



Spandauer Straße 25
57072 Siegen

Postfach 10 01 53
57001 Siegen

Telefon: (02 71) 5 30 38
Telefax: (02 71) 5 67 69



Stahlschutzplanken-Info 2/2011

Inhalt

- 1. RAL-Konstruktion SUPER-RAIL Eco 1A (H2-W4-A)**
- 2. Zwischenlängen bei Übergängen nach der Einsatzfreigabeliste**
- 3. Übersteighilfe für SUPER-RAIL**
- 4. Einsatzfreigabe rechts**

1. RAL-Konstruktion SUPER-RAIL Eco 1A (H2-W4-A)

Die Familie der leichten Super-Rail-Varianten wurde mit der neuen 37 kg/m leichten RAL-Konstruktion SUPER-RAIL Eco 1A (H2-W4-A) komplettiert. Damit liegt nun europaweit erstmalig eine durchgängige Schutzeinrichtung mit der Anprallheftigkeitsstufe A und mit hohem Aufhaltevermögen der Aufhaltstufe H2 für den Einsatz im Mittel- bzw. Seitentrennstreifen vor.

In Kombination mit der SUPER-RAIL Eco auf Bauwerk (H2-W4-A) und der SUPER-RAIL Eco MÜF in Mittelstreifenüberfahrten (H2-W4-A) (s. Stahlschutzplanken-Infos 4/2009 und 2/2010) geht ein langer gehegter Wunsch vieler Auftraggeber nach einer durchgängigen Anwendung für die möglichen Einsatzbereiche Strecke/Bankett, Bauwerk und Asphalt bzw. befestigte Verkehrsfläche in der günstigsten ASI-Stufe A endlich in Erfüllung. SUPER-RAIL Eco 1A ist eine zugelassene Modifikation des baugleichen, geprüften Systems SUPER-RAIL Eco MÜF, wobei nur auf die Wirkung der Asphaltbohrlochkante verzichtet wird, die beim Anprallversuch von den Pfosten nicht berührt wurde. In der Bewertung der Zertifizierstelle heißt es:

„Bei der Schutzeinrichtung SUPER-RAIL Eco MÜF wurden die Pfosten in Asphaltbohrungen gerammt eingebaut. Die Bohrlöcher waren ausreichend groß, dass eine Beeinträchtigung der Pfosten durch den Asphalt nicht gegeben war. Damit ist nachgewiesen, dass ein gerammter Einbau dieses Systems in gewöhnlichen Bankette im Seitenraum von Straßen gleichwertig möglich ist.“

SUPER-RAIL Eco 1A wurde zur Aufnahme in die Einsatzfreigabeliste beantragt.

Ebenso wie beim System SUPER-RAIL Eco MÜF beträgt die Einbauhöhe 1,0 m. Daher muss beim Übergang auf SUPER-RAIL Eco oder auf SUPER-RAIL Eco Bw das Kastenprofil verzogen werden. Wir empfehlen, dass aus Gründen der optischen Linienführung die Höhendifferenz von 10 cm auf einer Länge von 5 Feldern (20 m) ausgeglichen wird.

Wird in Kurvenbereichen die Einhaltung der Haltesichtweite gefordert, kann bei Bedarf die Einbauhöhe auf 90 cm reduziert werden und anstelle der SUPER-RAIL Eco 1A die

SUPER-RAIL Eco (H2-W4-B) zum Einsatz kommen. Unsere Auffassung zum Thema Haltesichtweite kann im Stahlschutzplanken-Info 2/2007 nachgelesen werden.



Bild 1: Super-Rail Eco 1A (H2-W4-A)

2. Zwischenlängen bei Übergängen nach der Einsatzfreigabeliste

In der aktuellen Fassung der BASt-Einsatzfreigabeliste für Fahrzeug-Rückhaltesysteme (Stand: 11.07.2011) wurde in den Erläuterungen der Abschnitt 3 „Längen bei Übergangselementen“ eingefügt. Danach werden folgende Längen für die zwischengeschalteten Schutzeinrichtungen in Abhängigkeit von der Aufhaltstufe bei Übergangselementen verwendet:

Aufhaltstufe	Mindestlänge der zwischengeschalteten Schutzeinrichtung
N2	12 m
H1	16 m
H2	20 m
(H3)	24 m
H4b	28 m

Tabelle: Mindestlängen der zwischengeschalteten Schutzeinrichtungen, Quelle: BASt

Mit Veröffentlichung dieser Tabelle können nun auf Basis der Einsatzfreigabeliste weitgehend praxismgerechte Übergangslängen realisiert werden.

Für Übergangskonstruktionen, die nicht als Übergangselement gelten, prüft die BASt derzeit im Einzelfall, ob eine Reduzierung der Längen ebenfalls möglich ist.

3. Übersteighilfe für SUPER-RAIL

Ein Kriterium der Einsatzfreigabe ist, dass Hersteller von Schutzeinrichtungen am Fahrbahnrand Angaben zu Übersteighilfen in Form von Trittstufen, Profilöffnungen o.ä. machen müssen, wenn diese aufgrund der Konstruktion erforderlich werden können. Bei den hohen SUPER-RAIL-Systemen (Einbauhöhe 1,15 m bei SR bzw. 1,25 m bei SR Plus) ist ein Übersteigen von der verkehrszugewandten Seite aus relativ einfach, da der untere Schutzplankenholm in der Höhe von 75 cm als Tritt genutzt werden kann. Die Gefahr, dass im Fall eines Unfalles Fahrzeuginsassen die Fahrbahn nicht verlassen können, besteht praktisch nicht. Eine Unterquerung ist ebenfalls möglich.

Von der Rückseite der Systeme aus kann das Übersteigen jedoch schwierig sein. Hier kann eine Übersteighilfe durchaus sinnvoll sein.

Für den Fall, dass eine stationäre Übersteighilfe benötigt wird, z.B. zur Wartung von ortsfesten Wechselschilder- oder Mautbrücken, hat die Gütegemeinschaft eine Lösung mit Trittstufen aus feuerverzinkten Gitterrosten entwickelt, die rückseitig an die Schutzplanckenpfosten anmontiert werden können, ohne die Wirkungsweise der Schutzeinrichtung zu beeinträchtigen, siehe Bild 2.

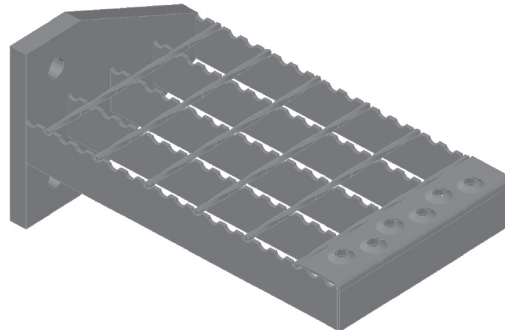
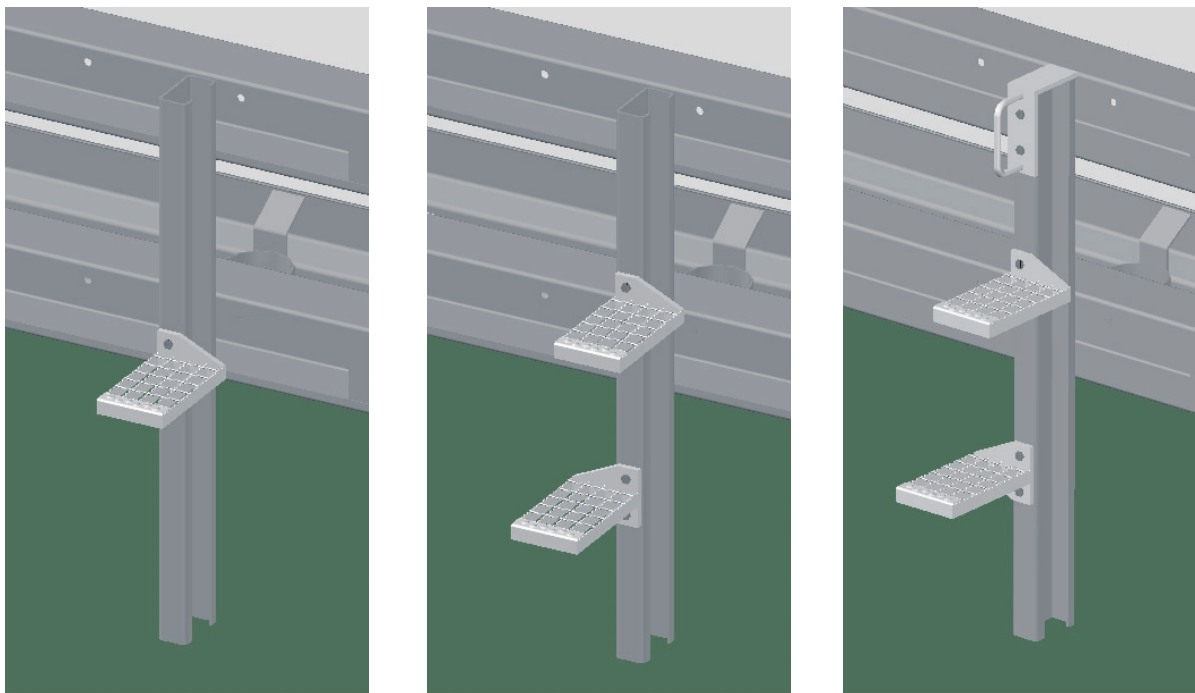


Bild 2: Trittstufe als ortsfeste Übersteighilfe für SUPER-RAIL-Konstruktionen

Die Anordnung der Trittstufen kann wahlweise mit einer oder zwei Stufen erfolgen, siehe Bild 3. Optional kann ein permanenter Haltegriff zusätzlich angebracht werden, mit dem das Hochziehen wesentlich erleichtert wird.



a)

b)

c)

Bild 3: Übersteighilfe wahlweise mit a) einer, b) zwei oder c) zwei Trittstufen und Haltegriff (permanent)

Für den Fall, dass eine standortvariable Übersteighilfe benötigt wird, bietet die Gütegemeinschaft eine mobile Lösung mit einem Haltegriff an, der von oben einfach auf die SUPER-RAIL-Pfosten aufgesetzt bzw. eingesteckt werden kann und damit das Hochziehen wesentlich erleichtert. Die Mitarbeiter des Straßenbetriebsdienst können diesen mobilen Griff stets mit sich führen.

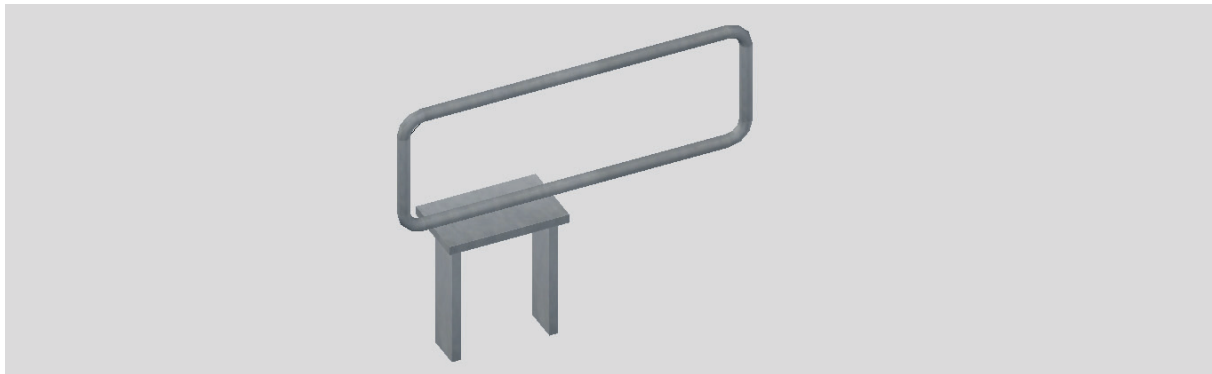


Bild 4: Haltegriff als mobile Übersteighilfe für SUPER-RAIL-Konstruktionen

Die Verwirklichung der Überkletterungsmöglichkeiten für die SUPER-RAIL-Systeme bedeutet für die betroffenen Mitarbeiter des Straßenbetriebsdienstes und von Firmen, die Wartungsarbeiten durchführen müssen, eine Verbesserung der Arbeitssicherheit.

4. Einsatzfreigabeverfahren rechtens!

An der Einsatzfreigabeliste der BASt, die erstmals gemeinsam mit der RPS 2009 bekannt gegeben wurde (s. ARS 28/2010), wird auch in Zukunft festgehalten. Dies machte MR Dipl.-Ing. Hinrich Poppinga, BMVBS anlässlich einer Informationsveranstaltung am 30.08.2011 in der BASt unmissverständlich klar.

Begründet wird die Einsatzfreigabeliste mit folgenden Argumenten:

- Sicherstellung eines bundesweit einheitlichen Sicherheitsniveaus.
- Sicherstellung modular miteinander kompatibler Fahrzeugrückhaltesysteme (FRS).
- Transparenter Wettbewerb. Verhinderung von „Haus- und Hoflieferantentum“.
- Entlastung der Wirtschaft bei der Nachweisführung zur Erfüllung der Anforderungen für FRS.
- Konzentration des komplexen Fachwissens bei der BASt.
- Entlastung der Vergabestellen in Vergabeverfahren durch Vereinfachung der Ausschreibungen und Vergaben, sowie Erhöhung der Rechtssicherheit bei der Prüfung und Wertung der Vergaben.

Voraussetzung für die Aufnahme eines FRS-Systems in die Einsatzfreigabeliste ist die Erfüllung der im Einsatzfreigabeverfahren transparent festgelegten Anforderungen, die in drei Kategorien unterteilt sind: Grundvoraussetzungen, Einsatzort bedingte Anforderungen und Einsatzort bedingte Bedarfsanforderungen.

Sie resultieren aus Planungsvorgaben, Wirtschaftlichkeitserwägungen und Nachhaltigkeitserwägungen.

Noch einmal stellte MR Dipl.-Ing. Hinrich Poppinga klar, dass die Öffentlichen Auftraggeber für die Festlegung von Anforderungen an die zu beschaffenden Stoffe und die Ausführung das alleinige Leistungsbestimmungsrecht haben. Dieses Recht sei vergaberechtlicher Nachprüfung grundsätzlich nicht zugänglich. Damit ist die Entscheidung, ob Betonwände oder Stahlschutzplankensysteme zum Einsatz kommen, dem Wettbewerb einer Ausschreibung entzogen. Dies ist umso bedauerlicher, da es bislang nachvollziehbare und nachprüfbar Kriterien für diese Entscheidung nicht gibt.

Die bisherigen Erfahrungen mit der Einsatzfreigabeliste waren ggf. wegen des kurzen Anwendungszeitraums eher suboptimal. Die bisherige Handhabung unterscheidet sich

von Bundesland zu Bundesland, und selbst innerhalb eines Bundeslandes sind die Meinungen oft völlig unterschiedlich. Im Fokus der Öffentlichkeit stehen aktuell zwei Nachprüfungsverfahren wegen der Vorgabe der ausschließlichen Anwendung der BAST- Einsatzfreigabeliste, wie sie gemäß ARS Nr. 28/2010 gefordert wird. In beiden Maßnahmen (BAB A 72 in Sachsen und BAB A 30 in Niedersachsen) ist die Klägerin ein Hersteller (FRACASSO) mit unvollständiger Produktpalette in der Einsatzfreigabeliste.

Bisher gibt es eine Sachentscheidung der Vergabekammer Sachsen. Danach wird die Ausschreibung als vergaberechtswidrig wegen ausschließlicher Zulassung von Systemen, die in der BAST- Einsatzfreigabeliste sind, der Zusatz „oder gleichwertig“ fehlt und die Dokumentation bei den eingeschränkten Konstruktionsvorgaben mangelhaft sei, eingestuft. Weiterhin stellte die Vergabekammer Sachsen aber auch fest, dass es dem Auftraggeber frei steht, über die CE-Zertifizierung hinausgehende Kriterien auf der Grundlage nationaler Regelwerke als Anforderung zu formulieren. Dies muss aber dann eindeutig und unmissverständlich formuliert sein. Nach Meinung der Kammer kann die Einsatzfreigabeliste nur eine von weiteren Möglichkeiten zur Nachweisführung der Produkt-Geeignetheit sein.

Aus grundsätzlichen Erwägungen und um das weitere Vergabeverfahren nicht zu verzögern, hat das Ministerium auf eine sofortige Beschwerde beim OLG Dresden verzichtet. Das neue Vergabeverfahren ist noch nicht abgeschlossen.

Grundsätzlich muss die Gleichwertigkeit 1:1 entsprechend allen Anforderungen der Einsatzfreigabeliste für die geforderte Leistung nachgewiesen werden. Dafür sind alle Nachweise mit der Angebotsabgabe vorzulegen. Die Gleichwertigkeit ist also nicht auf die drei Kriterien der EN1317 begrenzt! Die Vergabestelle stellt bei der formalen Prüfung fest, ob die eingereichten Unterlagen zu **allen** Anforderungen des Einsatzfreigabeverfahrens für die geforderte Leistung vollständig sind. Nachforderungen von fehlenden Unterlagen erfolgen nicht – der Anbieter ist in einem solchen Fall auszuschließen.

Bei der Wertung von **vollständigen** Unterlagen ist die Gleichwertigkeit mit der ausgeschriebenen Leistung, z. B. hinsichtlich der Anforderungen des Einsatzfreigabeverfahrens, der technischen Spezifikationen, der Prüfungen, der Qualitätssicherung, und der Aussagen der Prüfinstitute im Detail zu beurteilen.

Fast gleichzeitig mit dem ersten Vergabeverfahren in Sachsen lief eine EU-Vergabe eines entsprechenden Fachloses in Niedersachsen. Hier gab es ebenfalls ein Nachprüfungsverfahren wegen eines angeblichen Verstoßes gegen das Gebot der produktneutralen Ausschreibung. Das Vergabeverfahren wurde aufgehoben, und ein zweites (neues) Vergabeverfahren mit überarbeiteter Leistungsbeschreibung wurde entgegen dem Beschluss der Vergabekammer Sachsen ohne Öffnungsklausel für die Einsatzfreigabeliste vorgesehen. Dies wurde wiederum vor dem Eröffnungstermin gerügt; der Rüge wurde von der Vergabestelle nicht abgeholfen. Dem entsprechend hat wiederum die gleiche Klägerin das Nachprüfungsverfahren eingeleitet. Das Ergebnis steht noch aus.

Das Ministerium hat den Vergabestellen für derzeit anstehende Vergaben wegen der größeren Rechtssicherheit die Aufnahme einer Öffnungsklausel für die Einsatzfreigabeliste in die Leistungsbeschreibung empfohlen.

Aus Sicht des Verkehrsministeriums ist die Verwendung der BAST-Einsatzfreigabeliste für Fahrzeugrückhaltesysteme mit der Vorgabe einer Öffnungsklausel rechtlich zulässig, da europarechtlich ZTV bzw. TL ein Notifizierungsverfahren durchlaufen werden und vergaberechtlich dies über § 7 Abs. 5 und § 7 Abs. 8, Satz 1 VOB/A abgedeckt sei. Beim Gleichwertigkeitsnachweis von Systemen außerhalb der Einsatzfreigabeliste ist ggf. in Einzelfällen ein Streitpotential vorhanden.

Die Gütegemeinschaft Stahlschutzplanken e.V. begrüßt die Klarstellung des Ministeriums und setzt darauf, dass die Länder und die Vergabestellen möglichst diese Vorgaben stringent durchsetzen. Nach Auffassung des Verbandes kann nur so verhindert werden, dass eine Vielzahl von zum Teil nicht kompatiblen und weniger sicheren Systemen in Deutschland zum Einsatz kommen. Auf die Nachteile, die eine Vielzahl von Systemen (babylonische Verhältnisse) mit sich bringen, hat der Verband immer wieder hingewiesen. Auch die Frage, ob durch den nun eingeschlagenen Weg nicht ein Abrüstungskampf eingeleitet wird, d.h. immer mehr Minimalsysteme zum Tragen kommen, die eben mal so die Kriterien nach EN1317 erfüllen und keine Sicherheitsreserve haben, wird zu beobachten sein. Wäre dies der Fall, würde dies letztendlich weniger Verkehrssicherheit bedeuten.

Siegen, im Oktober 2011

Hinweis:

Informationsveranstaltung

**Passive Schutz Einrichtung im Wandel –
Sicher und wirtschaftlich mit Stahl**

01. Dezember 2011, Bremen

Eine Teilnahmegebühr wird nicht erhoben!