

Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 11/2026

Sachgebiet 4.4: Straßenbefestigungen; Bauweisen
6.1: Straßenbaustoffe; Anforderungen,
Eigenschaften

Oberste Straßenbaubehörden der Länder

Die Autobahn GmbH des Bundes

nachrichtlich:

Fernstraßen-Bundesamt

Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen

DEGES: Deutsche Einheit

Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

Bundesrechnungshof

Betr.: Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau und die Bauliche Erhaltung von Verkehrsflächenbefestigungen aus Asphalt, Teil 2: Bauen im Bestand – Instandhaltung, Instandsetzung und Erneuerung, Stand März 2026 (ZTV Asphalt-StB März 26 Teil 2)

- Bezug:**
1. Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 5/2014 vom 18. 3. 2014; Az.: StB27/7182.8/3-ARS-14/05-2187615 (Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Bauliche Erhaltung von Verkehrsflächenbefestigungen – Asphaltbauweisen (ZTV BEA-StB 09/13))
 2. Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/2026 vom 25. 3. 2026; Az.: StB 25 302020601#00038#0014#0002 (Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Verkehrsflächenbefestigungen aus Asphalt, Teil 1: Neubau und Bau von Schichten in gleichmäßiger Dicke, Ausgabe 2026 (ZTV Asphalt-StB 26 Teil 1))
 3. Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 13/2025 vom 2. 6. 2025; AZ.: StB25 302020601#00038#0003#0003 (Einsatz und Erprobung von temperaturabgesenktem Asphalt bei der Herstellung von Verkehrsflächen)
 4. Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 5/2025 vom 11. 2. 2025; Az.: StB 25/7182.8/3-ARS-25/05/3951455 (Stufenweise Anwendung der Technischen Prüfvorschriften für Ebenheitsmessungen auf Fahrbohn-oberflächen in Längs- und Querrichtung, Teil Berührungslose Messungen für den Bauvertrag, Ausgabe 2025 (TP Eben – Berührungslose Messungen für den Bauvertrag))

I.

Die „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Verkehrsflächenbefestigungen aus Asphalt, Teil 2: Bauen im Bestand – Instandhaltung, Instandsetzung und Erneuerung“, Stand März 2026 (ZTV Asphalt-StB Stand März 26 Teil 2) sind von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. im Benehmen mit mir, den Obersten Straßenbaubehörden der Länder und der Autobahn GmbH des Bundes überarbeitet worden.

Hierin werden

- der Bau von Asphaltsschichten in ungleichmäßiger Dicke,
- vorbereitende Arbeiten (insb. Fräsen),
- Maßnahmen der Instandhaltung und Instandsetzung sowie der
- Erneuerung

behandelt.

Das Verfahren mit einer Asphaltsschicht als Asphaltsschicht in ungleichmäßiger Dicke nach den ZTV Asphalt-StB Stand März 2026 Teil 2 ist abhängig von

- a) der vorgesehenen Funktion der Schicht (Ausgleichsschichten oder Vorprofilierung) oder
- b) von der Beschaffenheit der vorbereiteten Unterlage (kopier- oder profilgefräste Unterlage bei der Erneuerung von Asphalttrag-, Asphaltbinder- sowie Asphaltdeckschichten).

Das Bauen von Asphaltsschichten oder -lagen beim Neubau sowie beim Bauen in gleichmäßiger Dicke wird in den „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Verkehrsflächenbefestigungen aus Asphalt, Teil 1: Neubau und Bau von Schichten in gleichmäßiger Dicke“ (ZTV Asphalt-StB 26 Teil 1), Ausgabe 2026 geregelt. Die ZTV Asphalt-StB 26 Teil 1 sind mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 7/2026 (Bezug 2.) zur Anwendung bekanntgegeben worden. Für Maßnahmen der Instandsetzung und Erneuerung sind je nach gewählter Erhaltungsmaßnahme auch die ZTV Asphalt-StB 26 Teil 1 bei der Aufstellung der Leistungsbeschreibung beim Bauen im Bestand zu berücksichtigen und im Bauvertrag mit zu vereinbaren.

II.

Die ZTV Asphalt-StB Stand März 2026 Teil 2 unterscheiden bei Maßnahmen zur Profilverbesserung nun zwischen Vorprofilierungen und Ausgleichsschichten mit unterschiedlichen Anforderungen an die Schichteigenschaften (Einbaudicken/flächenbezogene Einbaumengen, Verdichtungsgrad, Hohlraumgehalt) und sehen hierfür ein geringeres Anforderungsniveau für den Hohlraumgehalt und den Verdichtungsgrad im Vergleich zu Schichten in gleichmäßiger Dicke nach den ZTV Asphalt-StB 26 Teil 1 vor. Damit wird berücksichtigt, dass Schichten zur Profilverbesserung oder -änderung geringere oder variierende Schichtdicken aufweisen können als Schichten in gleichmäßiger Dicke. Dies kann die Verdichtungsbedingungen beeinträchtigen, ohne dass dies im Rahmen der Bauausführung beeinflusst werden kann. Zusätzlich muss

im Rahmen der Erneuerung, in Fällen, bei denen nicht die gesamte Asphaltbefestigung ersetzt werden soll oder kann, die verbleibende Restdicke der Asphaltbefestigung berücksichtigt werden. Bei geringen verbleibenden Schichtdicken führt dies gegebenenfalls zu reduzierten Anforderungen an den Verdichtungsgrad und Hohlraumgehalt wie dies für Vorprofilierungen vorgesehen ist.

Werden Asphalttrag-, Asphaltbinder- oder Asphalttragdeckschichten im Rahmen der Erneuerung auf einer kopier- oder profilgefrästen Unterlage hergestellt, gelten hierfür die Anforderungen an die Schichteigenschaften und die Verjährungsfristen nach den ZTV Asphalt-StB 26 Teil 1, sofern die Unterlage die dortigen Anforderungen an die Ebenheit und die Sollhöhe erfüllen.

Eine besondere Betrachtung ist beim Ersatz der Asphaltdeckschicht nach den ZTV Asphalt-StB Stand März 2026 Teil 2 erforderlich: Wird die Unterlage kopierfein-gefräst (die Frästechnologie ermöglicht beim Feinfräsen Abtragtiefen von bis zu 5 cm je Fräsgang), wird die Asphaltdeckschicht als Schicht in gleichmäßiger Dicke nach den ZTV Asphalt-StB 26 Teil 1 behandelt. In anderen Fällen sind die Anforderungen an die Schichteigenschaften nach den ZTV Asphalt-StB Teil 2 heranzuziehen.

Für die Ausschreibung und Abrechnung muss der Grundsatz berücksichtigt werden, dass Asphalttrag- oder Asphaltbinder- oder Asphalttragdeckschichten, die im Rahmen der Erneuerung auf einer kopier- oder profilgefrästen Unterlage hergestellt werden sollen, nach der in den ZTV Asphalt-StB Teil 1 vorgesehenen flächenbezogenen Einbaumenge auszuschreiben und abzurechnen sind. Damit sollen mögliche Schwankungen der Schichtdicke und der damit zusammenhängenden Einbaumenge, die ausschließlich fräsbedingt sind, berücksichtigt werden.

Ab dem 1. 1. 2027 muss bei der Heißverarbeitung von Bitumen der Arbeitsplatzgrenzwert (AGW) für Dämpfe und Aerosole beim Asphalteinbau eingehalten werden. Daher muss ab diesem Zeitpunkt zur Sicherstellung des Arbeitsschutzes beim Asphalteinbau im Verkehrswegebau das Herabsetzen der Einbautemperaturen in Kombination mit maschinentechnischen und organisatorischen Maßnahmen der Regelfall werden. Zusätzlich zur Absenkung der Asphaltmischguttemperaturen müssen die eingesetzten Asphaltfertiger mindestens mit einer Absaugeinrichtung der Generation 2.0 ausgestattet sein, die im Rahmen einer Branchenlösung der Bauwirtschaft entwickelt und spezifiziert wurde. Beim Einsatz von Gussasphalt beinhaltet die Branchenlösung die Verwendung von Gussasphaltührwerkskesseln mit einem ferngesteuerten Auslass oder mit einem Auslass im Schornsteinprinzip sowie die Fernsteuerung von Gussasphalteinbaubohlen. Die Auswahl der erforderlichen Arbeitsschutzmaßnahmen obliegt dem Auftragnehmer. Die unterschiedlichen Verfahrensweisen beim Umgang mit Temperaturabgesenktem Asphalt (TA-Asphalt) sind eine zentrale Veränderung, die nun im Technischen Regelwerk für die Asphaltbauweise integriert ist. Die Vorgehensweise zum Einsatz und zur Erprobung von unterschiedlichen Technologien zur Temperaturabsenkung (Einsatz von Zusätzen) von noch nicht ausreichend erprobten oder bereits als bewährt eingestuft Zusätzen, ist mit ARS Nr. 13/2025 (Bezug 3.) geregelt und weiterhin für die Bundesfernstraßen unverändert anzuwenden. Die dort festgelegten Regelungen berücksichtigen bereits das neue Technische Regelwerk für die Ausschrei-

bung und Abwicklung von Baumaßnahmen bei Verwendung von TA-Asphalt. Damit führen diese Verfahrensweisen auch nach der Einführung der ZTV Asphalt-StB Stand März 2026 Teil 2 und der TL Asphalt-StB 26 nicht zu voneinander abweichenden Anforderungen oder Vorgehensweisen in den Bauverträgen, die bereits auf Grundlage des ARS Nr. 13/2025 geschlossen wurden. Hierauf basierende Bauverträge können daher ohne zusätzliche Anpassungsnotwendigkeit zu Ende geführt werden.

Beim Bauen im Bestand kommt der Ermittlung der Beschaffenheit der zu bearbeitenden Schichten durch den Auftraggeber eine besondere Bedeutung zu. Aus der Beschaffenheit lassen sich einerseits die technisch erforderlichen Erhaltungsmaßnahmen ableiten, andererseits wird durch bedarfsgerechte Voruntersuchungen die wesentliche Grundlage für eine höchstmögliche Verwertung, das heißt Wiederverwendbarkeit des Ausbausphalts in neuem Asphaltmischgut, geschaffen (Steigerung der Ressourcenschonung). Hierfür werden neue Regelungen aufgenommen, mit denen der Umgang mit Voruntersuchungsergebnissen im Sinne der anzustrebenden Wiederverwendung empfohlen und die bauvertragliche Relevanz dieser Angaben klargestellt werden soll. Auf diese Weise wird zudem die ATV DIN 18328:2023-09 (Aufbruch- und Rückbauarbeiten von Verkehrsflächen) präzisiert. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf den Angaben zur Verwertungsklasse nach den „Richtlinien für die umweltverträgliche Verwertung von Ausbaustoffen mit teer-/pechhaltigen Bestandteilen sowie für die Verwertung von Ausbausphalt“ (RuVA-StB) sowie auf der Bestimmung von Spannen oder Mittelwerten der vorgefundenen Bindemittleigenschaften (insbesondere der Äqui-Schermodultemperatur im Hinblick auf die Eignung zur Wiederverwendung) und der Flächenzuordnung dieser Eigenschaften. Um Abweichungen zu vermeiden, soll die Zeitspanne zwischen Voruntersuchung und der Gewinnung des Ausbausphalts beispielsweise nicht mehrere Jahre betragen (gegebenenfalls weitere Veränderung der Bindemittleigenschaften). Die Angaben der Voruntersuchungsergebnisse in der Leistungsbeschreibung werden kein Vertragsbestandteil und dienen zur Auswahl der Wiederverwendungsmöglichkeiten. Abweichungen zwischen den Ergebnissen aus den Voruntersuchungen und Untersuchungsergebnissen des Auftragnehmers, die nicht dazu führen, dass die Wiederverwendung unmöglich wird, haben daher keine bauvertragliche Relevanz. Weitere Angaben zur Behandlung von Abweichungen enthält der Anhang 4 des „Merkblatts für die Wiederverwendung von Asphalt“ (M WA), Ausgabe 2026.

Als vorbereitende Arbeiten werden präzisere Regelungen zum Fräsen aufgenommen. Durch eine geeignete Auswahl der Frästechnologie und die Angabe der vorgesehenen Fräsart (Standardfräsen, Feinfräsen oder Microfeinfräsen), Fräsverfahren (Kopierfräsen oder Profilfräsen) und Abtragtiefen in Abhängigkeit der Zielsetzung der Baulichen Erhaltung wird die Unterlage bedarfsgerecht vorbereitet und dabei durch schichtenweises Fräsen (bei dafür geeigneten Randbedingungen) die Wiederverwendungsmöglichkeit des Ausbausphalts sowie die Voraussetzung zur Erzielung eines hohen Schichtenverbunds gefördert. Für die Bundesfernstraßen ist bei homogenem Schichtenaufbau daher in der Regel das schichtenweise Fräsen auszuschreiben. Für das Reinigen von gefrästen oder verschmutzten Unterlagen sollte die Nutzung von Wasserhochdruck aus rotierenden Düsen mit unmittelbar anschließender Absaugung

vorgesehen werden, um eine möglichst trockene und schmutzfreie Unterlage zu erzielen. Es besteht die Möglichkeit einer gemeinsamen Zustandsfeststellung von Auftragnehmer und Auftraggeber der durch Fräsen hergestellten Unterlage. Diese sollte unmittelbar nach dem letzten Reinigungsgang erfolgen, um den Zustand der Unterlage und deren mögliche Auswirkungen auf die Qualität und Dauerhaftigkeit der darauf aufbauenden Asphaltbefestigung zu dokumentieren. Zur Erzielung des höchstmöglichen Schichtenverbunds sind Richtwerte zur Art und Spanne der Ansprühmenge der Bitumenemulsion in Abhängigkeit von der Asphaltunterlage aufgenommen worden.

Die zunehmende Modifizierung der eingesetzten Bitumen und der resultierenden Bindemittel führt dazu, dass die Bindemittleigenschaften durch technologisch fortentwickelte Prüfverfahren angesprochen werden müssen, um die Bindemittleigenschaften verlässlich ermitteln zu können. Für Asphaltmischgut werden die Ermittlung der Äqui-Schermodultemperatur und des Phasenwinkels im Dynamischen Scherrheometer (DSR) eingeführt und zugehörige Anforderungswerte an die Äqui-Schermodultemperatur des resultierenden Bindemittels festgelegt. Der Kennwert Erweichungspunkt Ring und Kugel soll nach weiterer Erfahrungssammlung vollständig durch die Äqui-Schermodultemperatur ersetzt werden.

Neue Regelungen zur Lieferung aus mehreren Asphaltmischwerken (unter Berücksichtigung von Anforderungen an Differenzen zwischen Prüfwerten) sowie für verpflichtende und informative Angaben in einem identischen Eignungsnachweis bilden nun die Grundlage für die standardisierte Form des Eignungsnachweis-Dokuments für das eingesetzte Asphaltmischgut. Diese Vereinheitlichung soll zu einer Standardisierung, einer Vervollständigung der Inhalte sowie zu einer eindeutigen und einfacheren Interpretation der im Eignungsnachweis ausgewiesenen Angaben führen. Das dafür nach den ZTV Asphalt-StB 26 Teil 1, Abschnitt 2.3.2 und Anhang D verpflichtend zu verwendende Formular steht zum Download unter <https://www.fgsv-verlag.de> zur Verfügung. Auf dieser Grundlage wird für die Bundesfernstraßen ab 1. 1. 2027 schrittweise die Bereitstellung der Eignungsnachweise in einer standardisierten und digital weiter verarbeitbaren Form gefordert. Ein bauvertraglich geschuldeter Eignungsnachweis besteht dabei aus einem Datensatz im OKSTRA-XML-Format sowie dem zugehörigen Eignungsnachweis-Dokument im PDF/A-Format in der Form des Musterdokuments. Diese Festlegung eines digitalen standardisierten Datenformats ist ein wesentlicher erster Schritt zur digitalen Weiternutzung der baustoffbezogenen Angaben im Rahmen der erforderlichen Digitalisierung im Straßenbau. Die konkreten Anforderungen an digitale Eignungsnachweise und deren Behandlung im Rahmen des Bauvertrages sowie die dafür erforderlichen einheitlichen Angaben für die Leistungsbeschreibung bei Bauprojekten an Bundesfernstraßen werden in einem separaten ARS geregelt.

Zur bauvertraglichen Bewertung der hergestellten Leistung wird als neues Verfahren zur Ermittlung der Ebenheit in Längs- und Querrichtung erstmals die berührungslose Ebenheitsmessung nach den „Technischen Prüfvorschriften für Ebenheitsmessungen auf Fahrbahnoberflächen in Längs- und Querrichtung, Teil: Berührungslose Messungen für den Bauvertrag“, Ausgabe 2025 (TP Eben – Berührungslose Messungen für den Bauvertrag, 2025) aufgenommen. Auf Grund der dafür in den letzten Jahren

durchgeführten berührunglosen und geschwindigkeitsunabhängigen Messungen zur Verfahrensentwicklung, sind zur Sicherstellung der Vergleichbarkeit für die Bundesfernstraßen bauvertragliche Messungen mindestens bis zum Abschluss der Stufe 2 der Einführungsphase zunächst ausschließlich nach dem Prinzip der Mehrfachabtastung mit Laserabstandssensoren unter Anwendung des Triangulationsverfahrens (HRM-Prinzip) durchzuführen. Die Verfahrensweise zur stufenweisen Anwendung der berührunglosen Ebenheitsmessung für die Bundesfernstraßen ist im ARS Nr. 5/2025 (Bezug 4.) geregelt.

III.

Beim bauvertraglichen Umgang muss der Zeitpunkt des Asphalteinbaus unbedingt berücksichtigt werden. Grundsätzlich besteht Einigkeit darüber, dass bestehende Verträge auf Grundlage der ZTV BEA-StB 09/13 in Verbindung mit den TL Asphalt-StB 07/13 auch nach der Einführung der ZTV Asphalt-StB Stand März 26 Teil 2 und den TL Asphalt-StB 26 ohne Umstellung zu Ende geführt werden. Sollte jedoch bei bestehenden Verträgen ohne Verwendung von TA-Asphalt der Einbaupunkt nach dem 1. 1. 2027 liegen, wird eine Umstellung im Hinblick auf den Einsatz von TA-Asphalt erforderlich. Neue Verträge im Rahmen der Baulichen Erhaltung mit absehbaren Einbaupunkten des Asphaltmischguts nach dem 1. 1. 2027 sind daher ausschließlich auf Grundlage des neuen Technischen Regelwerks oder im Rahmen der weiteren Erprobung nach ARS Nr. 13/2025 auszuschreiben und abzuwickeln.

IV.

Ich gebe die „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Verkehrsflächenbefestigungen aus Asphalt, Teil 2: Bauen im Bestand – Instandhaltung, Instandsetzung und Erneuerung“, Stand März 2026 (ZTV Asphalt-StB 26 Teil 2) hiermit bekannt und bitte die Obersten Straßenbaubehörden der Länder, diese für den Bereich der Bundesstraßen einzuführen. Im Interesse einer einheitlichen Handhabung empfehle ich, die ZTV Asphalt-StB Stand März 2026 Teil 2 auch für Vorhaben in Ihrem Zuständigkeitsbereich anzuwenden. Den Einführungslass bitte ich an das Referat StB 25 zu senden (ref-stb25@bmv.bund.de).

Hiermit führe ich die ZTV Asphalt-StB Stand März 2026 Teil 2 für die Autobahn GmbH des Bundes ein. Gegenüber der Gesellschaft wird dieses ARS mit Bekanntgabe inhaltlich wirksam.

Die ZTV Asphalt-StB Stand März 2026 Teil 2 sind beim FGSV Verlag GmbH, Wesselingener Straße 15–17, 50999 Köln zu beziehen.

Die ZTV Asphalt-StB Stand März 2026 Teil 2 ersetzen die bisherigen ZTV BEA-StB 09/13. Mein im Bezug genanntes ARS Nr. 5/2014 hebe ich hiermit auf.

Im Auftrag

Michael Puschel