

1.

"Aus den Ausschreibungsunterlagen geht hervor, dass Fahrzeugsicherheitsbarrieren angeboten werden sollen, deren Leistungsfähigkeit grundsätzlich durch einen erfolgreich absolvierten Crashtest nach den einschlägigen Normen bei einer akkreditierten Prüfstelle nachgewiesen wird. In diesem Zusammenhang bitten wir um Klarstellung, ob ausschließlich Fahrzeugsicherheitsbarrieren zulässig sind, deren konkrete Ausführung und Konfiguration am vorgesehenen Einbauort durch einen entsprechenden Crashtest nachgewiesen und zertifiziert wurde.

Des Weiteren bitten wir um Mitteilung, ob auch Systeme zugelassen werden, bei denen für die tatsächlich zur Ausführung kommende Konfiguration (z. B. reduzierte Anzahl von Barrierenelementen gegenüber der getesteten/zertifizierten Konfiguration) kein entsprechender Crashtest vorliegt und der Nachweis der Leistungsfähigkeit stattdessen ausschließlich durch Simulationen, rechnerische Nachweise oder Sachverständigengutachten erbracht wird.

Wir bitten um eindeutige Bestätigung, welche Nachweisform(en) im Rahmen dieser Ausschreibung als wertungs- und zuschlagsfähig anerkannt werden."

Antwort:

1. nur Fahrzeugsicherheitsbarrieren, die durch einen entsprechenden Crashtest nachgewiesen und zertifiziert wurde.
2. Nein, keine Simulation
3. DIN IWA 14-1:2013, DIN ISO 22343-1, DIN SPEC 91414-1

2.

„Bezugnehmend auf unsere vorangegangene Bieterfrage sowie Ihre Antwort, wonach ausschließlich crashtestzertifizierte Zufahrtssperren zugelassen sind, bitten wir um folgende Klarstellung.

Nach unserem Verständnis gilt die Crashtestzertifizierung ausschließlich für die im Testaufbau geprüfte Konfiguration der Sperranlage. So wurde beispielsweise die von Ihnen nicht namentlich benannte Sperre in einer Gesamtlänge von über 9 m getestet und zertifiziert. Eine Verkürzung der Anlage würde nach unserem Kenntnisstand nicht mehr der zertifizierten Testkonfiguration entsprechen und somit nicht der nachgewiesenen Crashtestleistung.

Gleichzeitig fordert die Ausschreibung unter Punkt 4.3 "Bedienung und Rettungswege", dass eine montierte Sperranlage bis zu einer Länge von 5 m von einer Person innerhalb von 30 Sekunden geöffnet werden kann.

Nach unserem derzeitigen Kenntnisstand existiert keine nach den einschlägigen internationalen Crashtestnormen zertifizierte Zufahrtssperre, die beide Anforderungen gleichzeitig erfüllt, nämlich:

- Verwendung ausschließlich in der vollständig crashtestzertifizierten Konfiguration und
- Öffnung einer bis 5 m langen Sperranlage durch eine Person innerhalb von 30 Sekunden.

Wir bitten daher um Klarstellung,

1. wie die Forderung nach ausschließlich crashtestzertifizierten Sperren mit der Anforderung aus Punkt 4.3 vereinbar ist,
2. ob der Auftraggeber ein konkretes, nach internationalen Crashtestnormen zertifiziertes System kennt, das beide Anforderungen gleichzeitig erfüllt, und

3. sofern dies nicht der Fall ist, ob die Anforderungen entsprechend angepasst oder präzisiert werden.

Wir bitten um eine eindeutige Stellungnahme, damit allen Bietern eine vergleichbare und vergaberechtskonforme Kalkulationsgrundlage zur Verfügung steht."

Antwort:

Um eine vergleichbare Kalkulationsgrundlage für alle Bieter zu ermöglichen, teilen wir mit, dass das Sperrsystem HTS Herner Truck Sperre im Rahmen einer vorgeschalteten Markterkundung als Produkt der Planung ausgewählt wurde und das Leistungsverzeichnis orientiert sich daran. Dieses erfüllt die in der Bieterfrage genannten Anforderungen. Dieses oder gleichwertige Produkte sind zulässig.

3.

„vielen Dank für die Beantwortung unserer Bieterfrage.

Die Antwort vermag die aufgeworfenen technischen und vergaberechtlichen Fragestellungen jedoch nicht auszuräumen.

Sie führen aus, dass das Sperrsystem HTS Herner Truck Sperre im Rahmen einer Markterkundung als Produkt der Planung ausgewählt wurde und die in der Bieterfrage genannten Anforderungen erfülle.

Nach unserem Kenntnisstand wurde dieses System ausschließlich in einer ganz bestimmten Prüfanordnung nach den einschlägigen internationalen Crashtestnormen erfolgreich getestet und zertifiziert. Der Nachweis der Anpralleistung bezieht sich ausschließlich auf genau diese geprüfte Konfiguration. Nach den anerkannten Grundsätzen der Fahrzeugrückhaltesystemprüfung kann das Prüfergebnis nicht ohne Weiteres auf verkürzte oder anderweitig veränderte Aufbauten übertragen werden.

Nach unserem Kenntnisstand erfolgte die Zertifizierung der HTS Herner Truck Sperre in einer zweireihigen Anordnung mit insgesamt 19 Sperrelementen. Eine Reduzierung der Elementanzahl oder eine abweichende Konfiguration ist nach unserem Kenntnisstand nicht Bestandteil der geprüften Testkonfiguration und verfügt somit über keinen entsprechenden Crashtestnachweis. Gerade weil Crashtests dem Nachweis des Schutzes von Menschenleben dienen, ist eine Übertragung der zertifizierten Eigenschaften auf nicht geprüfte Konfigurationen technisch nicht zulässig und widerspricht dem Sinn und Zweck der einschlägigen Prüfverfahren.

Vor diesem Hintergrund bitten wir um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Ist dem Auftraggeber bekannt, dass sich die Crashtestzertifizierung ausschließlich auf die tatsächlich geprüfte Konfiguration bezieht und hiervon abweichende Aufbauten nicht Gegenstand der Zertifizierung sind?
2. Kann der Auftraggeber einen Crashtestnachweis oder eine Zertifizierung benennen, aus der hervorgeht, dass die HTS Herner Truck Sperre auch in einer verkürzten oder anderweitig von der Testkonfiguration abweichenden Ausführung die geforderte Anpralleistung nach den ausgeschriebenen Anforderungen nachweislich erfüllt?
3. Falls ein solcher Nachweis nicht vorliegt, auf welcher technischen oder normativen Grundlage geht der Auftraggeber davon aus, dass auch von der zertifizierten Testkonfiguration abweichende Aufbauten die geforderte Schutzwirkung erreichen?
4. Wie soll unter diesen Voraussetzungen eine Gleichwertigkeitsprüfung anderer Systeme erfolgen, wenn diese, entsprechend den internationalen Crashtestnormen, ausschließlich in ihrer jeweils geprüften Konfiguration eingesetzt werden dürfen?
5. Hält der Auftraggeber vor diesem Hintergrund an der Forderung fest, dass ausschließlich crashtestzertifizierte Sperrsysteme angeboten werden dürfen, obwohl gleichzeitig Öffnungszeiten und Anlagenlängen gefordert werden, für die nach unserem Kenntnisstand kein entsprechender Crashtestnachweis vorliegt?

Aus unserer Sicht besteht weiterhin ein wesentlicher Widerspruch zwischen den technischen Anforderungen des Leistungsverzeichnisses und den tatsächlich vorhandenen

Crashtestzertifizierungen. Dadurch ist derzeit keine eindeutige und für alle Bieter vergleichbare Kalkulationsgrundlage gegeben.

Wir bitten daher den Auftraggeber, die technischen Anforderungen entsprechend zu konkretisieren oder durch geeignete Nachweise zu belegen. Sollte ein entsprechender Nachweis nicht erbracht werden können, regen wir an zu prüfen, ob die Vergabeunterlagen entsprechend zu berichtigen oder das Vergabeverfahren in den betroffenen Teilen aufzuheben und unter technisch eindeutigen Bedingungen neu auszuschreiben ist.“

Antwort:

Die Crashtests werden unter optimalen Situationen durchgeführt mit einem entsprechenden LKW bei 48 km/h. Crashtest in jeder möglichen Variante werden von keinem Hersteller durchgeführt. Daher lassen wir neben internationalen Crashtestnormen auch vergleichbare Simulationen zu. Gleichzeitig behalten wir uns bei taktischem Einsatz die individuelle Aufstellung vor.