

11. Zusatzkredit Radweglückenschliessung, Hangsicherung Weiacherstrasse, Solistrasse Stadt Bülach, Chrondel, Gemeinde Rorbas

KPB Kommission für Planung und Bau vom 9. Juli 2024

Vorlage 5922a (*Ausgabenbremse*)

Ratspräsident Jürg Sulser: Wir haben freie Debatte beschlossen. Römisch I untersteht der Ausgabenbremse. Es liegt ein Minderheitsantrag von Simon Vlk und Mitunterzeichnenden vor, auf die Vorlage nicht einzutreten.

Minderheitsantrag Simon Vlk, Barbara Franzen, Stephan Weber:

Auf die Vorlage wird nicht eingetreten.

Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Präsidentin der Kommission für Planung und Bau (KPB): Eine weitere Radweglückenschliessung gab in der KPB mehr zu diskutieren als die beiden vorher durchberatenen Objektkredite. Es geht um einen Zusatzkredit für eine Lücke im Radweg von Embrach über Rorbas nach Bülach.

Der ursprüngliche Objektkredit war im Mai 2019 vom Kantonsrat bewilligt worden. Nun beantragt der Regierungsrat einen Zusatzkredit in der Höhe von 2'616'000 Franken, da das Projekt nicht, wie geplant, umgesetzt werden konnte. Mit dem Zusatzkredit würde die gesamte verfügbare Kreditsumme über 8,25 Millionen Franken betragen. Wiederum an mehreren Sitzungen, diesmal waren es fünf, liessen sich die Mitglieder der KPB über den bisherigen Projektverlauf sowie die Argumente bezüglich Zusatzkredite informieren, und wir danken herzlich für die Präsentation und Fragenbeantwortung durch die verantwortlichen des TBA (*Tiefbauamt*) und durch Herrn Regierungsrat Martin Neukom.

Vor allem bezüglich Planungsverlauf äusserten sich etliche Fraktionen während der Diskussionen der KPB sehr kritisch, weshalb ich etwas detaillierter darauf eingehe. Im Anschluss an den Kreditbeschluss des Regierungsrates 2019 war das ursprüngliche Projekt festgesetzt worden. Bereits bezüglich Vergabeverfahren zeigten sich erste Probleme. So ging bei der Ausschreibung der Kunstbauten und der Spezialtiefbauarbeiten nur ein gültiges Angebot ein, das preislich deutlich über dem Kostenvoranschlag aus dem Jahr 2017 lag, auf den sich eben der Objektkredit und die Bewilligung der gebundenen Ausgaben gestützt hatten. Erhebliche Mehrkosten zeichneten sich ab, weshalb das Vergabeverfahren abgebrochen wurde. Neu wurden drei Unternehmenssubmissionen für Teilbauleistungen durchgeführt; das Projekt wurde also quasi in Teilprojekte aufgebrochen: Zwei Arbeitsgattungen, die Spezialtiefbauarbeiten und die Arbeiten für die Stützmauern der Hangsicherung wurden vergeben – die Arbeiten sind bereits abgeschlossen. Allerdings wurde auch bei diesen beiden Losen der Kostenvoranschlag deutlich überschritten. Beim dritten Los betreffend Trasse-Arbeiten für den Radweg und die Weiacherstrasse konnte nur unter Vorbehalt der Bewilligung der notwendigen

zusätzlichen Ausgaben deutlich über dem ursprünglichen Kostenvoranschlag vergeben werden.

Der Stand der Projektrealisierung, der sich der KPB im Sommer 2024 präsentierte, ist ein halbfertiger. Bereits realisiert werden konnten gemäss obiger Beschreibung eine markante Hangsicherung, Kunstbauten und eine Verbreiterung der Strasse. Mit dem beantragten Zusatzkredit sollen nun fehlende Projektteile, allen voran der eigentliche Radweg, realisiert werden. Das Tiefbauamt legte an den Kommissionssitzungen dar, dass die Mehrkosten auf mehrere Faktoren zurückzuführen seien: Auf Vergabemisserfolge, zu tiefe Kostenvoranschläge, die Etappierung des Bauprojekts und fehlende Projekttiefe, da etliche anfallende Arbeiten im ursprünglichen Projekt nicht detailliert vorgewiesen waren. Als ebenfalls problematisch wurde der Wechsel in der Projektleitung beschrieben. Obwohl das Tiefbauamt selbstkritisch eine Projektanalyse vornahm und im Sinne von Lessons Learned aus der mangelhaften Projektierung Schlüsse für die weiteren Projekte gezogen hat, war der Projektverlauf in der KPB eben doch der wichtigste Diskussionspunkt. Kritisch hinterfragt wurden die unvollständige Planung, der Baustart trotz unbereinigtem Bauprojekt und das Ausmass der Kostenüberschreitung. Allerdings wurde auch die spezielle Topografie, welche beispielsweise umfassende Hangsicherungen und Rückhaltebecken notwendig macht, gewürdigt. Für die Mehrheit der Kommissionsmitglieder, SVP, SP, GLP und Grüne, konnte damit überzeugend dargelegt werden, dass sich die Gesamtkosten für die Radwegglückenschliessung rechtfertigen lassen. Zudem sollte eine weitere Projektverzögerung vermieden werden, da dies zu weiteren Kosten führen könnte. Das Sparpotenzial sei ausgereizt und es mache wenig Sinn, den Radweg auf halber Strecke zu stoppen. Eine Minderheit hingegen will eine erneute Detailprüfung des Projektes, um zusätzliches Optimierungs- und Einsparpotenzial zu eruieren. Die FDP beantragt dem Kantonsrat angesichts dessen, dass eben noch viele Arbeiten ausstehend seien und überprüft und optimiert werden könnten, eine Ablehnung des Zusatzkredites; sie beantragt Nichteintreten.

Namens der Mehrheit der KPB beantrage ich Ihnen indes Zustimmung zum Zusatzkredit. Besten Dank.

Simon Vlk (FDP, Uster): Welches sind die Gründe, weshalb der Radweg Rorbas vermutlich fast doppelt so teuer wird, wie ursprünglich geplant? Wie kam es zu diesem, seien wir ehrlich, Planungs-Fauxpas? Schaut man auf der offiziellen Webseite des Kantons Zürich nach, steht dort folgende Begründung geschrieben, ich zitiere: «Der Grund ist, dass die eingegangenen Angebote aus der Submission für die Strassenbauarbeiten zu hoch waren.» Die Begründung, zu teure Angebote aus der Submission seien primär schuld an der Kostenexplosion, halten dem Vergleich mit der Realität nicht stand. Dass Bürger und Bürgerinnen, welche sich auf der offiziellen kantonalen Webseite informieren möchten, derart unzutreffende Angaben erhalten, ist doch erstaunlich und gehört meines Erachtens umgehend korrigiert. Die Mehrkosten für die Bankettsicherung ausgenommen, für welche

die FDP ein gewisses Verständnis hegt, stellen in Wirklichkeit folgende drei Ausgabenpunkte die grössten Kostentreiber dar.

Ich beginne mit Platz 3: Am drittmeisten Mehrkosten kamen zustande aufgrund der Änderung der Spielregeln während des Spiels, Mehrkosten von 36 Prozent respektive 575'000 Franken. Obwohl unser Regierungsrat schon fast mantrahaft wiederholt, dass Änderungen an fertig ausgearbeiteten Objektkreditvorlagen seitens Parlaments total unvernünftig seien, macht die Baudirektion selbst genau das. So beschloss sie, nach der Objektkreditbewilligung kurzerhand noch eine freiwillige Strategie für «TBA ZH Kunstbauten» in das Bauprojekt zu integrieren. Für diese Regeländerung während des Spiels wurde eine Kreditüberschreitung von mehreren Prozent in Kauf genommen, dies notabene zu einem Zeitpunkt, wo bereits klar war, dass die Kosten des Projekts völlig aus dem Ruder laufen.

Jetzt kommt Platz 2: Die zweitteuersten Ursachen für die Kostenexplosionen sind unsaubere Vorabklärungen, Mehrkosten von 218 Prozent respektive 855'000 Franken. Dass nach der Sprechung des Objektkredits plötzlich in Erscheinung tritt, dass noch Rückhaltebecken benötigt werden, ist doch sehr erstaunlich und scheint mir in etwa so, wie wenn bei einem Projekt mittendrin gemerkt würde, dass die Regenrinnen ins Leere führten, weil die Regentonne vergessen wurde. Dass das Thema Wasserversickerung erst viel zu spät angemessen berücksichtigt wurde, lag insbesondere daran, dass der Antrag zum Baukredit noch vor dem bereinigten Projekt erfolgte. Auch die Baudirektion selbst sieht darin, wie sie es nennt, eine Lessons Learned, selbstredend eine sehr teure mit 218 Prozent Kostenaufschlag.

Ich komme bereits zum ersten Platz, also zum grössten Kostentreiber: Die FDP wusste es schon immer, die Regulierungen sind schuld. Am meisten zur Kostenexplosion des Radweges Rorbas haben beigetragen: Immer aufwendigere Vorschriften, Mehrkosten von 51 Prozent respektive 936'000 Franken. In der Antwort auf die schriftliche Nachfrage einer gewissen Partei an die Baudirektion, ob während des Projekts neue Regulierungen mit Kostenfolge in Kraft gesetzt wurden, hiess es: «Die Vorgaben für die Entsorgung von Baumaterialien wurden verschärft. Die Materialbewirtschaftung wurde dahingehend angepasst, entsprechend wurden mehr Kosten ausgelöst.» Aufgrund von neuen kantonalen Vorgaben für Bodenschutz, Entsorgung und Wiederverwendung wurde das Projekt also fast 1 Million Franken teurer als mit der vorherigen Praxis. Diese neuen Vorschriften werden wohl zukünftig auch viele andere Strassen- und Wegprojekte noch teurer machen, als sie jetzt schon sind. So viel zu den Kostentreibern.

Jetzt noch kurz zu Grundsätzlichem: Wenn sich abzeichnet, dass ein Projekt sehr viel teurer wird, als ursprünglich geplant, dann hat die FDP schon die Erwartungshaltung, dass zumindest der Bleistift umso mehr gespitzt wird. Dafür fanden wir bei diesem Projekt leider keine Anhaltspunkte, eher das Gegenteil scheint uns der Fall zu sein. So wurde zum Beispiel noch ganz unbekümmert eine halbe Million Franken zusätzlich ausgegeben seitens Baudirektion für freiwillige Projekt-Upgrades, wie ich vorhin bereits ausgeführt hatte. Die FDP wünscht deshalb, dass

nochmals eine Detailprüfung des Projekts durchgeführt wird. Diese soll aufzeigen, wo noch Optimierungs- und Sparpotenzial besteht. Wir als FDP sind nicht bereit, ein Projekt, welches beinahe eine Kostenverdoppelung ausweist, einfach mir nichts, dir nichts durchzuwinken, und lehnen den Kredit entsprechend ab. Besten Dank.

Barbara Grüter (SVP, Rorbas): Ich gebe bekannt, als Einwohnerin und ehemalige Gemeinderätin von Rorbas habe ich ein Interesse an der Fertigstellung dieses Radweges. Was schon lange währt, wird heute hoffentlich endlich gut oder zumal endlich besser. Wir werden heute hier im Rat voraussichtlich diesen beantragten Zusatzkredit genehmigen, um dann diese mühselige Radweglückenschliessung endlich fertigstellen zu können.

Der Kantonsrat bewilligte 2019 mit 166 Stimmen den Objektkredit von gut 5,5 Millionen zulasten der Investitionsrechnung. Der Regierungsrat bewilligte in diesem Zusammenhang die Instandsetzung des Fahrbahnbelages und der Strassenentwässerung nochmals in beinahe derselben Kostenhöhe. Das ist nun 5 Jahre her. Was seither passiert und gebaut beziehungsweise eben nicht passiert und nicht gebaut wurde, können Sie detailliert dem Antrag des Regierungsrates 5922a entnehmen.

Man könnte ja nun wieder die Grundsatzdiskussion führen, ob diese Radwege und insbesondere diese Radweglückenschliessung in diesem Ausmass überhaupt nötig sind, der Ausbau von Velo-Bahnen für verhältnismässig viel zu wenige Benutzer, selbst wenn sich die Anzahl der Radfahrer auf dieser Strecke verzehnfachen oder um mehr vervielfachen würden. Aber darum geht es heute nicht. Wir haben in Rorbas nun seit 2020 eine Baustelle und eine halbfertige Velo-Bahn. Die Kosten für den Bau überborden den Kredit. Dabei ging von Anfang an offenbar vieles schief. Es gab Probleme beim Finden eines Strassenbauunternehmens beziehungsweise der Vergabe des Projektauftrages. Dann lag das einzige Angebot deutlich über dem Kostenvoranschlag. In der Folge musste eine gestaffelte Submission für Teilbauleistungen durchgeführt werden. Im Kostenvoranschlag war aber keine Etappierung der Bauarbeiten vorgesehen.

Ein Wechsel der Zuständigkeiten verwaltungsintern und der damit verbundenen Dossierübergabe brachte zutage, dass eine detaillierte Hangsicherung fehlte und aufgrund des im grossen Volumen ausfallenden Hangwassers ein umfangreiches Sickerleitungsnetz nötig war. In der Ausführungsphase wurde weiter zusätzlich eine Elektrostrasse für ein geschlossenes Verkehrssteuerungsnetz integriert, und der generelle Preisanstieg für die ausserordentliche Materialisierung sowie die angespannte Energieversorgungssituation schlugen sich ebenso im Preis nieder.

Von den nun fast 7 Millionen Mehraufwendungen gehen gut 4,5 Millionen auf die Instandstellung und Sanierungsarbeiten der Weiherstrasse zurück, also gebundene Ausgaben, und gut 2,5 Millionen auf den Bau des Radweges selbst. In der Kommission wurden die Mehrkosten und Probleme detailliert besprochen und hinterfragt. Auch wurde die Verwaltung gerügt, dass es zu einem solchen Zusatz-

kredit kommen musste. Allerdings konnte auch von Seiten der Planung her überzeugend dargelegt werden, dass sich die Gesamtkosten für diese Radweglückenschliessung angesichts der topografischen Herausforderungen und im Vergleich zu anderen Radwegbauten in diesem Umfang sich in einem akzeptablen Rahmen bewegen. Eine weitere Verzögerung könnte aufgrund der Materialteuerung noch einmal zusätzliche Mehrkosten generieren, wenn das nicht schon der Fall ist, denn dieses Geschäft hätte schon vor gut einem Jahr hier im Rat sein sollen oder können. Und die Ausführungen waren eigentlich für Frühjahr 2024 geplant. Daher macht es aus Sicht der Kommissionsmehrheit keinen Sinn mehr, hier nochmals eine Verzögerung zu provozieren. Dass die FDP, die ja für den Velonetz-Ausbau auch Feuer und Flamme war und den strategischen Mobilitätswachstum im ausgeglichenen Sinne damals mit unterstützte, jetzt hier etwas einsparen möchte, was bei diesem Projekt nun leider wirklich nicht mehr möglich sein wird, das haben sogar wir eingesehen, ist definitiv am falschen Ort gespart. Zudem erachte ich es im Sinne der Bevölkerung in Rorbass und Umgebung für äusserst sinnvoll, diese leidige, angefangene Baustelle endlich fertigzustellen.

Mit zähneknirschender Rüge an die Projektleitung beziehungsweise Verwaltung und zähneknirschender Akzeptanz des geplanten Velonetz-Ausbaus überhaupt stimmt die SVP/EDU-Fraktion diesem nun vorliegenden Zusatzkredit zu. Eine weitere Zusatzschleife würde mit Sicherheit nochmals viel teurer kommen, als dass der Regierungsrat überhaupt noch einsparen könnte. Daher lehnen wir den Minderheitsantrag ab und stimmen, wie gesagt, dem Zusatzkredit zu. Danke.

Wilma Willi (Grüne, Stadel): Dass wir gemäss dem Velo-Netzplan Radweglücken zu schliessen haben, sollte uns allen einleuchten. Das haben wir heute schon mehrfach gehört.

Dass anfänglich für diese Arbeiten nur ein Angebot einging und die Arbeiten aufgeteilt werden mussten, kann heute auch nicht mehr geändert werden. Wir können es auch nicht ändern, dass die bereits ausgeführten Arbeiten nun teurer als geplant wurden. Der Regierungsrat beantragt einen Zusatzkredit von circa 2,6 Millionen Franken, dies, damit die Lücke zwischen der Solistrasse in Bülach und der Chronedel in der Gemeinde Rorbass geschlossen werden kann.

Wenn wir den Zusatzkredit heute nicht bewilligen, wird das nur noch teurer. Nichteintreten und die erneute Detailprüfung, wie von der FDP verlangt, würden somit nur noch eine weitere Verzögerung und eine weitere Verteuerung generieren. Was bis heute gebaut ist, ist gebaut. Somit wäre es unsinnig, wenn die anstehenden Bau- und Nebenarbeiten und auch die nötigen technischen Arbeiten nicht abgeschlossen werden könnten. Das Gebiet ist nun einmal topografisch anspruchsvoll, und wir reden hier immerhin von der Fertigstellung eines Teilstücks unseres wichtigen kantonalen Velonetzes. Wenn wir den Veloverkehr fördern wollen, dann gehören vor allem auch gute Radwege bei schwierigen Geländen dazu. Und ja, sie kosten dann eventuell etwas mehr.

Wir im Zürcher Unterland freuen uns schon lange auf die Fertigstellung der Velowegverbindung auf der Wagenbrechi und auf die Sicherheit für Velofahrende.

Machen wir vorwärts. Wir treten ein und stimmen zu, stimmen Sie mit uns dem Zusatzkredit zu. Dafür danken wir.

Janine Vannaz (Die Mitte, Aesch): Zähneknirschend, ja zähneknirschend wird auch die Mitte diesem Zusatzkredit von über 2,616 Millionen Franken zustimmen und diesen bewilligen.

Wie die Mehrheit in der KPB sind auch wir mit dieser Kostenüberschreitung unzufrieden, welche die Bau- und Nebenarbeiten wie auch die technischen Arbeiten betreffen. Die Mehrkosten entstanden einerseits aufgrund der Etappierung des Bauprojektes, anderseits dadurch, dass verschiedene Arbeiten im ursprünglichen Projekt nicht detailliert vorgesehen waren. Eine der grossen Herausforderungen, wir haben es gehört, war die Hangsicherung und trieb die Kosten ebenfalls in die Höhe. Wenn sich nun aber die Fertigstellung des Projekts weiter verzögert würde, könnten noch einmal zusätzliche Mehrkosten entstehen. Das möchten wir vermeiden. Die Radwegglückenschliessung in diesem Gebiet zieht sich schon seit Jahren hin und ist aber für die Bevölkerung sehr wichtig, dass sie nun zu Ende gebracht wird. Insofern ist diesem Antrag zuzustimmen. Besten Dank für die Aufmerksamkeit.

Donato Flavio Scognamiglio (EVP, Freienstein-Teufen): Wenn Sie mich mal besuchen wollen – und ich denke, das lohnt sich, denn ich wohne an einem ganz schönen Ort –, dann empfehle ich Ihnen, kommen Sie ja nicht mit dem Bus. Es gibt nämlich nur alle Stunde einen Bus nach Freienstein-Teufen, also den Bus vergessen Sie. Kommen Sie aber auch nicht mit dem Velo, denn Sie können mich nicht erreichen mit dem Velo; sie landen im nirgendwo. Also nehmen Sie – ja, was nehmen Sie da? Sie können jetzt selber überlegen. Also, ich bin ja nicht der Velofahrer, ich habe zwar ein Velo, aber ich habe jetzt Mails erhalten aus dem Dorf, die sagen: Wann ist diese leidige Baustelle endlich fertig? Und jeden Morgen sehe ich von meinem Fenster über diese wunderschöne Gegend an diese Wand. Und dieser Fahrradweg, der ist unsicher. Der ist unsicher. Und ich musste dann etwas schmunzeln, denn jemand hat dann gefragt, hätte man nicht auch unten durch den Wald fahren können; es gibt dort Landwirtschaftswege. Und die Antwort war dann, nein, wegen des Sicherheitsgefühls. Sie können also wählen, entweder überfahren zu werden oder vom Wolf gefressen zu werden – es gab wirklich mal einen Wolf in Freienstein-Teufen. Also, wenn Sie mich jetzt besuchen wollen, dann empfehle ich Ihnen, diesem Zusatzkredit zuzustimmen, denn es wird ja nicht besser, wenn der Veloweg nicht fertig gebaut wird, das heisst aber nicht, dass wir in Zukunft alles einfach bauen wollen. Aber es würde mich freuen, auch die Freunde von der FDP, auf einer Fahrradtour bei mir begrüssen zu dürfen, wenn dieser Veloweg dann endlich mal fertig ist. Danke.

Jonas Erni (SP, Wädenswil): Es wurde eigentlich alles schon gesagt, ausser, dass es sich bei diesem Projekt um ein wirkliches Trauerspiel handelt. Die Kosten sind ins Unermessliche gestiegen. Man hätte damit wahrscheinlich zehnmal so viele

Radweg-Kilometer bauen können, auch der Eingriff in den Wald, viele Bäume wurden gefällt, Kunstbauten, riesige Mauern erstellt, alles ziemlich kritisch und nicht wirklich nachvollziehbar. Nur wurden diese schon gebaut, und das Einzige, was jetzt fehlt, ist der benötigte Radweg, über den wir damals beschlossen hatten. Es wäre deshalb ein bisschen Seldwyla, wenn wir jetzt dazu Nein sagen würden. Wir sind deshalb froh, dass sich eine Mehrheit findet, und wir dieses unschöne Projekt somit beenden können für mehr Radwegsicherheit. Besten Dank.

Regierungsrat Martin Neukom: Ich danke Ihnen für Ihre Rückmeldungen. Es ist tatsächlich so, dass bei diesem Projekt viel Unglückliches zusammengekommen ist, nicht alles optimal lief. Besonders wichtig ist, wenn nicht alles optimal läuft, dass man offen und ehrlich anschaut, was ist passiert, was lief nicht gut, um dann eine saubere Analyse machen zu können, damit man sich nachher verbessern kann. Ich muss Ihnen ehrlich sagen, unter den aktuellen Umständen würde ich ein solches Projekt nicht starten. Dieses Projekt hat natürlich eine wahnsinnig lange Geschichte, wie Sie sich vorstellen können. Der Kantonsrat hat erst 2019 darüber entschieden. Mit der heutigen Priorisierung, muss ich sagen, wäre dies nicht ganz zuoberst. Warum? Das Projekt ist sehr aufwendig, wir brauchen aufwendige Kunstbauten, um diesen Radweg zu bauen, es braucht aufwendige Hangsicherungen. Deshalb ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis dieses Radwegs, das muss ich ganz ehrlich sagen, nicht optimal. Wir sind jetzt aber mitten drin. Der Kantonsrat hat diesem Projekt schon mal zugestimmt. Jetzt geht es darum, dieses noch fertigzustellen, damit diese Baustelle, wie gesagt, auch einmal fertig wird.

Der Kantonsrat hat einen Objektkredit von 11 Millionen bereits bewilligt, wie gesagt, das Geld reichte nicht, da sich nur ein einziger Anbieter auf die Submission gemeldet hat. Das Angebot war viel teurer als erwartet. Das ist der grösste Mocken der Kostensteigerung. Es ist deshalb nur zu einem Teil umgesetzt. Deshalb beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat hier einen Zusatzkredit zu diesem Projekt. Auch hier, es wird nicht nur ein neuer Radweg gebaut, es ist natürlich auch noch die Strassensanierung, wie bei allen anderen Projekten, parallel ebenfalls umgesetzt. Ich bitte Sie, diesem Zusatzkredit von 7 Millionen Franken zuzustimmen. Besten Dank.

Abstimmung

Der Mehrheitsantrag wird dem Minderheitsantrag gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 122 : 23 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Mehrheitsantrag zuzustimmen. Somit wird auf die Vorlage 5922a eingetreten.

Titel und Ingress

Keine Bemerkungen; genehmigt.

I.

Ratspräsident Jürg Sulser: Ratspräsident Jürg Sulser: Nun stellen wir fest, ob das Quorum der Ausgangsbremse erreicht wird. Der Rat besteht aus 180 Mitgliedern, weshalb es mindestens 91 Stimmen braucht. Kommen weniger als 91 Stimmen zustande, ist der Antrag abgelehnt.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst, mit 122 Stimmen römisch I der Vorlage 5922a zuzustimmen. Das erforderliche Quorum von 91 Stimmen ist erreicht worden.

II., III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.