



Bundesministerium für Verkehr, Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

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

Michael Puschel
Leiter der Abteilung
Bundesfernstraßen

Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

Postanschrift:
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

Tel. +49 228 99-300-5250
Fax +49 228 99-300-807-5250

ref-stb25@bmv.bund.de

www.bmv.de

Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 08/2026

Sachgebiet Nr. 04.4: Straßenbefestigungen; Bauweisen
06.1: Straßenbaustoffe; Anforderungen, Eigenschaften

(Dieses ARS wird im Verkehrsblatt veröffentlicht)

**Betreff: Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien
für den Bau von Verkehrsflächenbefestigungen aus Asphalt, Teil 1: Neu-
bau und Bau von Schichten in gleichmäßiger Dicke, Ausgabe 2026
(ZTV Asphalt-StB 26 Teil 1)**

- Bezug: (1) Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 14/2013 vom
19.12.2013; Az.: StB 27/7182.8/3-ARS-13/14-2023024
(ZTV Asphalt-StB 07/13)
- (2) Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 13/2025 vom
02.06.2025; Az.: StB 25 302020601#00038#0003#0003 (Einsatz
und Erprobung von temperaturabgesenktem Asphalt bei der
Herstellung von Verkehrsflächen)
- (3) Rundschreiben vom 13.12.2016; Az.: StB28/7182.8/5/2723513
(Maßnahmen zur Steigerung der Asphalteinbauqualität)
- (4) Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 05/2019 vom
03.05.2019; Az.: StB 28/7182.8/3-ARS-19/05/3154189 (Anwen-
dung und Ausschreibung von Kompakten Asphaltbefestigun-
gen)
- (5) Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 05/2025 vom
11.02.2025; Az.: StB 25/7182.8/3-ARS-25/05/3951455 (Stufen-
weise Anwendung der Technischen Prüfvorschriften für





Ebenheitsmessungen auf Fahrbahnoberflächen in Längs- und
Querrichtung, Teil Berührungslose Messungen für den Bau-
vertrag, Ausgabe 2025 (TP Eben – Berührungslose Messungen
für den Bauvertrag)

Aktenzeichen: StB 25 302020601#00038#0014#0002

Datum: Bonn, 25.03.2026

Seite 2 von 9

I.

Die „Zusätzlichen Technischen 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) 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 Neubau von Asphaltschichten oder -lagen sowie
- das Bauen von Asphaltschichten in gleichmäßiger Dicke

behandelt.

Die Behandlung einer Asphaltschicht als Asphaltschicht in gleichmäßiger Dicke setzt entweder das Bauen

- a) auf einer neu hergestellten Asphaltschicht oder
- b) auf einer Unterlage unterhalb der herzustellenden Asphaltbefestigung voraus.

Die Unterlage muss dabei die Anforderungen an die Sollhöhe sowie an die Ebenheit nach den ZTV Asphalt-StB 26 Teil 1 erfüllen.

Asphaltschichten in gleichmäßiger Dicke werden auch

- c) auf einer kopier- oder profilgefrästen Unterlage (bei Asphalttrag-, Asphaltbinder- und Asphalttragdeckschichten) oder
- d) auf einer kopierfeingefrästen Unterlage bei Asphaltdeckschichten (Abtragtiefen bis zu 5 cm je Feinfräsgang technologisch umsetzbar) hergestellt.

Die Unterlage muss dabei die Anforderungen an die Querneigung und Sollhöhe sowie an die Ebenheit nach den ZTV Asphalt-StB Teil 2 erfüllen.

Bei Asphaltschichten in gleichmäßiger Dicke gelten die Anforderungen der ZTV Asphalt-StB Teil 1.





Das Bauen von Asphaltsschichten in ungleichmäßiger Dicke sowie das Bauen im Bestand werden zusätzlich in einem separaten „Teil 2: Bauen im Bestand – Instandhaltung, Instandsetzung und Erneuerung“ der ZTV Asphalt-StB geregelt. Es ist daher zu beachten, dass beim Aufstellen der Leistungsbeschreibung, in Abhängigkeit der herzustellenden Asphaltsschichten oder -lagen, ggf. beide Teile der neuen ZTV Asphalt-StB berücksichtigt werden müssen.

II.

Ab dem 01.01.2027 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 mit einer Absaugeinrichtung mindestens 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 eingestuften Zusätzen, sind mit ARS-Nr. 13/2025 (Bezug 2.) geregelt und weiterhin für die Bundesfernstraßen unverändert anzuwenden. Die dort festgelegten Regelungen berücksichtigen bereits das neue Technische Regelwerk für die Ausschreibung und Abwicklung von Baumaßnahmen bei Verwendung von TA-Asphalt. Damit führen diese Verfahrensweisen auch nach der Einführung der ZTV Asphalt-StB 26 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.

III.

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. Hierfür wird 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. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass sich die Beurteilung der Grenzwerte für den Erweichungspunkt Ring und Kugel sowie der Grenzwerte für die Äqui-Schermodultemperatur nun explizit auf das resultierende Bindemittel beziehen (also ggf. inkl. des zugegebenen Asphaltgranulats und/oder Naturasphalts und/oder zugegebener Zusätze sowie der Einflüsse der Rückgewinnung aus dem Asphalt). Gleiches gilt auch für die zweckmäßige resultierende Bindemittelart und -sorte, die bei Temperaturabsenkung als Bitumenpaar in der Leistungsbeschreibung angegeben werden muss. Die Auswahl und Angabe der einzusetzenden Technologie (Schaumbitumen/Zugabe Zusatz an Asphaltmischanlage/gebrauchsfertig Viskositätsverändertes Bitumen) und/oder des Produkts erfolgt im Rahmen des Angebots durch den Auftragnehmer, und ist von diesem im Eignungsnachweis anzugeben.

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 01.01.2027 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.

Die bisherigen Regelungen zum Einsatz von thermoisolierten Transportmulden und Beschickern sowie zur Erstellung eines Einbau- und Logistikkonzepts als zentrale Teile des Rundschreibens zur Steigerung der Asphalt-einbauqualität (Bezug 3.) sind nun in die ZTV Asphalt-StB 26 Teil 1 aufgenommen worden und stehen auch im Zusammenhang mit den einzuhaltenden Temperatur-Grenzwerten für das temperaturabgesenkte Asphaltmischgut. Das Rundschreiben wird daher aufgehoben, der Einsatz von thermoisolierten Transportmulden sowie von Beschickern beim Asphaltbau ist damit Stand der Technik und weiterhin bei geeigneten Randbedingungen der Baustelle auf Bundesfernstraßen zu fordern. Ist auf Grund der örtlichen Randbedingungen (z. B. geplante Baufeldbreiten/-längen, Kurvenradien sowie Ortsdurchfahrten, Handeinbau) der Beschickereinsatz nicht möglich, können zur Temperaturhomogenisierung des Asphaltmischguts auch thermoisolierte Transportmulden mit Abschiebetechnik eingesetzt werden.

Eine neue Art der Ausführung beim Einbau von Walzasphalt „heiß an kalt“ sieht vor, Längsnahte nach Rückschnitt (Entfernung möglicher verdichtungsschwacher Bereiche) grundsätzlich als Fuge in der Asphaltdeckschicht auszuführen. Damit sollen frühzeitige Risse im Bereich der Längsnaht vermieden und die Dauerhaftigkeit des gebundenen Oberbaus erhöht werden. Die dafür erforderlichen zusätzlichen Aufwendungen tragen zu einer





Verbesserung der ökologischen Nachhaltigkeit der Asphaltbauweise und zur Ressourcenschonung bei.

Als zusätzliche Ausführungsvarianten für den Neubau oder den Bau als Schichten in gleichmäßiger Dicke werden Dünne Asphaltdeckschichten in Heißbauweise auf Versiegelung (DSH-V), die bisher erfolgreich im Bereich der Baulichen Erhaltung eingesetzt wurden, sowie der Bau von kompakten Asphaltbefestigungen ergänzt. Die für die kompakten Asphaltbefestigungen bisher getroffenen Regelungen nach ARS Nr. 05/2019 (Bezug 4.) hebe ich auf. Da die kompakte Asphaltbauweise positive Auswirkungen auf die Nutzungsdauer, den Umgang mit TA-Asphalt durch Einbau in einem Prozessschritt sowie auf die Erreichung des Schichtenverbundes hat, ist für die Bundesfernstraßen bei geeigneten Randbedingungen weiterhin eine Ausweitung des Einsatzes gefordert. Das im „Merkblatt für den Bau Kompakter Asphaltbefestigungen“ (M KA) Verfahren „heiß auf warm“ ist für die Bundesfernstraßen nicht anzuwenden.

Die Regelungen zum Schichtdickenausgleich wurden dahingehend überarbeitet, dass absolute Unterschreitungsgrenzen für die Einzelwerte der Einbaudicken eingeführt wurden. Dies soll sicherstellen, dass ausreichende Mindestschichtdicken beim Schichtdickenausgleich berücksichtigt werden und Effekte verhindert werden, die zu einer nicht mehr der Belastungsklasse angemessenen Oberbaudicke führen konnten, ohne dass dies einen Mangel darstellte. Zudem wurde die Systematik zur Ermittlung von Abzügen bei Unterschreitung der Einzelwerte für die Gesamtdicke und der einzelnen Schichten vereinfacht.

Mit neuen Regelungen für Kontrollprüfungen soll damit begonnen werden, zukünftig die Qualität der hergestellten Leistung stärker zu fokussieren als die Bewertung von Baustoffeigenschaften. Eine besondere Bedeutung im Hinblick auf die Dauerhaftigkeit hat der Hohlraumgehalt der eingebauten Schicht. Aus diesem Grund werden für die Asphaltbinder- und Asphalttragschichten neue Anforderungswerte sowie einheitliche Abzugsregelungen für den Hohlraumgehalt der Schicht aufgenommen. Im Rahmen der Kontrollprüfungen wird die Prüfung des Hohlraumgehalts zusätzlich in einem dichteren Prüfraster vorgesehen. Im Zusammenhang mit der stärkeren Fokussierung auf die Ausführungsqualität steht auch die Neuaufnahme von einheitlichen Abzugsregelungen für die Unterschreitung des





Schichtenverbunds sowie die Definition eines unteren Grenzwerts für die Unterschreitung der Scherkraft in der Schichtgrenze unterhalb der Asphaltdeckschicht, ab der kein Abzug vorgesehen ist, sondern der Ausbau der mangelhaften Schichten erforderlich wird. Für die Kontrollprüfung der Griffigkeit und des Schichtenverbunds wird als „Erneute Kontrollprüfung“ eine einmalige Wiederholung vorgesehen. Da sich die Griffigkeitseigenschaften sowie der Schichtenverbund mit zunehmender Nutzungsdauer der Schichten verändern können, kann eine Erneute Kontrollprüfung innerhalb eines vorgegebenen Zeitfensters erfolgen, um einen Mangel auszuräumen oder zu bestätigen und dadurch mögliche Vertragsstreitigkeiten vermeiden.

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“ (TP Eben – Berührungslose Messungen für den Bauvertrag) aufgenommen. Auf Grund der dafür in den letzten Jahren durchgeführten berührungslosen 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 berührungslosen Ebenheitsmessung für die Bundesfernstraßen ist im ARS 05/2025 (Bezug 5.) geregelt.

Zusätzlich steht mit der angestrebten stärkeren Ausrichtung auf die Beurteilung der Eigenschaften der fertigen Leistung im Zusammenhang, dass Kontrollprüfungen und ggf. Schiedsuntersuchungen von Asphaltmischguteigenschaften (von dafür geeigneten Asphaltmischgutsorten) zukünftig an gewonnenem Asphaltmischgut aus Bohrkernsammelproben durchgeführt werden sollen. Die vorhandenen positiven Anwendungserfahrungen und Vereinfachungen (zukünftiger Entfall der Probenahme und Lagerung von Asphaltmischgutproben, Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Probenahme im Rahmen der Bauausführung, Übereinstimmende Probenahmestellen von Asphaltmischgut- und Ausbauproben, etc.) aus mehreren





Bundesländern werden damit aufgegriffen. Ziel ist es, nach einer bundesweiten Anwendungsphase und einer ggf. erforderlichen Anpassung von ausgewählten Toleranzen, auf die derzeit noch als Rückfallebene vorgesehene Entnahme von Asphaltmischgutproben zu verzichten. Bis dahin ist nach den ZTV Asphalt-StB 26 Teil 1, Abschnitt 4.2 zu verfahren, wonach bei Abweichung der Toleranzen oder Unter-/Überschreitung der Grenzwerte der Asphaltmischguteigenschaften, die durch Untersuchung der Ausbauprobe ermittelt wurden, die betreffenden Kennwerte an den zurückgestellten Asphaltmischgutproben zur „Verifizierung von Prüfergebnissen des Asphaltmischguts aus Ausbauproben“ erneut ermittelt werden müssen. Im ersten Schritt müssen daher zwar weiterhin Asphaltmischgutproben entnommen werden, diese sind jedoch nur bei festgestellten Abweichungen zu untersuchen. Damit stellt diese Vorgehensweise eine Übergangslösung dar, bevor die Vereinfachung aufgrund des Wegfalls von Asphaltmischgutproben vollständig umgesetzt wird. Für die Bundesfernstraßen sind die Kontrollprüfungen auf dieser Grundlage durchzuführen, um weitere Erfahrungen zu sammeln, die Vorgehensweise umzustellen und dadurch zukünftig die Durchführung der Probenahme im Rahmen der Kontrollprüfungen zu vereinfachen.

Die Vorgehensweise ist bereits in der Software EQUBAR umgesetzt, die ab Anfang 2027 schrittweise für die Planung und Abwicklung von Kontrollprüfungen, den digitalen Austausch mit den RAP Stra-Prüfstellen sowie für die Archivierung und bedarfsgerechte Weiterverwendung der Prüfergebnisse als zusätzliche Grundlage des Erhaltungsmanagements der Fahrbahnen, eingesetzt werden soll. Analog zu den digitalen Eignungsnachweisen besteht auch für die Ergebnisse aus Kontrollprüfungen ein standardisiertes Datenformat (OKSTRA-XML-Datensatz in Kombination mit dem zugehörigen Kontrollprüfbericht im PDF/A-Format). Die weitere Detaillierung der Vorgehensweise zur Digitalisierung der Kontrollprüfergebnisse, mit dem Ziel, diese für ein verbessertes datenbasiertes Erhaltungsmanagement, für die effiziente Fortschreibung der Aufbaudaten und des Schichtalters sowie für weitere operative bautechnische Einsatzbereiche nutzbar zu machen, wird in einem separaten ARS für die Bundesfernstraßen geregelt.

Vereinfacht und systematisiert werden die Verjährungsfristen für die Geltendmachung von Mängelansprüchen, bei denen nun der Schichtenaufbau und die Schichtart die Dauer der Verjährungsfrist bestimmt.





Seite 9 von 9

Beim bauvertraglichen Umgang muss der Zeitpunkt des Asphalteinbaus unbedingt berücksichtigt werden. Grundsätzlich besteht Einigkeit darüber, dass bestehende Verträge auf Grundlage der ZTV Asphalt-StB 07/13 in Verbindung mit den TL Asphalt-StB 07/13 auch nach der Einführung der ZTV Asphalt-StB 26 Teil 1 und der TL Asphalt-StB 26 ohne Umstellung zu Ende geführt werden. Sollte jedoch bei bestehenden Verträgen ohne Verwendung von TA-Asphalt der Einbaupunkt nach dem 01.01.2027 liegen, wird eine Umstellung im Hinblick auf den Einsatz von TA-Asphalt erforderlich. Neue Verträge mit absehbaren Einbaupunkten des Asphaltmischguts nach dem 01.01.2027 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 1: Neubau und Bau von Schichten in gleichmäßiger Dicke", Ausgabe 2026 (ZTV Asphalt-StB 26 Teil 1) 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 26 Teil 1 auch für Vorhaben in Ihrem Zuständigkeitsbereich anzuwenden. Den Einführungserlass bitte ich an das Referat StB 25 zu senden (ref-stb25@bmvi.bund.de).

Hiermit führe ich die ZTV Asphalt-StB 26 Teil 1 für die Autobahn GmbH des Bundes ein. Gegenüber der Gesellschaft wird dieses ARS mit Bekanntgabe inhaltlich wirksam.

Die ZTV Asphalt-StB 26 Teil 1 sind beim FGSV Verlag GmbH, Wesselinger Straße 17, 50999 Köln zu beziehen.

Die ZTV Asphalt-StB 26 Teil 1 ersetzen die bisherigen ZTV Asphalt-StB 07/13. Mein im Bezug 1. genanntes ARS Nr. 14/2013 hebe ich hiermit auf.

Im Auftrag
Michael Puschel



Beglaubigt:

Lenz
Tarifbeschäftigte

