

Entsprechend TOP 1 wurde TOP 9

„Synoptische Darstellung zur Machbarkeitsstudie Fußgängerunterführung Narzissenweg“, DS-Nr. 21/0449

vorgezogen und vor TOP 5 beraten.

Herr Kallenbach erinnerte an die Sitzung vom 14.09.2021, in der dargelegt worden ist, wie die Verwaltung den aktuellen Zustand der Unterführung einschätzt.

Daraufhin habe die Verwaltung den Auftrag bekommen, noch ein paar Daten zu liefern, u. a. auch die synoptische Darstellung, die in Papierform zur Verfügung gestellt wurde.

In dieser Darstellung sei zusammengestellt worden, wo die jeweiligen Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Varianten liegen. Dazu ergänzend seien für die Varianten A und C, d. h. Neubau und Verfüllung, erneut die detaillierten Kostenaufstellungen beigefügt worden, die im Zusammenhang mit einer Machbarkeitsstudie geliefert werden können.

„Machbarkeitsstudie“ bedeute, dass man in einem Genauigkeitsbereich liegt, der es zulässt, durchaus noch mal 40% Kosten mehr oder weniger zu verursachen. Die Kosten für einen Neubau, ca. 3,1 Mio €, seien natürlich noch zusätzlich zu den im Nachgang gelieferten Kosten zu sehen, z. B. für Schienenersatzverkehr.

In der synoptischen Darstellung sei noch mal dargestellt worden, dass die Bauverfahren in dem Bereich relativ schwierig anzusehen sind und es durch einen Neubau keine wirkliche Verbesserung der Wegebeziehung geben wird. Im Gegenteil, es werde ein schlechterer Zustand als vorher sein, weil aufgrund der örtlichen Gegebenheiten mit dem Bauwerk eine größere Tiefenlage erreicht wird. Aufgrund der statischen Vorgaben, Stand heute, werde es noch einen knappen halben Meter tiefer liegen, als die jetzige Unterführung, mit allen Konsequenzen, was Barrierefreiheit angeht.

Bei Betrachtung der Lage der Unterführung sei aus Sicht der Verwaltung nach wie vor eindeutig die Verfüllung zu präferieren, da wesentlich weniger Kosten zu veranschlagen sind und wesentlich besser zu kalkulieren ist, welche Kosten am Ende anfallen werden.

Eine parallel dazu eingegangene Anfrage der CDU-Fraktion (DS-Nr. 21/474) sei schon beantwortet worden.

Eine barrierefreie Querung bzw. Wegegestaltung im Bereich der Apotheke sei kostenmäßig nicht beziffert, weil diese Wegebeziehung unabhängig davon zu verbessern sei und bearbeitet wird.

Herr Bäsch resümierte, dass mit dem vorhandenen Bauwerk eine barrierefreie Querung wegen der begrenzten Verhältnisse nicht möglich ist. Es gebe die Aussage, dass mit dem maroden Zustand des Brückenbauwerks eine Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs bis 2023, d. h. gut zwei Jahre, gewährleistet, bzw. sichergestellt ist.

Ein Schreiben der SSB, das allen Fraktionen vorliegt, lege gegenüber Bürgern aus Mülldorf dar, dass die Standsicherheit des Brückenbauwerks gesichert ist und davon auch keine Gefährlichkeit ausgeht, bezogen auf den Bahnbetrieb.

In der Antwort von der Verwaltung sei auch auf den Bahnbetrieb Bezug genommen worden. Die Gefährdung ergebe sich beim Fußgängerbetrieb.

Das Bauwerk sei gesperrt, weil Betonteile herunterfallen können und bereits heruntergefallen sind.

Für ihn seien die Aussagen der SSB und der Verwaltung widersprüchlich.

Er wollte wissen, ob unterschiedliche Gutachten zugrunde liegen und wie der Widerspruch aufzulösen ist.

Außerdem wollte er wissen:

- ob es möglich ist, lose Betonteile komplett zu entfernen
- und das im Kern gesunde Bauwerk so zu bearbeiten, dass keine Betonteile mehr herunterfallen können,
- alles so befestigt oder hergerichtet wird, dass ein Durchgang wieder möglich wäre.

Frau Feld-Wielpütz teilte mit, dass die Bewertung eine ganz andere sei, wenn es um die Standsicherheit des Brückenbauwerks gehe oder nur um die Sanierung der Unterführung. Sie zitierte aus dem Schreiben des SSB vom 13.10.2021:

„Wir können Ihnen nach Rücksprache mit unserem Infrastrukturbereich mitteilen, dass das Bauwerk für das Überqueren der Bahn standsicher und ungefährlich ist. Ein uns vorliegendes externes Gutachten bestätigt diesen Sachverhalt. Aufgrund des Risikos von herabfallenden instabilen Betonteilen im Bereich der Fußgängerunterführung und der seitlichen Randbereiche, bleibt der Durchgang für zu Fuß gehende weiterhin gesperrt.“

Sie wollte wissen:

- ob der Verwaltung das Gutachten der SSB bekannt ist,
- was es aussagt,
- mit welcher Frist die Standsicherheit gegeben
- und wie man die Unterführung wieder herstellen kann.

Hinsichtlich der Frage, ob ein Lift eingebaut werden kann, überzeuge sie die Antwort der Verwaltung nicht, weil man damit die wichtige Barrierefreiheit herstellen kann. Möglicherweise gebe es dann doch eine Möglichkeit, in die Fördermittelakquise zu gehen.

Vor dem komplexen Hintergrund der Taktverdichtung und Umstrukturierung müsse man Fragen der Bürger aufnehmen und beantworten.

Aufgrund hoher Kosten für die Verfüllung sei es wichtig zu prüfen, inwiefern diese Unterführung erhalten und eine Barrierefreiheit hergestellt werden kann.

Die Problematik der Grundstücke sei bekannt und schwierig. Daher sei die Idee der Liftanlage sehr ansprechend.

Herr Kallenbach teilte mit, dass es keine widersprüchlichen Gutachten gibt.

Es handele sich um ein Bauwerk in der Unterhaltung der Stadt Sankt Augustin. Das Gutachten sei durch die Stadt erstellt und natürlich der SSB zur Verfügung gestellt worden.

Aus Sicht des Bahnbetriebes sei es im Moment standsicher. Die Bahn könne unter den aktuellen Bedingungen weiter fahren. Diese Aussagen seien nicht widersprüchlich.

Bei Verneinung der Standsicherheit dürfe die Bahn nicht mehr fahren.

Das Gutachten sage aus, dass der Betrieb derzeit weiter laufen kann.

Die Machbarkeitsstudie sage aus, dass es voraussichtlich bis 2023 funktionieren wird.

Im Moment mache man in regelmäßigen Abständen ein Monitoring. Nach dem ersten Monitoring habe man die Erkenntnis gewonnen, dass sich die Risse weitergebildet haben. Das sei jetzt zunächst nicht dramatisch, aber die endgültige Bewertung liege noch nicht vor.

Aufgrund der sich weiter bildenden Risse werde die Gefährdung höher. Das müsse jetzt regelmäßig eingeschätzt werden.

Der Beton könne nicht von unten abgeklopft werden. Dann seien dort nur noch die Stahlträger. Zwischen den Stahlträgern sei Schotter und dann das Gleisbauwerk. Der Beton sei definitiv marode.

Es müsse jedem klar sein, dass dieses Bauwerk nicht erhaltenswürdig ist und es auch nicht möglich ist, es zu erhalten. Der Beton sei in einem Zustand, der nicht saniert werden kann. Das stehe auch schon in der Machbarkeitsstudie. Daher spreche man entweder über einen kompletten Neubau oder über die Verfüllung. Es gebe nur noch diese Alternativen. Ein Erhalt des Bestandsbauwerks sei ausgeschlossen, weil es nicht technisch umsetzbar ist.

Man könne überall Fahrstühle einbauen. Man wisse aber auch, dass die Aufzüge an der Bahnhaltestelle im Zentrum ein halbes Jahr außer Betrieb waren wegen Vandalismus. Das seien

die Begleiterscheinungen. Mit der Installation eines Aufzuges sei die Barrierefreiheit auf einer Seite nicht hergestellt.

Ein neues Bauwerk werde mindestens drei Stufen tiefer liegen. D. h. auch dort gebe es wieder erhebliche Eingriffe.

Es sei ein ganzes Konglomerat aus Umständen, die dazu geführt haben, die Empfehlung eindeutig auszusprechen, dass an dieser Stelle die Verfüllung das sinnvollste Mittel ist.

Das Kostenrisiko bei der Verfüllung sei deutlich geringer als beim Neubau. Bei der Verfüllung gehe es darum, dass das Bauwerk oberflächlich abgerissen und der Rest aufgefüllt wird.

Bei einem Neubau müsse zunächst die Sperrzeit für Bodenuntersuchungen beantragt werden, um herauszufinden, wie der Boden im Anschluss der vorhandenen Wände beschaffen ist. Dann müssten diese alten Wände weggenommen und etwas Neues aufgebaut werden.

Daher sei bei einem Neubau die Unschärfe wesentlich größer als bei der Verfüllung.

Auf Nachfrage des Vorsitzenden teilte Herr Kallenbach weiter mit, ihm sei nicht bekannt, dass ein ergänzendes Gutachten vorliegt.

Als die Verwaltung erfahren habe, dass Beton herunter fällt, sei sofort gesperrt worden. Diesen Umstand habe man natürlich sofort auch mit der SSB besprochen, weil sie dieses Bauwerk derzeit mehr nutzen als alle anderen und das größte Risiko haben, wenn da etwas absackt.

Im Moment sei es aus Sicht der SSB noch als standsicher einzuordnen. Aber das Monitoring zeige schon deutliche Rissbildungen im weiteren Verlauf. Es werde weiter kontrolliert. Irgendwann könne es auch vor 2023 passieren, dass es nicht mehr standsicher ist.

Frau Borowski beschrieb ein neues Verfahren, bei dem mit Karbonfaserpflastern Betonrisse umhüllt und ausgefüllt werden können. Damit könnten Bauwerke gestärkt und geschützt werden. Dazu gebe es viele Ausführungen im Internet, wo es bei Brücken angewandt wurde und wird. Sie wollte wissen, ob dieses Verfahren bekannt ist und ob es mit in die Machbarkeitsstudie eingeflossen ist.

Herr Monreal bestätigte, dass die Unterführung marode ist. Die Vorlage der Verwaltung sei leider nur auf zwei Optionen fokussiert, Verfüllung und Neubau. Weitere Optionen könnte die Einrichtung eines Übergangs oder eine Fußgängerbrücke sein. Er glaube, dass ein Übergang die einfachste Möglichkeit sein dürfte. Aus der Vorlage ergebe sich nicht, dass ein Übergang nicht eingerichtet werden kann.

Das Bedürfnis ergebe sich aus der dortigen Bevölkerungsstruktur. Das seien Menschen, die auf kurze Wege angewiesen und teilweise mit dem Rollator unterwegs sind.

Herr Willnecker verwies auf die vorigen Beratungen zu Übergängen bzw. Brücken. Diese Lösungen hätten sich als nicht praktikabel und wirtschaftlich herausgestellt. Hinsichtlich des Überweges habe es die Anfrage bei den Stadtwerken gegeben.

Förderfähig sei diese Lösung nicht, weil man einen Übergang einrichten würde, statt einer Unterführung. Eine Unterführung sei verkehrstechnisch immer die sicherste Lösung.

Die SSB bewerte natürlich nur, ob sie da fahren kann. Fahren könne sie da auch, wenn den Leuten in der Unterführung die Brocken auf den Kopf fallen.

Die Stadt müsse dafür sorgen, dass diese Unterführung auch sicher zu passieren ist. Er glaube dem Gutachten der Stadt. Es sei nicht mehr zu garantieren, und es würde sehr aufwendig, da ein neues Bauwerk zu erstellen. Die Installation von Aufzügen würde den Aufwand noch mal um ein Vielfaches erhöhen.

Herr Heikaus (Aufbruch!) erläuterte, dass seine Fraktion sich die Problematik sehr deutlich angeguckt habe und zu dem Entschluss komme, warum es keine Querung gibt. Die Begründung, dass das eine nach dem Bundesbahngesetz geht und das andere nach einer Straßenbahnverordnung sei für sie nicht nachvollziehbar. Man könne sich vorstellen, dort eine

Querung flurgleich mit einer Beschränkung einzurichten. Die Problematik mit der Geschwindigkeit der Bahn könne er auch nicht nachvollziehen, weil es an der Südstraße neben der Fahrzeugquerung auch eine Fußgängerquerung gibt. Da komme die Bahn mit einer Höchstgeschwindigkeit an. Daher könne er sich nicht vorstellen, dass nach 250 m nach Abfahren von Mülldorf die Höchstgeschwindigkeit wieder gedrosselt wird und dann im Kriechtempo beim Übergang.

Daher fordere seine Fraktion als einfachste Lösung eine Querung mit einer Schließungsanlage. Dies wäre vielleicht auch preislich attraktiv.

Der Vorsitzende erinnerte daran, dass diese Diskussion bereits in der letzten Sitzung sehr intensiv geführt wurde, weil es nach den gängigen Vorschriften sehr schwierig bis unmöglich scheint, da so was anzubringen. Aber da sei auch die Forderung offengeblieben, dass man das weiterhin mit Vehemenz ggf. auch auf politischem Weg über das Land fordern müsse.

Herr Gleß bestätigte, dass die Frage der ebenerdigen Querung schon mal diskutiert wurde. Er habe aus der Vergangenheit heraus berichtet, wie schwierig es ist, entlang der Linie S66 zu ebenerdigen Querungsmöglichkeiten zu kommen.

Man habe sich im Zuge des Masterplans Urbane Mitte und des HUMAs eine ganze Weile mit der Frage beschäftigt, ob am bestehenden Haltepunkt Markt/Zentrum eine ebenerdige Querungsmöglichkeit geschaffen werden kann. Das sei damals der ausdrückliche Wunsch der Politik gewesen. Die Verwaltung habe dies progressiv vorangetrieben. Er sei selber zweimal in Düsseldorf bei der zuständigen Aufsichtsbehörde für die Bahnsicherheit gewesen. Er sei zweimal abgewiesen worden und habe auch die SSB auch nicht überzeugen können.

Daher falle es ihm schwer zu glauben, so etwas an einer freien Strecke, auch wenn es noch so logisch erscheint, unterzubringen.

Auch bei einem ebenerdigen Übergang müsse man verfüllen, um eine Schrankenanlage erstellen zu können. Er wisse nicht, wieviel das preiswerter wird. Wenn es eine gewisse Aussicht auf Erfolg gebe, eine dritte Variante zu erstellen, dann könne man das natürlich tun.

Die Verwaltung könne noch mal die Aufsichtsbehörde kontaktieren, damit die Politik mehr Abwägungsmaterial hat.

Man müsse sich aber darüber im Klaren sein, dass es eine leichtgängige Querungsmöglichkeit an dieser engen Stelle nie geben wird.

Nach den Statuten der Barrierefreiheit werde diese wegen der engen Situation nicht erreichbar sein, weder mit Aufzügen, noch mit Beibehaltung des Status Quo und auch nicht mit einer ebenerdigen Querung. Es gebe dort auch keinen vernünftigen Fuß- und Radweg in der entsprechenden Breite.

Mit der Vorgängerinstitution der Stadtwerke seien damals die Verträge gemacht worden. Über die Vertragswerke sei man nicht besonders glücklich.

Bereits jetzt sei es schwierig, mit einem Rollator vernünftig herunterzukommen, wegen der Steile der Rampen.

Herr Kallenbach verwies auf die Unterlagen. Daraus sei ersichtlich, dass ein sehr renommiertes Büro beauftragt wurde, das sich auch mit Beton- und Brückenbausanierungen auskennt. Diesem Unternehmen sei natürlich auch bekannt, was es derzeit auf dem Markt gibt.

Er habe schon beim letzten Mal dargestellt, was für eine Art von Bauwerk vorgefunden wurde. Dieses Bauwerk bestehe aus Stahlträgern in Längsrichtung im Sinne der Bahn. Dazwischen sei lediglich Stampfbeton ohne Bewehrung. Dieser Zustand könne nicht aufrechterhalten und nicht mit diesen Methoden saniert werden, damit er dann dauerhaft aufrechterhalten werden kann. Karbon bringe keine statische Ertüchtigung, sondern er bringe einen Zusammenhalt des Status.

Frau Feld-Wielpütz bestätigte, dass in der letzten Sitzung der ebenerdige Übergang ausdrücklich noch mal angesprochen worden sei. Man wünsche eine Begründung, warum ein ebenerdiger Übergang eben nicht möglich ist.

Sie bat darum, den Vertrag aus dem Jahr 1972, der mit der Straßenbahngesellschaft abgeschlossen wurde, in die Fraktionen zu geben. Außerdem bat sie um Übersendung des Gutachtens.

Sie habe in beiden Sitzungen ausgeführt, dass niemand diese Unterführung ohne Not aufgeben will, weder die Verwaltung, noch die anwesende Politik.

Vor ihrer künftigen Entscheidung müsse sie 100 %ig davon überzeugt sein, dass alles versucht wurde.

Daher bat sie ausdrücklich darum, bei sämtlichen angewandten Methoden der Betonsanierung noch einmal zu klären, inwieweit die hier angewandt werden können.

Frau Borowski kam noch mal auf die Karbonfaserlamellen zurück und bat um Prüfung dieses speziellen Verfahrens und um Ausführungen dazu.

In ihrer Funktion als Ortsvorsteherin teilte sie mit, dass man sich diese Entscheidung hier wirklich nicht einfach mache. Das nehme sie aus allen Fraktionen so wahr, auch von der Verwaltung.

Sie habe ein Problem damit, dieser Verfüllung zuzustimmen, weil damit zementiert werde, dass dort in den nächsten Jahren nichts anderes mehr hinkommt. Bevor sie hier im Ausschuss so etwas beschließe, wolle sie noch mal alle Varianten überprüft haben.

Herr Willnecker stellte den Antrag zur Geschäftsordnung, dass die Vorlage, mit der Abstimmung, welcher Variante man zustimmen soll, zurückgezogen wird. Damit brauche man diesen TOP nicht weiter zu behandeln.

Der Vorsitzende schlug anschließend vor, den Beschlussvorschlag um einen Punkt 2 zu erweitern:

„Die Einrichtung der Querung wird von der Verwaltung mit Nachdruck betrieben. Es werden intensive Gespräche mit den Aufsichtsbehörden und ggf. auch den Landtagsabgeordneten, die die entsprechenden Gesetze beschließen, geführt.“

Herr Willnecker entgegnete, dass mit der Verwaltungsvorlage zwei Varianten vorgestellt und zur Abstimmung gestellt wurden. Wenn jetzt eine neue dritte Variante geprüft oder erarbeitet werden muss oder soll, halte er die Abstimmung für obsolet.

Der Vorsitzende wandte ein, dass die Gefahr besteht, dass sich im Winter die Risse verstärken könnten.

Herr Willnecker ergänzte, dass in einer der nächsten Sitzungen wieder über diese neue Variante 3 beraten werden muss, nachdem die Ergebnisse der Gespräche dort vorgestellt worden sind. Man könne nicht hypothetisch über eine Variante abstimmen, wenn es doch vielleicht eine dritte gibt.

Auf Nachfrage von Herrn Bäsch teilte Herr Gleß mit, dass auch bei einem ebenerdigen Übergang verfüllt werden müsse. Das sei seines Erachtens auch von diesem Beschlussvorschlag gedeckt.

Mit der Ergänzung des Beschlussvorschlags durch eine Ziffer 2 gebe es die Option, der Unterbringung einer solchen ebenerdigen Querung immer noch. Bei einer ebenerdigen Übergangsmöglichkeit müsse ebenfalls die Verfüllung gemacht werden. Anschließend müsse nur noch etwas obendrüber gebaut werden, was sich „ebenerdiger Übergang“ nennt.

Nach dieser Erläuterung zog Herr Willnecker den Geschäftsordnungsantrag zurück.

Frau Feld-Wielpütz fasste zusammen, dass der Beschluss zur Verfüllung gefasst werden soll, mit der Option der gerade hier aufgeführten Punkte.

Sie sehe nicht ein, warum jetzt noch dieser Vorratsbeschluss für die Verfüllung gefasst werden soll.

Sie wollte wissen, wann spätestens eine Entscheidung bezüglich der Unterführung Narzissenweg erfolgen muss.

Herr Kallenbach stellte eindringlich die Genese dar:

Es wurde eine Routinebauwerksprüfung durchgeführt, für die die Stadt alle sechs Jahre zuständig ist.

Das wurde sehr gewissenhaft für sehr viele Bauwerke in Sankt Augustin gemacht.

Bei dieser Prüfung ist aufgefallen, dass dieses Bauwerk offensichtlich nicht in dem Zustand ist, der dauerhaft gehalten werden kann.

Es muss saniert werden.

Das war das Ergebnis der Begutachtung, hauptsächlich in Sichtweise.

Das, was offensichtlich zu erkennen war, konnte bewertet werden, und wurde mit einer Schulnote, ca. drei minus, bewertet.

Daraufhin wurde mit dem Aufprallhammer der Betonzustand geprüft.

Für die Ausschreibung der Betonsanierung musste beschrieben werden, welche Maßnahmen dafür die Richtigen sind.

Bei dieser Maßnahme haben sich Brocken gelöst; bei einer theoretisch zerstörungsfreien Prüfung des Betons.

Daraufhin ist diese Machbarkeitsstudie gemacht worden, um herauszufinden, was zu tun ist.

Auf Seite 18 der Studie ist beschrieben, warum die Variante B mit der Sanierung nicht in Frage kommt. Die Querschnitte müssten deutlich eingeengt werden.

Und selbst dann wäre die Restlaufzeit nicht wirklich verlängernd.

Anschließend sind Variantenuntersuchungen gemacht worden. Dabei wurde geschaut, wie das alles funktioniert.

Außerdem wurden ergänzende Untersuchungen gemacht.

Nun ist man im Monitoringverfahren.

Das Monitoringverfahren schaut, wo die Risse bei der letzten Begutachtung waren und wo sie heute sind. Wie breit und wie lang sind sie geworden?

Die Risse zeigen heute schon, dass das Bauwerk gefährdet ist.

Die Risse haben sich weitergebildet.

Das heißt, ein Gutachter wird, Stand heute, keine Gewährleistung geben, dass es bis 2023 überhaupt hält. Das ist eine Aussicht. So lange kann es halten. Es wird niemand sagen, dass es so lange hält.

Dafür legt niemand mehr die Hand ins Feuer.

Es gehe um Menschenleben, die gefährdet sind, wenn jemand ein Datum setzen würde, und es zeigt sich im Nachhinein, dass der Schaden doch vorher da war.

Hier geht es wirklich um Sicherheit pur. Dementsprechend ist es nicht fünf vor zwölf, es ist eine Minute vor Mitternacht. Wenn die nächste Begutachtung sagt, dass die Risse sich noch weitergebildet haben, muss die Linie gesperrt werden.

Dann gibt es Schienenersatzverkehr.

Wenn es noch weiter herausgezögert wird, kann es jederzeit passieren.

So viel zur Dringlichkeit, wann entschieden werden muss. Daher wird es kein Datum geben.

Sitzungsunterbrechung von 19:10 Uhr bis 19:30 Uhr

Der Vorsitzende teilte mit, bei ihm sei als Ergebnis der Gespräche während der Sitzungsunterbrechung angekommen, dass es noch einen offenen Klärungspunkt gibt, bezüglich des Schreibens, das die SSB an die Anwohner geschickt haben, wonach da alles in Ordnung sein soll.

Er bat die Verwaltung um Klärung, wie die SSB zu so einer Aussage kommen, damit richtig gestellt ist, dass es sich rein auf den Fahrbetrieb für eine befristete Zeit bezieht.

Wenn es bis zur Ratssitzung eine solche Antwort geben könnte, würde man unter dieser Voraussetzung dem Rat empfehlen, einen 2-teiligen Beschluss zu fassen:

1. Gemäß dem Ergebnis der synoptischen Darstellung zur Machbarkeitsstudie Fußgängerunterführung Narzissenweg wird der Variante c - Schließung und Rückbau (Verfüllung) der Unterführung zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird damit beauftragt, mit Nachdruck alle planerischen und rechtlichen Möglichkeiten auszuschöpfen, anstelle der Unterführung einen ebenerdigen Bahnübergang herzustellen.

Herr Kallenbach teilte mit, dass er bereits ausgeführt hat, wie es zu dieser Aussage gekommen ist. Er würde aber versuchen, das Ganze noch mal verschriftlicht von den SSB betätigt bekommen.

Der Vorsitzende bekräftigte, dass der TOP mit dem angepassten Beschlussvorschlag in die Ratssitzung am 08.12.2021 vertagt werden soll und ließ über den Vorschlag abstimmen: