

Drei Jahre RPS und Einsatzfreigabeverfahren

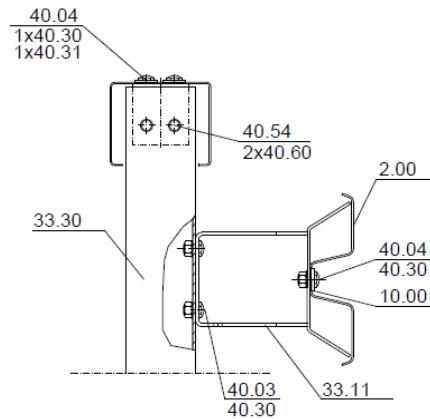
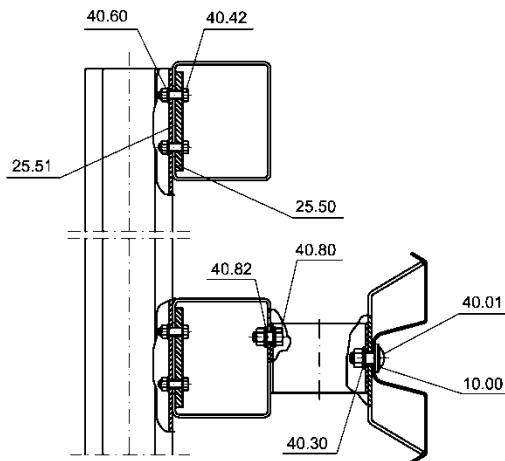
- Erfahrungen bei Anwendung und Umsetzung

Seit Einführung der RPS 2009 und der damit ebenfalls veröffentlichten Einsatzfreigabeliste im Dezember 2010, hat sich die Situation im Bereich der passiven Sicherheit grundsätzlich geändert. War es bis zu diesem Zeitpunkt üblich, dass in Ausschreibungen Systeme exakt vorgegeben waren, sollen nun nur noch systemneutrale Anforderungen gem. EN 1317 in Ausschreibungen genannt werden. In der Praxis wird dies von den ausschreibenden Stellen sehr unterschiedlich umgesetzt. Von extrem neutral und oft nicht eindeutig bis hin zur exakten Vorgabe bestimmter Systeme mit Längenangaben und notwendigen Übergangskonstruktionen. Die Unterschiede sind nicht nur von Land zu Land sondern auch von ausschreibender Stelle zu ausschreibender Stelle verschieden.

Eigentlich ist in der Ausschreibungspraxis heute nichts mehr unmöglich. Selbst bei den drei Kriterien der EN 1317 wird das Kriterium Anprallheftigkeit bei vielen Ausschreibungen schlichtweg ausgeblendet.

Durch die Änderungen in der RPS wurden die Anforderungen im Mittelstreifen von H1- auf H2-Niveau erhöht, ebenso wurden die Anforderungen für passive Schutzeinrichtungen auf Bauwerk von H1 auf H2, bzw. H4b erhöht. Weitere Erhöhungen der Sicherheitsstandards sind dem Referenten nicht bekannt.

In der Ausschreibungspraxis wird oft der Begriff „Gleichwertigkeit“ herangezogen. Für passive Schutzeinrichtungen gibt es hier unterschiedliche Auslegungen. Werden für die Beurteilung der Gleichwertigkeit von Systemen lediglich die drei Kriterien der EN 1317 herangezogen, führt dies nicht zu einem befriedigenden Ergebnis. Am Beispiel von SUPER-RAIL Eco H2 und der SUPER-RAIL H2/H4b wird deutlich, dass diese Systeme nicht als gleichwertig bezeichnet werden können, obwohl beide Systeme die Aufhaltstufe H2-W4 und die Anprallheftigkeitsstufe „A“ erfüllen. In den Punkten der Restsicherheit bei Anprall, Sicherheitsreserve, Übergangsproblematik vom System auf SUPER-RAIL VZB, sind die Systeme sehr unterschiedlich. Aus technischer Sicht ist es trivial, dass ein System mit 71 kg pro laufenden Meter im Verhältnis zu einem System von 31 kg pro laufenden Meter aufgrund der Anprallenergieaufnahme-fähigkeit zwangsläufig unterschiedlich reagiert. Streng genommen gibt es immer wesentliche Unterschiede, sodass in keinem Fall von gleichwertigen Stahlschutzplankensystemen gesprochen werden kann.



Nicht gleichwertig: SUPER-RAIL - SUPER-RAIL Eco

Durch die Vielfalt der Systeme werden zwangsläufig auch sehr viele Übergänge geschaffen. Aktuell werden in der Praxis auch sehr gefährliche und unsichere Übergänge gebaut, die zum Teil den Anforderungen der DIN EN V 1317-4 nicht genügen, obwohl diese Norm nach wie vor gültig und anwendbar ist. Da Übergänge besonders neuralgisch sind, sollte diese auf ein Minimum beschränkt werden. Durch viele unterschiedliche Systeme sind jedoch zwangsläufig viele unterschiedliche Übergänge notwendig.

Inwieweit das Sicherheitsniveau sich verändert hat, kann auch bei der Entwicklung des Mittelstreifens gesehen werden. In den 50er Jahren wurde noch eine einfache Schutzplanke aufgebaut, die nach und nach durch die Doppel-Distanz-Schutzplanke ersetzt wurde, die wiederum von Zeit zu Zeit verbessert wurde. In den 80er und 90er Jahren wurden diese dann durch das System die zweifache Distanzschutzplanke ersetzt. Um ein vergleichbares oder besseres System als starre Betonschutzwände in den Mittelstreifen aufbauen zu können, hat die Industrie das System „SUPER-RAIL“ entwickelt, das auch die höchste Aufhaltestufe erfüllt. Aufgrund des zunehmenden Wettbewerbs und der Vielfalt der Systeme, wurde dieses System abgespeckt und das System „SUPER-RAIL Eco“ entwickelt. Inzwischen haben die neuen Spielregeln dazu geführt, dass noch leichtere Systeme entwickelt wurden. Die Frage stellt sich, ob ein System, das H2 mit weniger als 30 kg pro laufenden Meter erfüllt, das System für den Mittelstreifen in der Zukunft darstellen soll. Im Vergleich mit SUPER-RAIL Eco oder gar mit SUPER-RAIL ist dies sicherlich ein Rückschritt. Wenn die Anforderung lediglich die Aufhaltestufe H2 ist, werden zwangsläufig immer leichtere und billigere Systeme zum Zug kommen. Die positiven Erfahrungen, die mit dem System SUPER-RAIL gemacht wurden, werden so schlichtweg ignoriert.

Die neuen Spielregeln haben zu einer Vielfalt von Systemen geführt. Allein für die Aufhaltstufe H1 gerammt sind inzwischen mehr als 15 Systeme aus Stahl nur von Mitgliedern der Gütegemeinschaft entwickelt worden. Ob diese zum größten Teil mit Alleinstellungsmerkmal versehenen Firmensysteme oder Systeme ausländischer Hersteller in Zukunft noch fachgerecht repariert werden, ist sehr fraglich. Als Beispiel mag hierfür das System Easy-Rail mit einem Holm aus Sonderwerkstoff gesehen werden, das von vielen Monteuren kaum von einer herkömmlichen Planke unterschieden werden kann. Dass die ausschreibenden Stellen die Bewertung der unterschiedlichen H1-Systeme kaum noch vornehmen können, steht außer Frage.

Durch die neuen Entwürfe ZTV-FRS und TLP-FRS soll unter anderem die Qualität der Montage, bzw. der Produktion sichergestellt werden. Bei einer erhöhten Anzahl von Systemen wird dies in Zukunft immer schwieriger werden, obwohl die Ansätze in diesen beiden Entwürfen in die richtige Richtung zielen. Außer Frage steht, dass für die Montagebetriebe und für die ausschreibenden Stellen der Aufwand von Reparaturen sich erhöhen wird. Die Forderung, Reparaturschäden im Zweifelsfall innerhalb von 24 Stunden zu beseitigen bedeutet, dass alle Teile, auch von exotischen Systemen, vorrätig sein müssen. Für kleinere Montagebetriebe ist dies ein kaum zu organisierendes Hindernis und finanzieller Aufwand. Auch die erhöhte Anzahl von Übergängen erzeugt höhere Kosten, da Übergangskonstruktionen zum größten Teil aufwendig und sehr teuer sind. So erhält man z.B. für zwei Übergänge von Beton auf SUPER-RAIL Eco auch ca. 900 Meter SUPER-RAIL Eco fertig montiert oder vergleichsweise 500 Meter SUPER-RAIL.

Grundsätzlich muss angemerkt werden, dass die Spielregeln nicht von der Industrie gemacht wurden. Niemand sollte sich ferner wundern, dass die Akteure die Spielregeln zum vermeintlichen eigenen Vorteil nutzen. Mit dem jetzigen System erhalten die Auftraggeber nur bedingt das System, das sie eigentlich wollen. Mittel- und langfristig besteht die Gefahr, in die Abhängigkeit von Herstellern von Firmenprodukten, insbesondere im Bereich der Reparatur zu geraten.

Dass Wettbewerb zwischen den Systemen unterschiedlicher Werkstoffe aufgrund des sogenannten Leistungsbestimmungsrechtes nicht stattfindet, ist eigentlich ein völlig unbefriedigender Zustand. Die Stahlschutzplankenbranche würde die Herausforderung bei einem offenen Wettbewerb gerne annehmen, da sie davon überzeugt ist, dass in wirtschaftlicher und technologischer Hinsicht, die Systeme aus Stahl überlegen sind.

Als Resümee muss festgehalten werden, dass die neuen Vorschriften nicht mehr Sicherheit, nicht mehr Wettbewerb, nicht mehr Transparenz und nicht mehr Wirtschaftlichkeit bringen. Das Gegenteil ist der Fall. Deshalb besteht dringender Handlungsbedarf! Ob heute schon der politische Wille zu grundsätzlichen Veränderungen vorhanden ist, den oben genannten Fehlentwicklungen entgegenzuwirken, ist fraglich.