

116. Abgeordnete
Dr. Valerie Wilms
(BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN)
- Nach welchen Qualitätskriterien werden Aufträge für den Autobahnbau vergeben, und wie wird die Qualität der ausgeführten Arbeiten kontrolliert?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs
Dr. Andreas Scheuer
vom 10. November 2010**

Für die unterschiedlichen Gewerke im Autobahnbau bestehen für die Stoffe und für die Ausführungen in den bei der Vergabe vertraglich vereinbarten technischen Regelwerken dezidierte Qualitätsanforderungen die ständig z. B. aufgrund von Erfahrungen aus der Erhaltung sowie der technischen Weiterentwicklung der Stoffe und der Bauausführungen fortgeschrieben werden. Qualitätskriterien bezüglich der einzusetzenden Stoffe sind größtenteils in nationalen und europäischen Normen sowie in technischen Lieferbedingungen, die meist die nationale Umsetzung der für Deutschland relevanten europäischen Normenteile darstellen, beschrieben. Bezüglich der Ausführung, der Überwachung und Abnahme der Bauleistungen sind diese in den Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien und in den Vergabe- und Vertragsordnungen für Bauleistungen, VOB Teile B und C, dargestellt.

Die vorstehend genannten Regelwerke werden bauvertraglich vereinbart, so dass die darin enthaltenen Anforderungen einzuhalten sind. Kontrolliert werden die Arbeiten einerseits durch Eigenüberwachungsprüfungen der Stoffhersteller und der Auftragnehmer oder deren Beauftragten während der Bauausführung und andererseits durch Kontrollprüfungen des Auftraggebers, um festzustellen, ob die Güteeigenschaften der Baustoffe, der Baustoffgemische und der fertigen Leistung den vertraglichen Anforderungen entsprechen. Die Ergebnisse der Kontrollprüfungen werden der Abnahme zugrunde gelegt.

117. Abgeordnete
Dr. Valerie Wilms
(BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN)
- Wie lange muss eine Autobahn halten, bevor erneut Mittel zur Erneuerung zur Verfügung gestellt werden, und wie wird der Sanierungszustand festgestellt?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs
Dr. Andreas Scheuer
vom 10. November 2010**

Die Bemessung des Straßenkörpers erfolgt nach den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen (RStO), die unter Berücksichtigung von Erfahrungen beim Bau und bei der Nutzung von Verkehrsflächenbefestigungen, von Erkenntnissen aus wissenschaftlichen Untersuchungen und Berechnungen zur Abschätzung des Verhaltens der verschiedenen Bauweisen aufgestellt worden sind. Maßgeblich für die Einstufung in eine der darin aufgeführten Bauklassen ist die prognostizierte Verkehrsbelastung im vorgesehe-

nen Nutzungszeitraum, gemäß den RStO die Verkehrsbelastung für 30 Jahre, die durch äquivalente 10-t-Achsübergänge beschrieben wird. Die Dicke des Straßenaufbaues wird so festgelegt, dass für den Straßenkörper insgesamt ein ausreichender Ermüdungswiderstand gegen Belastung aus Verkehr und Witterung während der geplanten Nutzungsdauer sowie eine ausreichende Frostsicherheit zu erwarten sind. Dies bedeutet jedoch nicht, dass in diesem Zeitraum keine Erhaltungsarbeiten, wie zum Beispiel die Erneuerung einzelner Schichten, erforderlich wären. Eine Festlegung, wann frühestens Mittel für Instandsetzungsmaßnahmen zur Verfügung gestellt werden, gibt es nicht.

Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

118. Abgeordnete **Dr. Bärbel Kofler** (SPD) Welche Definition von „neu und zusätzlich“ legt die Bundesregierung zugrunde, wenn sie Mittelzusagen für den internationalen Klimaschutz macht, und wie gedenkt sie sich international für eine einheitliche und transparente Definition von „neu und zusätzlich“ im Kreise der Geberländer einzusetzen?

Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin Katherina Reiche vom 12. November 2010

Bezogen auf die Fast-Start-Zusage für die Jahre 2010 bis 2012 definiert die Bundesregierung den Begriff der Zusätzlichkeit wie folgt:

- a) über die Zusätzlichkeit der klimabezogenen Mittel im Vergleich zum Basisjahr 2009 und/oder
- b) über die Zusätzlichkeit der Einnahmen aus einem innovativen Finanzierungsinstrument (Veräußerung der Emissionsberechtigungen aus dem EU-Emissionshandel).

International existiert keine einheitliche Definition von „neu und zusätzlich“, denn es besteht hier ein Bezug zum nationalen Haushaltsrecht, was in den jeweiligen Mitgliedstaaten der EU zum Teil sehr unterschiedlich geregelt ist. Die Mitgliedstaaten der EU und vor allem die Geberstaaten außerhalb der EU wenden daher zum Teil sehr unterschiedliche nationale Definitionen an. Die Bundesregierung setzt sich für eine Offenlegung der verschiedenen nationalen Definitionen im europäischen und internationalen Rahmen ein.