26.6.2024

**Begründung des Entwurfs einer Verordnung zur Änderung der Verordnung Nr. 101 des Ministers für Wirtschaftliche Angelegenheiten und Infrastruktur vom 3. August 2015 „Qualitätsanforderungen an den Straßenbau“**

**1. Einleitung**

**1.1. Zusammenfassung**

Die Verordnung wird auf der Grundlage von Unterabschnitt 96 Absatz 3 Bauordnung erlassen.

Der Verordnungsentwurf wurde vorbereitet, um die Verordnung Nr. 101 des Ministers für Wirtschaftliche Angelegenheiten und Infrastruktur vom 3. August 2015 „Qualitätsanforderungen an den Straßenbau“ zu ändern, um die in den einschlägigen Normen enthaltenen spezifischen technischen Bestimmungen der Verordnung zu streichen und die Verordnung mit den in der letzten Zeit angewandten Technologien, Methoden und Techniken sowie Entwicklungen im Straßenbausektor in Einklang zu bringen, um einen besseren Umweltschutz und Energieeinsparungen im Straßenbausektor zu ermöglichen. In der Verordnung werden einige der Themen ausgeschlossen, die in anderen normativen Dokumenten, insbesondere in Normen, geregelt wurden.

Die Ausarbeitung stützte sich auf den Grundsatz, dass die Verordnung als Rechtsakt die wichtigsten Anforderungen enthalten muss, wodurch die Anwendung der besten praktischen Methoden und Techniken sowie Innovationen gefördert werden.

Eine der wichtigsten Änderungen besteht darin, dass der Entwurf die Einzelheiten der Anweisungen aufgibt und sich auf die grundlegenden Anforderungen beschränkt, die die Sicherheit und Qualität der gebauten Straße gewährleisten.

Die Änderungen werden es ermöglichen, moderne und umweltfreundlichere Straßenbaumaterialien zu nutzen und CO2-arme Technologien einzusetzen.

**1.2. Autor des Entwurfs**

Der Verordnungsentwurf und die Begründung wurden von Eduard Kärstna, den Hauptspezialist in der Abteilung für Straßen und Eisenbahnen des Klimaministeriums, erstellt (eduard.karstna@kliimaministeerium.ee). Frau Anna-Liisa Kotsjuba, Beraterin der Rechtsabteilung des Ministeriums für Klima, hat das juristische Fachwissen im Zusammenhang mit dem Entwurf des Rechtsakts (anna-liisa.kotsjuba@kliimaministeerium.ee) erworben. Der Entwurf und die Begründung wurden vom Sprachredakteur Aili Sandre aus der Abteilung für legislative Qualität der Abteilung Gesetzgebungspolitik des Justizministeriums sprachlich überarbeitet.aili.sandre@just.ee).

**1.3. Anmerkungen**

Mit dem Verordnungsentwurf wird die Version RT I, 20.11.2020, 3 der Verordnung „Qualitätsanforderungen an den Straßenbau“ geändert, die auf der Grundlage von Unterabschnitt 96 Absatz 3 Bauordnung festgelegt wurde.

Der Entwurf eines Rechtsakts bezieht sich nicht auf die Durchführung des Rechts der Europäischen Union, den Aktionsplan der Regierung der Republik oder einen anderen anhängigen Entwurf.

**2. Inhalt und vergleichende Analyse des Entwurfs**

Der Entwurf besteht aus 53 Punkten.

**Unter Nummer 1** in der gesamten Verordnung wird das Wort „Asphaltbetonmischung“ durch das Wort „Asphaltmischung“ ersetzt. Die Änderung ist darauf zurückzuführen, dass auch das für warme, kalte oder andere Asphaltmischungen gelieferte Material in gleicher Weise geprüft werden muss. Der technologische Fortschritt hat zur Einführung neuer, energieeffizienterer Technologien geführt. Diese Innovationen haben das tägliche Leben und die Industrie im Hinblick auf den Energieverbrauch erheblich nachhaltiger gemacht und zu einem umweltfreundlicheren Ansatz für die technologische Entwicklung beigetragen. Durch die Herstellung von warmen Asphaltmischungen anstelle von heißen Asphaltmischungen verringert sich die für die Herstellung verwendete Brennstoffmenge erheblich. Der Begriff „Asphaltmischung“ ist korrekter als „Asphaltbetonmischung“ im Entwurf, da Asphaltbeton eine engere Definition ist und nur AC-ähnliche Gemische umfasst. Der Begriff „Asphaltbeton“ schließt nicht Splittmastixasphalt (SMA), porösen Asphalt (PA) und Gussasphalt (MA) ein. Die Verordnung gilt nicht für PA- und MA-Mischungen, sondern für SMA-Mischungen. Es ist daher falsch, den Begriff „Asphaltbetonmischungen“ zu verwenden, da er nicht den gesamten Anwendungsbereich abdeckt.

**Mit Nummer 2 wird Unterabschnitt 1 Absatz 2 geändert.** Es wird eine Bestimmung hinzugefügt, wonach der Straßeneigentümer in einem Labor, das in der Regel eine kompetente Messeinrichtung sein muss, prüfen kann, ob die Baumaterialien den Qualitätsanforderungen entsprechen. Die Definition eines akkreditierten Labors wird in der gesamten Verordnung verwendet. In der aktuellen Fassung wird der Begriff erstmals nur in Unterabschnitt 2 Absatz 15 erwähnt. Es ist logischer, die Möglichkeit der Inanspruchnahme eines Labors im Anwendungsbereich der Verordnung vorzusehen. Das Labor muss nicht immer akkreditiert sein, da nicht alle Messgeräte vollständig kalibriert oder überprüft werden können. In einem solchen Fall läge eine Situation vor, in der die Arbeit ordnungsgemäß ausgeführt worden ist, aber es ist im Wesentlichen unmöglich, sie zu beweisen. Hält es der Straßeneigentümer für erforderlich, für einen bestimmten Test ein akkreditiertes Labor zu nutzen, so wird dies durch die zusätzliche Bestimmung ermöglicht. Es bietet auch Flexibilität für die Zukunft. Wenn sich die Notwendigkeit einer Akkreditierung ändert, muss die Verordnung nicht jedes Mal geändert werden, ob und wann eine Akkreditierung erforderlich ist.

Die Möglichkeit, die Konformität von Baumaterialien in einem akkreditierten Labor zu überprüfen, ist ausdrücklich vorgesehen, da die Überprüfung der Konformität des Straßenbaus mit den Anforderungen bis zur Annahme der Straße gemäß Unterabschnitt 2 Absatz 1 der Verordnung Nr. 80 des Ministers für Wirtschaftliche Angelegenheiten und Infrastruktur („Regeln für die Durchführung der Überwachung des Eigentümers“) obligatorisch ist. Der hinzuzufügende Satz leitet den Straßeneigentümer, soweit möglich, um die Qualität des von der zuständigen Behörde verwendeten Baumaterials zu überprüfen. Fehlt eine solche Möglichkeit, kann der Straßeneigentümer nicht akkreditierte Methoden anwenden, da in der Praxis nicht alle angewandten Kontroll- und Messmethoden akkreditiert sind.

**Mit Nummer 3 wird Unterabschnitt 1 Absatz 21 angefügt.** In diesem Unterabschnitt wird die Möglichkeit eingeführt, alternative Ausgangsstoffe für Straßenarbeiten zu verwenden, sofern die Anforderungen an die Lebensdauer, Stabilität und Sicherheit der Straße erfüllt sind. Dies bezieht sich insbesondere auf alternative Ausgangsstoffe und Bindemittel (z. B. Lignin, Glas usw.), die als Teilersatz für konventionelle Ausgangsstoffe oder Bindemittel verwendet werden können. Diese Bestimmung ist insbesondere erforderlich, um die Entwicklung und Innovation des Sektors zu unterstützen. Der Zweck der Bestimmung besteht auch darin, das Spektrum potenzieller Ausgangsstoffe in den verschiedenen Böschungsschichten zu erweitern, deren Eigenschaften die Eigenschaften der Böschungsschichten im Vergleich zu herkömmlichen Ausgangsstoffen nicht beeinträchtigen oder verringern. Um Klimaneutralität zu erreichen und den CO2-Fußabdruck zu verringern, müssen mehr recycelbare Materialien zurückgewonnen werden, solange sie nicht zu einer Verringerung der Qualität und Lebensdauer des Endprodukts führen.

**Mit Nummer 4 wird Unterabschnitt 1 Absatz 3 geändert.** Angesichts der Zahl der von der Verordnung erfassten Arten von Arbeiten und ihrer besonderen Merkmale ist es in der derzeitigen Version nicht möglich, alle Situationen nach dem Bau eindeutig zu beurteilen, wenn Straßenbauarbeiten akzeptiert werden, um die erforderliche Qualität zu gewährleisten. Dieser Unterabschnitt schließt spezifische Messergebnisse und Abweichungen aus und konzentriert sich auf die Umsetzung allgemeiner vernünftiger Entwicklung und/oder wirtschaftlich machbarer Lösungen. Die neue Formulierung ermöglicht es den Parteien, optimale Entscheidungen zu treffen, wenn die Arbeit nochmals gemacht werden muss.

**Mit Nummer 5 wird Unterabschnitt 2 Absatz 8 geändert.** In diesem Unterabschnitt wird die Anforderung gestrichen, dass Bindemittel während Straßenarbeiten nicht in den Boden gelangen dürfen. Bei Straßenbauarbeiten, wie z. B. Pflasterung, gelangt das Bindemittel je nach Technik auch in die unteren Schichten der Straßenstruktur, die auch der Boden ist. An der Außenseite der Straßenstruktur dürfen keine Bindemittel angebracht werden.

**Mit Nummer 6 wird Unterabschnitt 2 Absatz 12 geändert.** Nach dem derzeitigen Wortlaut darf der Kraftschlussbeiwert nicht um mehr als 0,1 Einheiten des gesamten Straßenquerschnitts (sowohl in der Fahrtrichtung als auch in entgegengesetzter Richtung) abweichen. Nach dem geänderten Wortlaut darf der Kraftschlussbeiwert in einer Fahrtrichtung nicht um mehr als 0,1 Einheiten abweichen. Der Kraftschlussbeiwert ist je Spur/Richtung zu messen. Es ist wichtig, dass sich der Kraftschlussbeiwert auf der linken oder rechten Seite um nicht mehr als 0,1 Einheiten in einer Fahrtrichtung unterscheidet.

**Mit Nummer 7 wird Unterabschnitt 2 Absätze 14 bis 16 geändert.**

Unterabschnitt 14. Der Teil des Textes, der sich auf die Anforderungen an Umgehungen bezieht, die durch Straßenbauarbeiten mit mehr als 1 000 Fahrzeugen pro Tag verursacht werden, wird gestrichen. Der Wortlaut in der aktuellen Version ist administrativ aufwendig und entspricht keinem wirklichen Bedarf. Jede vorübergehende Umgehung richtet sich nach dem jeweiligen Standort und den spezifischen Fähigkeiten. Es ist wichtig, für jede vorübergehende Umgehung mindestens die Statusstufe 1 sicherzustellen.

Unterabschnitt 15. Klarstellung des Wortlauts. Es ist vorgesehen, dass die Böschungsschichten und Belagsschichten nach dem vom Straßeneigentümer genehmigten Verfahren aufgestellt werden können, ohne dass auf den Straßeneigentümer Bezug genommen wird. Die Anforderung, dass die Angaben zu einem akkreditierten Labor für die Beurteilung der Frostbeständigkeit erforderlich sind, und der Verweis auf die Eigentümeraufsicht bei Abnahme der Arbeiten auf der Pflasterschicht wurden gestrichen. Der derzeitige Wortlaut ermöglicht unterschiedliche Auslegungen und führt zu ungerechtfertigten Streitigkeiten zwischen den Parteien des Sektors. Der Inhalt des geänderten Wortlauts bleibt unverändert.

Unterabschnitt 16. Nach der geltenden Verordnung sind die Anforderungen an die Inspektion und Kalibrierung der Ausrüstung in den Normen EVS-EN 932-5 und EVS-EN 12697-38 beschrieben. Der überschüssige Verweis auf diese Normen wurde gestrichen, spezifische Anforderungen werden in den Prüfnormen beschrieben. Bei diesen Normen handelt es sich um Normen für Laborausrüstung, die in der Verordnung nicht ausdrücklich erwähnt werden müssen.

Der Wortlaut wird so geändert, dass vermieden wird, dass der öffentliche Auftraggeber und der Auftragnehmer dieser Anforderung in jedem Fall nicht nachkommen können. Sowohl im Labor als auch vor Ort sind nicht alle Messgeräte kalibriert/überprüfbar, sondern eher kontrollierbar. Daher darf der Wortlaut dieser Nummer nicht überregulierend sein, da der öffentliche Auftraggeber selbst bei korrekten und konformen Arbeiten nicht in der Lage wäre, die Leistung anzunehmen, z. B. wenn das Ergebnis der Arbeiten nicht mit einem kalibrierten Gerät physisch überprüft werden kann.

**Mit Nummer 8 wird Unterabschnitt 3 Absätze 3 und 4 geändert.**

Unterabschnitt 3. Die überholte Bestimmung wird geändert. In der Praxis kann eine einzelne Sendung nicht mehr als Charge gezählt werden. Der Wortlaut macht deutlich, dass eine Charge bis zu 3 000 t Material umfasst, das an die Asphaltanlage geliefert wird. Es besteht die Logik, dass 0 - 3 000 t eine Charge, 3 001 - 6 000 t eine weitere Charge usw. ist. Diese Materialmenge ist sowohl aus Sicht des öffentlichen Auftraggebers als auch des Auftragnehmers angemessen, um eine einheitliche Qualitätskontrolle zu gewährleisten. Die derzeitige Formulierung ist vage, da eine Sendung beispielsweise sowohl 2 000 t als auch 50 000 t Material enthalten kann. Das Material muss überprüft werden, um sicherzustellen, dass es den Anforderungen entspricht. Es kann nicht behauptet werden, dass es sich nur um eine Sammelcharge handelt, wenn es aus einer einzigen Sendung oder Eisenbahnfracht stammt.

Unterabschnitt 4. Der Wortlaut wird berichtigt, um präziser und logischer zu sein. Die Anforderung, dass die Verschleißfestigkeit im Nordic Test (Methode zur Bestimmung der Verschleißfestigkeit von Granulat durch Abrieb, Nordic Test EVS-EN 1097-9:2014) durch den Flockigkeitsindex der Partikelform bestimmt werden muss, und die Anforderung, dass die obere Schicht des groben Granulats mit einer Bruchfestigkeit von höchstens 25 auch während des Nordic Tests überprüft wird, werden gestrichen. Es ist unerheblich, ob die Beständigkeit gegen Zersplitterung des groben Granulats weniger oder mehr als 25 beträgt, da die Partikelgrößenverteilung des groben Granulats unabhängig von der Lage des Materials in der Schicht der Straßenstruktur überprüft wird. Die Verschleißfestigkeit ist nur bei Bedarf zu prüfen, d. h. nur bei Verwendung auf der Verschleißschicht (in der oberen Schicht) des Asphalts. Wenn dasselbe Material in einer Zwischenschicht (BIN-Schicht) oder unterer Schicht (BASE-Schicht) verwendet wird, braucht Nordic nicht bestimmt zu werden. Der Nordic Test, d. h. die Prüfung der Verschleißfestigkeit, wird auf Zuschläge nur angewendet, wenn sie in den oberen Schichten in Asphaltmischungen und Bodenbelägen verwendet werden. Das Thema wird in den Normen EVS 901-3 und EVS-EN 1097-9 weiter geregelt.

**Mit den Ziffern 9 und 25 werden Unterabschnitt 3 Absatz 7, Unterabschnitt 9 Absatz 10 und Unterabschnitt 12 Absatz 3 geändert.** Die Entfernung von Material ist nicht immer gerechtfertigt oder durchführbar. Die Eigenschaften des Materials können verbessert und verarbeitet werden, um lokal geeignet zu sein. Die Entfernung und der Austausch haben eine höhere Umweltbelastung als die Materialverbesserung vor Ort. Die Änderung wirkt sich positiv auf die Umwelt aus.

**Mit Nummer 10 wird Unterabschnitt 4 Absatz 2 geändert.** In Unterabschnitt 2 Satz 3 wird ein Teil des Textes gestrichen, um eine übermäßige Granularität zu vermeiden. Gegebenenfalls wird die Verlängerung der Verkehrszeit im Rahmen von Geschwindigkeitsbegrenzungen vom Straßeneigentümer festgelegt. Die neue Formulierung räumt dem Eigentümer mehr Ermessen und mehr Flexibilität ein.

**Mit Nummer 11 wird Unterabschnitt 5 Absatz 1 geändert.** Die Anforderung ist einfacher formuliert und macht sie für den Straßeneigentümer/Auftragnehmer weniger aufwändig. Der öffentliche Auftraggeber kann nicht immer sicherstellen, dass die Gesamtdicke der vier Kiesschichten 20 cm beträgt, aber eine Oberschicht von mindestens 12 cm Dicke muss eine bestimmte Partikelgrößenverteilung aufweisen. Durch die Änderung wird der Materialbedarf verringert und die Umwelt weniger belastet. Die Maschenweite des Siebs wird von 32 mm auf 40 mm geändert, da nach den Normen EVS-EN 13285, 13286 und 933-1 das 32-mm-Material auch einzelne grobe Bestandteile enthalten kann.

**Mit Nummer 12 werden Ziffer 5 Absatz 2 Nummer 4, Unterabschnitt 12 Absatz 10, Ziffer 13 Absatz 12 Nummer 7 und Unterabschnitt 23 Absatz 4 geändert.** Es wurde ein INSPECTOR-Gerät hinzugefügt, um die Messergebnisse analoger Messgeräte zu vergleichen. Da das Elastizitätsmodul sowohl mit LOADMAN- als auch mit INSPECTOR-Geräten bestimmt werden kann, können auch die Messergebnisse analoger Messgeräte mit denselben Geräten verglichen werden.

**Mit Nummer 13 wird die Überschrift von Abschnitt 6 geändert,** da der Begriff „Asphaltbelag“ im Entwurf korrekter ist als „Asphaltbetonbelag“ im Entwurf, ist Asphaltbeton enger definiert und umfasst nur AC-Mischungen. Der Begriff „Asphaltbeton“ schließt nicht Splittmastixasphalt (SMA), porösen Asphalt (PA) und Gussasphalt (MA) ein. Die Verordnung gilt nicht für PA- und MA-Mischungen, sondern für SMA-Mischungen. Es ist daher falsch, den Begriff „Asphaltbetonpflaster“ zu verwenden, da er nicht den gesamten Anwendungsbereich umfasst.

**Mit Nummer 14 wird Ziffer 6 Absatz 1 Nummer 1 geändert.** Der maximale Überhöhungsfehlbetrag ist auch für Gehwege, Fußwege zum Radfahren und Fuß- und Fahrradwege im Sinne des Verkehrsgesetzes festgelegt, ähnlich wie beidseitigen Überhöhungsstraßen.

**Mit Nummer 15 werden Abschnitt 6 und Ziffer 20 Absatz 1 Nummer 3 geändert.** Der untere Wert des Randes der Oberfläche wird von 0 cm auf 5 cm Entfernung von der Fahrbahnachse angehoben. Die Anwendung von Asphalt darf nicht in Übereinstimmung mit dem GPS-Gerät oder mit einer solchen Genauigkeit erfolgen, dass ein Mangel von 0 cm gewährleistet werden kann. Die Mängel an der Breite der Oberfläche sind zu lockern, sofern sich die Gesamtbreite der Oberfläche nicht ändert. Ein schmalerer Bau ist nach wie vor verboten.

**Mit Nummer 16 wird Unterabschnitt 6 Absatz 3 geändert.** Die Anforderung, dass der Kraftschlussbeiwert mindestens einmal monatlich, auch während der Winterzeit, gemessen werden muss, wird gestrichen. Unterabschnitt 3 betrifft den Kraftschlussbeiwert bei der Abnahme der Arbeiten und nicht in der Winterperiode. Die Vorschriften für die Messung des Kraftschlussbeiwerts sind auf die Straßeninstandhaltung anzuwenden. Nach dem Ende der Verwendung von Winterreifen (die Reifen verbessern den Kraftschlussbeiwert im Winter, die sogenannte Oberflächenaufrauung), muss der Kraftschlussbeiwert weiterhin gemessen und der Kraftschlussbeiwert an die Anforderungen angepasst werden.

**Mit Nummer 17 wird Unterabschnitt 6 Absatz 6 geändert.** Die Anforderungen an das Elastizitätsmodul für neue und bestehende Straßenunterstützbetten werden sich künftig von der derzeitigen Version unterscheiden. Nach dem neuen Wortlaut gilt die Anforderung des Elastizitätsmoduls gemäß Unterabschnitt 6 nicht mehr für bestehende Straßenunterstützbetten. Darüber hinaus wurde in den Unterabschnitt ein INSPECTOR-Gerät aufgenommen, um die Messergebnisse von Messgeräten zu vergleichen. Da das Elastizitätsmodul sowohl mit LOADMAN- als auch mit INSPECTOR-Geräten bestimmt werden kann, können auch die Messergebnisse anderer analoger Messgeräte mit denselben Geräten verglichen werden.

**Mit Nummer 18 wird Unterabschnitt 6 Absatz 61 angefügt.** Da Unterabschnitt 6 Absatz 6 nunmehr nur neue Fahrbahnen erfasst, bedeutet dies im Wesentlichen, dass die Anforderung des Elastizitätsmoduls zum Zeitpunkt der Erneuerung des bestehenden Tragbetts nicht erfüllt sein muss. Das Messgerät misst tiefer als die Oberfläche des Bettes, und es ist nicht möglich, die Anforderung des elastischen Moduls zu erfüllen, ohne dass eine neue Struktur gebaut oder verstärkt wird. Das Messgerät wird z. B. bei Arbeiten zur Wiederherstellung der Fahrbahn verwendet, um die Abstellung des Tragbetts zu beseitigen, wenn dem Boden etwa 5 cm neuer feiner Zuschlag ohne Verstärkung der bestehenden Struktur hinzugefügt wird.

**Mit Nummer 19 wird Unterabschnitt 6 Absatz 7 geändert.** Die Änderung sieht einen Überhöhungsfehlbetrag von ± 1,0 % für die Bahnkörper vor. Die Bahnkörper werden aus ungebundenen Gemischen (z. B. fr 0/32 mm) gebaut. Bei dieser Art von Material ist ein Mangel von 0,5 % technologisch nicht gerechtfertigt, was auch durch Bau- und Nutzungspraktiken bestätigt wurde. Die Standardbreite der Betten beträgt 0,5 m, ein Mangel von 0,5 % bedeutet 2,5 mm pro 0,5 m. Ein Überhöhungsfehlbetrag von ± 1,0 % auf dem Bahnkörper gewährleistet das erforderliche Maß an Sicherheit und Qualität.

**Mit Nummer 20 wird Unterabschnitt 8 Absatz 5 geändert.** Gemäß der Änderung können je nach den unterschiedlichen Merkmalen des Untergrunds der Böschung unterschiedliche Lösungen ins Auge gefasst werden. Der Untergrund der Böschung ist eine natürliche oder „Nullfläche“, auf der die Straßenstruktur gebaut werden soll. Der Untergrund kann aus Kalkstein, Kies, Ton oder anderem Material bestehen. Je nach Bodenmaterial und Lage im Verhältnis zum Wasserstand kann der Kompressionsfaktor des Unterbodens variieren. Bei einem niedrigeren Kompressionsfaktor muss der Entwurf eine spezifische technologische Lösung vorsehen.

**Mit Nummer 21 wird Unterabschnitt 9 Absatz 3 geändert.** Dies ist eine Klarstellung der Bestimmung. Nach dem derzeitigen Wortlaut könnten Böschungen von weniger als 5 m ohne Einhaltung der Anforderungen gebaut werden. Diese Klarstellung ist notwendig, um die Qualität von Böschungen unter 5 m Höhe zu gewährleisten. Die Dicke der Schichten wird von 0,5 m auf 0,6 m erhöht, da dies dank moderner Technik möglich ist, um den Kraftstoffverbrauch von Straßenbaumaschinen zu senken.

**Mit Nummer 22 wird Unterabschnitte 9 Absätze 5 und 6 sowie 11 Absätze 3 und 4 geändert.** Da das Elastizitätsmodul sowohl mit LOADMAN- als auch mit INSPECTOR-Geräten bestimmt werden kann, können auch die Messergebnisse analoger Messgeräte mit denselben Geräten verglichen werden.

**Mit Nummer 23 wird Unterabschnitt 9 Absatz 8 geändert.** Der Verweis auf die Nivellierungsdaten und die entsprechende Formel wurden gestrichen. An den Objekten werden geodätische Messungen der Böschung durchgeführt. Die Straßenbauschichten werden aufgrund geodätischer Messungen übergeben. Für die Messung wird in der Regel kein Nivellierer mehr verwendet. Eine Nivellierung ist nicht verboten, die neue Formulierung ermöglicht aber auch den Einsatz neuerer Werkzeuge.

**Mit Nummer 24 wird Unterabschnitt 9 Absatz 9 aufgehoben.** Der Unterabschnitt wird aufgehoben, da sein Inhalt in Unterabschnitt 8 desselben Abschnitts dargelegt ist. Der Wortlaut des derzeitigen Unterabschnitts 9 überschneidet sich mit der Bestimmung des Unterabschnitts 8 über die Prüfung der Ebenheit der Böschung.

**Mit Nummer 26 werden die Ziffern 9 Absatz 12 Nummer 2 und 3 geändert.**

In Ziffer 2 wurde der Abstand zwischen der Kante der Böschung mit der Anforderung an die Oberfläche nach Ziffer 9 Absatz 1 Nummer 3 in Einklang gebracht. Der obere Wert wird um 5 cm von 10 cm auf 15 cm erhöht. Der Abstand des Randes der Fahrbahn von der Fahrbahnachse kann –0/+ 15 cm variieren, weshalb eine geringere Toleranz für die Böschung unterhalb der Asphaltmischschicht nicht gefordert werden kann.

Mit Ziffer 3 wird die Toleranz für den Querschnitt der Böschung auf einer Straße mit einseitiger Überhöhung um ± 0,2 % von ± 0,3 % auf ± 0,5 % erhöht. Es ist nicht praktikabel, eine Toleranz von ± 0,3 % auf der Grundlage der Partikelgröße und Genauigkeit des für den Bau der Böschung verwendeten Materials zu gewährleisten.

**Mit Nummer 27 werden Ziffer 11 Absatz 8 Nummer 2 und 3 geändert.** Die Toleranz für den Querschnitt der Drainageschicht ist an die Anforderungen für den Querschnitt der Böschung anzupassen. Die Werte wurden analog zu den Bestimmungen der Ziffern 9 Absatz 2 Nummer 2 und 3 geändert, die in Nummer 24 beschrieben sind.

**Mit Nummer 28 wird Ziffer 12 Absatz 6 Nummer 3 geändert.** Ein früherer Fehler wurde korrigiert. Die Klasse C50 wurde durch die Klasse C50/30 ersetzt. Es gibt keine Klasse C50.

**Mit Nummer 29 werden die Ziffern 12 Absatz 8 Nummer 2 und 3 geändert.** Die Toleranz für die Verlegung des Untergrunds muss den Anforderungen an das Querschnittprofil der Böschung entsprechen. Die Werte wurden analog zu den Bestimmungen der Ziffern 9 Absatz 2 Nummer 2 und 3 geändert, die in Nummer 24 beschrieben sind.

**Mit Nummer 30 wird Ziffer 12 Absatz 8 Nummer 6 geändert.** Die Angabe „von irgendeinem Punkt“ wurde gestrichen, so dass der Inhalt der Bestimmung unverändert bleibt.

**Nummer 31 ergänzt Abschnitt 12 um Unterabschnitt 81).** Technische Änderung, da ein Unterabschnitt aus einem einzigen Satz bestehen muss.

**Mit Nummer 32 wird Unterabschnitt 12 Absatz 9 geändert.** Der Wortlaut wurde präzisiert, um etwaige Unstimmigkeiten zwischen dem Messgerät und den geforderten Werten zu vermeiden.

**Nummer 33 ersetzt in Unterabschnitt 13 Absatz 2** das Wort „Asphaltbetonpflaster“ mit dem Wort „Asphaltpflaster“, weil der Begriff „Asphaltpflaster“ im Entwurf korrekter ist als „Asphaltbetonpflaster“, da Asphaltbeton eine engere Definition ist und nur AC-Mischungen umfasst. Der Begriff „Asphaltbeton“ schließt nicht Splittmastixasphalt (SMA), porösen Asphalt (PA) und Gussasphalt (MA) ein. Die Verordnung gilt nicht für PA- und MA-Mischungen, sondern für SMA-Mischungen. Es ist daher falsch, den Begriff „Asphaltbetonpflaster“ zu verwenden, da er nicht den gesamten Anwendungsbereich umfasst.

**Mit Nummer 34 wird Ziffer 13 Absatz 9 Nummer 1 geändert.** Die Änderung ermöglicht auch die Verwendung starrer Bindemittel. Bindemittel werden zur Installation stabilisierter Schichten verwendet. Mit der Schäumtechnik können auch hochwertige Stabilisierungsmischungen mit steiferem Bitumen (70/100 oder 100/150) hergestellt werden. Die Änderung ermöglicht es, das Spektrum der verwendeten Bindemittel zu erweitern. Die Verfügbarkeit starrer Bindemittel ist besser, die Auswahl ist größer und die Preise sind etwas niedriger.

**Mit Nummer 35 wird Ziffer 13 Absatz 12 Nummer 8 aufgehoben.** Der Feuchtigkeitsgehalt der stabilisierten Schicht gemäß Nummer 8 ist für die Endqualität nicht entscheidend.

**Nummer 36 ersetzt in Unterabschnitt 13 (13)** das Wort „Asphaltbeton“ mit dem Wort „Asphaltmischung“, da die Begriffsbestimmung „Asphaltmischung“ im Entwurf genauer ist als „Asphaltbeton“, da Asphaltbeton eine engere Definition ist und nur AC-ähnliche Gemische erfasst. Der Begriff „Asphaltbeton“ schließt nicht Splittmastixasphalt (SMA), porösen Asphalt (PA) und Gussasphalt (MA) ein. Die Verordnung gilt nicht für PA- und MA-Mischungen, sondern für SMA-Mischungen. Es ist daher falsch, den Begriff „Asphaltbeton“ zu verwenden, da er nicht den gesamten Anwendungsbereich umfasst.

**Mit Nummer 37 wird Unterabschnitt 14 Absatz 1 geändert.** Der Wert wird von 30 mm auf 20 mm reduziert, so dass auch die Anforderung, dass Löcher und Risse in der Fahrbahnoberfläche zu füllen und zu versiegeln sind, verschärft wird. Die Anforderung, dass das Füllen und Versiegeln mit einem Material erfolgen muss, das dem Straßenoberflächenmaterial mindestens gleichwertig ist, wurde gestrichen. Der geänderte Wortlaut ermöglicht eine breitere Verwendung verschiedener Straßenbaumaterialien. Es ist nicht immer erforderlich, die Löcher und Risse der Fahrbahnoberfläche mit demselben Oberflächenmaterial zu füllen und zu versiegeln. So können z. B. Risse/Löcher in der alten Asphaltschicht (manchmal) nicht mit Asphalt gefüllt werden. Es werden auch feine Oberflächenzubereitungen, Mastix, spezielle Emulsionen usw. verwendet.

**Nummer 38 ändert Unterabschnitt 14 Absatz 2**. Der Wortlaut wird berichtigt. Die OTTA-Oberflächenbekleidung (mit fraktioniertem Zuschlag) erfolgt mit Material mit fr 0/16. Es ist falsch zu sagen, dass nur fraktionierter Kies für die Oberflächenbearbeitung verwendet wird. FR 0/16 ist ein nicht fraktioniertes Material gemäß der Norm.

**Mit Nummer< 39 wird Unterabschnitt 14 Absätze 10 und 11 geändert.**

Unterabschnitt 10. Der Wortlaut wird auf der Grundlage der tatsächlichen Praxis korrigiert. Die Verwendung – im Einvernehmen mit dem öffentlichen Auftraggeber – von Ölen, die Bitumen weichen, keine Paraffine oder andere Zusatzstoffe enthalten, die in ähnlicher Weise handeln, ist für die Straßenoberflächenbehandlung zulässig. Dies ist derzeit nicht zulässig. Ein klares Verbot der Verwendung von Ölschieferbitumen in besiedelten Gebieten wird beibehalten.

Unterabschnitt 11. Die Liste der für die Oberflächenbearbeitung verwendeten Materialien wird um Materialien erweitert, die es ermöglichen, die vorgesehene Lebensdauer der Straße zu verlängern. Die Formulierung in Bezug auf Regen wurde berichtigt, um klarer und eindeutig verständlicher zu sein. Durch die Änderung werden negative Auswirkungen auf die Umwelt vermieden, da die Emulsion, die für die Oberflächenbearbeitung verwendet wird, mit Regenfällen auch außerhalb der Straßenstruktur austreten kann.

**Mit Nummer 40 wird Unterabschnitt 14 Absätze 12 bis 16 aufgehoben.** Die Unterabschnitte werden gestrichen, da sie detaillierte Arbeitsanweisungen enthalten, die nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung fallen. Die Verordnung legt grundlegende Anforderungen fest, um die Sicherheit und Qualität der vorgeschlagenen Straße zu gewährleisten.

**Mit Nummer 41 wird Unterabschnitt 15 Absätze 2 und 3 geändert. Unterabschnitt 2.** Die Anforderung, die technologisch nicht gerechtfertigt ist, wird gestrichen, da die Komponenten von 0,002 mm (Ton) die Qualität der Schotterdecke nicht gewährleisten. Die Kontrollfrequenz wird um 500 m³ von 1 000 m³ auf 1 500 m³ erhöht, da 1 500 m³ eine ausreichende Kontrollfrequenz ist. Darüber hinaus werden die Materialien auch während der Produktion kontrolliert, und die Ergebnisse der Kontrolle können erforderlichenfalls vom Auftraggeber angefordert werden. Die Möglichkeit, das eingesetzte Material im Einvernehmen mit dem öffentlichen Auftraggeber zu reparieren, wurde hinzugefügt. Die Entfernung von Material ist in der Praxis nicht immer gerechtfertigt oder durchführbar. Die Eigenschaften des Materials können verbessert und verarbeitet werden, um lokal geeignet zu sein. Entfernung und Austausch verursachen eine höhere Umweltbelastung als die Reparatur von Materialien auf der Baustelle. Unterabschnitt 3. Die Anforderung C50/30 wurde für zerkleinerte Partikel, vollständig zerkleinerte Partikel und vollständig abgerundete Partikel hinzugefügt, was zuvor nicht geregelt war.

**Mit Nummer 42 werden die Abschnitte 16, 17 und 18 geändert.**

Abschnitt 16. In diesem Abschnitt werden unnötige technische Klarstellungen auf der Ebene der Verordnung gestrichen. Die Anforderungen der derzeitigen Unterabschnitte 4 und 5 (aufgehoben) werden in der Norm EVS 901-3 ausführlicher beschrieben, der entsprechende Verweis auf die Speicheranforderungen wurde in Unterabschnitt 6 aufgenommen.

Die Anforderungen der Unterabschnitte 8 und 9 sind nicht relevant. Die Halbgranitmischungen sind chloridbeständig und verwenden Materialien aus Kalkstein oder Kies. Es wird eine neue Anforderung festgelegt, wonach bei Verwendung von Chloriden die Verwendung von Halbgranitgemischen als Mindestanforderung gilt.

Die Anforderung in Unterabschnitt 12 ist nicht gerechtfertigt und garantiert in keiner Weise die verbesserten Eigenschaften des SMA-Gemischs. Darüber hinaus ist es nicht möglich, diese Anforderung zu erfüllen und zu überprüfen, da die Asphaltanlagen nicht über einen separaten Staubbehälter für die getrennte Sammlung und Lagerung von Staub aus dem SMA-Gemisch verfügen.

Die in den Unterabschnitten 13 und 14 festgelegten Mindestanforderungen für Toleranzen sind im EVS 901-3 festgelegt. Anhang 15 (Verweis auf Unterabschnitt 18), der nur Produktionstemperaturen für Heißasphaltmischungen enthält, wird aus der Verordnung gestrichen. Die Produktionstemperaturen werden von der Norm EVS 901-3 erfasst. Bei anderen (z. B. warmen) Asphaltmischungen muss der Hersteller die Produktionstemperatur selbst angeben. Es gibt positive Auswirkungen auf die Umwelt, da nach dem Wortlaut von Anhang 15 nur Heißasphaltmischungen hergestellt und installiert werden können, warme Gemische, d. h. Gemische mit geringerem Fußabdruck, nicht hergestellt werden können; in Wirklichkeit werden jedoch Gemische mit einem geringeren Fußabdruck hergestellt.

Abschnitt 17. Mit den Änderungen der derzeitigen Unterabschnitte 1, 2 und 3 soll die Verwendung von Fahrzeugen mit Schiebewandanhängern für den Transport von Asphaltmischungen ermöglicht und gefördert werden. Diese werden derzeit in Estland nicht, aber anderswo in Europa und im Rest der Welt verwendet. Ein Lastkraftwagen, der zum Transport von Asphaltmischungen ausgerüstet ist, ist z. B. ein Lastkraftwagen mit rundem Anhängersockel, Schiebewand oder ein anderer Lastkraftwagen. Ein Lastkraftwagen, der nicht für den Transport von Asphaltmischungen geeignet ist, ist z. B. ein Lastkraftwagen mit nicht isoliertem rechteckigem Anhängersockel.

Im Unterabschnitt wird der Verweis auf Anhang 15 durch einen Verweis auf die Norm EVS 901-3 ersetzt.

Abschnitt 18. In diesem Abschnitt werden unnötige technische Klarstellungen auf der Ebene der Verordnung gestrichen. Die gestrichenen Anforderungen sind in der Norm EVS 901-3 aufgeführt.

Die Anforderung, dass SMA-Gemische bei einer Umgebungstemperatur von + 10 °C gelegt werden dürfen, wird ebenfalls gestrichen. Die Qualität der Oberfläche wird jedoch noch durch eine geeignete Aufbringungstechnik, Zugabe von Asphaltmischungen usw. und nicht durch die Umgebungstemperatur gewährleistet. Nach dem neuen Wortlaut gilt die SMA-Schicht als eine Verschleißfläche, die, wie die Verschleißflächenmischungen, bei einer Umgebungstemperatur von + 5 °C aufgebracht werden kann.

Die Anforderung, dass bei Verwendung eines polymermodifizierten Bindemittels in der zu legenden Schicht die Unterschicht mit dem Bindemittel, das die Haftung gewährleistet, zu grundieren ist, wird ebenfalls gestrichen. Unabhängig von der Art des in der Mischung verwendeten Bindemittels ist ein Bindemittel (Emulsion) zu verwenden, das die Haftung gewährleistet.

Die Möglichkeit, eine heiße Fuge oder ein Fugenband zu verwenden, wird hinzugefügt, da es sinnvoller ist, die tragende Oberfläche als heiße Fuge herzustellen oder bituminöse Fugenbänder für eine bessere Qualität zu verwenden.

**Mit Nummer 43 wird Unterabschnitt 19 Absatz 2 geändert.** In diesem Unterabschnitt werden die Anforderungen an die Versiegelungstechnik gestrichen. Die Wahl der Versiegelungstechnik ist im Rahmen der Verordnung nicht notwendig, aber die Temperatur der Fahrbahn, wenn die Straße für den Verkehr geöffnet wird, ist wichtig, um die Entstehung von Spurrillen zu verhindern.

**Mit Nummer 44 wird Ziffer 20 Absatz 1 Nummer 2 aufgehoben.** Genau die gleiche Anforderung für Asphaltgemische ist in Ziffer 6 Absatz 1 Nummer 2 festgelegt, so dass Doppelungen vermieden werden.

**Mit Nummer 45 wird Abschnitt 24 geändert.**

Dieser Abschnitt wird umformuliert. Die Verordnung Nr. 71 des Klimaministers vom 17. November 2023 mit der Überschrift „Regeln für die Straßengestaltung“ definiert die Begriffe „Düker“, „Unterführung“, „Viadukt“ und „Brücke“, weshalb die Verordnung diese Begriffe nicht behandelt, sondern den Begriff der Brücke als gemeinsamen Nenner für Brücken, Viadukte, Tunnel und Überführungen verwendet. Düker mit einem Durchmesser von 2 m gelten ebenfalls als Brücken.

Es wird eine Klarstellung in Bezug auf die Konformitätserklärung hinzugefügt, da nicht alle Materialien in normativen Dokumenten der Europäischen Union geregelt sind und möglicherweise keine Leistungserklärung vorliegt.

Eine Klarstellung in Bezug auf die Betonkonstruktion wurde hinzugefügt, da die Anforderungen von Ziffer 24 Absatz 4 Nummer 2 auch für Betonbauten vor Ort gelten. Im derzeitigen Wortlaut fehlen diese Anforderungen, und die hinzugefügten Normen bilden ein kohärentes Ganzes.

Die Verarbeitbarkeit ist ein vom Auftragnehmer gewählter Parameter, der sich nur auf die Aufbringung auswirkt. Sie muss häufig während des konkreten Antragsverfahrens geändert werden. Andere Indikatoren wie Frostbeständigkeit und Druckfestigkeit sind relativ unberührt. Es ist nicht erforderlich, Probenahmen in der Verordnung vorzusehen, da die erforderlichen Anforderungen in den Normen festgelegt sind, auf die in der neuen Fassung Bezug genommen wird. Anforderungen an die Instandhaltung von Beton wurden hinzugefügt, um die Langlebigkeit des Betons zu gewährleisten. EVS-206 beschreibt Beton mit einer Lebensdauer von 50 Jahren, aber die Anlagen haben eine Lebensdauer von 100 Jahren, weshalb die Nachsorge eine der grundlegenden Anforderungen für eine längere Lebensdauer von Beton ist. Es werden Anforderungen an Metallarbeiten und tragende Teile für Brücken und Klemmen hinzugefügt.

**Mit Nummer 46 wird Unterabschnitt 25 Absatz 1 geändert.** Die Titel der Normen werden gestrichen, um sicherzustellen, dass die Normreferenz auch dann korrekt ist, wenn sich der Titel während der Aufbereitung der Norm ändert.

**Mit den Nummern 47 und 48 wird Unterabschnitt 25 Absatz 2 geändert und ein neuer Unterabschnitt (21) wird hinzugefügt.** Aus Gründen der Lesbarkeit und Klarheit der Anforderungen sind für die Rand- und Leitpfosten getrennte Unterabschnitte vorzusehen. Es wird eine Anforderung zur Bestimmung der Vertikalität der Leitpfosten hinzugefügt.

**Mit Nummer 49 wird Unterabschnitt 26 Absatz 2 geändert**. Die Änderung ermöglicht es, den Graben mit Material mit mindestens gleichwertigen Eigenschaften zu füllen und ein besseres Material zu verwenden.

**Mit Nummer 50 wird Unterabschnitt 26 Absatz 13 aufgehoben.** Die erforderliche Formulierung ist bereits in Unterabschnitt 1 Absatz 3 (Nummer 3 des Gesetzentwurfs) festgelegt.

**Mit Nummer 51** werden zwei Durchführungsbestimmungen festgelegt. Die Fassung dieser Verordnung, die am 23. November 2020 in Kraft getreten ist, gilt für Verträge oder Bauarbeiten, die gemäß der ersten Durchführungsbestimmung vor dem Inkrafttreten dieser Bestimmung geschlossen oder aufgenommen wurden.

Gemäß der zweiten Durchführungsbestimmung kann die am 23. November 2020 in Kraft getretene Version dieser Verordnung auf Verträge angewandt werden, die innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten dieser Bestimmung geschlossen werden. Die zweite Bestimmung ist insbesondere aus zwei Gründen erforderlich: (1) sie trägt dazu bei, eine theoretische Situation zu vermeiden, in der öffentliche Auftraggeber und Bauunternehmen langfristige Verträge abschließen, um weiterhin die Normen einzuhalten, die in der am 23. November 2020 in Kraft getretenen Fassung festgelegt sind; (2) sie gibt dem öffentlichen Auftraggeber und dem Bauunternehmer die Möglichkeit, sich für einen bestimmten Zeitraum (drei Monate) auf die Normen zu stützen, die in der am 23. November 2020 in Kraft getretenen Fassung festgelegt sind. Von dieser Möglichkeit können öffentliche Auftraggeber und Bauunternehmer beispielsweise Gebrauch machen, wenn die entsprechenden Beschaffungen auf der Grundlage der bisherigen Version der Verordnung durchgeführt wurden und in naher Zukunft ein Auftrag vergeben werden soll. In einem solchen Fall ist es nicht erforderlich, eine neue Beschaffung durchzuführen, die der neuen Version der Verordnung Rechnung trägt. Der Übergangszeitraum von drei Monaten wird Flexibilität bieten und den interessierten Parteien dabei helfen, künftige Beschaffungen besser zu planen und gegebenenfalls bereits laufende Beschaffungen, die noch weit von der Unterzeichnungsphase entfernt sind, anzupassen.

**Mit Nummer 52 werden die Anhänge 3, 10 und 12 der Verordnung gemäß dem Entwurf des Anhangs geändert.**Anhang 3: die Werte in der Tabelle sind an die in der Norm EVS 901-3 festgelegten Werte anzupassen.
Anhang 10: die Werte in der Tabelle sind an die in der Norm EVS EN 13285 festgelegten Werte anzupassen.
Anhang 12: die Tabelle wird aktualisiert, da die Normen des Feldes aktualisiert wurden.

**Mit Nummer 53 wird Anhang 15 aufgehoben.** Anhang 15 enthält nur die Produktionstemperaturen für Heißasphaltmischungen. Die Produktionstemperaturen werden von der Norm EVS 901-3 erfasst. Bei anderen (z. B. warmen) Asphaltmischungen muss der Hersteller die Produktionstemperatur selbst angeben. Es gibt positive Auswirkungen auf die Umwelt, da nach dem Wortlaut des derzeit gültigen Anhangs 15 nur heiße Asphaltmischungen hergestellt und installiert werden können und warme Gemische, d. h. Gemische mit geringerem Fußabdruck, nicht hergestellt werden können; in Wirklichkeit werden jedoch Gemische mit einem geringeren Fußabdruck hergestellt.

**3. Übereinstimmung des Entwurfs mit dem EU-Recht**

Da der Entwurf technische Vorschriften enthält, wird der Verordnungsentwurf der Europäischen Kommission gemäß der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.9.2015, S. 1-15) übermittelt.

**4. Auswirkungen der Verordnung**

Die Durchführung der Verordnung hat weder soziale noch demografische Auswirkungen, noch Auswirkungen auf die nationale Sicherheit, die Außenbeziehungen, die regionale Entwicklung, die Organisation staatlicher und lokaler Behörden oder die Wirtschaft. Die Durchführung der Verordnung wird sich positiv auf das Leben und die natürliche Umwelt auswirken, da die Veränderungen den Einsatz moderner und umweltfreundlicherer Straßenbaumaterialien und den Einsatz CO2-armer Technologien ermöglichen. Änderungen werden, soweit möglich, von der Entfernung und dem Austausch von Materialien abschrecken, da dies eine höhere Umweltbelastung verursacht als die Verbesserung der Materialien auf der Baustelle. Durch die Schaffung größerer Möglichkeiten (z. B. Oberflächenbehandlung) kann die Lebensdauer der Straße verlängert werden. Neben heißen Asphaltgemischen ist es auch möglich, warme Asphaltgemische zu verwenden. Die Herstellung von warmen Asphaltgemischen ist weniger energieintensiv und daher weniger CO2-intensiv. Darüber hinaus werden bei der Herstellung von warmen Asphaltmischungen umweltfreundlichere Rohstoffe verwendet.

**5. Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Durchführung der Verordnung, erforderliche Kosten und geschätzte Einnahmen aus der Durchführung der Verordnung**

Die Durchführung der Verordnung erfordert keine zusätzlichen Tätigkeiten oder Kosten. Die erwarteten indirekten Einnahmen aus der Umsetzung sind die Planung und der Bau einer moderneren, sichereren und umweltfreundlicheren Straßeninfrastruktur.

**6. Inkrafttreten der Verordnung**

Die vorliegende Verordnung tritt entsprechend der üblichen Vorgehensweise in Kraft.

**7. Annahme des Verordnungsentwurfs**

Der Verordnungsentwurf wurde in Zusammenarbeit mit der Verkehrsverwaltung in Absprache mit Vertretern des estnischen Infrabauverbands ausgearbeitet.

Der Gesetzentwurf wurde dem Finanzministerium, dem Ministerium für regionale Angelegenheiten und Landwirtschaft, dem Ministerium für Wirtschaftliche Angelegenheiten und Kommunikation und dem Innenministerium sowie der Verkehrsverwaltung, dem Verband der estnischen Städte und Gemeinden zur Stellungnahme, dem Estnischen Infrabauverband und an die Verbraucherschutz- und technische Regulierungsbehörde über EIS, das Informationssystem oder den Gesetzesentwurf vorgelegt. Der Verband der estnischen Städte und Gemeinden, das Ministerium für regionale Angelegenheiten und Landwirtschaft und das Ministerium für Wirtschaftliche Angelegenheiten und Kommunikation stimmten den Stellungnahmen zu. Das Finanzministerium und das Innenministerium haben standardmäßig/ohne Anmerkungen zugestimmt. Eine Übersicht über die eingegangenen Änderungen ist der Anlage zur Begründung zu entnehmen.

Anhang. Überblick über die Rückmeldungen, die während der Annahme des Entwurfs eingegangen sind

Anlage zur Begründung des Verordnungsentwurfs des Ministers für Klimaangelegenheiten mit dem Titel „Änderung der Verordnung Nr. 101 des Ministers für Wirtschaftliche Angelegenheiten und Infrastruktur vom 3. August 2015 über Qualitätsanforderungen für den Straßenbau“

**Überblick über die Rückmeldungen, die während der Annahme des Entwurfs eingegangen sind**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Nr. | Inhalt des Vorschlags | Angaben zur Berücksichtigung des Vorschlags |
| **Vorgeschlagen von: Verband estnischer Städte und Gemeinden** |
| 1 | Es ist darauf hinzuweisen, dass die Nummern 15, 27 und 29 des Verordnungsentwurfs, die die Abweichungen von den zulässigen Breiten der baulichen Schichten des Gehwegs erhöhen, für den Auftraggeber, der die Bauarbeiten in Auftrag gegeben hat, nicht akzeptiert werden können. Dies betrifft insbesondere den Bau von Strukturschichten, die enger sind als die vorgesehene Lösung (-5 cm statt früher -0 cm), die es ermöglichen, jede Schicht der Struktur bis zu 5 cm enger zu bauen. Sind die unteren Schichten der Böschung schmaler, führt dies auch dazu, dass die oberen Schichten enger sind. Folglich können die in den Nummern 15, 27 und 29 dargelegten Änderungen nicht akzeptiert werden. | **Teilweise berücksichtigt.** Nach Nummer 15 darf die Gesamtbreite der Oberfläche nicht enger sein als die vorgesehene Breite, und der Unterschied zwischen zwei aufeinanderfolgenden Messungen auf geraden Abschnitten gleicher Breite darf 5 cm nicht überschreiten. Dadurch wird eine angemessene Breite der Konstruktion der oberen Schichten gewährleistet. Die entsprechenden Bestimmungen der Nummern 27 und 29 des Gesetzentwurfs werden durch ähnliche Sätze ergänzt.  |
| 2 | Gemäß Nummer 19 des Entwurfs ist bei der Änderung von Unterabschnitt 6 Absatz 7 der Verordnung (der den Überhöhungsfehlbetrag von Bahnkörpern auf ± 1,0 % ändert), zu berücksichtigen, dass bei der Möglichkeit, die Neigung der Fahrbahn zu ändern, auch die Neigung des Dammes verändert werden kann. Die Neigung der Fahrbahn beträgt nach der geltenden Verordnung 2,5 %, und ihre Änderung um 1 % wirkt sich stark auf die Einleitung von Regenwasser aus und steht im Widerspruch zu EVS 843:2016: Die Stadt-Straßennorm und die Anweisung der Verkehrsverwaltung (genehmigt durch Verordnung Nr. 0001 des Generaldirektors der Straßenverwaltung vom 5. Januar 2016 mit dem Titel „Anweisung für die Planung, den Bau und die Instandsetzung der Böschungs- und Entwässerungsschicht“). Da die Neigungen des Bahnkörpers so stark mit der Neigung der Fahrbahn zusammenhängen, ist eine Erhöhung der Abweichung der Gefälle des Straßenbodens nicht zulässig. | **Teilweise berücksichtigt.** Der zulässige Überhöhungsfehlbetrag der Fahrbahn ist in Ziffer 6 Absatz 1 Nummer 1 festgelegt. Unter normalen Bedingungen mit einer vorgesehenen Überhöhung von 2,5 % (mit einem zulässigen Mangel von ± 0,5 %) und einem Bahnkörper von 4 % (mit einem zulässigen Mangel von ± 1 %) kann es vorkommen, dass die Überhöhung sowohl auf der Straße als auch auf dem Bahnkörper 3 % beträgt. Auch in diesem Fall wird der Ablauf des Wassers nicht verhindert. In Nummer 19 wird folgender Satz angefügt: „In keinem Fall darf die Neigung des Bahnkörpers geringer sein als die Überhöhung“. Der hinzuzufügende Satz trägt dazu bei, den Abfluss von Regenwasser zu gewährleisten. |
| **Vorgeschlagen von: Finanzministerium** |
| 1 | Mit Ziffer 14 des Gesetzentwurfs wird eine Begriffsbestimmung für Rad- und Fußgängerrouten eingeführt (Änderung von Ziffer 6 Absatz 1 Nummer 1 der Verordnung), die an anderer Stelle der Verordnung nicht verwendet wird und deren Inhalt weder im Entwurf noch in der Begründung angegeben ist. Falls die Definition in einem anderen Rechtsakt enthalten ist, geben Sie bitte den entsprechenden Verweis zumindest in die Begründung ein.  | **Wurde berücksichtigt.** Der Entwurf wurde erklärt  |
| 2 | Bitte erläutern Sie in der Begründung ausführlicher und bewerten Sie die Auswirkungen der Durchführung ohne Übergangszeitraum, wie viele bereits abgeschlossene Projekte aufgrund der neuen Anforderungen voraussichtlich geändert werden müssen und die seit Inkrafttreten der Änderungen der Verordnung nicht mehr als Grundlage für die Erteilung von Baugenehmigungen herangezogen werden können und wie diese Kosten voraussichtlich zwischen dem öffentlichen und dem privaten Sektor aufgeteilt werden. | **Teilweise berücksichtigt.** Es wird eine Durchführungsbestimmung erlassen, nach der die vor Inkrafttreten dieser Verordnung begonnenen Arbeiten oder die Vergabe von Aufträgen gemäß den zum Zeitpunkt des Beginns der Arbeiten oder der Auftragsvergabe geltenden Anforderungen abgeschlossen werden können. Darüber hinaus wird eine Durchführungsbestimmung eingeführt, um die Anwendung der Fassung dieser Verordnung, die am 23. November 2020 in Kraft getreten ist, für einen Zeitraum von drei Monaten nach Inkrafttreten dieser Bestimmung (Übergangszeitraum) zu ermöglichen. |
| **Vorgeschlagen von: Estnisches Zentrum für Normung und Akkreditierung** |
| 1 | Nummer 7 des Gesetzentwurfs zur Änderung von Unterabschnitt 2 Nummer 16 der Verordnung – da die Ausrüstung kalibriert oder überprüft werden muss, könnte die Notwendigkeit eines Verweises auf die Verpflichtung zur Einhaltung von Prüfnormen in Erwägung gezogen werden, da es sich um Normen für Laborausrüstung handelt, wie in der Begründung dargelegt. | **Wurde berücksichtigt.** Der Entwurf wurde erklärt und die Begründung entsprechend ergänzt. Sowohl im Labor als auch vor Ort sind nicht alle Messgeräte kalibriert/überprüfbar, sondern eher kontrollierbar.  |
| 2 | Nummer 45 des Gesetzentwurfs zur Änderung von Unterabschnitt 24 Absatz 4 der Verordnung – EVS-EN 12350 – ist eine Reihe von Normen, so dass festgelegt werden sollte, welcher Teil der Norm gemeint ist, oder es sollte die Formulierung „in der Standardserie EVS-EN 12350“ verwendet werden.“ | **Wurde berücksichtigt.** |
| 3 | Nummer 45 des Entwurfs eines Rechtsakts zur Änderung des Unterabschnitts 24 Absätze 6 und 7 der Verordnung – EVS-EN 10027, EVS-EN 12944 und EVS-EN 1337 – sind eine Reihe von Normen, so dass festgelegt werden sollte, welcher Teil der Norm gemeint ist, oder das Wort „in der Norm“ sollte durch das Wort „in der Normenreihe“ ersetzt werden. | **Wurde berücksichtigt.** |
| 4 | Im Falle von Normen, auf die in Unterabschnitt 25 Absatz 1 der geltenden Verordnung Bezug genommen wird, könnten Standardreferenzen ohne Titel verwendet werden (ähnlich wie alle anderen Normenverweise in der Verordnung), um sicherzustellen, dass die Normreferenz auch dann korrekt ist, wenn sich der Titel während der Aufbereitung der Norm ändert.  | **Wurde berücksichtigt.** |
| **Vorgeschlagen von: Ministerium für Wirtschaft und Kommunikation** |
| 1 | Nummer 2 des Gesetzentwurfs ergänzt Unterabschnitt 1 Absatz 2 der Verordnung Nr. 101, indem nach dem letzten Satz folgender Satz eingefügt wird: „Bei Abnahme der Arbeiten kann der Straßeneigentümer die Einhaltung der Anforderungen in einem akkreditierten Labor (im Folgenden „Labor„) überprüfen.“ In der Begründung werden folgende Gründe angeführt: *Die Definition eines akkreditierten Labors wird in der gesamten Verordnung verwendet. In der aktuellen Fassung wird der Begriff erstmals nur in Unterabschnitt 2 Absatz 15 erwähnt. Es ist logischer, die Möglichkeit der Inanspruchnahme eines akkreditierten Labors im Anwendungsbereich der Verordnung vorzusehen. Sieht der Straßeneigentümer die (oder keine) Notwendigkeit, für einen bestimmten Test ein akkreditiertes Labor zu verwenden, so wird dies durch die zu ergänzende Bestimmung möglich sein. Es bietet auch Flexibilität für die Zukunft. Wenn sich die Notwendigkeit einer Akkreditierung ändert, muss die Verordnung nicht jedes Mal geändert werden, ob und wann eine Akkreditierung erforderlich ist.*Bitte beachten Sie, dass gemäß der Verordnung Nr. 101 Unterabschnitt 2 Absatz 16 die Geräte, mit denen die Einhaltung der Qualitätsanforderungen und die fachliche Eignung des Messers überprüft werden, den festgelegten Anforderungen entsprechen müssen. Die Qualitätsanforderungen sind in den Abschnitten 2 und 3 dargelegt, d. h. alles, was in der Verordnung beschrieben ist. So sind nach Unterabschnitt 2 Absatz 16 der Verordnung Nr. 101 alle Qualitätsanforderungen mit Hilfe eines fachlich kompetenten Messers zu überprüfen, was die Inanspruchnahme eines akkreditierten Labors ausschließt, mit Ausnahme einiger Bestimmungen, die zu diesem Zweck besondere Bestimmungen enthalten. Nach einigen Bestimmungen schreibt die Verordnung die Verwendung eines akkreditierten Labors vor (Unterabschnitt 2 Absatz 15, Unterabschnitt 3 Absätze 2, 4, 5, 7, Unterabschnitt 13 Absatz 4, Unterabschnitt 15 Absatz 4, Unterabschnitt 16 Absätze 3 und 19), und in diesen Fällen darf keine fachlich kompetente Messeinrichtung eingesetzt werden. Es stellt sich die Frage, warum eine Akkreditierung für die Überprüfung einiger Anforderungen erforderlich ist und die fachliche Eignung der Messeinrichtung nach Unterabschnitt 2 Absatz 16 nicht ausreicht. Im Straßenbau kann jedoch eine akkreditierte Person bei der Überprüfung der oben genannten Anforderungen gerechtfertigt sein. Gemäß Unterabschnitt 16 Absatz 7 muss die Überprüfung der Einhaltung der in Unterabschnitt 16 Absatz 6 genannten Qualitätsanforderung nicht von einem akkreditierten Labor, sondern gemäß Unterabschnitt 2 Nummer 16 von einer Person durchgeführt werden, die als fachlich kompetente Messperson anerkannt ist. Eine ähnliche Bestimmung findet sich im Änderungsentwurf. Derzeit bleibt die Notwendigkeit, zwischen der fachlichen Kompetenz der Messeinrichtung und der Akkreditierung der Messeinrichtung zu unterscheiden, in der geltenden Verordnung sowie in den mit dem Entwurf vorgenommenen Änderungen unklar. Gemäß Ziffer 5 Absatz 1 Nummer 1 des Metrologiegesetzes wird die Rückverfolgbarkeit von Messergebnissen nachgewiesen, wenn die Messungen von einer kompetenten Messperson vorgenommen wurden, die als fachlich kompetente Messeinrichtung zugelassen oder anerkannt wurde. Die Beurteilung der fachlichen Eignung der Messeinrichtung ist etwas einfacher und für die Person, die die Beurteilung beantragt, günstiger, und die Kompetenz unterliegt der nationalen Anerkennung. Der Antrag auf Akkreditierung ist aufwendiger, aber Messungen werden auch außerhalb Estlands anerkannt. Beide Bewertungen werden vom estnischen Zentrum für Normung und Akkreditierung durchgeführt. Eine Akkreditierung ist in der Regel für komplexere Tätigkeiten oder aufgrund von EU-Rechtsvorschriften erforderlich.Wird in Unterabschnitt 2 Absatz 16 der Verordnung Nr. 101 anstelle der „Berufskompetenz der Messperson“ „Rückverfolgbarkeit der Messergebnisse auf der Grundlage des Metrologiegesetzes nachzuweisen“ verwendet, können sowohl ein akkreditiertes Labor als auch eine fachlich kompetente Messperson herangezogen werden, um die Einhaltung der Qualitätsanforderungen zu überprüfen. Es wäre dann nicht erforderlich, dem Unterabschnitt 1 Absatz 2 der Verordnung Nr. 101 einen neuen Satz hinzuzufügen, der aufgrund des Erfordernisses des Unterabschnitts 2 Absatz 16 im Wesentlichen nichts hinzufügt (Ausschluss eines akkreditierten Labors). Darüber hinaus empfehlen wir, in einigen Bestimmungen der Verordnung Nr. 101 erneut zu prüfen, ob eine Akkreditierungspflicht erforderlich ist. | **Wurde berücksichtigt.** Die Nummern 2 und 7 des Entwurfs werden wie vorgeschlagen umformuliert. Der Straßeneigentümer kann nach Unterabschnitt 2 Absatz 1 der Verordnung Nr. 80 des Ministers für Wirtschaft und Infrastruktur „Vorschriften für die Durchführung der Überwachung des Eigentümers“ stets die Einhaltung der Anforderungen überprüfen, und dies ist bis zur Annahme der Straße zwingend vorgeschrieben. Dies bedeutet, dass die Überwachung des Eigentümers die Übereinstimmung der Arbeiten mit den Anforderungen überprüfen muss.Grundsätzlich ist es nicht gerechtfertigt/erforderlich, im Bereich des Straßenbaus akkreditierte Personen in die Konformitätsprüfung einzubeziehen. Vielmehr werden Tests an akkreditierten Ausgangsstoffen verwendet.Für die Zwecke des Metrologiegesetzes wäre die fachliche Eignung einer Messperson im Bereich Straßenbau gewährleistet, wenn nur Gutachter (Breite, Höhen, Gefälle) an der Abnahme der Arbeiten beteiligt wären. Derzeit wird der Ansatz für die Abnahme von Arbeiten verwendet, bei denen Messprotokolle für die Breiten und Neigungen der Straße erstellt werden, bei denen die Messungen von Auftragnehmern durchgeführt werden, die im Sinne des Metrologiegesetzes nicht fachlich kompetent sind, die Messgeräte jedoch überprüft/kalibriert wurden.Ebenso werden IRI, IFI usw. nicht von fachlich kompetenten Messern im Sinne des Metrologiegesetzes durchgeführt, sondern mit kalibrierten/geprüften Geräten. |