

VSVI-Seminar Friedberg 15.05.2013

Drei Jahre RPS und Einsatzfreigabeverfahren – Erfahrungen bei Anwendung und Umsetzung

Zusammenfassung Vortrag Norbert Schmitt

Thema RPS 2009 und Einsatzfreigabeverfahren im Spannungsfeld der Praxis

1. Vorbereitende Maßnahmen der Verwaltung

Die Einführung der Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS 2009) und des Einsatzfreigabeverfahrens hat die Straßenbauverwaltungen vor die Aufgabe gestellt, hinsichtlich der Planung und Ausschreibung von passiven Schutzeinrichtungen neue Wege zu gehen, da sich die bisherige Vorgehensweise grundlegend geändert hat. Wie zu erwarten führte dies in der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung aus allen Fachrichtungen zu Fragestellungen und zu Diskussionen zur praktischen Anwendung und Umsetzbarkeit.

Um auf die drängendsten Fragen eine Antwort geben zu können, wurde 2008 eine erste Informationsveranstaltung mit Hilfe der BAST durchgeführt. Darauf aufbauend folgten eine Reihe von Einzelinformationsveranstaltungen im Rahmen von Abteilungsbesprechungen und Fortbildungsmaßnahmen. 2010 war zudem durch eine interdisziplinär besetzte Arbeitsgruppe eine erste Planungshilfe erarbeitet worden.

Diese Maßnahmen haben dazu geführt, dass Fragestellungen der täglichen Praxis bisher sachlich und konstruktiv gelöst werden konnten.

2. Die RPS im Spannungsfeld der täglichen Praxis

Die Anforderungen der RPS führen in der täglichen Praxis zu Zielkonflikten. Diese lassen sich jedoch nur entsprechend der örtlichen Situationen lösen. Problemstellungen ergaben sich beispielsweise aufgrund der Forderung der RPS:

- ▶ zur Einhaltung des Abstandes $a=0,50$ m im Zusammenhang mit Ortbetonschutzwänden
- ▶ zur Anprallheftigkeitsstufe A im Zusammenhang mit engen Seitenräumen. Im Fazit ist festzuhalten, dass aufgrund der eingeschränkten Platzverhältnisse oftmals nur die Anprallheftigkeitsstufe B oder sogar C gewählt werden können. In Folge dessen ist der Wirkungsbereich für die Systemwahl das entscheidende Kriterium.
- ▶ zur Wahl der korrekten Aufhaltestufe generell und
- ▶ zu Aufhaltestufe im Zusammenhang mit den erforderlichen Systemlängen.

Im Vortrag werden exemplarisch Einzellösungen dargestellt.



3. Das Einsatzfreigabeverfahren

3.1. Die Systematik

Das Einsatzfreigabeverfahren war von der BASt auf Wunsch und in Zusammenarbeit mit den Ländern entwickelt worden. Mit diesem Bewertungsverfahren sollte eine Einordnung der passiven Schutzsysteme auf der Grundlage einheitlicher qualitativer Maßstäbe für die unterschiedlichsten Anwendungsgebiete erfolgen. Der Kriterienkatalog des Einsatzfreigabeverfahrens definiert dabei die Qualitätsmaßstäbe. In der Einsatzfreigabeliste sind die Schutzsysteme entsprechend dieser Kriterien enthalten.

Zielsetzung des Einsatzfreigabeverfahrens war, die Planer zu entlasten. Durch die Einsatzfreigabeliste sollte ein Baukasten von Schutzsystemen für die unterschiedlichen Anwendungsgebiete zur Verfügung gestellt werden. Zeitaufwändige Nachprüfungen bezüglich der Zulässigkeit der angebotenen Systeme sollten entfallen.

Hierzu wurde eine systematische Numerik entwickelt, mit der sowohl das Einsatzfreigabeverfahren, die Einsatzfreigabeliste und der Standardleistungskatalog aufgebaut ist. Diese ermöglicht dem Anwender, alle erforderlichen Informationszusammenhänge für die Leistungsbeschreibung nachzuvollziehen und für den Aufbau der Leistungsbeschreibung zu nutzen.

Das Einsatzfreigabeverfahren ist in seiner Struktur sehr komplex und stellt die ausschreibenden Stellen vor Herausforderungen bei der täglichen Ausschreibungspraxis. Diese besteht einerseits in einer detaillierten Aufstellung der Leistungsverzeichnisse und andererseits in deren vertraglicher Abwicklung.

3.2. Das Einsatzfreigabeverfahren in der Ausschreibungspraxis

3.2.1. Vertragliche Abwicklung

Sowohl für die auftraggebende Verwaltung als auch für die Hersteller, hat diese neue Form der Ausschreibung inzwischen zu ersten Konflikten geführt, die im Wesentlichen auf den folgenden formalen Rahmenbedingungen beruhen:

- ▶ einerseits auf der Forderung, dass zur Einhaltung der Wettbewerbskriterien nur noch Fahrzeug-Rückhaltesysteme eingesetzt werden dürfen, die den Einsatzfreigabekriterien entsprechen
- ▶ andererseits auf der Forderung der Hersteller auch Systeme anzubieten die nicht in der Einsatzfreigabeliste stehen aber gleichwertig sind und
- ▶ Fahrzeug-Rückhaltesysteme nur so aufzubauen, wie sie nach DIN EN 1317 geprüft wurden und hierbei ihre Aufhaltewirkung nachgewiesen haben.

Insbesondere der nun doch erforderliche Gleichwertigkeitsnachweis im Rahmen der Angebotsprüfung hat die in Kap. 3.1 beschriebene Zielsetzung der Verwaltungsvereinfachung leider in Frage gestellt. Die Prüfung ist vor allem bei der Beurteilung von Übergängen schwierig und zum Teil sehr zeitaufwändig. In der Realität führt dies inzwischen zu einer kuriosen Aneinanderreihung unterschiedlicher Systeme. Gerade diese Entwicklung ist nicht zielführend und erfordert mit Blick auf die spätere Unterhaltung eine nachvollziehbare Dokumentation der Einbauzustände in Datenbanken.

Fahrzeug-Rückhaltesysteme dürfen nur so aufgebaut werden wie sie nach DIN EN 1317 geprüft wurden. Die Systeme haben nur in dieser Prüfungssituation ihre Schutzfunktion nachgewiesen.

Ein Haftungsrisiko bzw. ein Haftungsanspruch wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht kann so ausgeschlossen werden.

In der Örtlichkeit ist diese Forderung jedoch oftmals schwierig bis unmöglich einzuhalten. Es sind der baulichen Situationen angepasste Abweichungen erforderlich, die jedoch formal unzulässig sind. Dies führte dazu, dass Hersteller und deren Montagebetriebe die Verantwortung ablehnen. Im Falle eines Fahrzeuganpralls werden evtl. Haftungsrisiken im Zusammenhang mit Abweichungen ausschließlich von der Verwaltung zu tragen sein. Hierzu ist es unerlässlich, den Nachweis der Risikoabwägung zu dokumentieren. Der Nachweis der Abwägung konkurrierender Problemstellungen sollte darin nachvollziehbar dargestellt sein.

4. Fazit:

In der Planung ist die RPS inzwischen weitestgehend akzeptiert. Es gibt zwar immer noch vereinzelte Problemstellungen, die jedoch im Einzelfall geklärt werden können.

Der Nachweis der Gleichwertigkeit von Systemen, die nicht in der Einsatzfreigabeliste enthalten sind wird auch weiterhin eine besondere Herausforderung für den Einzelfall bleiben. Die Herausforderung wird darin bestehen, die zuvor beschriebene Aneinanderreihung Systeme unterschiedlicher Bauart zu vermeiden. Nur so kann das "Babylon am Straßenrand" verhindert werden.

Am Grundprinzip des Einsatzfreigabeverfahrens ist gut, da nur so bundesweite gleiche Standards erreicht werden können. Hessen Mobil ist daher der Überzeugung, dass diese wichtige Aufgabe nicht aufgegeben und wie bisher zentral durch die BAST weiter betreut werden sollte.

Zum Thema Systemmodifikation hat ein Teil der Hersteller inzwischen auf die Anforderungen der Praxis reagiert. Mögliche Zulässigkeiten von Systemmodifikationen wurden erfreulicherweise in die Einbauhandbücher aufgenommen. Dieser positive Schritt wird zumindest die vertragliche Abwicklung entspannen.

In einem Urteil des Landgerichtes Stuttgart wurde deutlich herausgestrichen, dass Schutzeinrichtungen den Verkehrsteilnehmer vor dem mit einem Abkommen von der Fahrbahn verbundenen Gefahren schützen sollen. In diesem Urteil wird deutlich gemacht, dass:

- ▶ zuerst geprüft werden sollte, ob Gefahrenquellen vermeidbar sind (damit verweisen die Richter auf den in der RPS enthaltenen Grundsatz) und falls dies nicht möglich ist,
- ▶ die Planung und Ausführung von passiven Schutzeinrichtungen ein hohes Maß an Sorgfalt erfordert.