

**Beschlussvorlage**zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung****Betreff****"Null Toleranz für Raser" - Ordnungsbehördliche Maßnahmen gegen die Raserszene im Kölner Stadtgebiet - Maßnahmenpaket II - Auenweg und Ringe****Beschlussorgan**

Rat

<b>Gremium</b>	<b>Datum</b>
Bezirksvertretung 9 (Mülheim)	22.02.2016
Verkehrsausschuss	01.03.2016
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	03.03.2016
Ausschuss Allgemeine Verwaltung und Rechtsfragen / Vergabe / Internationales	07.03.2016
Finanzausschuss	14.03.2016
Rat	15.03.2016

**Beschluss:**

Der Rat beschließt:

1. Der Bedarf in Höhe von 428.400,- Euro (brutto) wird anerkannt.
2. Zur Finanzierung der Investitionskosten in Höhe von 428.400,- Euro beschließt der Rat eine vorläufige außerplanmäßige Bereitstellung von Auszahlungsermächtigungen gemäß § 83 GO NW im Haushaltsjahr 2016 im Teilfinanzplan 0205 – Verkehrsüberwachung, Teilplanzeile 8, Auszahlungen für Baumaßnahmen. Hiervon entfallen 257.000 Euro auf die neu einzurichtenden Finanzstelle 3200-0205-1-2100, Geschwindigkeitsüberwachung Kölner Ringe und 171.400 Euro auf die neu einzurichtende Finanzstelle 3200-0205-9-2500, Geschwindigkeitsüberwachung Auenweg.

Die vorläufige Deckung erfolgt durch entsprechende Wenigerauszahlungen im Teilfinanzplan 0212, Brand- und Bevölkerungsschutz, Rettungsdienst, Teilplanzeile 9, Auszahlungen für den Erwerb von bewegl. Anlagevermögen, Finanzstelle 3701-0212-0-0100, Kraftfahrzeuge.

Weiterhin beauftragt der Rat die Verwaltung, die erforderlichen Auszahlungsermächtigungen in Höhe von insgesamt 428.400 Euro im Haushaltsplan 2016/2017 zu veranschlagen. Mit Inkrafttreten der Haushaltssatzung 2016 ist die außerplanmäßige Mittelbereitstellung rückabzuwickeln.

3. Die Zusetzung von 1,0 Stelle in BGr. A10 ÜBesG NRW bzw. VGr. IV b, Fgr. 1a BAT (Entgeltgruppe E9 TVöD), zunächst auf zwei Jahre befristet.

Da eine Besetzung der Stelle bereits mit sofortiger Wirkung notwendig ist, wird die entspre-

chende Stelle im Vorgriff auf den Stellenplan 2016/2017 verwaltungsintern zur Verfügung gestellt.

Alternative:

Das Maßnahmenpaket II zur Bekämpfung der Raserszene und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Stadtgebiet Köln wird nicht umgesetzt.

**Haushaltsmäßige Auswirkungen** **Nein**

<input checked="" type="checkbox"/> <b>Ja, investiv</b>	Investitionsauszahlungen		428.400,- €	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____	___%
<input type="checkbox"/> <b>Ja, ergebniswirksam</b>	Aufwendungen für die Maßnahme		_____€	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____	___%

<b>Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam):</b>	<b>ab Haushaltsjahr:</b>	<u>2016</u>
a) Personalaufwendungen		<u>75.200,- €</u>
b) Sachaufwendungen etc.		_____€
c) bilanzielle Abschreibungen		<u>42.840,- €</u>

<b>Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam):</b>	<b>ab Haushaltsjahr:</b>	<u>2017</u>
a) Erträge		<u>390.000 €</u>
b) Erträge aus der Auflösung Sonderposten		_____€

<b>Einsparungen:</b>	<b>ab Haushaltsjahr:</b>	
a) Personalaufwendungen		_____€
b) Sachaufwendungen etc.		_____€

Beginn, Dauer	_____
---------------	-------

**Begründung**

- I. Eine Sonderarbeitsgruppe der Unfallkommission der Stadt Köln hat unter der Leitung des Herrn Stadtdirektor Kahlen in enger Abstimmung mit Vertretern des Polizeipräsidiums Köln sowie der Bezirksregierung Köln am 17.07.2015 ein umfangreiches Maßnahmenpaket zur wirkungsvollen Bekämpfung der Raserszene in Köln getroffen.

Zur Überwachung und Ahndung illegaler Geschwindigkeitsüberschreitungen mit Gefahren für Leib und Leben im Kölner Stadtgebiet, wurde der Ordnungs- und Verkehrsdienst der Stadt Köln durch die Sonderarbeitsgruppe der Unfallkommission der Stadt Köln beauftragt, unverzüglich mehrere zusätzliche Überwachungsanlagen zu beschaffen.

Ein erstes Maßnahmenpaket wurde mit nachfolgendem Inhalt vom Rat der Stadt Köln mit Sitzung vom 10.09.2015 (Session-Nr.: 2362/2015) beschlossen:

- Kauf eines Messcontainers
  - Ankauf von 2 Radarwagen
  - Kauf eines Transportfahrzeuges für den Messcontainer
  - Aufbau von zwei stationären Geschwindigkeitsmessanlagen im Bereich Aachener Straße / Innere Kanalstraße in Höhe des Aachener Weihers in beiden Fahrtrichtungen
  - Stellenzusetzung im Bereich des Technischen Außendienst von 4,0 Stellen in VGr. VII/VIb, Fgr. 1b/1b BAT (Entgeltgruppe E5 TVöD), zunächst auf zwei Jahre befristet
- II. Die polizeiliche Kommission im Zusammenhang mit der Bekämpfung von illegalen Autorennen hat hinsichtlich ihrer Ermittlungen neben der Aachener Straße und weiteren Straßen auch den Auenweg sowie die Ringe als potentielle Raserstrecken identifiziert.

Der Verkehrsdienst der Stadt Köln hat im September 2015 intensiv (20 Tage) sowohl den Auenweg als auch die Ringe mit Seitenradarmessgeräten kontrolliert. Bei Seitenradarmessgeräten handelt es sich um ein fest installiertes Gerät, das neben der Straße platziert wird. Dieses misst die Geschwindigkeit der Fahrzeuge, die in die Richtung des Radars fahren. Somit können die Geschwindigkeitsdaten der Fahrzeuge, die sich auf einer bestimmten Strecke bewegen, leicht erfasst und aufgezeichnet werden, ohne dass der Autofahrer hiervon Kenntnis erlangt. Diese Messungen liefern ein authentisches Bild des realen Geschwindigkeitsniveaus aller Verkehrsteilnehmer. Eine Bilddokumentation und Ahndung ist mit diesen Geräten nicht möglich.

### III. Die Messungen ergaben folgende Ergebnisse:

#### Erläuterungen:

**V85:** *85% der Fahrzeuge fahren diese Geschwindigkeit*  
**Verstoßquote:** *Geschwindigkeitsüberschreitung in Prozent*  
**FR:** *Fahrtrichtung*

#### 1. Auenweg

Hier fanden in Höhe Hausnr. 185 die Messungen statt, hier gilt Tempo 30 (im Vergleich die Zahlen der Messungen aus Juni 2015, als noch Tempo 50 galt) Die Messstelle befindet sich im Bereich der eingebauten Temposchweller:

##### Fahrtrichtung Deutz-Mülheimer-Str.

Höchstgeschwindigkeit	106 km/h (176 km/h)
V85	40 km/h (62 km/h)
Verstoßquote	47,8% (66,0%)

##### Fahrtrichtung Deutz Bhf.

Höchstgeschwindigkeit	86 km/h (163 km/h)
V85	37 km/h (68 km/h)
Verstoßquote	39,3% (84,7%)

Die Ergebnisse wurden der Unfallkommission der Stadt Köln (UK) am 28.10.2015 vorgestellt, die UK befürwortet die Aufstellung von zwei stationären Geschwindigkeitsmessanlagen.

#### 2. Ringe

An folgenden Punkten wurden Seitenradarmessungen durchgeführt:

##### Hansaring 100 FR Ebertplatz (Tempo 50)

Höchstgeschwindigkeit	87 km/h (Mittwoch, 01.00 Uhr)
V85	46 km/h
Verstoßquote	8,8%

##### Hansaring 149 FR Kaiser-Wilhelm-Ring (Tempo 50)

Höchstgeschwindigkeit	89 km/h (Mittwoch, 00.00 Uhr)
V85	45 km/h
Verstoßquote	5,7%

Hansaring 83 FR Kaiser-Wilhelm-Ring (Tempo 50)

Höchstgeschwindigkeit	93 km/h (Donnerstag, 22.00 Uhr)
V85	49 km/h
Verstoßquote	10,4%

**Hansaring 50 FR Ebertplatz (Tempo 50), Höhe Hansagymnasium**

Höchstgeschwindigkeit	123 km/h (Mittwoch, 09.00 Uhr)
V85	60 km/h
Verstoßquote	<b>53,8%</b>

**Kaiser-Wilhelm-Ring 27-29 FR Hansaring (Tempo 50)**

Höchstgeschwindigkeit	130 km/h (Montag, 22.00 Uhr)
V85	67 km/h
Verstoßquote	<b>73,1%</b>

**Kaiser-Wilhelm-Ring 27-29 FR Friesenplatz (Tempo 50)**

Höchstgeschwindigkeit	108 km/h (Montag, 19.00 Uhr)
V85	61 km/h
Verstoßquote	<b>45,3%</b>

Hohenzollernring 75-77 FR Barbarossaplatz (Tempo 50)

Höchstgeschwindigkeit	89 km/h (Mittwoch, 18.00 Uhr)
V85	51 km/h
Verstoßquote	17,9%

Hohenzollernring 75-77 FR Kaiser-Wilhelm-Ring (Tempo 50)

Höchstgeschwindigkeit	84 km/h (Donnerstag, 22.00 Uhr)
V85	51 km/h
Verstoßquote	16,1%

Hohenzollernring 32-34 FR Barbarossaplatz (Tempo 50)

Höchstgeschwindigkeit	105 km/h (Dienstag, 15.00 Uhr)
V85	50 km/h
Verstoßquote	14,7%

Hohenzollernring 32-34 FR Friesenplatz (Tempo 50)

Höchstgeschwindigkeit	124 km/h (Donnerstag, 05.00 Uhr)
V85	49 km/h
Verstoßquote	11,0%

Hohenstaufenring 72 FR Barbarossaplatz (Tempo 50)

Höchstgeschwindigkeit	82 km/h (Freitag, 23.00 Uhr)
V85	50 km/h
Verstoßquote	13,9%

Hohenstaufenring 72 FR Rudolfplatz (Tempo 50)

Höchstgeschwindigkeit	85 km/h (Dienstag, 22.00 Uhr)
V85	53 km/h

Verstoßquote

19,2%

Die Ergebnisse wurden der Unfallkommission der Stadt Köln (UK) am 28.10.2015 vorgestellt, die UK befürwortet die Aufstellung von drei stationären Geschwindigkeitsmessenanlagen an folgenden Standorten:

- Hansaring 50 FR Ebertplatz (Tempo 50)
- Kaiser-Wilhelm-Ring 27-29 FR Hansaring (Tempo 50)
- Kaiser-Wilhelm-Ring 27-29 FR Friesenplatz (Tempo 50)

IV. Somit ist zur Bekämpfung der Raserszene im Maßnahmenpaket II die Beschaffung von insgesamt fünf stationären Geschwindigkeitsmessenanlagen (2 im Auenweg, 3 auf den Ringen) vorgesehen.

V. Derzeit eingesetzte Technik

In der Vergangenheit wurden stationäre Geschwindigkeitsmessenanlagen ausschließlich mit im Fahrbelag eingelassenen Messsensoren beschafft. Diese Technik hat jedoch Nachteile, auf die im Folgenden eingegangen wird:

#### 1. Nachteile sensorgesteuerter Geschwindigkeitsmessenanlagen (derzeitiges Messsystem)

Die derzeitigen stationären Messanlagen bedienen sich zur Messung der Geschwindigkeit der Piezotechnik. Bei dieser Technik werden zwei Sensoren bzw. Kabel, in einem Abstand von 1,5 Meter in die Fahrbahn verlegt. Durchfährt ein Fahrzeug die Straße bzw. die Sensoren, werden die von den Sensoren ermittelten Informationen jeweils an den Rechner weitergeleitet. Dieser rechnet die Geschwindigkeit in km/h im Rahmen einer Weg-Zeit-Analyse aus. Es werden bis zu drei Messungen ermittelt, die unabhängig voneinander sind. Wenn die gemessenen Werte miteinander übereinstimmen, schießt das Gerät ein Foto.

Damit die Messungen fehlerfrei verlaufen, muss der Fahrbelag im Umkreis des Messbereichs makellos sein. Schlaglöcher, Risse oder sonstige Unebenheiten verfälschen die Messung, da die Piezo-Kristalle dann ungenaue elektronische Impulse weitergeben könnten, und ein Fahrzeug fehlerhaft als zu schnell eingeordnet wird.

Aufgrund der Vorgaben der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB) müssen sensorgesteuerte Geschwindigkeitsmessenanlagen alle 6 Monate durch eine zertifizierte Fachfirma (Hersteller) gewartet werden. Diese Wartung ist kostenpflichtig und die Höhe der Kosten richtet sich nach der Anzahl der Fahrspuren. Werden dabei Unregelmäßigkeiten festgestellt, darf die Messanlage bis zur Fehlerbehebung nicht weiter betrieben werden und ist unverzüglich stillzulegen. Bei den Wartungen werden häufig Probleme mit dem Fahrbelag bzw. mit den Sensoren erkannt. Damit die Anlagen weiter betrieben werden können, ist es bei den Wartungen sehr häufig erforderlich, sowohl die Messsensoren als auch den Asphalt zu erneuern. Je nach Standort (ein-, zwei, oder dreispurig) können Kosten in Höhe von bis zu 30.000 EUR anfallen. Da die Standorte bis zur endgültigen Reparatur auch nicht weiterbetrieben werden dürfen, entstehen neben den Reparaturkosten auch nicht unerhebliche Einnahmeverluste bei Verwarnungs- und Bußgeldern. Neben den eigentlichen Reparaturkosten sind bei Neuasphaltierungen bzw. Sensorenerneuerungen auch Eichgebühren zu zahlen, da stillgelegte Anlagen und reparierte Anlagen für den Betrieb wieder zu eichen sind. Ohne Eichung dürfen Anlagen nicht betrieben werden.

Des Weiteren hemmen Asphaltierungsarbeiten und/oder der Einbau von Messsensoren im Fahrbelag den Verkehrsfluss und führen nicht selten zu langen Staus mit den daraus resultierenden Nachteilen.

Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass die sensorgestützten Geschwindigkeitsmessenanlagen aufgrund der halbjährlichen Wartung sowie der regelmäßig anfallenden Asphaltierungsarbeiten und der regelmäßig erforderlichen Sensorenerneuerung (im Schnitt alle 1½-2 Jahre) im Betrieb sehr zeit- und kostenintensiv sind. Folgende Zahlen sollen als Beispiel dienen:

Austausch von Piezosensoren pro Fahrbahn ohne Asphaltierungsarbeiten

Die Kosten für den Austausch von Messsensoren in **einer** Fahrbahn liegen bei rund 5.500,- EUR

Asphaltierungsarbeiten

Die Kosten für eine Neuasphaltierung liegen bei rund 7.000,- EUR **pro Fahrspur**, evtl. Nachtzuschläge sind hierbei berücksichtigt.

## VI. Alternativen

Seit wenigen Jahren sind Alternativsysteme auf dem Markt, die ohne Messsensoren im Fahrbahnbelag auskommen. Folgende stationäre Alternativsysteme kommen in Betracht:

### 1. Lasermesstechnik:

Bei stationären Anlagen überwachen fächerförmige Laserstrahlen den gesamten Verkehr auf bis zu drei Fahrspuren. Sobald ein Fahrzeug in den erfassten Bereich, der zirka 75 Meter vor der Lasersäule beginnt, einfährt, erhält es vom System eine Identifikationsnummer. Der Wagen wird dann quasi von den Laserimpulsen verfolgt, auch bei Spurwechseln und dichtem Verkehr.

Wird bei einem Fahrzeug eine zu hohe Geschwindigkeit festgestellt, erfolgt eine fotografische Dokumentation. In Lasersäulen können mehrere Kameras installiert sein, so dass die elektronische Steuerung den Fotobefehl an die jeweils ideal auf das zu schnelle Fahrzeug gerichtete Kamera aktivieren kann.

Das Lasersystem erfasst die Geschwindigkeiten aller Fahrzeuge, ohne dass dafür Einbauten in den Fahrbahnbelag wie Induktionsschleifen oder Piezosensoren nötig sind. Das spart teure Erdarbeiten und Fahrbahnsperrungen.

Des Weiteren kann ein Lasersystem uneingeschränkt auch in Kurven, an unübersichtlichen Straßen und in Tunneln eingesetzt werden. Unterscheidungen von PKW und LKW sind ebenso technisch möglich wie das Einstellen von fahrstreifenbezogenen, unterschiedlichen Fotoauslösegrenzwerten für diese Fahrzeugklassen (z.B. Tempo 30 für LKW und Tempo 50 für PKW).

### 2. Radartechnik

Um die Geschwindigkeit der vorbeifahrenden Autos zu ermitteln, senden die Geräte elektromagnetische Wellen aus (Primärsignale), die dann von den Fahrzeugen reflektiert und als sogenannte Sekundärsignale wieder beim Sensor des Radargeräts ankommen. Dass sich daraus die Geschwindigkeit des herannahenden Fahrzeugs errechnen lässt, liegt am Doppler-Effekt, der die zeitliche Stauchung oder Dehnung eines Signals beschreibt, während sich der Abstand zwischen Sender und Empfänger verändert.

Sobald das Radargerät eine Geschwindigkeit des herannahenden Autos ermittelt hat, die oberhalb eines zuvor festgelegten Toleranzbereichs liegt, wird der Fotoblinker ausgelöst und ein Bild vom vorbeifahrenden Auto erstellt.

Das Radarsystem erfasst die Geschwindigkeiten aller Fahrzeuge, ohne dass dafür Einbauten in den Fahrbahnbelag wie Induktionsschleifen oder Piezosensoren nötig sind. Das spart teure Erdarbeiten und Fahrbahnsperrungen. Radartechnik lässt sich jedoch aufgrund der Messtechnik (elektromagnetische Wellen) nicht im Kurvenbereich und an unübersichtlichen Straßenverläufen installieren. Stationäre Anlagen mit Radartechnik liefern nur dann korrekte Ergebnisse, wenn sie in einem bestimmten Winkel zur Fahrbahn aufgestellt wurden, der überwachte Wagen die Fahrtrichtung beibehält (also nicht die Spur wechselt) und keine Knickstrahlenreflektionen auftreten (etwa durch Verkehrsschilder).

Unterscheidungen von PKW und LKW sind ebenso machbar wie das Einstellen von fahrstreifenbezogenen, unterschiedlichen Fotoauslösegrenzwerten für diese Fahrzeugklassen.

### 3. PTB-Zulassung

Beide Verfahren (Laser- als auch Radarmessungen) verfügen über eine innerstaatliche Bauartzulassung der zuständigen Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB) und können somit in Deutschland zur gerichtsfesten Geschwindigkeitsmessung eingesetzt werden.

Aufgrund der vorgenannten Nachteile bisher eingesetzter Geschwindigkeitsmessanlagen sollen neue Anlagen grundsätzlich nur noch in non-invasiver Technik (sensorlos) ausgeschrieben und in Betrieb genommen.

## VII. Aufwand

### a. Investive Auszahlungsermächtigung

Für die geplanten fünf stationären Geschwindigkeitsmessanlagen in non-invasiver Technik fallen gemäß durchgeführter Kostenschätzung Einmalkosten in Höhe von rund 428.400,- Euro (brutto) an. Weitergehende Kosten fallen nur für Reparaturarbeiten an. Kosten für die Wartung, für den Austausch von Piezoschleifen sowie für Asphaltierungsarbeiten entfallen komplett.

### b. Konsumtive Aufwände

Der jährliche Abschreibungsaufwand für die investiven Beschaffungen beläuft sich auf 42.840,- Euro.

### c. Personalaufwände

Die personellen Mehraufwände im Bereich Bußgeldstelle und Technischer Außendienst sowie in der Datenerfassung werden durch bereits vorhandenes Personal abgedeckt.

Im Bereich Verwaltung des Ordnungs- und Verkehrsdienstes wird eine Stelle in der Wertigkeit BGr. A10 ÜBesG NRW bzw. VGr. IV b, Fgr. 1a BAT (Entgeltgruppe E9 TVöD), für die Ausschreibung und nachfolgende Tätigkeiten, wie z.B. Beauftragung Eichung, Reparatur und Vandalismusschäden, mit sofortiger Wirkung befristet für zwei Jahre zugesetzt.

## VIII. Erträge

Werden die Erfahrungswerte bei anderen stationären Geschwindigkeitsmessanlagen zugrunde gelegt, so kann mit durchschnittlich rund 4.000 Verstößen je Anlage gerechnet werden, bei fünf Anlagen ergeben sich somit rund 20.000 Verstöße pro Jahr.

Durch die ständige optische Präsenz entfalten die stationären Geschwindigkeitsmessanlagen ihre nachhaltige Wirksamkeit. Damit einhergehend sinken nach den vorliegenden Erfahrungen mit vorhandenen Anlagen die Verstoßzahlen wie folgt:

2018 um 32% (Rückgang um rund 6.400 Fälle)

2019 um weitere 23% (Rückgang um weitere rund 3.100 Fälle)

In den Folgejahren bleiben nach den Erfahrungen mit den vorhandenen Anlagen die Fallzahlen auf gleichbleibendem Niveau, d.h. für die fünf Anlagen wird dann mit rund 10.500 Fällen pro Jahr gerechnet.

20.000 Verstöße entsprechen einem Ertrag von insgesamt rund 390.000 EUR für alle fünf Anlagen im Haushaltsjahr 2017, 265.200 EUR in 2018 und 205.000 EUR ab 2019.

Für 2016 wird mit anteiligen Erträgen in Höhe von rund 150.000,- EUR gerechnet.



Die nachhaltige Wirksamkeit von Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen schlägt sich auch in den Erträgen nieder, so dass in den Haushaltsjahren 2018 und 2019 die Erträge sinken werden. Ab 2020 werden konstante Erträge prognostiziert.

## IX. Finanzierung

Die erforderlichen investiven Mittel für die Realisierung der Maßnahme sind zunächst vorläufig außerplanmäßig bereitzustellen und finden im Rahmen der Hpl.-Anmeldung 2016/2017 ff. entsprechende Berücksichtigung. Ebenso sind im Rahmen der Hpl.-Anmeldungen 2016/2017 ff. die entsprechenden Aufwendungen und Erträge im Teilergebnisplan 0205, Verkehrsüberwachung, in der Teilplanzeile 11, Personalaufwendungen (75.200 Euro jährlich), der Teilplanzeile 14, Bilanzielle Abschreibungen (42.840 Euro jährlich) und der Teilplanzeile 7, Sonstige ordentliche Erträge (2016: 150.000 Euro, 2017: 390.000 Euro, 2018: 265.200 Euro, ab 2019: 205.000 Euro jährlich) zu berücksichtigen.

Die vorläufige Deckung für die außerplanmäßige investive Mittelbereitstellung erfolgt durch entsprechende Wenigerauszahlungen aus den im beschlossenen Hpl. 2015 und der damit beschlossenen Mittelfristplanung 2016-2018 berücksichtigten Mitteln im Teilfinanzplan 0212, Brand- und Bevölkerungsschutz, Rettungsdienst, Teilplanzeile 9, Auszahlungen für den Erwerb von bewegl. Anlagevermögen, Finanzstelle 3701-0212-0-0100, Kraftfahrzeuge.

Da im letzten Jahr an diesem Standort bereits Verkehrsunfälle aufgrund von überhöhter Geschwindigkeit sowie Rotlichtverstößen mit erheblichen Sach- und Personenschäden entstanden sind, duldet die Maßnahme keinen Aufschub und es kann nicht erst die Verabschiedung des Haushaltes 2016/2017 abgewartet werden. Die Voraussetzungen des § 85 Abs. 1 GO NW sind somit erfüllt.

## X. Vergabeverfahren

Ausgehend vom Gesamtauftragsvolumen wird die Maßnahme europaweit nach VOL/A ausgeschrieben. Grundsätzlich können, wie unter VI. beschrieben, verschiedene Non-invasive Systeme zum Einsatz kommen. Die Entscheidung, welches System zum Einsatz kommen soll, fällt im Wettbewerb. Der Zuschlag erfolgt auf das wirtschaftlichste Angebot.

Das Rechnungsprüfungsamt hat den Bedarf mit Schreiben vom 26.11.2015 unter der Prüfnummer 142/22/151/15 anerkannt (siehe Anlage 1).