



Radschnellweg OWL RS3, Abschnitt 1: Stadtgrenze Herford/Bielefeld – Löhne

Vermerk zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung nach Paragraph 25, Absatz3 Verwaltungsverfahrensgesetz NRW (Abkürzung VwVfG NRW)

Veranstalter: Straßen.NRW
Regionalniederlassung Ostwestfalen Lippe des Landesbetriebs
Straßenbau NRW

Der Text ist, um die Barrierefreiheit zu gewährleisten, zum Vorlesen optimiert.

Der Radschnellweg Ostwestfalen-Lippe „RS3“

Im Zuge der Veränderung im Bereich der Mobilität sind Radschnellverbindungen (RSV) in Deutschland im Moment noch ein neues Element. Sie sollen eine Verlagerung des Individualverkehrs, insbesondere des Pendlerverkehrs, vom Auto auf das Fahrrad bewirken, womit ein Beitrag für den Umwelt- und Klimaschutz geleistet werden soll.

Die Planung und der Bau von Radschnellverbindungen haben in der Verkehrspolitik von Nordrhein-Westfalen einen hohen Stellenwert. Gemäß Straßen- und Wegegesetz NRW sind die Radschnellverbindungen den Landesstraßen gleichgestellt und unterliegen daher den für Landesstraßen gültigen Planungsabläufen.

Per Definition sind Radschnellverbindungen des Landes Wege, Straßen oder Teile von diesen, die dem Fahrradverkehr mit eigenständiger Verkehrsbedeutung zu dienen bestimmt sind und Qualitätsstandards wie Nutzbreite sowie Längs- und Querneigungen zu erfüllen haben. Ziel ist es, den Radfahrer*innen eine Infrastruktur zu bieten, die den Radverkehr zwischen den Ortschaften mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von etwa 30 km/h schnell und ohne größere Hindernisse ermöglicht. Der Radschnellweg Ostwestfalen-Lippe (im Folgenden RS3 genannt) hat eine Gesamtlänge von ca. 50 km und verbindet die Städte Herford, Löhne, Bad Oeynhausen, Porta Westfalica und Minden. Um die Planungsabläufe einfacher zu gestalten wurde der RS3 in 4 Abschnitte unterteilt:

Abschnitt 1:	Herford bis Löhne	ca. 15,7 km
Abschnitt 2:	Löhne bis Bad Oeynhausen	ca. 10,5 km
Abschnitt 3:	Bad Oeynhausen – Porta Westfalica	ca. 11,5 km
Abschnitt 4:	Porta Westfalica – Minden	ca. 11,9 km

Im Rahmen der hier dokumentierten frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ging es um den Abschnitt 1 zwischen Stadtgrenze Herford /Bielefeld und Löhne-Ort. Beteiligte Kommunen sind Herford, Löhne und Bielefeld (der RS3 endet zwar an der Stadtgrenze Herford/Bielefeld, aber dennoch ist es wichtig angrenzende Planungen auf dem Stadtgebiet Bielefeld zu berücksichtigen).

Für diesen Abschnitt sind im Rahmen der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2013 und in Arbeitskreisterminen zur Umweltverträglichkeitsstudie drei verschiedene Hauptvarianten inkl. Untervarianten entwickelt worden, die während der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung vorgestellt wurden.

Von Norden nach Süden betrachtet beginnen alle Varianten an der Bahnunterführung in Löhne an der Bündler Straße (L782), wo der Anschluss des Abschnitts 1 an den Abschnitt 2 erfolgt. Von dort aus geht es weiter über den Dickendorfer Weg und dann über die Straße "An der Kölner Bahn" zur Herforder Straße.

Eine Führung des RS3 entlang der Bündler Straße direkt bis zur Herforder Straße ist aufgrund der zu geringen Breite der Bahnüberführung im Zuge der Herforder Straße nicht möglich, daher führen alle Varianten über den Dickendorfer Weg.

Ab der Kreuzung Herforder Straße/ An der Kölner Bahn ist die Strecke in zwei Varianten unterteilt (siehe separate Anlage). Die westliche Variante (Grüne Linie) führt über die Herforder Straße bis zum Kreisverkehr mit der Noltestraße und verläuft weiter über diese bis zur Kreuzung mit dem Taschenklapp und In der Bente. Beide Linien bis Holtstraße werden im Rahmen der Variantenbewertung betrachtet. Die Trasse führt weiter über die Holtstraße zur Bischofshagener Straße (K8) und entlang dieser zur Löhner Straße (Landesstraße L965).

Die zweite Variante (blaue Linie) verläuft ab der Kreuzung Herforder Straße/ An der Kölner Bahn entlang des Oberfelds über die Straße Im Schilling und weiter bis zum Neuer Kamp. Die Route führt weiter über den Spatzenberg und von dort über den Stadtweg bis zur Schweichelner Straße. Die Schweichelner Straße wird unterquert und der Weg verläuft weiter über den Stadtweg bis zur Einmündung auf die Löhner Straße (L965).

Für diese zweite Variante gibt es noch eine alternative Führung ab der Kreuzung Neuer Kamp mit der Straße „Im Hagedorn“. Diese Variante (rote Linie) führt über Im Hagedorn bis zur Herforder Straße (L965) und dann parallel zu dieser bis zur Einmündung des Stadtwegs aus die Löhner Straße (L965).

Zwischen den beiden Varianten (blaue und rote Linie) gibt es noch vier Verbindungsstücke, über welche von der einen auf die andere Variante gewechselt werden kann.

Alle Varianten verlaufen weiter entlang der Löhner Straße bis zur Abzweigung in die Eimterstraße. Ab diesem Punkt teilt sich die Trasse wieder in zwei Untervarianten.

Die westliche Variante (rote Linie) folgt weiter der Landesstraße L965, welche in diesem Abschnitt den Namen „Werrestraße“ trägt, bis zur Einmündung der Waltgerstraße und führt dann über diese bis zur Hansastrasse. Die östliche Variante (blaue Linie) verläuft über die Eimterstraße bis sie ebenfalls auf die Hansastrasse mündet.

Beide Trassen führen entlang der Hansastrasse Richtung Bahn und biegen vor der Bahnunterführung in die Straße „Am Bahndamm“ ab. Über die Bahnhofstraße geht es weiter bis zum Bahnhof Herford.

Eine alternative Trassenführung (grüne Linie) bis zum Bahnhof verläuft von der Hansastrasse durch die Innenstadt von Herford, teilweise über die Werrestraße, den Wilhelmsplatz und die Schillerstraße. Auch diese Variante führt bis zum Bahnhof.

Vom Bahnhof aus verlaufen alle Varianten bis zur Kreuzung der Bahnhofstraße mit der Straße „Auf der Freiheit“. Ab dort gibt es erneut zwei verschiedene Trassenführungen.

Die eine Variante (rote Linie) führt über die Kreishausstraße bis auf die Bielefeld Straße (Teilweise Bundesstraße B61) und verläuft dann entlang der Bielefelder Straße stadtauswärts bis zur Stadtgrenze Herford/Bielefeld. Dabei wird in einem Teilabschnitt, wo die Straße unmittelbar neben dem Fluss Aa verläuft eine Alternativführung über die Straße „Am Hüchtenbrink“ genommen.

Die zweite Variante (grüne Linie) führt entlang des Deichtorwalls durch die Innenstadt von Herford bis zum Aa-Wiesen-Park. Von dort geht es über das Fredericia-Ufer auf teilweise heute unbefestigten Wegen immer weiter parallel der Aa entlang, bis zu einer Geh- /Radwegbrücke, die über die Aa zur Bielefelder Straße (B61) führt. Die Trasse folgt dann der Bielefelder Straße bis zur Einmündung der Laarer Straße. Dort biegt sie von der Bielefelder Straße ab und führt über die Laarer Straße, die Zeppelinstraße und den Tilkenbrink bis zum Hollinder Weg. Der Hollinder Weg mündet auf den Hüchtenbrink. Vom Hüchtenbrink aus führt die Trassenvariante über In der Landwehr, Langeland und Im Oberholz bis zur Stadtgrenze Herford/Bielefeld.

Bei allen beschriebenen Trassenvarianten werden zu einem großen Teil bereits vorhandene Wege und Straßen genutzt, die zur Realisierung des RS3 dementsprechend in ihrem Querschnitt umgestaltet werden müssen.

Dabei wird auf die verschiedenen Führungsformen für Radschnellverbindungen – gemäß dem Leitfaden zur Planung, zum Bau und zum Betrieb von Radschnellverbindungen in NRW – zurückgegriffen. Die genaue Querschnittsgestaltung ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht festgelegt, sondern wird erst im Laufe der weiteren Planungen konkretisiert.

In Teilbereichen, zum Beispiel dort wo Straßen sehr enge Kurven aufweisen, kann es erforderlich werden diese Kurven abzuflachen bzw. den RS3 separat auf einer neuen Trasse zu führen, um den vorgeschriebenen Standards für Radschnellverbindungen gerecht zu werden.

Eine Vermessung wird erst erfolgen, wenn die Entscheidung für eine Trassenvariante gefallen ist.

Die Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Anlass der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Um ein derart großes Projekt nicht nur zu planen, sondern später auch einmal umsetzen zu können, ist es sehr wichtig, dass alle von der Maßnahme betroffenen Bürger*innen möglichst frühzeitig durch den Vorhabenträger informiert werden. Dies ist in § 25 und 27a des Verwaltungsverfahrensgesetzes von Nordrhein-Westfalen (Abkürzung: VwVfG NRW) geregelt und findet im Rahmen einer sogenannten Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung statt.

Neben der Information geht es auch darum von den im Umfeld des Vorhabens lebenden Bürger*innen Hinweise auf Besonderheiten und mögliche Konfliktbereiche zu erhalten. Daher ist der direkte Austausch zwischen den Bürger*innen und dem Vorhabenträger von großer Bedeutung.



Das Team vom Landesbetrieb Straßenbau NRW (von links): Sabine Meyer, Matthias Conrad, Margot Friedrich, Christian Wolff (Moderatorin vom Lokalradio), Andreas Meyer, Thomas Lange, Fabian Leineweber und Laura Berrío.

Die Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung für den Abschnitt 1 des RS3 wurde als Hybrid-Veranstaltung durchgeführt. Das bedeutet es bestand für interessierte Bürger*innen die Möglichkeit sowohl in Präsenz vor Ort (Gesamtschule Friedenstal in Herford) als auch per Livestream an der Veranstaltung teilzunehmen. Insgesamt nahmen ca. 40 Bürger*innen in Präsenz und ca. 120 Zuschauer*innen am Livestream teil. Bei beiden Formaten gab es die Möglichkeit Fragen zu stellen und Ideen und Anregungen zur weiteren Planung des RS3 einzubringen (online war dies über die Chat-Funktion möglich).

Bekannt gemacht wurde die Veranstaltung über die Internetseite www.radschnellwege.nrw, über die ortsübliche Presse (eine Pressekonferenz fand am 23.08.2022 im Rathaus in Herford statt), verschiedene Social-Media-Kanäle und über die beteiligten Kommunen.

Ablauf der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Um 17:30 Uhr öffneten sich die Türen der Gesamtschule Friedenstal in Herford für die in Präsenz an der Veranstaltung teilnehmenden Bürger*innen. Um 18:00 Uhr startete die Veranstaltung (live und digital) mit der Begrüßung durch die Moderatorin Christina Wolff vom Lokalradio Herford und Porta Westfalica. Im Anschluss begrüßte der Leiter der Regionalniederlassung Ostwestfalen-Lippe, Andreas Meyer, die Zuschauer*innen und stellte das Projektteam des RS3 vor.

Als Einstieg in das Thema „Radschnellverbindungen“ vermittelte der Projektleiter, Fabian Leineweber, die Bedeutung und baulichen Vorgaben für Radschnellverbindungen sowie die erforderlichen Planungs- und Genehmigungsschritte bis von den ersten Ideen zum Verlauf bis zum Bau des Weges. Anschließend erläuterte Landschaftsarchitektin Sabine Meyer den aktuellen Planungsstand des Abschnitts 1 des RS3 und beschrieb die bisher aus der Machbarkeitsstudie und diversen Arbeitskreisen hervorgegangenen Varianten.

Danach wurden die Bürger*innen aufgefordert sich mit den Mitarbeiter*innen der Regionalniederlassung an verschiedenen Stellwänden zum RS3 auszutauschen und Kritik und Anregungen sowie neue Ideen für Varianten einzubringen. Es fanden lebhaft Diskussionen und ein intensiver Austausch statt.

Für die per Livestream zugeschalteten Zuschauer*innen stand Fabian Leineweber zur Verfügung, der die gestellten Fragen direkt live, mündlich beantwortete.

Nach der Veranstaltung wurde eine Interaktive Karte des RS3 im Internet zur Verfügung gestellt, in welcher Bürger*innen noch zwei Wochen lang die Möglichkeit hatten im Nachgang Anmerkungen und Fragen zu hinterlassen.

Der Livestream steht nach seit dem 12.09.2022 auch zum Anschauen auf der Internetseite www.radschnellwege.nrw zur Verfügung.

Themenschwerpunkte der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Standardanforderungen an RSV

Die gemäß Leitfaden vorgeschriebenen Standards sollen eingehalten werden, um ein sicheres und zügiges Befahren des RS3 zu ermöglichen. Zu diesen Standards zählen unter anderem die vorgesehenen Breiten von 4 m bei Zweirichtungsradwegen und Steigungen von max. 6 %. Allerdings kann von diesen Standards in Ausnahmefällen abgewichen werden, wenn es zum Beispiel

die örtlichen Verhältnisse nicht anders zulassen. Wesentlich ist, dass eine sichere Nutzung des RS3 für alle Verkehrsteilnehmer gewährleistet ist.

Da Radschnellverbindungen dafür vorgesehen sind, dass auf ihnen mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 20 km/h gefahren werden kann, wird bei der Nutzung von vorhandenen Wegen und Straßen darauf geachtet, dass eine Zick-Zack-Führung mit rechtwinkligen Kurven vermieden wird. Dies kann durch den Neubau von Teilabschnitten erreicht werden.

Neben den aufgeführten Standards ist eine möglichst gute Anbindung des RS3 an das untergeordnete Radwegenetz anzustreben. Nur wenn der RS3 von verschiedenen, vorhandenen Radwegen aus erreicht werden kann, wird er auch von der Bevölkerung angenommen und genutzt.



Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung wurde per Livestream übertragen.

Welche Fahrräder dürfen auf RSV/Radwegen fahren?

RSV sind darauf ausgelegt ausschließlich von Radfahrer*innen genutzt zu werden und ein komfortables Radfahren zu jeder Jahreszeit zu ermöglichen. Dabei gibt es jedoch Unterschiede zwischen den verschiedenen Arten von Fahrrädern.

Neben dem „normalen“ Fahrrad, welches alleine mit Muskelkraft angetrieben wird, sind die Pedelecs die am häufigsten genutzten Räder mit motorisierter Unterstützung. Die Unterstützung

arbeitet jedoch nur, wenn in die Pedale getreten wird. Mit diesen Rädern dürfen Radwege ohne Einschränkungen genutzt werden.

Neben den Pedelecs gibt es noch die E-Bikes. E-Bikes fahren bis zu 25 km/h, ohne dass die fahrende Person treten muss. Für das Fahren von E-Bikes sind eine Prüfbescheinigung für Mofas, eine Haftpflichtversicherung und ein Versicherungskennzeichen Pflicht. Sie dürfen innerorts nur auf Radwegen gefahren werden, die mit dem Zusatzschild „E-Bikes frei“ ausgewiesen sind. Außerorts darf man mit E-Bikes jeden Radweg nutzen.

Die dritte Art von Fahrrädern mit Antrieb stellen die S-Pedelecs dar. S-Pedelecs gelten als Kleinkrafträder. Weil sie mit Elektroantrieb bis zu 45 km/h schnell fahren können, dürfen sie nur mit einem Führerschein der Klasse AM gefahren werden. Zusätzlich ist auch eine Haftpflichtversicherung inklusive Kennzeichen Pflicht. Mit S-Pedelecs muss generell auf der Fahrbahn gefahren werden. Radwege dürfen nicht benutzt werden.

Nutzungsrechte anderer Verkehrsteilnehmer*innen

Radschnellwege dürfen nur von Radfahrer*innen genutzt werden. Ein Befahren mit Kraftfahrzeugen (Auto, LKW, landwirtschaftliche Fahrzeuge) ist nicht erlaubt. Auf Fahrradstraßen, die als Teil des Radschnellwegs ausgewiesen sind, ist je nach Beschilderung eine Befahrung mit Kfz gestattet. Fahrradstraßen ohne Zusatzbeschilderung sind für alle Kfz-Arten freigegeben. Fahrradstraßen mit der Beschilderung „Anlieger frei“ dürfen zum Beispiel nur von Anwohnern mit dem Kfz befahren werden. Grundsätzlich gilt für alle Nutzer eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Ausstattung und Unterhaltung (zum Beispiel Reinigung oder Reparaturen)

Für Radschnellverbindungen ist das Land Nordrhein-Westfalen zuständig. Das bedeutet, der Landesbetrieb Straßenbau NRW kümmert sich um deren Reinigung und Instandhaltung sowie um den Winterdienst. Radschnellverbindungen werden genauso unterhalten wie Landesstraßen. Bei regelmäßigen Kontrollen werden Schäden protokolliert, eventuell direkt behoben oder in Auftrag gegeben, um ein sicheres und schnelles Fahren zu gewährleisten.

Damit Radschnellverbindungen sicher und ganzjährig genutzt werden können, werden sie mit gewissen baulichen Anlagen versehen. Zum Beispiel mit einer Markierung und Beschilderung sowie innerorts immer mit einer Beleuchtung. Außerorts soll nach Möglichkeit auch eine Beleuch-

tung vorgesehen werden, wenn dies mit anderen Belangen (zum Beispiel dem Natur- und Artenschutz) vereinbar ist. Zur Energieeinsparung kann zum Beispiel eine adaptive Beleuchtung angebracht werden (das bedeutet die Lampen gehen nur an, wenn ein Radfahrer den Weg nutzt).

Naturschutz, Baumschutz und Schutz der Alleen in der Innenstadt

Mit der Einrichtung des Radschnellwegs soll vor allem Pendler*innen, eine umweltfreundlichere Möglichkeit geboten werden. Da dieses Projekt der Umwelt zugutekommen soll, sind auch die Beeinträchtigungen durch die Infrastruktur zu minimieren und das Fällen von Bäume so weit wie möglich zu vermeiden. Hier wird von einigen Teilnehmenden besonders auf die Allee an der Waltgerstraße hingewiesen, sowie auf die Bedeutung von Bäumen für das innerstädtische Klima. Für die Bewertung der verschiedenen Varianten in der Phase der Linienfindung wird eine Umweltverträglichkeitsstudie durchgeführt. In dieser Studie werden verschiedene Kriterien für die Umweltauswirkungen der einzelnen Varianten analysiert und auf der Grundlage der Ergebnisse die beste Lösung ausgewählt. Der Spatzenberg und das Naturschutzgebiet Bramschebach- und Nagelsbachtal werden als besonders wertvoll für Natur und Landschaft eingestuft. Deshalb muss in diesem Bereich besonders sensibel bei der Trassenwahl vorgegangen werden.

Anmerkungen zu den vorgestellten Trassenvarianten

Während der Diskussionsrunde im Rahmen der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wurden von Seiten der Bürger*innen zahlreiche Anmerkungen zu den bisher entwickelten Trassenvarianten des RS3 vorgebracht. Die Themenschwerpunkte waren:

Parallele Führung zur Bahn im Bereich Löhne „An der Kölner Bahn“

Der vorläufig geplante Verlauf des RS3 entlang der Straße „An der Kölner Bahn“ wurde entwickelt, da das Brückenbauwerk der Bahn im Zuge der Herforder Straße zu schmal ist, um den RS3 darunter hindurch zu führen. Es ist aber durchaus möglich, dass sich im Verlauf der weiteren Linienfindung noch eine andere Trassenvariante ergibt, zumal die derzeitige Anbindung des Dickendorner Wegs an die Bündler Straße lediglich über einen schmalen Fußweg verläuft und einen sehr ungünstigen Verlauf aufweist.

Konflikte in der Innenstadt zwischen dem Radverkehr und Kraftfahrzeugen

Besonders im innerstädtischen Bereich wird es bei der Trassierung des RS3 zu zahlreichen Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmer*innen kommen. Ein besonderes Problem stellt der Parkraum sowie der Lieferverkehr und die Erreichbarkeit der Betriebe im Einzelhandel dar. Hier gilt es Lösungen zu finden, die allen Verkehrsteilnehmer*innen gerecht werden, wobei im Zuge des RS3 dem Radverkehr der Vorrang zu geben ist. Für Rettungsfahrzeuge wird es immer Sonderregelungen geben.

Besonders wird in diesem Zusammenhang auf die Waltgerstraße hingewiesen, da diese zum einen bereits von vielen Radfahrer*innen (was für die Anlage des RS3 spricht) zum anderen aber auch von Anwohnenden und dem Lieferverkehr genutzt wird. Konkret vorgeschlagen wird, den Durchgangsverkehr aus der Waltgerstraße herauszuziehen und nur noch für Anlieger- und Lieferverkehr freizugeben.

Anbindung des RS3 an das untergeordnete Radnetz und an den ÖPNV

Besonders wichtig war den Teilnehmer*innen die Verknüpfung des RS3 mit dem untergeordneten Radwegenetz und dem ÖPNV. Diese Punkte sind auch aus Sicht des Landesbetriebs Straßenbau NRW von entscheidender Bedeutung für eine spätere Nutzung des RS3 und werden somit bei der Linienfindung auch berücksichtigt.

Führung des RS3 über den Spatzenberg

Die Variante des RS3 über den Spatzenberg wird in vielerlei Hinsicht kritisch gesehen. Zum einen werden die teilweise erheblichen Steigungen angeführt, die ein schnelles und bequemes Befahren des RS3 nicht möglich machen. Zum anderen wird der Natur- und Artenschutz angeführt, da mit dem Spatzenberg eines der wenigen Waldgebiete, welches besonders für die Feierabendholung genutzt wird, beeinträchtigt wird. Es wird von den Teilnehmern vorgeschlagen alternativ eine Führung weiter westlich, über den Weg „Im Rüsken“ um den Spatzenberg herum zu prüfen.

Allgemein müssen bei der Gestaltung eines Radschnellweges bestimmte Qualitätsstandards erfüllt werden, unter anderem das Gefälle. Zu diesem Zweck werden verschiedene technische Kriterien analysiert, die die Wahl einer Lösung erleichtern sollen.

Darüber hinaus wird der Radschnellweg so entworfen, dass die Qualitätsstandards bestmöglich erreicht werden. Aufgrund der Geländeverhältnisse, wie in diesem Fall im Bereich des Spatzenbergs, kann es jedoch zu Ausnahmen kommen, die die festgelegten Grenzwerte überschreiten. Der Anteil an Abschnitten, in denen die geforderten Qualitätsstandards nicht erreicht werden, darf aber nicht mehr als 10 % der Gesamtstrecke betragen.

Beteiligung der Bürger*innen am Projekt

Für die Bürger*innen besteht die Möglichkeit sich im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung mit Anregungen, Ideen und Hinweisen in das Projekt einzubringen. Die nächste frühe Öffentlichkeitsbeteiligung wird im Rahmen der, nach der Linienbestimmung, beginnenden Detailplanung stattfinden. Die Regionalniederlassung OWL geht davon aus, dass diese nächste Veranstaltung wieder als Präsenztermin mit zusätzlichem Livestream durchgeführt werden kann, um möglichst vielen Bürger*innen die Teilnahme zu ermöglichen. Wer dauerhaft immer die aktuellsten Informationen zum Planungsstand des RS3 erhalten möchte kann unter kommunikation-owl@strassen.nrw.de einen Newsletter abonnieren.

Zum Abschluss der Veranstaltung forderte Andreas Meyer noch einmal alle Bürger*innen zur aktiven Mitgestaltung am RS3 auf. Auch gemeinsame Ortstermine sind – sofern die Corona-Auflagen es zulassen – möglich.