

Projektbeschreibung

Das Projekt "Städtebauliche Neuordnung des Domumfeldes im Bereich Dionysoshof/Baptisterium" umfasst bauliche Maßnahmen sowohl im Bereich nördlich des Tunnels am Domhof als auch am südlichen Tunnelende, angrenzend an die geplanten Neugestaltungen für den Kurt-Hackenberg-Platz. (Anlage 2) Das Konzept sieht zudem eine wesentliche Aufwertung des Tunnels "Am Domhof" vor. Hier erfolgt eine Reduzierung der Fahrbahnen zugunsten breiter, attraktiver Fußgängerwege. Tunnelwände und Decke werden durch besondere Gestaltungsmaßnahmen deutlich attraktiviert. Die im Tunnel verlaufende Außenwand des Museums Ludwig erfährt eine Beruhigung, indem ihr eine neue, geradlinig verlaufende Wandscheibe vorgestellt wird. Die Deckengestaltung wird dabei bis auf diese Wandscheibe durchgezogen. Vorgesehen war hier die Anlage eines durchlaufenden Medienbandes, eine nahtlose Reihung von Displays, auf der unter anderem sich die anliegenden Kulturbetriebe darstellen könnten. Aufgrund der zwischenzeitlich ermittelten hohen Folgekosten einer derartigen Anlage in Höhe von 138.000 € jährlich soll im Zuge der weiteren Planung eine kostengünstigere Alternative entwickelt werden. Die westliche Tunnelwand erfährt eine gestalterische Beruhigung dadurch, dass hier heute vorhandene Vor- und Rücksprünge begradigt werden und das einheitliche Fassadenmaterial von der Domtreppe weitergeführt wird. Auf diese Weise wird ein architektonisch anspruchsvoll gestalteter Domsockel herausgearbeitet.

Zeitplan und Bauablauf

Aufgrund der teilweise langwierigen Vergabeverfahren konnten erst im Verlauf des Jahres 2011 die Beauftragungen des Architekturbüros und der beteiligten Fachplanungsingenieure erfolgen. Somit konnte erst in der zweiten Hälfte 2011 mit den Planungsarbeiten begonnen werden. Konzeptionell gilt es, den von Allmann Sattler Wappner, Architekten (ASW) im Rahmen des Beteiligungsverfahrens erarbeiteten Entwurf zu konkretisieren, dabei aber den zu Grunde liegenden Entwurfsgedanken möglichst unverändert umzusetzen. Mit der nun zum Baubeschluss vorgelegten Entwurfsplanung werden diese Ziele auch für Bauphase 2 umgesetzt.

Als Ergebnis einer durch die Verwaltung erstellten Zeit-/Maßnahmenplanung wurde deutlich, dass die oben beschriebene Gesamtmaßnahme zu umfangreich ist, um sie bis Ende 2014 komplett umsetzen zu können. Um die bewilligten Fördermittel nicht zu gefährden, erfolgte daher die Aufteilung des Projektes in drei "Bauphasen", die zeitversetzt beginnen, aber vielfach auch parallel laufen (Anlage 3: Bauphasenplan). Während die Fertigstellung des Gesamtprojektes nun für Mitte 2015 terminiert ist, werden wesentliche Teile der Bauphase 1 bis Ende 2014 abgewickelt. Damit kann die maximale Fördersumme abgeschöpft werden und geht der Stadt Köln als Zuschuss nicht verloren.

1. Umfang der Bauphase 2 (Anlagen 4 - 8)

Mit dem Beschluss vom 20.09.2012 hatte der Rat die bauliche Umsetzung der Maßnahmen aus Bauphase 1 beschlossen. Nunmehr werden die Maßnahmen aus Bauphase 2 zur Beschlussfassung vorgelegt um das Gesamtprojekt weiter- und zu Ende führen zu können (Anlagen 4 – 8). Es handelt sich hierbei im Wesentlichen um bauliche Veränderungen im Bereich des Tunnels. Hier ist eine grundlegende Neugestaltung vorgesehen. Hauptanliegen ist es, den bislang dunklen und unwirtschaftlichen Tunnelbereich in einen hellen und freundlichen Stadtraum zu ändern. So wird die künftige Beleuchtung nicht nur den notwendigen Sicherheitsvorschriften genüge tun. Durch den Einbau zusätzlicher Decken, Wand und Bodenleuchten wird eine insgesamt ansprechende Ausleuchtung des Tunnels erzeugt.

Die Tunneldecke wird mittels einer weißen Metallverkleidung abgehängt. Notwendige technische Elemente, die sich teilweise aus den Anforderungen an die Tunnelsicherheit ergeben, wie die Leuchtkörper, Videokameras und Lautsprecher, werden in diese Verkleidung eingelassen. Die Metallverkleidung wird auf der östlichen Tunnelwand weitergeführt und endet über dem geplanten Medienband beziehungsweise der noch zu entwickelnden Alternativlösung. Unterhalb dieses Bereiches wird der Sockelbereich in einem mit Steinmatrizen geprägten und in hellem Farbton gehaltenen Beton ausgeführt, so dass hier der Eindruck eines gemauerten Sockels entsteht. Am nördlichen Tunnelende entsteht eine neue Treppenanlage, die von der Straßenebene direkt auf den Eingangsbereich des Museums Ludwig zuläuft.

Die bereits in Bauphase 1 vorgesehene Fassadenverkleidung der westlichen Tunnelseite mit Natursteinplatten (Nagelfluh) wird weitergeführt. Am südlichen Tunnelende entstehen in dem Gebäude der Rheinischen Netzgesellschaft Ausstellungsflächen (Lapidarium 1 und 2). Hier wird das Römisch-Germanische Museum großformatige Exponate dauerhaft ausstellen. Mittels großer Schaufensterflächen wird hier ein Bezug zum Straßenraum geschaffen und somit die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich deutlich erhöht. Die Straßenfront mit dem großen Tor der Anlieferung des Römisch-Germanischen Museums wird in die Neugestaltung einbezogen.

Im weiteren Verlauf dieser Wand erfolgt ein Umbau der bestehenden Treppenanlage, die hier von der Domebene auf die Straßenebene führt. Derzeit verläuft die Treppe in West/Ost-Richtung, von der Domebene zum Rhein. Um die Fußgängerbeziehungen vom Bahnhof in Richtung Altstadt aufzuwerten, erfolgt eine Drehung der Treppenanlage in nord/südliche Richtung. In diesem Zusammenhang wird eine bauliche Anpassung der Einfahrt der Tiefgarage "Am Domhof" erforderlich.

Die Planung der Umgestaltungsmaßnahmen erfolgte unter intensiver Abstimmung mit der sich parallel in Bearbeitung befindlichen Planung zur sicherheitstechnischen Sanierung des Tunnels. Aufgrund der gutachterlichen Festlegung, dass auch für den Tunnel "Am Domhof" trotz seiner Länge unter 80 Metern die einschlägigen gesetzlichen und technischen Anforderungen und Regelungen (ZTV-Ing sowie RABT) Anwendung finden müssen, ergab sich ein hoher Abstimmungsbedarf und teilweise auch ein erhöhter planerischer und baulicher Aufwand.

2. Medienwand/Medienband (Anlage 10)

Bereits als Ergebnis des Workshop-Verfahrens wurde durch das beauftragte Architekturbüro ASW vorgeschlagen, die museumsseitige Tunnelwand nicht nur baulich in eine Flucht zu bringen und ganzheitlich mit der Tunneldecke zu gestalten, sondern auch die Möglichkeit zu nutzen, hier die Präsentation medialer Inhalte zu ermöglichen. Das Museum Ludwig und die Philharmonie sollten diese Flächen zu Zwecken der kreativen Eigenwerbung nutzen können. Ursprünglich war es geplant, die Wandfläche über ihre gesamte Länge und Höhe zu bespielen. Angedacht war dabei eine Ausführung mit LED-Technik, da aufgrund der Helligkeit im Tunnel eine Projektionstechnik nicht in Frage kommt. Bei der Konkretisierung der Planung wurde aber schnell deutlich, dass die Bespielung einer derart großen Fläche mittels LED-Technik im Rahmen des Finanzbudgets nicht darstellbar sein wird. Die Planung wurde daher dahingehend modifiziert, dass eine Reduktion der bespielbaren Flächen erfolgte. Geplant war nun, lediglich einen Teilbereich in Form eines durchlaufenden "Medienbandes" auszuführen. Zur Unterstützung des Architekten wurde zusätzlich das Medienplanungsbüro P2 aus Stuttgart damit beauftragt, für diesen Planungsansatz geeignete Hardware vorzuschlagen und deren Anschaffungs- sowie Folgekosten (Wartung, Energiekosten) zu ermitteln.

Die Planung von ASW sieht vor, durch das Aneinanderreihen von einzelnen LCD-Displays ein durchlaufendes Medienband zu erzeugen. (Anlage 10) Dabei werden die Displays ab einer Höhe von 1,50 m montiert, so dass die Darstellungen für die Fußgänger gut sichtbar und lesbar sein werden. Zum Schutz gegen Vandalismus oder anderen Beschädigungen sind die Displays hinter Glas in Vitrinen montiert. Vorgesehen sind 70 Zoll-Displays. Bei dieser Größe werden für das durchlaufende Band 48 Displays benötigt. Aufgrund der Wärmeentwicklung der Displays muss eine ausreichende Abluft der Vitrinen vorgesehen werden.

Vorgesehen war, dass der Betrieb der Anlage, das heißt das Einstellen und Entwickeln von Inhalten, über die Philharmonie Köln in Abstimmung mit dem Museum Ludwig erfolgen wird. Die reinen Betriebskosten sollten jedoch nicht über die Etats der Philharmonie Köln beziehungsweise des Museums Ludwig abgebildet werden. Diese müssten dem allgemeinen städtischen Haushalt zugeordnet werden.

Entsprechend der Grundlagenplanung des Medienplaners P2 belaufen sich die Anschaffungskosten für die oben beschriebene Anlage auf insgesamt 789.126,00 €. Es muss allerdings davon ausgegangen werden, dass die Geräte durchschnittlich spätestens nach 6 Jahren ausgetauscht werden müssen, da sie, wenn sie nicht anderweitig defekt geworden sind, ihre Helligkeit stark verlieren und dann nicht mehr ihren Zweck erfüllen können.

Aus den einzelnen Ansätzen für Stromkosten, Lebensdauer, Wartung Hardware, Wartung Software und Reinigung wurde ein Gesamtansatz für die Folgekosten ermittelt. Bei dieser Anlage muss von jährlichen Folgekosten in Höhe von circa 138.000 € ausgegangen werden.

Alternativ könnte ein etwas kleineres Display (65 Zoll) verwendet werden. Hierbei wären die Anschaffungskosten mit rund 555.000 € deutlich günstiger. Die jährlichen Folgekosten wären mit circa 141.000 € nur unwesentlich höher, wobei der Stromkostenanteil mit circa 40.000 € bei dieser Lösung sehr hoch ist. Allgemein ist festzuhalten, dass aufgrund der schnellen technischen Entwicklungen hier in den kommenden Jahren auch hinsichtlich eines sparsameren Energieverbrauchs deutliche Veränderungen zu erwarten sind.

Grundsätzlich gilt, dass eine derartige technische Anlage als Bestandteil der Wandgestaltung einen erhöhten Aufwand an Reinigung erfordert. Aufgrund der Staubbelastung im Tunnel muss davon ausgegangen werden, dass die Glasvitrinen zweimal wöchentlich gereinigt werden müssen. Des Weiteren ist ein Schutz vor Vandalismus (scratching) mittels transparenter Schutzfolie zu empfehlen.

Unter Berücksichtigung der hohen Folgekosten und des hohen materiellen und personellen Aufwands wird nun vorgeschlagen, auf die Installierung einer auf elektronischen Display basierenden Medienband-Gestaltung zu verzichten. Gegenwärtig kann nicht gewährleistet werden, dass dauerhaft eine permanente Instandhaltung und Erneuerung sowohl in finanzieller als auch in personeller Hinsicht sichergestellt werden kann. Die positive Wirkung auf die Gesamtgestaltung würde durch Störungen, Teilausfällen und nachlassenden Bildqualitäten des Medienbandes sehr beeinträchtigt werden.

Es wird daher vorgeschlagen, anstelle des technisch aufwändigen Medienbandes eine einfachere Lösung zu entwickeln. Dabei soll jedoch die Idee, die Wandscheibe zur Darstellung von medialen Inhalten mit Bezügen zu den ansässigen kulturellen Einrichtungen zu nutzen, weiterverfolgt werden. Auf die grundlegende Planung der Tunnelgestaltung hat dies keinen Einfluss. Der Bereich, der für das Medienband vorgesehen war, dient zunächst als Platzhalter für die neu zu entwickelnde Lösung. Nach Vorlage und Beschluss kann diese dann im Nachhinein dort installiert werden.

3. Fahrstuhl (Anlage 11)

Im Rahmen der Abstimmung der Planung mit den Behindertenverbänden wurde frühzeitig die Forderung nach einem Fahrstuhl vorgetragen. Der an der Domtreppe vorhandene öffentliche Fahrstuhl wird seitens der Verbände als nicht ausreichend gesehen, die Möglichkeit, den bahneigenen Fahrstuhl am Gleis 1 des Hauptbahnhofs zu nutzen, ist mit dem Abriss des Fußgängersteiges am Gleis 1 entfallen. Seitens der Planung wurde keine Möglichkeit gesehen, im Bereich der Bauphase 1 städtebaulich verträglich einen Fahrstuhl zu integrieren. Es wurde jedoch zugesagt, die Machbarkeit eines Fahrstuhls im Bereich der Bauphase 2 planerisch zu prüfen und das Ergebnis zur Beratung und Beschlussfassung vorzulegen.

Auch in dem Bereich der Bauphase 2 ist es kaum möglich, einen Fahrstuhlstandort zu finden, der sowohl technisch umsetzbar wäre als auch aus funktionaler und gestalterischer Sicht verträglich

ist. Vorgeschlagen wird ein Standort auf der westlichen Straßenseite, seitlich der Einfahrt zur Dom-Tiefgarage (Anlage 11). Hier ließen sich die baulichen Voraussetzungen im Zuge der Umbaumaßnahmen der Treppenanlage und der Tiefgaragenzufahrt schaffen. Die gestalterischen Auswirkungen beschränken sich hierbei auf die Domebene, da hier der Fahrstuhlurm ein weiteres sichtbares Einbauelement auf dieser Ebene darstellen würde und damit einer Zielsetzung des Domkonzeptes – dem "Aufräumen" des öffentlichen Raumes – entgegenstehen würde.

Ungeklärt ist die Frage, wer den Fahrstuhl betreiben soll und damit dann auch für die Wartung zuständig sein wird. Eine Anbindung an die Stadtbahn fehlt, so dass eine Aufschaltung auf die KVB hier nicht in Frage kommt. Ein öffentlicher Fahrstuhl würde Wartungskosten in einer Größenordnung von circa 14.000 bis 18.000 € jährlich verursachen. Diese Mittel sind haushaltsmäßig dauerhaft zu berücksichtigen.

Zur Verbesserung der organisatorischen Abläufe im Museum Ludwig besteht auch von dort ein Interesse, einen zusätzlichen Fahrstuhl für Transportzwecke mit zu nutzen. Von daher würde es sich anbieten, einen Standort zu finden, der eine Doppelnutzung ermöglichen würde. Der einzig dafür in Frage kommende Standort kollidiert allerdings mit der geplanten Pflanzung eines stadt-bildprägenden Baumes, eine Vorgabe aus dem beschlossenen Konzept zur Neugestaltung des Kurt-Hackenberg-Platzes. Hier werden weitere detaillierte Untersuchungen erforderlich um die Machbarkeit bzw. die Nicht-Machbarkeit des Fahrstuhls nachzuweisen (Anlage 11).

Bei einer Mitnutzung des Fahrstuhls durch das Museum Ludwig bestünde die Möglichkeit, den Fahrstuhl in die Leitzentrale des Museums mit einzubinden. Betreuung und Wartung könnten von dort mit erledigt werden. In diesem Fall müssen entsprechende Haushaltsmittel für diese Aufgaben dem Museum Ludwig zusätzlich bereitgestellt werden.

Die baulichen Mehrkosten für einen Fahrstuhl belaufen sich auf circa 440.000 € inklusive der Planungskosten. Diese Kosten sind in der Kalkulation des Projektes "Östliche Domumgebung" nicht berücksichtigt. Sie müssen zusätzlich bereit gestellt werden.

Für die Planung und den Bau des Fahrstuhls reichen die für die Maßnahme vorgesehenen personellen Kapazitäten beim Amt für Brücken und Stadtbahnbau nicht aus. Im Falle der Beschlussfassung müsste mit dem Personal- und Organisationsamt über die Bereitstellung von zusätzlichem Personal verhandelt werden.

4. Umorganisation der Tiefgarage "Am Domhof" (Anlage 12)

Entsprechend der Beschlussfassung des Stadtentwicklungsausschusses vom 07.02.2012 sieht das künftige Verkehrskonzept eine Reduzierung auf zwei Fahrspuren im Tunnel vor. Dadurch wird es möglich, großzügige Gehwegbereiche anzubieten und die Aufenthaltsqualität im Tunnel spürbar zu verbessern. Damit auch während der Stoßzeiten ein ausreichender Verkehrsfluss sichergestellt werden kann, sieht das dem Konzept zu Grunde liegende Verkehrsgutachten unter anderem auch eine Änderung bei den Zu- und Ausfahrten der Tiefgarage "Am Domhof" vor. Künftig soll die Zufahrt ausschließlich über die Straße "Am Domhof" erfolgen, während an der Trankgasse ausschließlich ausgefahren wird. Dadurch kann die Belastung im Tunnel in nördliche Fahrtrichtung etwas reduziert werden, was zu einer Leistungssteigerung des Knotens Trankgasse/Bahndamm-tunnel/Am Domhof beiträgt. Die Veränderungen der Zu- und Abfahrten erfordern bauliche und organisatorische Anpassungen innerhalb der Tiefgarage, die kurzfristig erfolgen müssen. Entsprechend dem Planungskonzept der Ingenieurgruppe IVV, Aachen, (Anlage 12) müssen folgende Veränderungen vorgenommen werden:

Die Anzahl der Fahrspuren für die Zu- (2 + 1 für Dauerparker) und Abfahrten (2) soll beibehalten werden. Die Ausfahrt an der Trankgasse wird signalisiert. Hier sind in der Tiefgarage eine Links- und eine Rechtsabbiegerspur mit Stauräumen vor der Lichtsignalanlage entsprechend dem Verkehrsgutachten und ausreichenden Aufstellflächen vor den Schrankenanlagen vorzusehen. Dabei muss die Anfahrbarkeit der Parkplätze im nordwestlichen Bereich des Parkdecks 1 gewährleistet werden. Die Anordnung der Parkplätze mit Ausnahme des Bereiches Ausfahrt Trankgasse (Park-

deck 1) und der Schrägparkplätze für das Dom-Hotel bleiben grundsätzlich unverändert. In der Tiefgarage sind zahlreiche Anpassungsmaßnahmen erforderlich. Im Bereich der Ausfahrt Trankgasse und der Einfahrt Am Domhof müssen die Schrankenanlagen, die Erfassungseinrichtungen, elektronische Informationsanlagen sowie Parkstandmarkierungen und Beschilderungen umgebaut und geändert werden. Ein Container für die Parkhausaufsicht muss im Ausfahrtbereich an der Trankgasse neu gebaut werden. Außerdem sind bauliche Anpassungen an den Zu- und Ausfahrtsrampen (Bordsteine und Schrammborde) erforderlich.

Mit dem Umbau entfallen dauerhaft 30 Parkplätze. Das entspricht einem Einnahmeverlust von ca. 127.000 € netto im Jahr. Während der Umbauarbeiten ist auch mit Nutzungseinschränkungen zu rechnen, so dass auch hier kurzzeitige Einnahmeverluste zu erwarten sind.

Da das Verkehrskonzept und die daraus resultierenden Umorganisationsmaßnahmen in der Tiefgarage zum Zeitpunkt der Finanzierungsentscheidung durch den Rat (07.10.2010) noch nicht vorlag, sind die daraus resultierenden Kosten bislang nicht berücksichtigt.

5. Bauabschnitt 3

Das Gesamtkonzept Domumgebung sieht zudem im Bereich der Westseite der Überbauung am Domhof die materiell ablesbare steinerne Wandgestaltung des Domsockels vor. Im Bereich des Kurt-Hackenberg-Platzes und auch in der Römergasse wird dieser konsequent weitergeführt. Auch hier werden störende Vor- und Rücksprünge egalisiert und geglättet sowie derzeitige großformatige Belüftungsöffnungen geschlossen und der Domsockel auf Ebene + 1 im Übergang an der Treppeanlage zum Roncalliplatz mit der Stadtebene 0 verwoben und insgesamt gestärkt.

Die neue Außenwand, deren Außenkante (Rohbau) etwa 50 cm vor der Bestandswand positioniert ist, wird vor der bestehenden Tragstruktur (Außenwand) erstellt und über ein ergänzendes Deckenfeld von etwa 20 cm bis 30 cm Breite an diese statisch angebunden. Dies bedingt für die umzusetzenden Arbeiten den Rückbau der vorhandenen Brüstung, um diese in ihrer Lage und Anmutung der Gesamtgestaltung zuzuführen, die neue Brüstung wird dabei im Rahmen der neuen Außenwand mit erstellt. Zur Gründung der neuen Außenwand ist die Einbeziehung beziehungsweise Erweiterung der bestehenden Fundamente, soweit dies möglich ist, vorgesehen. Im Bereich der Entlüftungsöffnung werden neue Fundamente erstellt. Aufgrund der Erfahrung in Bauphase 2 des Bauabschnitts 1 ist in Teilbereichen auch von einem Bodenaustausch auszugehen. Da für einen Teilbereich der Maßnahme keine Bestandsunterlagen aufzufinden sind, wird die Erforschung der Gründungssituation vor Ort durchzuführen sein.

Im weiteren Bauablauf werden die Abdichtung des Fußpunktes der neuen Wand und die Abdichtung entlang der Brüstung und der neuen Decke hergestellt beziehungsweise angearbeitet. Ebenfalls wieder herzustellen ist die Abdichtung an der Treppe zum Roncalliplatz.

In diesem Rahmen wird auch im Bereich des Zugangsbauwerks zum Verwaltungsgebäude des Römisch-Germanischen-Museums die Brüstung durch ein Glasgeländer ersetzt sowie die Abdichtung wieder hergestellt.

Zur Stärkung des Domsockels wird die steinerne Wandgestaltung über die vorgehängte Natursteinfassade entlang der Römergasse und die neue Brüstung analog der anderen Bereiche (Trankgasse, Baptisterium, Kurt-Hackenberg-Platz) verkleidet.

Im Anschluss werden die Oberflächenbeläge wieder hergestellt und die Beläge der Stufen zum Roncalliplatz hinauf wieder ergänzt.

Die Beleuchtung der Ebene + 1 ist analog der Ausführung der Brüstung in Bauabschnitt 1 über Leuchtensteine geplant.

Im Vorfeld der Baumaßnahme sind die Denkmäler ("Römische Straße") zu schützen beziehungsweise für die Bauzeit an einen anderem Ort zwischenzulagern, dies betrifft auch die vorhandenen Kugelleuchten.

Durch ASW wurde die Vorentwurfsplanung für diesen Bauabschnitt erarbeitet (Anlage 14). Die Kostenschätzung mit Stand vom 24.05.2013 geht dabei von Gesamtkosten in Höhe von 556.610,00 € netto (662.366,00 € brutto) aus. Bei einem Votum zu Gunsten der Einbeziehung dieses Bauabschnitts in das laufende Verfahren würde umgehend eine Entwurfsplanung mit Kostenberechnung erstellt. Sollte sich die Kostenschätzung dabei bestätigen, wird kein gesonderter Baubeschluss mehr eingeholt. Damit wird es möglich, diese Maßnahme in den Ausschreibungen für den Bauabschnitt 1 zu berücksichtigen.

Diese Vorgehensweise entspricht nicht den Regelungen der Rechnungsprüfungsordnung der Stadt Köln und damit den üblichen Abläufen. Demnach ist vor dem Baubeschluss durch den Rat eine vom Rechnungsprüfungsamt geprüfte Kostenberechnung vorzulegen. Eine Kostensicherheit ist jedoch durch die Einschränkung gegeben, dass die Kostenberechnung die Kostenschätzung bestätigen muss. Damit ist der Kostenrahmen vorab bestimmt.

Weitere Schritte

Nach erteiltem Baubeschluss wird für die Bauphase 2 die Ausführungsplanung erarbeitet. Die Ausschreibungen der Bauleistungen erfolgen sukzessive im Laufe des Jahres 2014.

Die Entwurfsplanung für die Bauphase 3 (Straßenbau) wird dem Rat zu gegebener Zeit zur Beschlussfassung vorgelegt.