

Titel der Drucksache:

Sachstandsbericht zur Umsetzung des
Beschlusses des Stadtrates 1316/21 -
Statusbericht Radentscheid 2024

Drucksache

1786/25

öffentlich

Beratungsfolge	Datum	Behandlung
Dienstberatung OB	07.08.2025	öffentlich
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt, Klimaschutz und Verkehr	28.08.2025	öffentlich

Informationen aus der Verwaltung

Sachverhalt

Statusbericht Radentscheid 2024

Die Personalsituation im Sachgebiet Bauvorbereitung im Tiefbau- und Verkehrsamt ist unverändert prekär. Auch aus diesem Grund bleibt der Fortschritt der gesonderten Infrastrukturprojekte für den Radverkehr weit hinter den Erwartungen zurück. Auch für die kommenden Monate und Jahre ist bisher keine grundlegende Verbesserung der personellen Situation bei der Besetzung von Stellen im Ingenieurbereich erkenn- und erwartbar.

BP 01

Der Oberbürgermeister wird zur Umsetzung der fünf Zielstellungen des Radentscheides beauftragt, dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt, Klimaschutz und Verkehr in seiner Sitzung am 30.11.2021 eine Prioritätenliste zur Beratung und Beschlussfassung im Stadtrat am 15.12.2021 vorzulegen.

Die Prioritätenliste umfasst alle derzeitigen Planungen, die unter BP 03 eingesehen werden können.

BP 03

Der Oberbürgermeister gibt dem zuständigen Fachausschuss halbjährig in öffentlicher Sitzung einen Statusbericht über geplante und laufende Maßnahmen einschließlich der aktuellen Kosten sowie über aufgetretene Problemstellung.

Die nachfolgende Übersicht bildet alle selbstständigen Radwegvorhaben ab. In nahezu allen weiteren Vorhaben des TVA wird parallel dazu eine Verbesserung der Radverkehrssituation erreicht.

Maßnahme

Umgestaltung Clara-Zetkin-Straße
Radweg Magdeburger Allee
Fuß-Rad-Erschließung Oststadt
Radweg Alperstedter Straße
Radweg Gisbodustrasse
Radweg Rudolstädter Straße, Am Herrenberg bis Cäciliastraße (OL Dittelstedt)
Radweg Hochstedt-Vieselbach
Gera-Radweg Ostseite
Radweg Friedrich-Ebert-Straße 2.BA
Radweg Schwarzburger/ Mühlhäuser Straße
Radweg Johann-Sebastian-Bach-Straße/ Häßlerstraße
Radweg Nordhäuser Straße
Rad-Gehweg Am Holzergaben
Radverkehrsanlagen in Straßenabschnitten Berg- und Blumenstraße
Radweg Löbertor
Radweg MAN-Straße

Hinsichtlich der Bearbeitung der einzelnen Zielstellungen des Radentscheides kann folgender Sachstand mitgeteilt werden:

Ziel 1: Durchgängiges Radverkehrsnetz

Es wird weiter an der Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplan (VEP) – Radverkehr gearbeitet. Im Jahr 2024 wurde intensiv geplant und vorbereitet. Das hat zum Ergebnis, dass wir im Jahr 2025 mit der Nordhäuser Straße und der Martin-Anderson-Nexö-Straße einen enormen Zugewinn im Radwegenetz erreichen werden.

Die Verwaltung hat den Umsetzungsstand des VEP Radverkehr ermittelt. Dabei wurden alle Haupttrouten stadteinwärts- sowie stadtauswärts betrachtet. In diesem Bericht wurde ausschließlich die vorhandene Verkehrsorganisation betrachtet und nicht die Qualität der Routen. Das Beispiel Kranichfelder Straße zur Veranschaulichung: Die Nebenanlagen der gesamten Straße sind als gemeinsamer Geh-/Radweg ausgewiesen. In der Realität entsprechen diese aber aus heutiger Sicht nicht den Anspruch einer sicheren Radverkehrsanlage. Die unterschiedlichen Qualitäten im Radwegenetz sind der Verwaltung bekannt. Diese konnten aber, auch auf Grund verschiedener subjektiver Wahrnehmungen, in diesem Bericht nicht berücksichtigt werden.

Als positiv bewertete Abschnitte wurden folgende verkehrsrechtlichen Anordnungen gewertet:

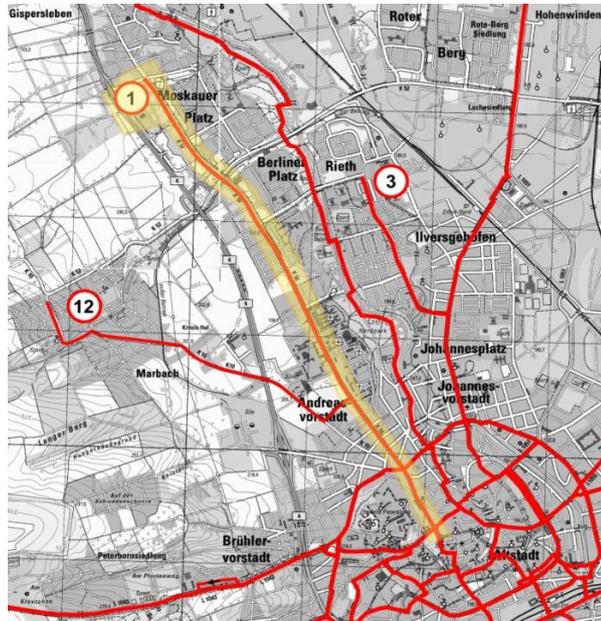
- Getrennter Geh-/Radweg, eigenständiger Radweg, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraße
- Gemeinsamer Geh-/Radweg
- Verkehrsberuhigter Bereich, Tempo 30 (-Zone), Tempo 20, geöffnete Einbahnstraße
- Landwirtschaftlicher Weg – Rad Freitag

Als negativ bewertet wurden folgende Abschnitte:

- Gehweg Rad Frei
- Keine Radverkehrsanlage

Anschließend wurden die Längen der positiven/negativen Abschnitte aufsummiert und prozentuale Anteile aus guter oder mangelhafter Radinfrastruktur ermittelt.

Route 1 Domplatz – P&R Europaplatz



Stadteinwärts:

4.703m

- Positiv 2.202m = 46,8%
- Negativ 2.501m = 53,2%
 - 1.741m Gehweg Rad frei
 - 760m keine eigene Radverkehrsanlage bei Tempo 50

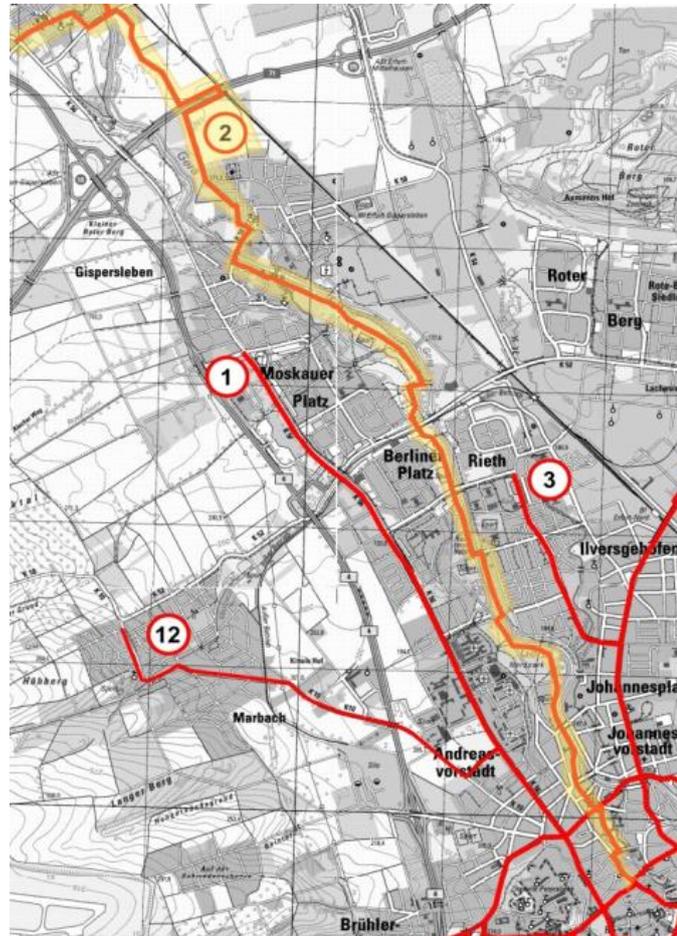
Stadtauswärts:

4.721m

- Positiv 3.127m = 66,2%
- Negativ 1.594m = 33,8%
 - 1.172m Gehweg Rad frei
 - 422m keine eigene Radverkehrsanlage bei Tempo 50

Durch die geplante Straßensanierung der Nordhäuser Straße im Jahr 2025 ff., kann der negativ bewertete Abschnitt zwischen Lissabonner Straße und Augsburgener Straße (655 m Gehweg Rad frei) verbessert werden. Der Umsetzungsstand wird auf 61,7 % ansteigen. Im weiteren Verlauf kann sich die Planung im Bereich zwischen der Donaustraße und Max-Weber-Allee noch positiv auf die Bewertung auswirken. Qualitativ wird sich die Radinfrastruktur auf dieser Route durch teilweise sehr breite Radfahrstreifen erheblich verbessern.

Route 2 Benediktsplatz – Kühnhausen (Gera-Radweg Nord)



Stadteinwärts- sowie auswärts der gleiche Verlauf

- 9.618m
 - Positiv 9.383m = 97,6%
 - Negativ 235m = 2,4%

Die Baumaßnahme Gisbodiusstraße wird die Route qualitativ verbessern, hat aber keine Auswirkung auf diese Auswertung. Die Ost-West verlaufende Ortsdurchfahrt in Kühnhausen stellt für den Radverkehr ein erhöhtes Sicherheitsrisiko dar. Auf Grund eines hohen Schwerlastverkehrsanteil, teilweise außerorts Charakter und fehlender Radverkehrsanlagen ist dieser Abschnitt sehr unangenehm zu fahren. Die Ortsdurchfahrt verbindet Mittelhausen mit Kühnhausen und Tiefthal, sowie dem Bahnhof Kühnhausen, Einkaufszentrum und weitere Ziele darüber hinaus. Sie stellt damit eine interessante Verbindung mit Ausbaupotenzial dar.

Route 3 Johannesstraße – Rieth (a) / Stotternheim (b)



Stadteinwärts – Variante 3a (Rieth):

- 3.050m
 - Positiv 2.933m = 96,2%
 - Negativ 117m = 3,8%
 - 117m Gehweg Rad frei (Wendenstraße)

Stadtauswärts – Variante 3a (Rieth):

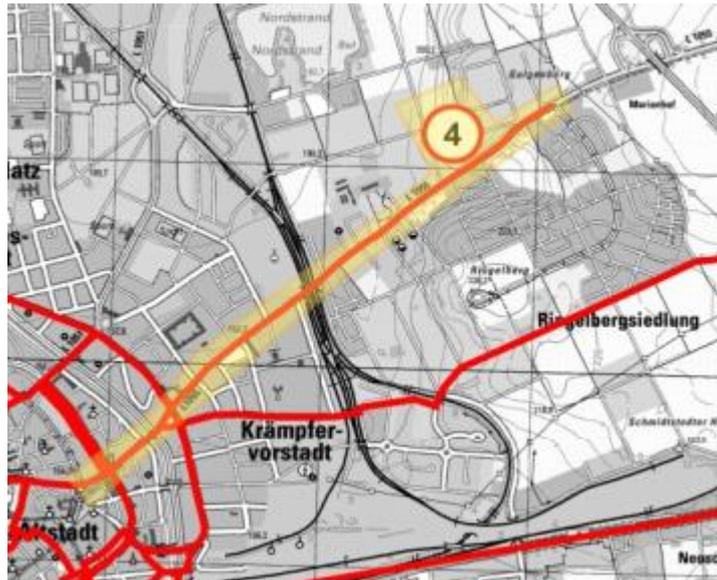
- 3.029m
 - Positiv 3.029m = 100%

Stadtein- und auswärts – Variante 3b (Stotternheim):

- 8.408m
 - Positiv 7.659m = 91,1%
 - Negativ 749m = 8,9%
 - 610m Gehweg Rad frei
 - 139m keine Radverkehrsanlage bei Tempo 50

Das Bauvorhaben Magdeburger Allee (Süd) hätte vor allem einen qualitativen Mehrwert. Im bereits umgebauten Abschnitt der Allee sind die Unfallzahlen mit Radverkehrsbeteiligung stark zurückgegangen. Daher wird die Umsetzung für den südlichen Bereich begrüßt. Die Radfahrenden müssen in Richtung Stotternheim häufig die Straßenseite wechseln.

Route 4 Benediktsplatz - Ringelberg



Stadteinwärts:

- 3.351m
 - Positiv 2.498m = 74,5%
 - Negativ 853m = 25,5%
 - 853m Gehweg Rad frei

Stadtauswärts:

- 3.343m
 - Positiv 3.033m = 92,1%
 - Negativ 263m = 7,9%
 - 226m Gehweg Rad frei
 - 84m keine eigene Radverkehrsanlage bei Tempo 50

Die Leipziger Straße prägt diese Verbindung. Eine großzügige Flächenumverteilung zu Gunsten breiterer Radwege wird auf Grund der engen Verhältnisse und der Stadtbahnlinie nicht möglich sein. Das schließt punktuelle Maßnahmen nicht aus.

Route 5 Benediktsplatz – Wallichen (Thüringer Städtekette)



Stadteinwärts:

- 10.372m
 - Positiv 7.972m = 76,9%
 - Negativ 2.400m = 23,1%
 - 174m Gehweg Rad frei
 - 1.910m keine eigene Radverkehrsanlage bei Tempo 50
 - 316m keine eigene Radverkehrsanlage bei Tempo >50

Stadtauswärts:

- 10.380m
 - Positiv 3.033m = 77,6%
 - Negativ 2.330m = 22,4%
 - 2.012m keine eigene Radverkehrsanlage bei Tempo 50
 - 318m keine eigene Radverkehrsanlage bei Tempo >50

Durch den geplanten Radwegeausbau im Wallicher Weg zwischen Vieselbach und Wallichen kann die Wallicher Landstraße umfahren werden. Eine Verlegung der Thüringer Städtekette weg von der Wallicher Landstraße ist nach Umsetzung der Baumaßnahme geplant.

Route 6 Hauptbahnhof – GVZ (a) / Urbich (b)



Stadteinwärts – Variante 6a (GVZ):

- 6.660m
 - Positiv 5.600m = 84,1%
 - Negativ 1.060m = 15,9%
 - 910m Gehweg Rad frei
 - 150m keine eigene Radverkehrsanlage bei Tempo 50

Stadtauswärts – Variante 6a (GVZ):

- 6.639m
 - Positiv 5.521m = 83,2%
 - Negativ 1.118m = 16,8%
 - 900m Gehweg Rad frei
 - 218m keine eigene Radverkehrsanlage bei Tempo 50

Stadteinwärts – Variante 6b (Urbich):

- 4.286m
 - Positiv 2.906m = 67,8%
 - Negativ 1.380m = 32,2%

- 975m Gehweg Rad frei
- 405m keine eigene Radverkehrsanlage bei Tempo 50

Stadtauswärts – Variante 6b (Urbich):

- 4.145m
 - Positiv 2.793m = 67,4%
 - Negativ 1.352m = 32,6%
 - 1.352m keine eigene Radverkehrsanlage bei Tempo 50

Route 6a: Der mit rund 16% negativ bewertete Abschnitt betrifft hauptsächlich die Straße „Bei den Froschäckern“ im GVZ. Diese ist mit 900m als Gehweg Rad frei ausgewiesen. Aufgrund des geringen Fußverkehrsanteil im GVZ gilt dieser Abschnitt als konfliktfrei. Ein weiterer Abschnitt betrifft den Bereich Globus in Linderbach. Dort enden die Radwege auf Parkplätzen.

Route 6b: Der negative Abschnitt betrifft hauptsächlich den Bereich Rudolstädter Straße zwischen der Eisenberger Straße und Urbich. Durch die Baumaßnahme 100146 wird ein Großteil der negativ bewerteten Abschnitte behoben.

Route 7 Hauptbahnhof – Am Urbicher Kreuz

In diesem Bericht wird die Route 7 gemäß fortgeschriebenen Radverkehrskonzept bewertet. Die Qualität dieser Route wird durch die bevorstehenden Baumaßnahmen Clara-Zetkin-Straße und der Umgestaltung der Neuen Mitte Süd-Ost maßgeblich beeinflusst.

Stadteinwärts:

- 4.788m
 - Positiv 3.430m = 71,6%
 - Negativ 1.358m = 28,4%
 - 1.188m Gehweg Rad frei
 - 170m keine eigene Radverkehrsanlage bei Tempo 50

Stadtauswärts:

- 5.045m
 - Positiv 2.924m = 58,0%

- Negativ 2.121m = 42,0%
 - 1.905m Gehweg Rad frei
 - 216m keine eigene Radverkehrsanlage bei Tempo 50

Ein Großteil der fehlenden Infrastruktur wird durch die Umgestaltung der Clara-Zetkin-Straße ausgebaut. Als weitere Schwachstelle gilt der Abschnitt entlang der Haarbergstraße. Mögliche Maßnahmen zur Verbesserung sind von der Umgestaltung der Neuen Mitte Süd-Ost abhängig.

Route 8 Domplatz – Schützenplatz (Thüringenhalle)



Stadteinwärts:

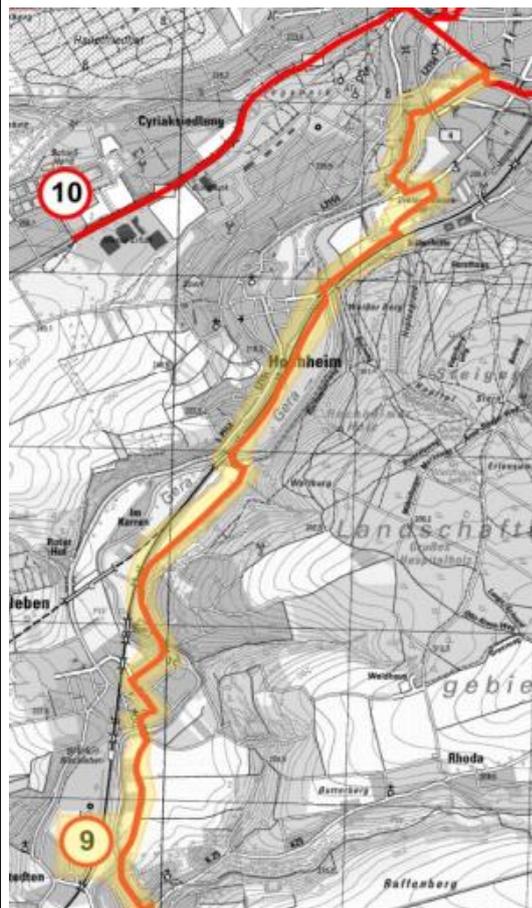
- 2.302m
 - Positiv 2.302m = 100%

Stadtauswärts:

- 2.286m
 - Positiv 2.286m = 100%

Die Route 8 ist fertiggestellt. Mit der Umsetzung der Martin-Anderson-Nexö-Straße wird die Route bis zum Radweg „Hubertus“ verlängert.

Route 9 Straße des Friedens – Molsdorf (Gera Radweg Süd)



Stadteinwärts- sowie auswärts der gleiche Verlauf

- 11.541m
 - Positiv 9.267m = 80,3%
 - Negativ 2.274m = 19,7%
 - 516m Gehweg Rad frei
 - 1.548m keine eigene Radverkehrsanlage bei Tempo 50
 - 210m keine eigene Radverkehrsanlage bei Tempo >50

In der Molsdorfer Graf-Gotter-Straße ist eine Kanalbaumaßnahme geplant. Dadurch profitiert der Radverkehr durch eine bessere Oberfläche der Straße (bisher Pflaster).

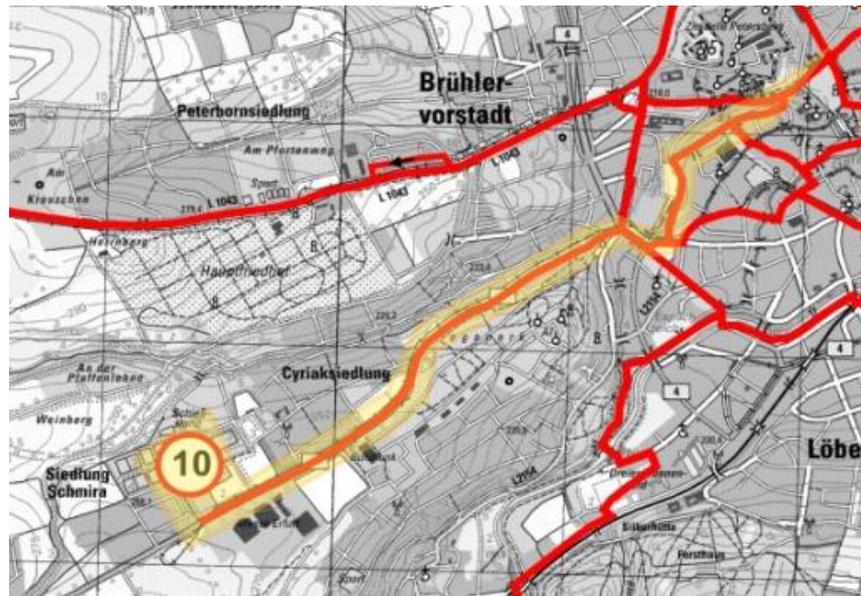
Mit rund 560m wird der Abschnitt Molsdorfer Straße in Möbisburg negativ bewertet, da in diesem Bereich

Tempo 50 gefahren werden darf, es aber keine Radinfrastruktur gibt. Zugegebenermaßen ist dieser Abschnitt für den Radverkehr relativ ungefährlich. Der Straßenzustand lässt ein zügiges befahren mit einem Kfz nicht zu und die Molsdorfer Straße ist eine Sackgasse, an deren Ende der Radweg nach Molsdorf führt. Daher ist die Belastung durch Kfz sehr gering. Dagegen kommt es auf dem 755m langen Möbisburger Weg bis zum Ortseingang Bischleben zu einer erhöhten Verkehrsbelastung. Dieser Abschnitt weist großes Potenzial für eine sichere Radverkehrsanlage auf und würde einen wichtigen Lückenschluss der Städtekette/D4-Route bzw. des Gera-Radweges darstellen.

Ein weiterer Kritikpunkt ist die Motzstraße zwischen Hochheim und Erfurt / Kressepark. Der Kraftverkehr fährt dort häufig schneller als die erlaubten 50 km/h.

Weiterhin wird die Durchfahrung des Luisenparks (516m) negativ bewertet, da die dortigen Gehwege für den Radverkehr freigegeben sind und somit offiziell nur Schrittgeschwindigkeit gefahren werden darf.

Route 10 Domplatz - Messe



Stadteinwärts:

- 3.593m
 - Positiv 2.657m = 73,9%
 - Negativ 936m = 26,1%
 - 374m Gehweg Rad frei
 - 566m keine eigene Radverkehrsanlage bei Tempo 50

Stadtauswärts Variante a – Gothaer Straße:

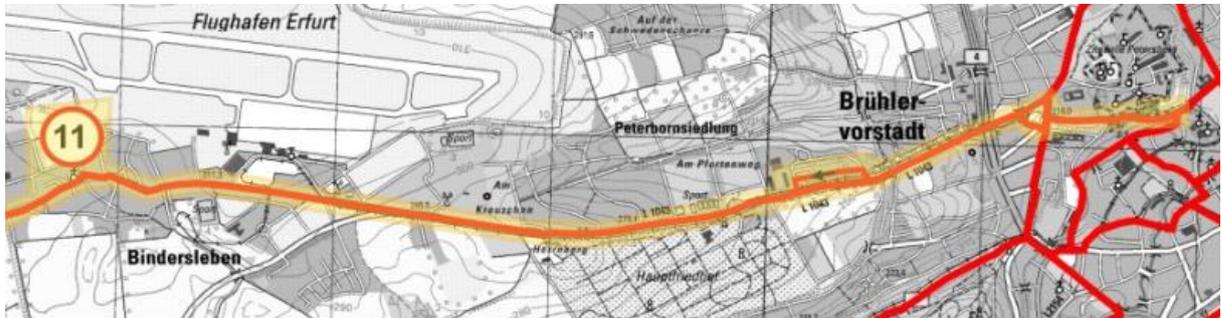
- 3.617m
 - Positiv 1.545m = 42,7%
 - Negativ 2.072m = 57,3%
 - 1.505m Gehweg Rad frei
 - 566m keine eigene Radverkehrsanlage bei Tempo 50

Stadtauswärts Variante b – Brühler Hohlweg:

- 3.969m
 - Positiv 2.949m = 74,1%

- Negativ 1.029m = 25,9%
 - 462m Gehweg Rad frei
 - 566m keine eigene Radverkehrsanlage bei Tempo 50

Route 11 Domplatz – Bindersleben



Stadteinwärts:

- 5.610m
 - Positiv 4.534m = 80,8%
 - Negativ 1.076m = 19,2%
 - 377m Gehweg Rad frei
 - 699m keine eigene Radverkehrsanlage bei Tempo 50

Stadtauswärts (über Siegfriedweg):

- 5.676m
 - Positiv 4.006m = 70,6%
 - Negativ 1.040m = 18,3%
 - 1040m keine eigene Radverkehrsanlage bei Tempo 50
 - Neutral 630m = 11,1%
 - Gehweg Rad frei bei Tempo 30

Es gibt bei dieser Route im Rahmen der Bewertung eine Besonderheit: In stadtauswärtige Richtung verläuft die Hauptroute zwischen dem Hauptfriedhof und der Peterbornsiedlung entlang der Binderslebener Landstraße. In diesem Bereich gibt es einen freigegebenen Gehweg, welcher eigentlich als negativ bewertet werden würde. Gleichzeitig ist Tempo 30 angeordnet, was

zu einer positiven Bewertung führt, allerdings bei einer hohen Verkehrsbelastung. Daher wird dieser 630m lange Abschnitt als neutral bewertet.

Als Schwachstelle der Route wird die Ortsdurchfahrt Bindersleben bewertet. Zwischen der Alacher Chaussee bis zum Aufbauweg sind 50 Km/h zulässig und keine Radinfrastruktur vorhanden.

Route 12 Domplatz - Marbach

Stadteinwärts:

- 4.849m
 - Positiv 883m = 18,2%
 - Negativ 3.966m = 81,8%
 - 424m Gehweg Rad frei
 - 2.839m keine eigene Radverkehrsanlage bei Tempo 50
 - 517m keine eigene Radverkehrsanlage bei Tempo >50
 - 186m Einbahnstraße nicht für den Radverkehr freigegeben

Stadtauswärts:

- 4.388m
 - Positiv 1.654m = 37,7%
 - Negativ 2.734m = 62,3%
 - 1.412m Gehweg Rad frei
 - 1.322m keine eigene Radverkehrsanlage bei Tempo 50

Maßgeblich für die negative Bewertung ist der Bereich Schwarzburger Straße. Diese wird derzeit intensiv überplant und kommt durch die aufgetretenen Brückenschäden ggf. früher zur Ausführung als bisher im Haushalt veranschlagt.

Hauptrouuten im Altstadtbereich

Westlicher Altstadtbereich



In diesem Abschnitt werden die grün markierten Straßen untersucht. Das grün markierte Netz umfasst eine Gesamtlänge von 5.540m. Der Radverkehrsanteil ist im westlichen Altstadtbereich sehr hoch, auch wenn es nicht in allen Bereichen eine Radinfrastruktur vorhanden ist. Als kritisch zu bewerten sind folgende Abschnitte, die keine Radinfrastruktur besitzen, bei einer zugelassenen Geschwindigkeit von 50km/h.

- Biereystraße (780m)
- Lutherstraße (200m)
- Lauenroter / Domplatz (310m – Ab Knotenpunkt M.-Welsch-Str. bis Andreasstraße)
- Theaterplatz (135m – zw. Mainzerhofplatz und M.-Welsch-Str.)
- Bonemilchstraße (395m)
- Maximilian-Welsch-Straße (595m, abzgl. 168m Tempo 30)

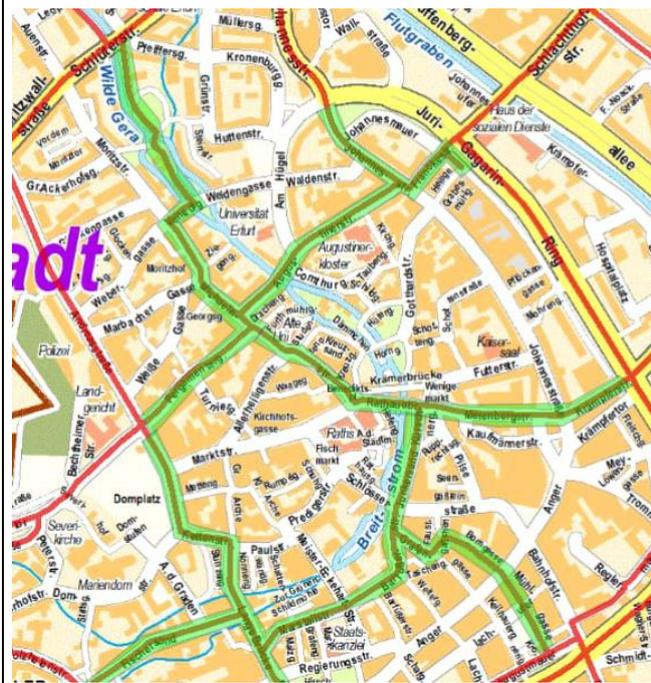
Südlicher Altstadtbereich



Die Haupttrouten des südlichen Altstadtbereiches sind vor allem durch die Radwege entlang des Flutgrabens geprägt. Der Radverkehr funktioniert in diesem Bereich gut, auch wenn die Zahl der berichteten Konflikte mit Fußgängern ansteigt.

- Elisabethstraße (schlechte Oberfläche)
- Juri-Gagarin-Ring zw. Karl-Marx-Platz und Löberstraße (385m)
- Trommsdorffstraße / Kurt-Schumacher-Straße (250m)

Mittlerer und nordöstlicher Altstadtbereich



Die Altstadt, als Begegnungszone, ist überwiegend verkehrlich beruhigt oder in Tempo 30 Zonen eingeteilt. Daher bedarf es keiner eigenen Radverkehrsanlagen. In folgenden Bereichen sind die Oberflächen der Haupttrouten nicht sonderlich Radverkehrstauglich:

- Fischersand (330m)
- Pergamantergasse (265m)
- Mühlgasse (55m)
- Grafengasse (185m)

Ergebnis

Um ein Umsetzungsstand beziffern zu können, wurden die Gesamtlängen der Routen (beide Richtungen) addiert und aus diesem Ergebnis die prozentualen Anteile gebildet.

Stadteinwärts: 85.545 m

Stadtauswärts: 85.250 m

Gesamtlänge: 170.895 m

Positiv bewertet: 129.180 m = 75,6%

Negativ bewertet: 41.615 m = 24,4%

Nach dieser Methodik wäre der VEP Radverkehr mit Bezug auf die Haupttrouten zu 3/4 umgesetzt. Wie eingangs erwähnt, ist bei dieser Untersuchung nicht die Qualität und Verkehrssicherheit der Infrastruktur berücksichtigt wurden. Weiterhin fehlt eine intensive Betrachtung des Nebenroutennetzes, welches die Haupttrouten verknüpft und damit vervollständigt.

Ziel 2: sichere Radwege an Hauptverkehrsstraßen

Jährlich sollen mindestens fünf Kilometer Radwege ausgebaut werden. Im Jahr 2024 lag der Fokus auf eine intensive Planarbeit, wodurch in den kommenden Jahren größere Vorhaben umgesetzt werden können.

Ziel 3: Umgestaltung von Kreuzungen und Einmündungen

Die Schaffung sicherer Kreuzungen und Einmündungen wird in allen laufenden Planungen berücksichtigt.

Ziel 4: Barriere- und hindernisfreie Rad- und Gehwege

Der Planungsaufwand zur barrierefreien Umgestaltung von Radwegübergängen ist weiterhin sehr hoch. Die Anforderungen, die eine sichere Querung für sehingeschränkte Menschen ermöglichen, bedeuten einen hohen Planungsaufwand. Unabhängig davon, wird in allen Baumaßnahmen ein hoher Wert auf Barriere- und hindernisfreie Rad- und Gehwege gelegt.

Ziel 5: Abstellmöglichkeiten für Fahrräder

Im Jahr 2024 wurden insgesamt 347 Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen:

- Sportanlage Essener Straße 28
- Große Arche 3
- Fuchs Farm 10
- Verschiedene Schulstandorte
 - Gemeinschaftsschule 7 Kerspleben 112
 - Grundschule 34 Wiesenhügel 12
 - Grundschule 20 Gispersleben 128
 - Schulsporthalle Johann-Sebastian-Bach-Straße 18
- Löberwallgraben (Amt f. Gebäudemanagement) 36

Weiterhin wurden im Jahr 2024 vier städtebauliche Verträge wirksam geschlossen, in denen sich die Vorhabenträger/Investoren zur Herstellung von Radabstellanlagen verpflichtet haben:

- BRV 750 „Stiftung Naturschutz“
 - 20 Stellplätze, sowie 2 Stellplätze für Lastenräder
- DAB 655 „Wohnbebauung Max-Reger-Straße“
 - 182 Fahrradabstellanlagen an den Hauseingängen, in Mieterkellern und Fahrradräumen
- MOP 695 „Wohnanlage Tallinner Straße“
 - 314 Fahrradabstellplätze, davon 90 oberirdisch an Hauseingängen, 44 im Erdgeschoss des Gebäudes und 180 in der Tiefgarage
- JOV 752 „Einkaufs- und Versorgungszentrum Leipziger Straße“
 - 120 Stellplätze, sowie 2 Stellplätze für Lastenräder

BP 04

Die Vertreterinnen und Vertreter des Bürgerbegehrens sind in geeigneter Weise in die Vorbereitungen der Prioritätenliste sowie in die Ausschussberatungen zum halbjährigen Statusbericht einzubeziehen.

Die Vertreter des Bürgerbegehrens sind weiterhin als stimmberechtigte Mitglieder im Beirat Radverkehr vertreten. Im Rahmen dieses Gremiums werden alle aktuellen Planungen vorgestellt. Ebenso wird der Statusbericht im Vorfeld der Vorstellung im zuständigen Ausschuss abgestimmt.

BP 05

Auf der Webseite der Stadt Erfurt ist eine Seite anzulegen, auf der die umgesetzten Maßnahmen gemäß der fünf Zielstellungen des Bürgerbegehrens transparent dokumentiert werden.

Unter dem Link [Radentscheid Erfurt | Erfurt.de](https://www.erfurt.de/radentscheid) sind die Inhalte des Radentscheids aufgezählt. Dort werden die jährlichen Statusberichte (nach der Behandlung im zuständigen Ausschuss) öffentlich bereitgestellt.

Anlagenverzeichnis

15.07.2025, gez. Büschke

Datum, Unterschrift