fokus. Deshalb fordern Bürger verkehrssichere Fahrradwege.

### **1.2. Ausbau Infrastruktur**

Die Infrastruktur bildet den Grundbaustein und schafft alle Voraussetzungen für eine sichere und komfortable Mobilität. Dazu gehören alle Verkehrswege von der Straße bis zum Wanderweg. Wichtige Anhaltspunkte sind:

- die flächendeckende und direkte Verknüpfung von Fahrradwegen und Zielen
- gesetzliche Vorgaben beachten
- die sichere, direkte und eindeutige Führung. Denn der subjektiv empfundene Grad an Verkehrssicherheit fördert die Nutzung des Fahrrads
- Reduzierung von Emissionen in den Orten
- die Vermeidung von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern. Die Belange aller Verkehrsteilnehmer sind gleichberechtigt zu berücksichtigen und müssen verträglich miteinander in Zusammenhang gestellt werden
- der Komfort der Route: ausreichendem Platz, umwegarme Verkehrsführung, klar und eindeutig erkennbar.
- Parkplätze und Abstellanlagen
- Verfügbarkeit von Lastenrädern über Leihangebote und Sharing-Möglichkeiten
- Reparatur- und Versorgungseinrichtungen.
- Orientierung im Straßenverkehr – Wegweiser und Übersichtstafeln zur Lokalisierung des Standortes im Gesamtnetz (Verkehrsleitung).

### **1.3. Kommunikation**

Die Kommunikation bildet den Schlüsselfaktor in allen zukünftigen Handlungen zur Umsetzung eines nachhaltigen Verkehrssystems, da ein durchgreifender Einstellungs- und Verhaltenswandel ausschließlich über eine positive, aufklärende und motivierende Kommunikation mit dem Bürger erreicht werden kann.

Wichtige Bestandteile der Kommunikation sind Arbeitsgruppen, Bürgerbefragungen, die die Bürger und Interessensgemeinschaften in Planungs- und Entscheidungsprozesse einbeziehen. Neue Routen müssen kontinuierlich zielgruppenorientiert beworben werden.

### **1.4. Tourismus und Naherholung**

Neben dem Alltagsradverkehr bieten sich im Allgäu aufgrund der Lage sowie der umgebenden reizvollen Landschaft ebenfalls für den Freizeitradverkehr sehr gute Voraussetzungen. Während im Alltagsverkehr neben der Verkehrssicherheit vor allem eine zügige und direkte Bewegung im Verkehrssystem gewünscht ist, treten im Freizeitverkehr vermehrt Aufenthaltsfunktionen und die Attraktivität von Verbindungen in den Vordergrund.

Unsere Zielsetzung ist der Alltagsverkehr, wobei aber ein Ausbau des Radwegnetzes für die Naherholung von großem Nutzen ist.

## 2. Ausgangsanalyse

### 2.1 Strukturdaten

#### 2.1.1 Lage und Siedlungsstruktur

Die Gemeinde Lachen befindet sich im Landkreis Unterallgäu, Regierungsbezirk Schwaben. Sie grenzt unmittelbar an die Gemeinden Benningen, Hawangen, Ottobeuren, Woringen und Wolfertschwenden an. Naturräumlich wird die Gemeinde durch das Trockental der Iller, Krebsbachtal und den Theinselberg geprägt. Die Gemeinde Lachen besteht aus 7 Ortsteilen (Albishofen, Goßmannshofen, Herbishofen, Hetzlinshofen, Lachen, Moosbach, Theinselberg) und 2 Einöden (Bühlhof und Eymühle) und hat eine Fläche von 13,32 km<sup>2</sup> und hat 1728 Einwohnern.

Lage der Gemeinde Lachen im Landkreis Unterallgäu:



Die Gemeinde Lachen ist Landwirtschaftlich geprägt, Gewerbebetriebe findet man in allen Ortsteilen und im neuen Gewerbegebiet in Goßmannshofen. Neubausiedlungen bestimmen die Ortsbilder.

#### 2.1.2 Einwohner und Einwohnerentwicklung

Die Gemeinde Lachen hat eine Einwohnerzahl von 1728 im Jahr 2021. Der größte Ortsteil ist Hetzlinshofen mit 489 Einwohnern, gefolgt von Albishofen mit 339 Einwohner und Lachen mit 334 Einwohnern. Goßmannshofen hat 218 Einwohner, Herbishofen 108 Einwohner und Moosbach 84. Durch Neubaugebiete in Hetzlinshofen, Albishofen und Lachen lassen sich auch in naher Zukunft wieder viele junge Familien in der Gemeinde Lachen nieder.



## Bevölkerungsentwicklung in der Gemeinde Lachen:

Jahr	1961	1970	1987	1991	1995	2000	2005	2010	2015	2018	2021
Einwohner	958	1107	1116	1139	1209	1277	1496	1424	1472	1621	1728

### 2.1.3 Pendlerverflechtungen

Bei den Pendlerströmen existieren folgende Schwerpunkte:

1. die Route Ottobeuren/Hawangen über Lachen, Albishofen, Goßmannshofen nach Wolfertschwenden.
2. über Hetzlinshofen auf den Radweg nach Memmingen
3. von allen Ortsteilen ins Gemeindezentrum nach Lachen
4. zum Kindergarten/Kindertagesstätte nach Herbishofen

#### Pendlerroute Lachen-Albishofen

In der Nachbargemeinde Wolfertschwenden ist die Firma Multivac mit über 2000 Arbeitsplätzen. In Hawangen sind ebenfalls große Firmen mit vielen Arbeitsplätzen. Viele Bewohner aus Lachen und Umgebung fahren täglich mit dem Fahrrad an Ihren Arbeitsplatz nach Wolfertschwenden, Hawangen, Ottobeuren und Memmingen. Die Ortsverbindung Moosbach-Lachen-Albishofen ist eine Hauptroute/Pendlerroute von Mitarbeitern der Fa. Multivac und Hundegger. Außerdem sind in Albishofen mehrere Wohnsiedlungen und es entstehen in den nächsten Jahren neue Baugebiete für junge Familien. Eine gute Radweganbindung ins Ortszentrum Lachen ist nötig. Die Route Albishofen-Lachen möchten wir mit einer Breite von 3 m als Pendlerroute ausbauen.

## 2.2 Infrastruktur

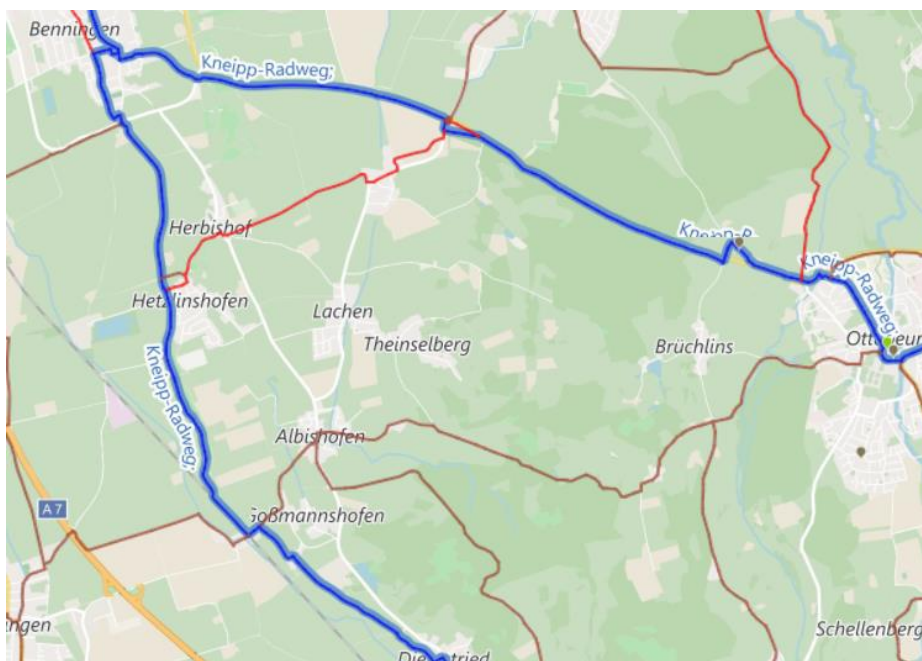
### 2.2.1. Radverkehr

#### Bayernnetz für Radler

Das Bayernnetz für Radler ist ein landesweites Fernradroutennetz mit über 120 Fernradrouten in ganz Bayern. Die mehr als 9.000 km langen attraktiven Radrouten von unterschiedlicher Länge und Schwierigkeitsgrad sind bei Einheimischen und Gästen sehr beliebt.

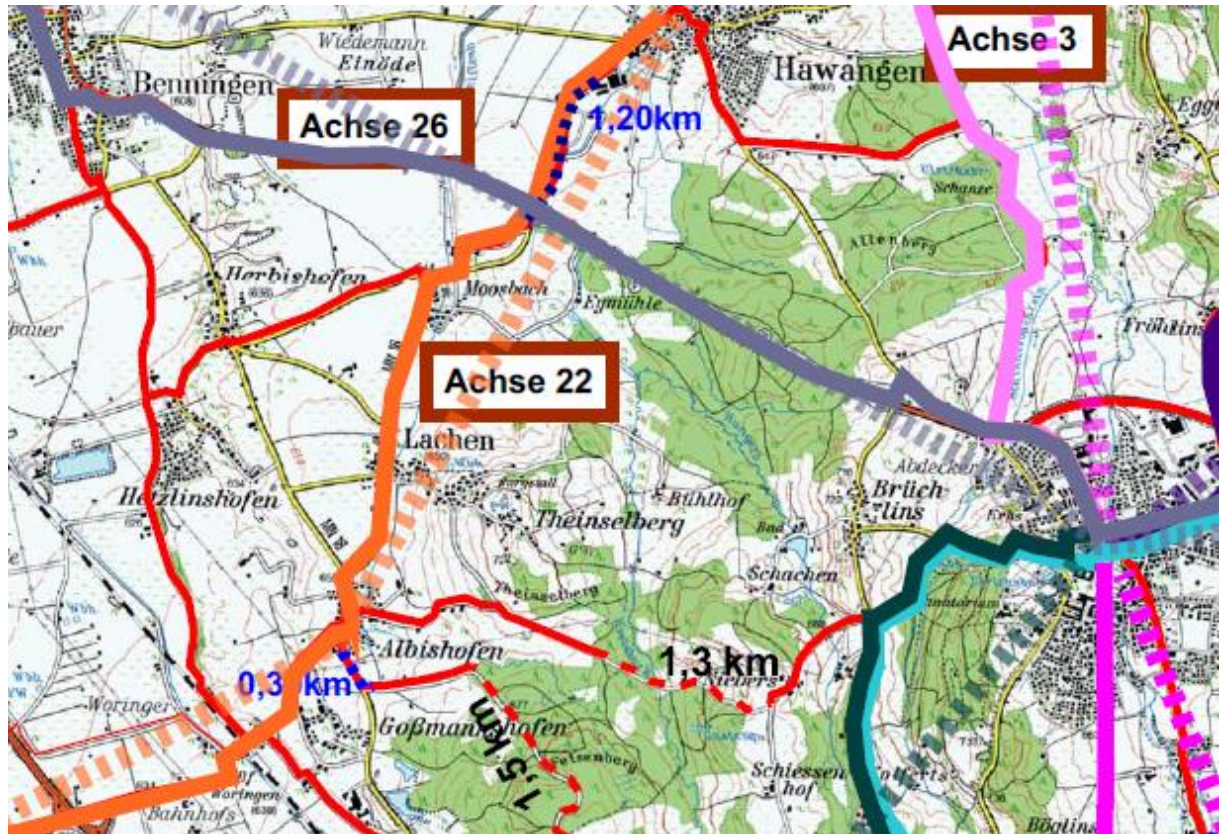
<https://radservice.radlland-bayern.de/rrp/by/cgi?showThematicRoute=Alle>

Der Kneipp-Radweg läuft mit der Route Ottobeuren-Memmingen nördlich von der Gemeinde Lachen und die Route Memmingen-Wolfertschwenden geht durch unseren Ortsteil Hetzlinshofen. Mit der Radwegverbindung Moosbach-Lachen-Albishofen möchten wir an diese bayernweit bekannten Radwegen anschließen und eine Lücke schließen.



## Landkreis Unterallgäu

Der Landkreis Unterallgäu erstellte ein Radverkehrskonzept, indem er wichtige Routen durch den gesamten Landkreis auswies. Ziel ist ein durchgängiges Radverkehrsnetz zu bauen. Hierin hat der Landkreis Unterallgäu u.a. auch die Route Moosbach-Lachen-Albishofen (Achse 22) als notwendige Radverbindung ausgewiesen.



### Radwege in der Gemeinde Lachen

Der Kneippfadweg verläuft im Westen unserer Gemeinde vom Woringer Bahnhof über Hetzlinshofen nach Memmingen. Weitere Radwege sind auf der Flur der Nachbargemeinde. Ein weiterer wichtiger Anschluss für uns ist der Radweg Memmingen-Ottobeuren (ebenfalls Kneippfadweg genannt).

### Mängel in Lachen:

Keine Radwege zwischen den Ortsteilen

Keine Radwege in den Ortschaften

Keine Radwege entlang den Kreisstraßen

Nebenwege werden landwirtschaftlich genutzt und wurden oft mit Zäunen geschlossen

Keine Radabstellanlagen





Fazit:

Im überregionalen Bereich existiert bereits ein dichtes Netz an Radverkehrsrouten. Der Schwerpunkt liegt im Freizeitbereich, aber unsere regionalen Verbindungen müssen noch ausgebaut werden. Der Alltagsradverkehr wurde bisher nicht berücksichtigt.

### 2.2.2 Netz des öffentlichen Personenverkehrs

Das Netz des ÖPNV ist hauptsächlich für die Schulkinder ausgebaut. Außerhalb der Schulzeiten fahren die Busse unregelmäßig. Berufspendler können kaum auf den ÖPNV zurückgreifen.

Eine weitere Schwachstelle ist der Schienenverkehr. Bereits in den 80er Jahren wurde der Bahnhof in Goßmannshofen (Zugverbindung Kempten-Memmingen) geschlossen. Die Bahnlinie läuft durch unsere Gemeinde, aber es besteht keine Haltestelle in der Gemeinde Lachen. Der nächste Bahnhof ist in Memmingen

### 2.2.3 Straßenverkehrsnetz

Die Gemeinde Lachen wird durch 2 Kreisstraßen durchtrennt. Diese bilden 2 gefährliche Nord-Südachsen (die MN 16 und die MN 18). Täglich schlängeln sich Kolonnen von PKWs und LKWs durch unsere Gemeinde. Neben den Berufspendlern benutzen viele die Autobahnausfahrt Woringen um schneller Richtung Augsburg/München und zurück zu kommen. Geplant ist der Ausbau der Zubringerstraße zur Autobahnauf- und abfahrt Woringen. Dies bedeutet eine weitere Zunahme des Verkehrs durch unsere Gemeinde. Sicheres Radeln bzw. Überqueren ist auf den Kreisstraßen nicht möglich.





## 2.3 Serviceangebote

Ein wichtiger Baustein zur Förderung des alltäglichen Radverkehrs ist auch der Ausbau der Serviceangebote rund um den Radverkehr wie die Erstellung von Fahrradabstellanlagen an stark besuchten Orten (Schule, Kindergarten, Vereinsheim, Sporthalle, Bank, Kirchen) Reparaturwerkstätte befinden sich in Ottobeuren, Memmingen und Dickenreishausen. Ein öffentliches Angebot einer E-Ladestation wünscht die Mehrheit der Bürger von Lachen nicht, da bei kurzzeitigen Aufenthalten das Laden nicht effektiv ist. Die örtlichen Gaststätten, die Anlaufstellen von Freizeitsportlern sind und auch die Gewerbebetriebe sollten dies für Ihre Arbeitnehmer anbieten. Die Dauer des Aufenthalts ist bei der Überlegung einer Ladestation ein wichtiges Kriterium.

## 2.4 Unfälle

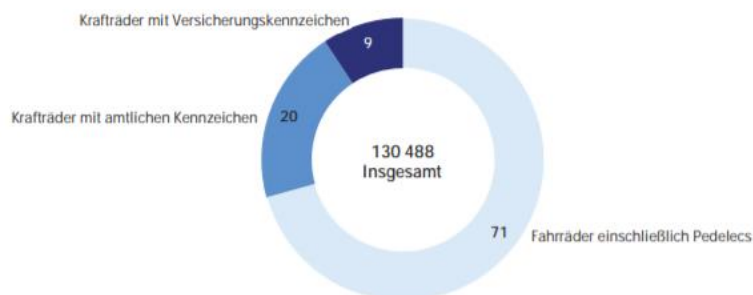
**Datengrundlage Statistisches Bundesamt:** Verkehrsunfälle Kraftrad- und Fahrradunfälle im Straßenverkehr 2020

<https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/inhalt.html;jsessionid=2584EB65A641022AB745973D09E1566B.live711#sprg238548>

### Überblick über die Entwicklung

Im Jahr 2020 verunglückten insgesamt 130 488 Kraftrad- und Fahrradnutzer, davon 978 tödlich. Damit waren 39,5 % aller Verunglückten und 36,0 % aller Verkehrstoten im Straßenverkehr Benutzer von Kraft- beziehungsweise Fahrrädern.

Abbildung 1  
Verunglückte Kraftrad- und Fahrradbenutzer bei Straßenverkehrsunfällen 2020  
in %



Es liegen in unserer Gemeinde keine Statistiken über Radfahrurfälle vor.

Die wahrgenommene Unfallentwicklung ist aber besorgniserregend. Gerade unsere Kinder sind durch den steigenden LKW-Verkehrsanteil, der fehlenden Knautschzone und dem damit verbundenen Sog großen Gefahren ausgesetzt. Unser Ortszentrum Lachen ist nur über die Kreisstraßen erreichbar.

Viele Eltern lassen Ihre Kinder verständlicherweise nicht mehr radeln, deshalb hat sich ein Bring- und Abholservice mit dem PKW entwickelt, bzw. die Kinder deren Eltern, die sich für den Fahrdienst keinen 2. PKW leisten können, nehmen an den Angeboten der Vereine und Organisationen nicht mehr teil. Parkplatzprobleme vor der Schule, dem Kindergarten, vor den Vereins-, Freizeiteinrichtungen belasten derzeit unsere Gemeinde.

## 2.5. Bürgerbefragung Radwege

Da im Gemeinderat über den Grundsatzbeschluss „Radwegbau“ abgestimmt werden sollte, erstellte der Arbeitskreis „Radwege“ einen Fragebogen an alle Haushalte, der am Freitag, den 5.3.2021 verteilt wurde. Rückgabe war bis darauffolgenden Dienstag gewünscht, damit noch vor der Sitzung die aktuelle Meinung der Bevölkerung erkundet werden konnte. Innerhalb diesen 4 Tagen kamen 240 Fragebögen zurück, weitere 70 Bögen an den darauffolgenden

Tagen. In die Auswertung kamen die pünktlich abgegebenen Bögen. In den weiteren Rücklaufbögen spiegelte sich das Stimmungsbild in der Gemeinde.

### 2.5.1 Fragebogen, Verteilung am Freitag, den 5.3.2021 an alle Haushalte



#### **Bürgerbefragung Radwege**

Um den Bedarf unserer Gemeindebürger an Radwegen kennenzulernen und um ein Radwegkonzept erstellen zu

können, bitten wir Sie den Fragebogen auszufüllen und im Rathaus bis kommenden

**Dienstag 9.3.** abzugeben. Oder gerne auch per E-Mail an [gertrud.endres@gemeinde-lachen.de](mailto:gertrud.endres@gemeinde-lachen.de)

Ihr Bürgermeister Josef Diebold und Ihr Gemeinderat Lachen

❖ Wie häufig nutzen Sie das Fahrrad?

- Nie
- 1 – 3 x monatlich
- 1 – 3 x wöchentlich
- fast täglich

❖ Wofür nutzen Sie das Fahrrad?

- Arbeit
- Schule
- Einkauf
- Freizeit

❖ Würden Sie das Rad öfters benutzen, wenn

❖ die Radwege besser ausgebaut wären?

- Ja
- nein

❖ Ich fahre mit Strom/E-Bike, Pedelec

- Ja
- Nein
- ❖ Eine E-Ladestation in Lachen ist wichtig
  - Ja
  - Nein

❖ Welches ist Ihre Hauptwegstrecke mit dem Fahrrad?

---

❖ Wie beurteilen Sie die Gesamtsituation für den Radverkehr in der Gemeinde Lachen

- sehr gut/ gut
- befriedigend/ausreichend
- ungenügend

❖ Radwege innerhalb unserer Ortsteile sind für mich

- sehr wichtig
- egal
- unnötig

❖ Radwegverbindungen zu Nachbargemeinden sind für mich

- sehr wichtig
- egal
- unnötig

❖ Was wäre Ihnen wichtig? Worin sollten vorrangig Maßnahmen getroffen werden?  
bitte vergeben Sie Noten von 1 bis 6 (1 = sehr wichtig, 6= nicht wichtig)

- Erreichbarkeit von Zielen mit dem Fahrrad \_\_\_\_\_,

- welche Ziele: \_\_\_\_\_

- Verkehrssicherer Belag \_\_\_\_\_
- Schnelle/direkte Radverkehrsanbindung, d.h. Radverkehrsführung entlang v. Straßen \_\_\_\_\_
- Sichere Radverkehrsanbindung, d. h. Radverkehrsführung abseits von Straßen \_\_\_\_\_
- Fahrradabstellmöglichkeiten\_\_\_\_\_,  
wo? \_\_\_\_\_

❖ Folgende Verbindung/Trasse wäre mir sehr wichtig:

---



---

Begründung:

---

Sonstige Hinweise zum Thema Radverkehr:

---

ich habe Interesse im Arbeitskreis mitzuwirken  
Name und Kontaktdaten

## 2.5.2 Auswertung Fragebögen

Siehe Anlage pdf

## 2.6 Fazit

Die Ergebnisse der Bürgerbefragung diente dazu einen aktuellen Eindruck zum Stellenwert des Themas Radverkehr innerhalb unserer Gemeinde zu bekommen. Die Rücklaufquote innerhalb der kurzen Zeit war enorm.

Schon viele Jahre ist der Wunsch „Radwegbau und Vernetzung der Gemeindeteile mit Radwegen“ zu hören. Leider sind die finanziellen Möglichkeiten der Kommune sehr begrenzt. Durch das neue Förderprogramm SuL eröffnet sich für unsere ländliche Region eine Chance hier eine finanzielle Förderung zu bekommen. Einstimmig wurde vom Gemeinderat beschlossen, hier die nächsten Jahre kontinuierlich auszubauen. Auch die Gemeinde Lachen möchte Ihren Beitrag dazu leisten, um die Klimaziele zu erreichen und die Sicherheit unserer Bürger im Straßenverkehr zu verbessern. Nur durch wahrgenommene Sicherheit werden unsere Bürger aufs Rad umsteigen.

## 3. Netzplanung

### 3.1 Methodik des Vorgehens

Um unser Netz über die nächsten Jahre ausbauen zu können, ist es erforderlich, dass eine Netzhierarchie vorgenommen wird. Grundlage für die Netzplanung sind die Erreichbarkeit der zentralen Orte.

### 3.2 Radnetzhierarchie

Das Radverkehrsnetz des Landkreises Unterallgäu mit den obengenannten Achsen wird mit erster Priorität für den Alltagsverkehr zugeordnet. Eine der zentralen Funktionen des **Kreisnetzes für den Alltagsverkehr** ist es, alle kreisangehörigen Städten und Gemeinden zu verknüpfen. Es sollen die wichtigsten Quell- und Zielpunkte innerhalb des Kreises unmittelbar angebunden werden. Eine direkte Routenführung ist für den Alltagsverkehr notwendig, da Radfahrer umwegempfindlich sind. Das Verkehrsnetz verläuft nicht ausschließlich über Kreisstraßen, da Kreisstraßen auf die

Funktionalität des Kfz-Verkehrs ausgelegt sind und diese Funktionen nicht zwangsläufig mit denen des Radverkehrsnetzes übereinstimmen.

Ergänzt wird das Landkreisnetz durch ein örtliches Netz, das zum einen eine Sammelfunktion aus größeren Wohngebieten heraus übernimmt aber auch alle Ortschaften und Siedlungsgebiete an das Kreisnetz anbindet.

Diese Hierarchiestufe soll in unserem kommunalen Radverkehrsnetz Berücksichtigung finden.

### **3.3 Zielnetzplanung**

#### **3.3.1 Methodik**

Das Ziel ist die Abbildung potentieller Verbindungswünsche von Radfahrenden im Gemeindegebiet. Die fahrradfreundliche Gestaltung der Verbindungsachsen wird im Rahmen des Machbaren angestrebt. Bei Routen die noch nicht in Gemeindebesitz sind, sind wir auf das Mitwirken der örtlichen Landwirte angewiesen. Wir streben einen rücksichtsvollen Umgang mit allen Beteiligten an. Der Netzplan kann Routen enthalten, die auf nicht vorhandenen oder ungeeigneten Wegen liegen. Wenn diese Routen als bedeutsam eingestuft werden, ist ein Ausbau der Wege das mittel- oder langfristige Ziel. Für eine flächendeckende Radverkehrsplanung ist es nicht sinnvoll, ausschließlich auf Grundlage der existenten Straßenausbauprogramme das Wegeangebot für den Radverkehr fortzuentwickeln. Diese Kriterien tragen nicht ausreichend zu einer fahrradfreundlichen Entwicklung des Wegenetzes bei, da die Zielgruppen Kfz-Verkehr, Fahrradverkehr und Fußgängerverkehr unterschiedliche Kriterien an die Verbindungsfunktion und Streckenführung haben.

Im Rahmen der Zielnetzplanung soll durch ein geeignetes Wegeangebot der vorhandene Fahrradverkehr gesichert sowie eine stärkere Fahrradnutzung gefördert werden. Bei der Analyse der potentiellen Quell- und Zielpunkte wird davon ausgegangen, dass zwischen bestimmten Quellen und Zielen eine bestehende oder potentielle Nachfrage nach Radverkehrsverbindungen herrscht.

Bei der Suche nach geeigneten Wegen für Alltagsrouten hat eine möglichst direkte und sichere Wegeverbindung die erste Priorität.

#### **3.3.2 Analyse der potentiellen Quell- und Zielpunkte**

Zur Netzplanung wurden die potentiellen Quell- und Zielpunkte für den Fahrradverkehr in der Gemeinde Lachen analysiert.

- Die potentiellen Zielpunkte für den Fahrradverkehr sind Ziele im Alltagsverkehr.
- Die Wohngebiete orientieren sich an dem heutigen Bestand und geplanten Bebauungsgebieten.
- Die Anbindung an die umliegenden Gemeinden und Städte ist von großer Bedeutung.

Wichtige Quell- und Zielpunkte im Ortszentrum sind z.B. die Schulen, Vereinsheime, Kindergarten, Sporthalle, Sportplatz, Tennisplatz, Bürgerraum, Kirchen. Zudem sollen u.a. Arbeitsplätz- und Einkaufsschwerpunkte möglichst im Netz integriert werden.

Folgende Quell- und Zielpunkte haben wir festgestellt:

Arbeitsplatzschwerpunkte:

Örtliche Gewerbebetriebe und große Arbeitgeber in Wolfertschwenden, Hawangen, Memmingen und Ottobeuren.

Wohnungsschwerpunkte: Siedlungen und Wohnungsbaugebiete in Lachen, Hetzlinshofen und Albishofen.

Nahversorgungsschwerpunkte:

Einzelhandelsgeschäft in Lachen, Gaststätten in Herbishofen und Hetzlinshofen

Öffentliche Einrichtungen: Rathaus in Lachen, Bürgerraum in Lachen

Verkehrsanbindungen: Bushaltestellen in den Ortsteilen

Freizeiteinrichtungen: Sporthalle und Vereinsheime in Lachen, Tennisplatz in Goßmannshofen, Sportplatz in Herbishofen



Schule: Grundschule in Lachen und Benningen, weiterführende Schule in Ottobeuren und Memmingen, musikalische Ausbildung im Vereinsheim Lachen  
Kindergarten: in Herbishofen  
Kirchen, Gemeindesaal: in Lachen, Theinselberg und Herbishofen

### 3.3.3 Natürliche und nutzungsbedingte Hindernisse

Einer Wegeverbindung der analysierten potentiellen Quellen und Ziele stehen in der baulichen Umsetzung vielfach natürliche und nutzungsbedingte Hindernisse entgegen. Hindernisse sind Besitzverhältnisse, Bach, stark befahrene Kreisstraßen, landwirtschaftlich genutzte Flächen.

### 3.3.4 Ideales Netz der Zielverbindungen (Wunschliniennetz)

Auf Grundlage der Analyse der potentiellen Quell- und Zielpunkte für den Fahrradverkehr und der Analyse der natürlichen und nutzungsbedingten Hindernisse ist jeweils ein ideales Netz zwischen Zielen zukünftiger Radverkehrsverbindungen entwickelt worden. Im Fokus stand:

- die Wohnbaugebiete abzudecken,
- die Quell- und Zielpunkte direkt miteinander zu verbinden,
- die bestehenden Hindernisse zu umgehen,

### 3.3.5 Umlegung auf das Straßen- und Wegenetz (Netzentwurf)

Auf der Grundlage der Bürgerbefragung und Darstellung der idealtypischen Zielverbindungen und unter Berücksichtigung der bestehenden Radnetzelemente erfolgt ein Entwurf der Netzplanung. Neben den in der Bestandsanalyse genannten allgemeinen Kriterien für die Entwicklung eines Radverkehrsnetzes lassen sich für das Netz der Alltagsrouten spezielle Vorgaben formulieren. Wichtig für Alltagsrouten sind:

- eine umwegfreie Verknüpfung,
- eine Einbindung von möglichst vielen Zielen durch eine Route,
- eine für den Radfahrer sichere und im Winter geräumte Route,
- bestehende und beschilderte Freizeitrouten sollen nach Möglichkeit genutzt werden.

Unser geplantes Radwegnetz findet sich auch als pdf in der Anlage

Folgende Hauptradwegrouten haben wir festgesetzt:

#### 1. Priorität, das heißt sehr zeitnaher Ausbau

**Route 09 Lachen Moosbach V1, Länge ca. 715 m +Anschluss ins Wohngebiet Buchenweg**

**Route 12: Lachen-Albishofen Länge ca. 680 m**

Begründung: Moosbach - Lachen - Albishofen ist unsere östliche Nord-Süd-Achse ist eine Hauptverbindungsroute für viele Berufspendler nach Wolfertschwenden, Hawangen und Ottobeuren

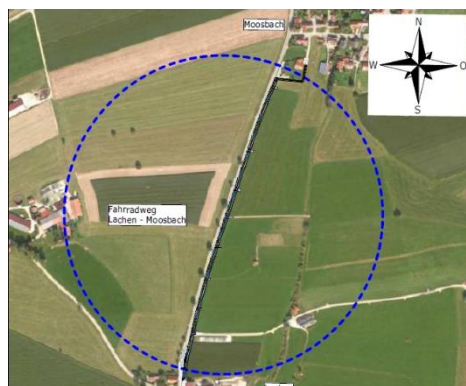
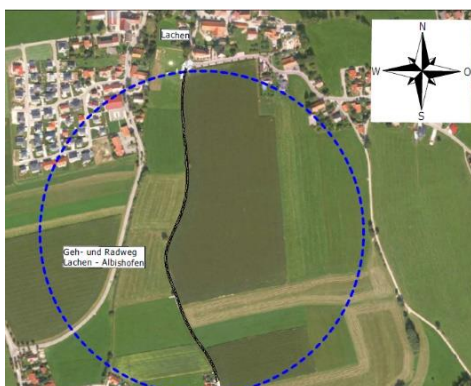
Achse des Landkreisradwegkonzepts

Anbindung von Moosbach, Albishofen und in Verlängerung auch Goßmannshofen ans Zentrum Lachen

Anbindung an den bestehenden Kneippradweg nach Memmingen und Ottobeuren

Anbindung zum Tennisplatz

Weg im Besitz der Gemeinde bzw. Anlieger stimmen dem Bau zu



## 2. Priorität, das heißt zeitnahe Ausbau

### **Route 07: Albishofen – Hetzlinshofen, Länge 590 m**

Begründung: Albishofen – Hetzlinshofen ist unsere westliche Nord-Süd-Achse

Ist eine Hauptverbindungsroute für viele Berufspendler, zu Einkaufsmöglichkeiten und Freizeiteinrichtungen nach Memmingen

Lückenschluss und damit Anschluss von Albishofen an den Radweg nach Memmingen

Zwei Ortschaften mit vielen Wohnbaugebieten werden miteinander verbunden

Weg im Besitz der Gemeinde

### **Route 01: Herbishofen zum Radweg nach Benningen/Memmingen**

Begründung:

Anschluss von Herbishofen an den bestehenden Radweg nach Benningen/Memmingen und Richtung Süden nach Wolfertschwenden

Verbindung von Hetzlinshofen mit Herbishofen (Kindergarten). Anmerkung auf der Straße Hetzlinshofen-Herbishofen fahren durchgehend LKWs zum ansässigen Kies- und Betonwerk KBH.

Eigentümer des Weges stimmt einem Radwegausbau zu

### **Route 11: Lachen-Eymühle**

Begründung:

Lückenschluss der Verbindung vom Theinselberg und Lachen nach Eymühle u. Ottobeuren

Anschluss an den bestehenden Radweg nach Ottobeuren

Weg ist im Gemeindebesitz

## 3. Priorität, das heißt Ausbau nach Abschluss Priorität 1 und 2

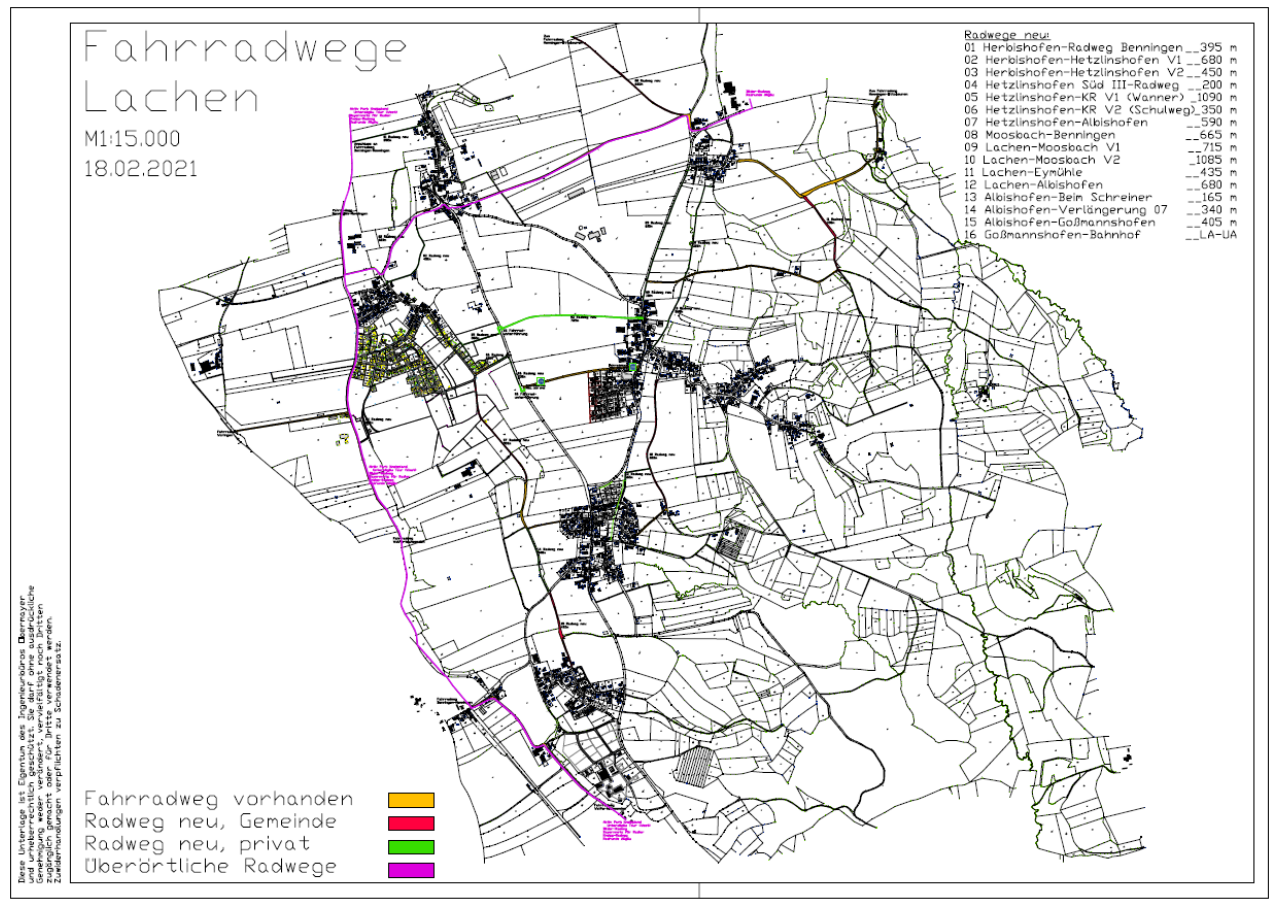
Folgende Wege würden beim Konzeptentwurf ausgearbeitet und stehen zur Diskussion:

### Radwege neu:

01	Herbishofen-Radweg Benningen	__395	m
02	Herbishofen-Hetzlinshofen V1	__680	m
03	Herbishofen-Hetzlinshofen V2	__450	m
04	Hetzlinshofen Süd III-Radweg	__200	m
05	Hetzlinshofen-KR V1 (Wanner)	_1090	m
06	Hetzlinshofen-KR V2 (Schulweg)	_350	m
07	Hetzlinshofen-Albishofen	__590	m
08	Moosbach-Benningen	__665	m
09	Lachen-Moosbach V1	__715	m
10	Lachen-Moosbach V2	_1085	m
- 11	Lachen-Eymühle	__435	m
· 12	Lachen-Albishofen	__680	m
- 13	Albishofen-Beim Schreiner	__165	m
14	Albishofen-Verlängerung 07	__340	m
15	Albishofen-Goßmannshofen	__405	m
16	Goßmannshofen-Bahnhof	__LA-UA	



## Plan des Gesamtkonzepts:



## 4. Ausbau- und Qualitätsstandards

Wir streben den bundesweit anerkannten technischen Standard an, da wir das SuL Förderprogramm des Bundes beantragen. Folgendes steht in den SuL-FAQ:

Zur Gewährleistung eines für alle Nutzergruppen attraktiven Radverkehrs mit hoher objektiver und subjektiver Verkehrssicherheit muss die Radverkehrsinfrastruktur einen durchgehend hochwertigen Standard aufweisen; dazu gehört auch die Durchführung entsprechender Sicherheitsaudits. Hochwertiger Standard bedeutet, dass mindestens nach den bundesweit anerkannten technischen Regelwerken, die durch länderspezifische Regelwerke ergänzt werden können, geplant und gebaut wird. Maßnahmen, die über den Mindeststandard hinausgehen, sind somit auch förderfähig.

### 4.1 Auswahl der Radwegformen

#### 4.1.1 Innerorts

Eine Separation des Radverkehrs ist sowohl vom Kfz-Verkehr als auch vom Fußverkehr ist innerorts aufgrund baulicher Gegebenheiten kaum umzusetzen. Es muss je nach örtlicher Gegebenheit separat entschieden werden zwischen:

- Selbstständige wie auch straßenbegleitende Radwege
- Radfahrstreifen
- Fahrradstraßen und sonstige Wege ohne Kfz-Verkehr
- Schutzstreifen als besondere Form des Mischverkehrs bei beengten Verhältnissen
- Mischverkehr bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h oder weniger
- Führungsformen bei denen der Radverkehr untergeordnet ist

- Radwege gemeinsam mit dem Fußverkehr

#### **4.1.2 Außerorts**

Außerorts ist eine Separation vom Kfz-Verkehr anzustreben, um die Sicherheit zu erhöhen. Je nach Verbindung muss unterschieden werden, welcher Standard die bestmögliche Option ist. Der Zweirichtungsverkehr soll außerorts als Standard gelten. Folgende Führungsformen werden definiert, bei denen der Radverkehr separiert oder bevorrechtigt geführt wird:

- Selbstständige wie auch straßenbegleitende Radwege bzw. kombinierte Fuß- und Radwege im Zweirichtungsverkehr,
- Fahrradstraßen und sonstige Wege ohne Kfz-Verkehr
- Radfahrstreifen bei beengten Verhältnissen ggf. Verbreiterung der Fahrbahn
- Mischverkehr bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h oder weniger

### **5. Kostenschätzung**

Die Kostenschätzung basiert auf aktuellen Einheitspreisen. Es ist zu beachten, dass die Kosten je nach Geländeverhältnisse sich ändern können. Angesetzt werden 300,-- Euro pro Laufmeter Radweg. Der Grundstückskauf wird nach den Preisen Gutachterausschuss von derzeit 6,-- angesetzt. Die tatsächlichen Kosten für Grundstückserwerb und Erwerb der Ausgleichsfläche können beim aktuellen Planungsfortschritt noch nicht berücksichtigt werden.

### **6. Fahrradabstellanlagen**

Neben den Anlagen für den fließenden Radverkehr gehören auch die Anlagen des ruhenden Radverkehrs zu einer hochwertigen Infrastruktur. Nur wenn es Abstellmöglichkeiten an den Quell- und Zielpunkten gibt, findet das Fahrrad als Verkehrsmittel eine hohe Akzeptanz. Durch die Integration von Service-Elementen kann die Attraktivität des Gesamtnetzes weiter gesteigert werden. Stromtankstellen für Elektrofahrräder können in Kooperation mit den örtlichen Energieversorgern, Gastronomiebetrieben und Arbeitgebern eingerichtet werden. Aufgrund der Akkuladedauer bieten sich Standorte mit längerer Abstelldauer an. Servicestationen zur Selbsthilfe (Luft, Fahrradschlauchautomat, Reparaturstellen etc.) sollte zur Verfügung stehen. Insbesondere an zentralen Abstellanlagen sind solche Einrichtungen zu empfehlen. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes sollen daher auch Standards für Fahrradabstellanlagen festgelegt werden und entsprechende Maßnahmen zum Ausbau der Anlagen vorangetrieben werden. Oft kann aus mangelnder Flächenverfügbarkeit kurzfristig nicht ausgebaut werden. Die alten Felgenklemmer erfüllen nicht mehr die Anforderungen der modernen Räder. Mittel- und langfristig ist die Errichtung hochwertiger Anlagen mit Witterungsschutz anzustreben, die alle Anforderungen erfüllen.

### **7. Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit**

#### **7.1. Strategie, Mobilitätsbildung und Mobilitätserziehung**

Die Kommunikation muss mit den Grundstücksbesitzern und den Konsumenten geführt werden, der angesprochen werden sollte. Veränderung bedeutet Gewohntes zu verlassen und sich auf zunächst als „unsicher“ empfundenen - weil ungewohntes - Terrain zu begeben. Dies erfordert ein Durchbrechen des menschlichen Abwehrverhaltens, durch das sich der Mensch instinktiv vor Gefahren schützt. Das gelingt nur, wenn der Mehrwert, der sich durch die Verhaltensänderung erschließt, größer ist als der Wert, den das bisherige Verhalten hatte. Sein Verhalten zu verändern, beinhaltet meist die Komfortzone zu verlassen.

Das Mobilitätsverhaltens von Menschen zu ändern, beginnt mit der Mobilitätserziehung von Kindern und mündet in die Mobilitätsbildung Erwachsener.

Die Zielgruppe „Erwachsene“ ist dabei vielfältig. Sie umfasst

- Menschen, die heute bereits intensiv Rad fahren müssen in ihrem Verhalten bestärkt werden.
- Menschen, die gelegentlich Rad fahren: Hier ist das Ziel, sie durch verstärkende Maßnahmen zu einer noch intensiveren Nutzung des Fahrrades zu bewegen.



- Menschen, die das Rad bislang noch nicht nutzen: Hier ist das Ziel, eine Bereitschaft zur Nutzung des Fahrrades zu schaffen, d.h. die Abwehrhaltung zu durchbrechen und zu einer Nutzung des Fahrrades zu bewegen
- Viele Menschen nutzen das Fahrrad als Freizeitverkehrsmittel. Hier ist die Vermittlung des Transfers zur Alltagsmobilität das zentrale Kommunikationsziel.

Kommunikative Maßnahmen können nur bei einer entsprechend hochwertigen Infrastruktur wirken. Fehlt diese, so wird trotz intensiver Mobilitätsbildung keine Verhaltensänderung stattfinden.

Kinder wollen mobil sein. Sie erobern sich die Welt mit jedem Entwicklungsschritt und nutzen die Mobilitätsoptionen, die ihnen zur Verfügung stehen. Die Erziehungsberechtigten prägen das Verhalten der Kinder durch Schaffung und Bewertung von Angeboten, Selbstbewusstsein und Ängsten. Zusätzlich zu den Kindern, sind also die Erziehungsberechtigten und Lehrer diejenigen, die die Mobilität der Kinder mitgestalten und beeinflussen.

## **7.2. Veranstaltungen**

Ziel ist, das Radfahren kontinuierlich in das öffentliche Interesse zu rücken um die Wahrnehmung der Bevölkerung zu stärken, dass Mobilität per Rad ein wichtiges und ernst genommenes Anliegen ist. Es sollten saisonalen Themen angesprochen werden, die sich rund um das Radfahren beschäftigen, z.B. im Frühling zu „Rauf aufs Rad“ animieren, im Winter widrige Witterungsverhältnisse und schlechte gegenseitige Sicht thematisieren, Angebote wie die Fahrradcodierung durch den ADFC bieten, Radsportgruppen gründen.

**Lachen, den 15.09.2021**

**Gertrud Endres, Quartiersmanagerin**  
**Im Auftrag vom Arbeitskreis Radwege, Gemeinde Lachen**  
**Hauptstr. 26**  
**87760 Lachen**  
**Tel. 08332/4069929**  
**Fax 08332/5220**  
**[www.gemeinde-lachen.de](http://www.gemeinde-lachen.de)**  
**[gertrud.endres@gemeinde-lachen.de](mailto:gertrud.endres@gemeinde-lachen.de)**