

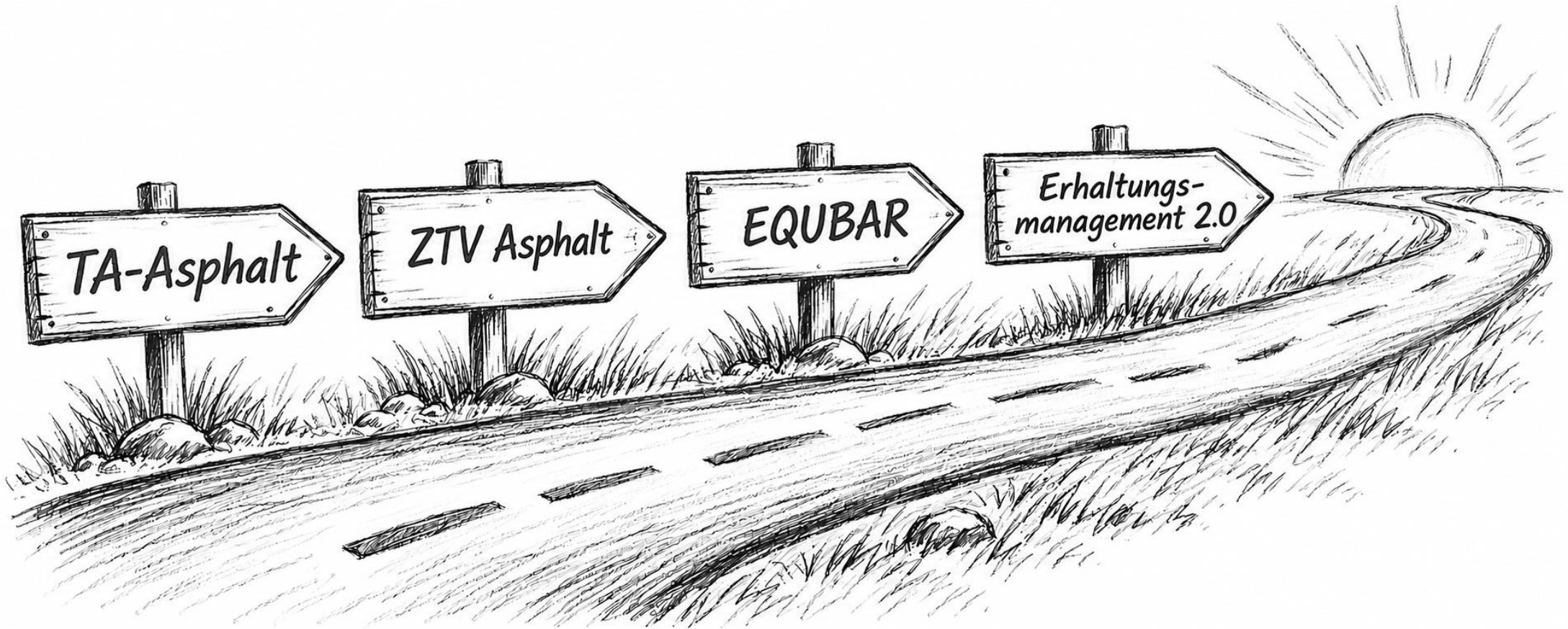


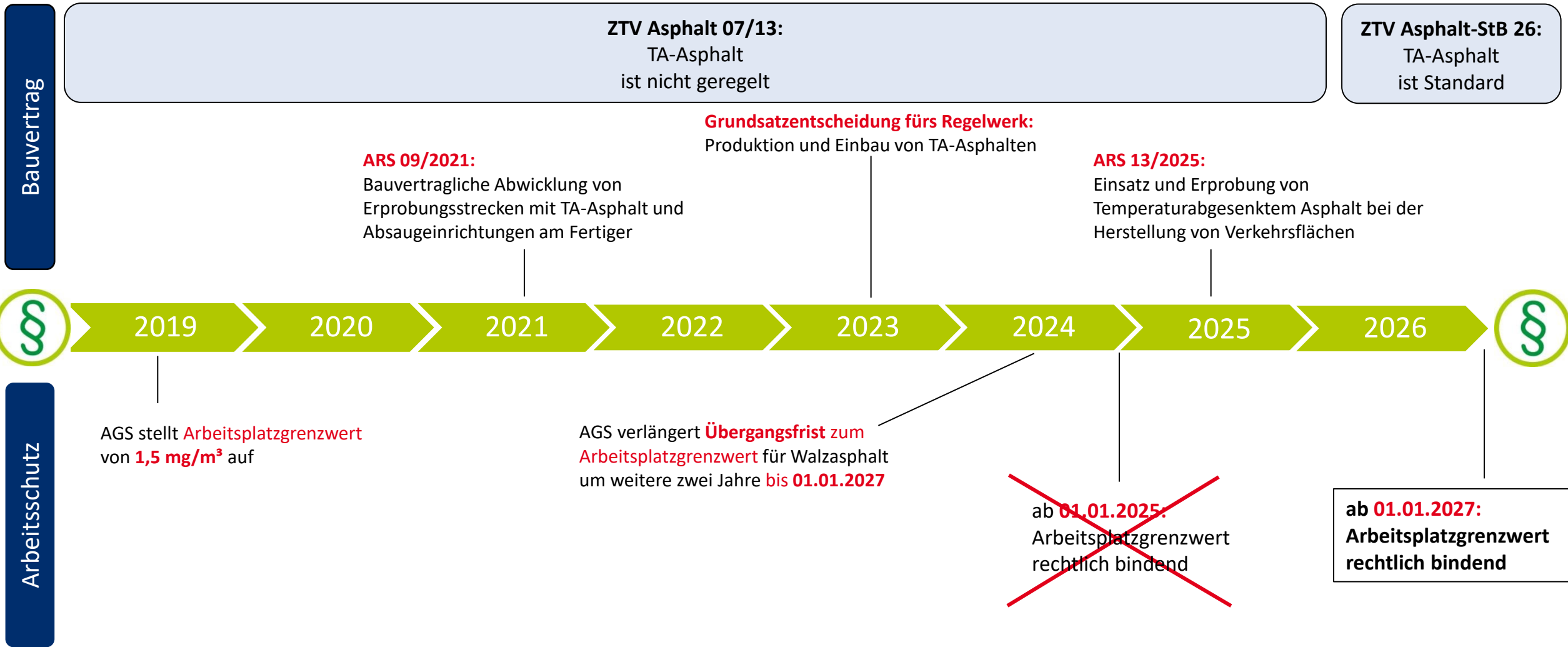
Straßen.NRW

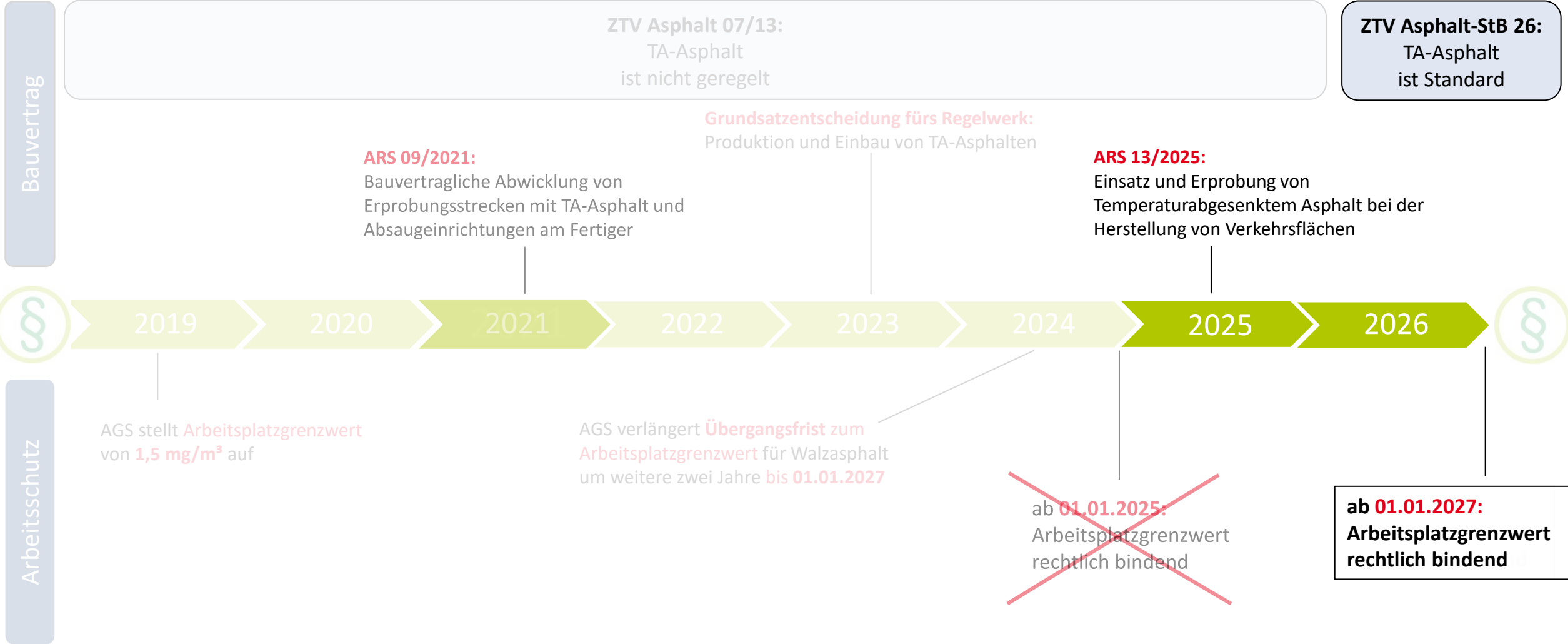
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen



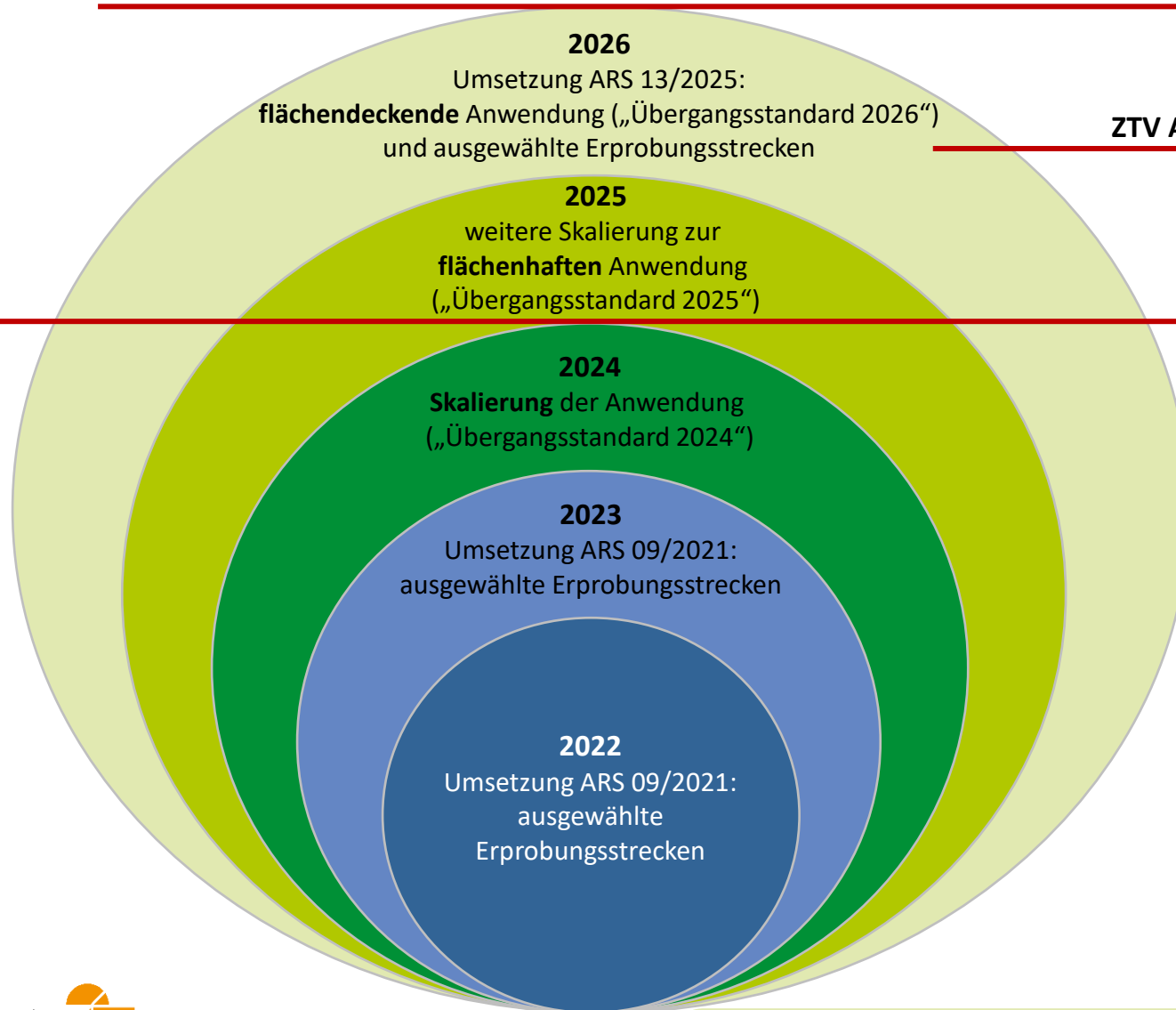
Wege in die Zukunft bei Straßen.NRW – Einblicke & Ausblicke







1.1.2027 : **AGW rechtlich bindend**



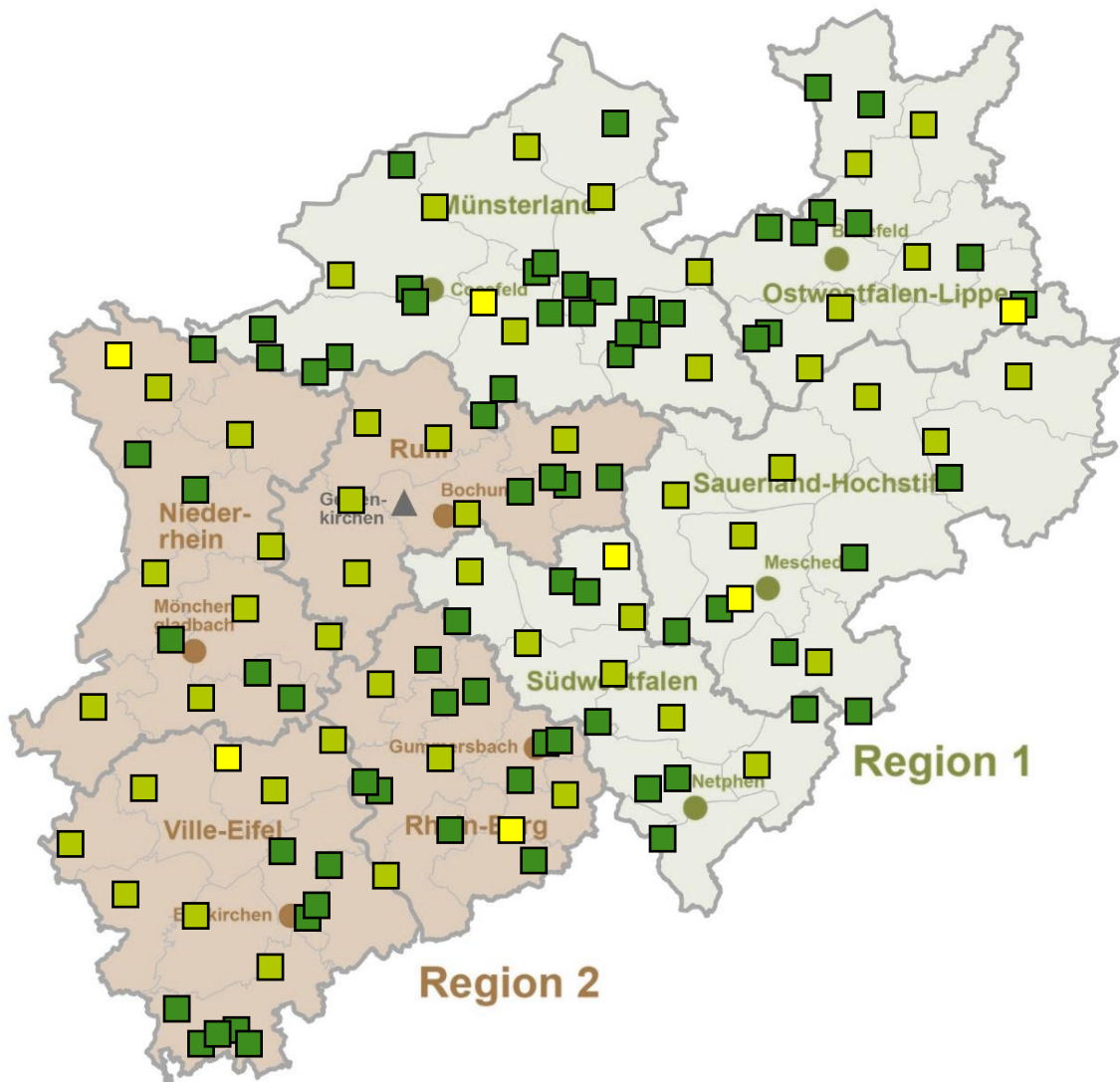
ZTV Asphalt-StB 26: TA-Asphalt ist Standard

1.1.2025 : **AGW rechtlich bindend (zunächst)**



mit dem Ziel:

TA-Asphalt wird (unser) Standard



Jahr	Erprobungs- strecken nach dem ARS 09/2021	"Übergangs- standard 2024"	"Übergangs- standard 2025"	Erprobungs- strecken nach dem ARS 13/2025	"Übergangs- standard 2026"
2021	1	-	-	-	-
2022	4	-	-	-	-
2023	4	-	-	-	-
2024	7	16	-	-	-
2025	3	-	39	-	-
2026	-	-	-	7	92 *)
	19	16	39	7	92 *)

*) Voraussichtliche Schätzung, Darstellung ohne Regionalbezug (Stand Juni 2026)

Gesamt: 173 *)

Erprobungsstrecken mit TA-Asphalt

nach dem ARS Nr. 13/2025
des Bundesverkehrsministeriums

Zugelassen:

- Zusätze ohne ausreichend Erfahrung gemäß „Pilotproduktliste TA“ (BASt)

„an ausgewählten Erprobungsstrecken“

Strecken ohne Erprobung mit TA-Asphalt

nach dem ARS Nr. 13/2025
des Bundesverkehrsministeriums

(„Übergangsstandard 2026“¹⁾)

Zugelassen:

- Zusätze mit positiver Erfahrung gemäß „Erfahrungssammlung TA“ (BASt)
- Schaumbitumentechnologie

„so viele Strecken wie möglich“

¹⁾ Eigenbezeichnung Straßen.NRW

Strecken ohne TA-Asphalt

nach den ZTV Asphalt-StB 07/13

auch weiterhin möglich

„so wenig wie nötig“

**Erprobungsstrecken
mit TA-Asphalt**
nach dem ARS Nr. 13/2025
des Bundesverkehrsministeriums

Zugelassen:

- Zusätze ohne ausreichend Erfahrung gemäß „Pilotproduktliste TA“(BASt)

„an ausgewählten Erprobungsstrecken“

**Strecken
ohne Erprobung
mit TA-Asphalt**
nach dem ARS Nr. 13/2025
des Bundesverkehrsministeriums
(„Übergangsstandard 2026“ ¹⁾)

Zugelassen:

- Zusätze mit positiver Erfahrung gemäß „Erfahrungssammlung TA“(BASt)
- Schäumbitumenttechnologie

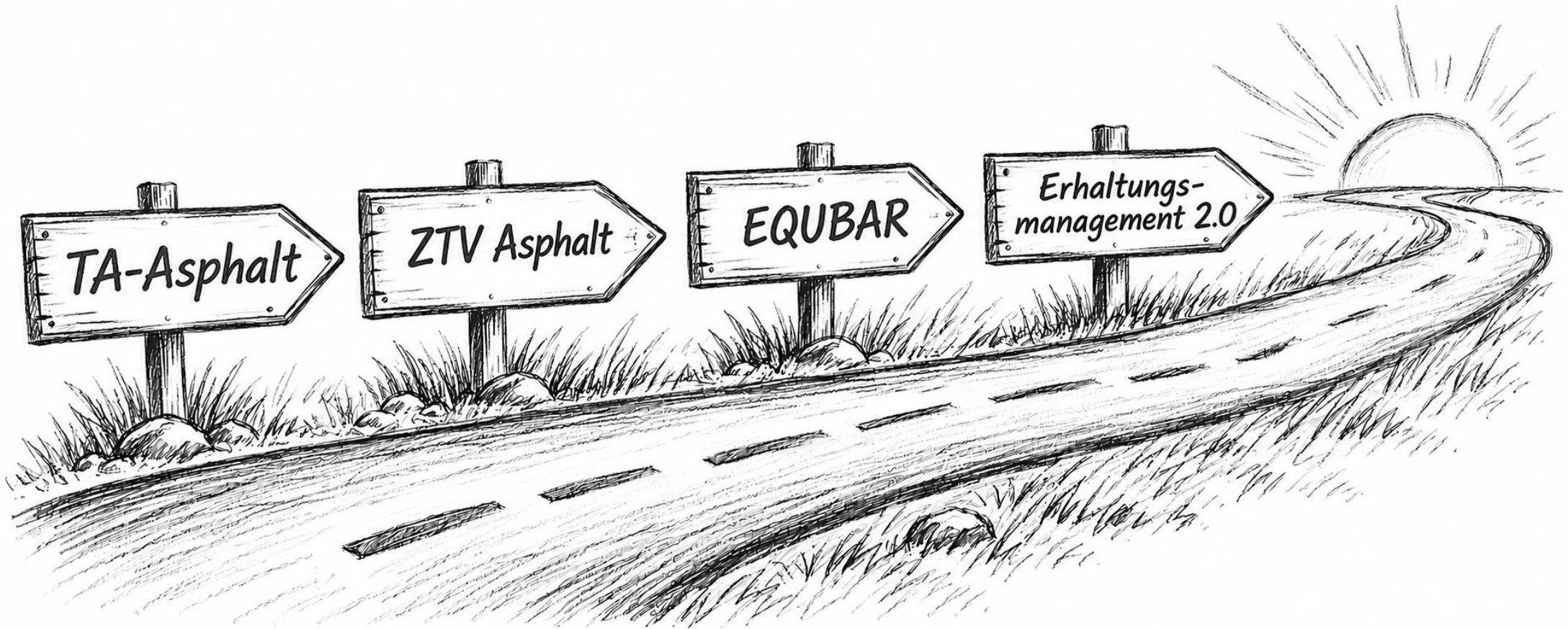
„so viele Strecken wie möglich“

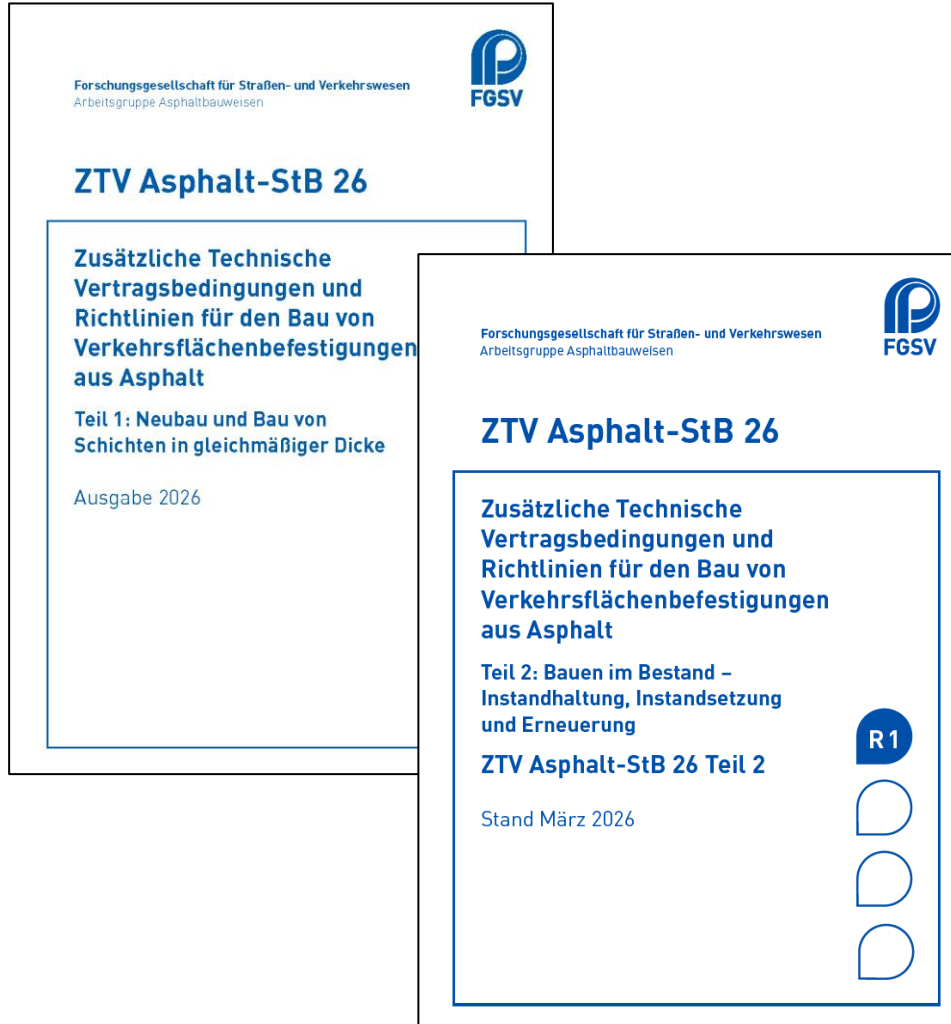
**Strecken
ohne TA-Asphalt**
nach dem ZTV Asphalt-StB 07/13
auch weiterhin möglich

„so wenig wie nötig“

¹⁾ Eigenbezeichnung Straßen.NRW

 **wird ersetzt durch novellierte ZTV Asphalt-StB 26**





Novellierung der „Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Verkehrsflächenbefestigungen aus Asphalt“

Neue ZTV Asphalt-StB 26

> 99% aller Baumaßnahmen sind betroffen

ZTV Asphalt-StB Teil 1 und Teil 2

regeln den Neubau (T1), den Rückbau und das Bauen im Bestand (T2) von Straßen in Asphaltbauweise



- Änderungen bei Streckengutachten (Umfang)
- Änderungen im Bauablauf (z.B. Nähte, Feinfräsen)
- Neuer Standard „Temperaturabgesenkter Asphalt“
- Änderungen beim Vorgehen zu Kontrollprüfungen und Abzügen bei Mängeln
- Änderungen der Verjährungsfristen

Vorbereitung



- **Grundlagen**

- Grundsätzliche Einarbeitung in die ZTV Asphalt-StB
- Schnittstellen Teil 1 ↔ Teil 2 identifizieren



- **Umsetzung**

- Erarbeitung interner Dokumente wie Checklisten und Ausschreibungshilfen



- **Schulungen**

- Entwicklung eines Schulungskonzeptes
- Durchführung von In-House-Schulungen

➔ **Vorbereitung der Regionalniederlassungen**



Einführung



- Überführung der erarbeiteten Grundlagen in die **praktische Anwendung**
- Einführung über eine **Allgemeine Rundverfügung (ARV)**
 - Schaffung einer **einheitlichen und verbindlichen Grundlage** für die Regionalniederlassungen



- Veröffentlichung der ARV bis Ende 2026
- Anwendung für das Baujahr 2027



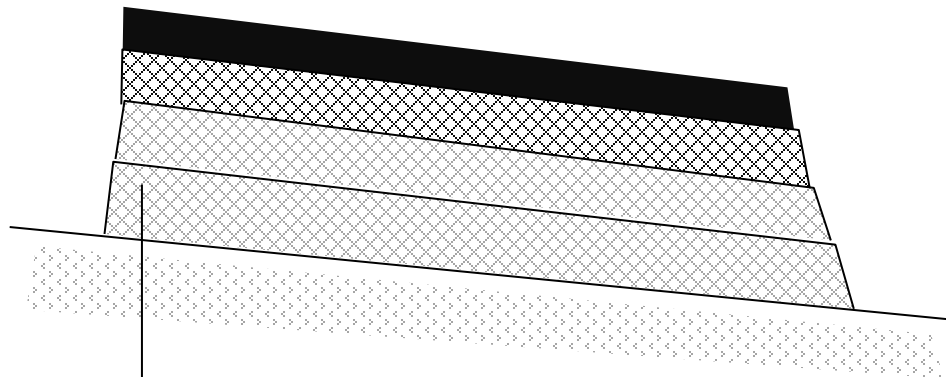
Länderregelung

- keine separaten Länderregelungen in NRW für Teil 1 und Teil 2 vorgesehen
- Schnittstellen Teil 1 ↔ Teil 2 im Sinne der Qualität konkretisiert:

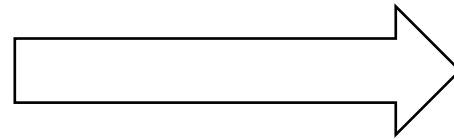


ZTV Asphalt-StB Teil 2

Fräsen des vorhandenen Bestandes /
vorbereitende Arbeiten



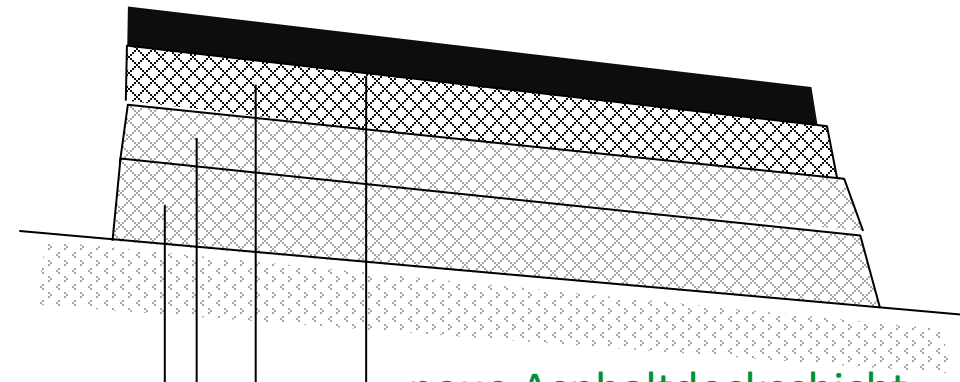
Asphalttragschicht
(unterer Teil Bestand)



ZTV Asphalt-StB Teil 1

ZTV Asphalt-StB Teil 2

Erneuerung / Neubau



neue Asphaltdeckschicht

neue Asphaltbinderschicht

neuer Teil Asphalttragschicht
als Vorprofilierung (oder ggf. Ausgleichschicht)

Asphalttragschicht
(unterer Teil Bestand)

ZTV Asphalt-StB Teil 2

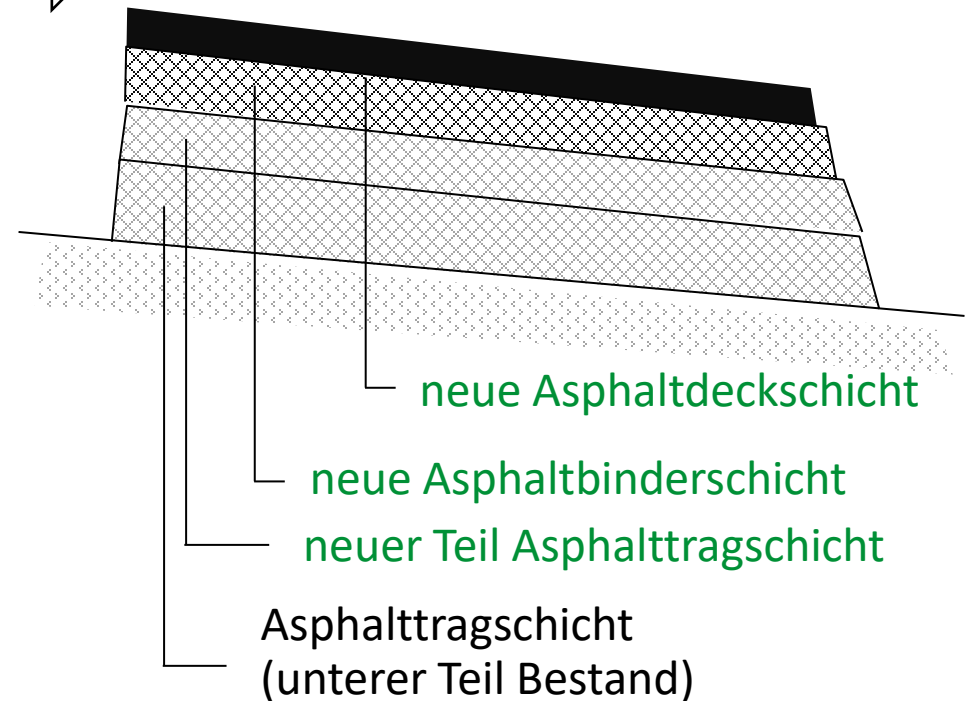
Fräsen des vorhandenen Bestandes /
vorbereitende Arbeiten

Nur wenn Oberfläche

feingefräst

ZTV Asphalt-StB Teil 1

Erneuerung / Neubau



Länderregelung

- keine separaten Länderregelungen in NRW für Teil 1 und Teil 2 vorgesehen
- Schnittstellen Teil 1 ↔ Teil 2 im Sinne der Qualität konkretisiert:

1. Neues Profil einfräsen
 2. Profil anschließend feinfräsen
- Einbau von **Schichten in gleichmäßiger Dicke** mit den höheren Anforderungen nach Teil 1



Feinfräsen wird obligatorisch – warum?

Bautechnik

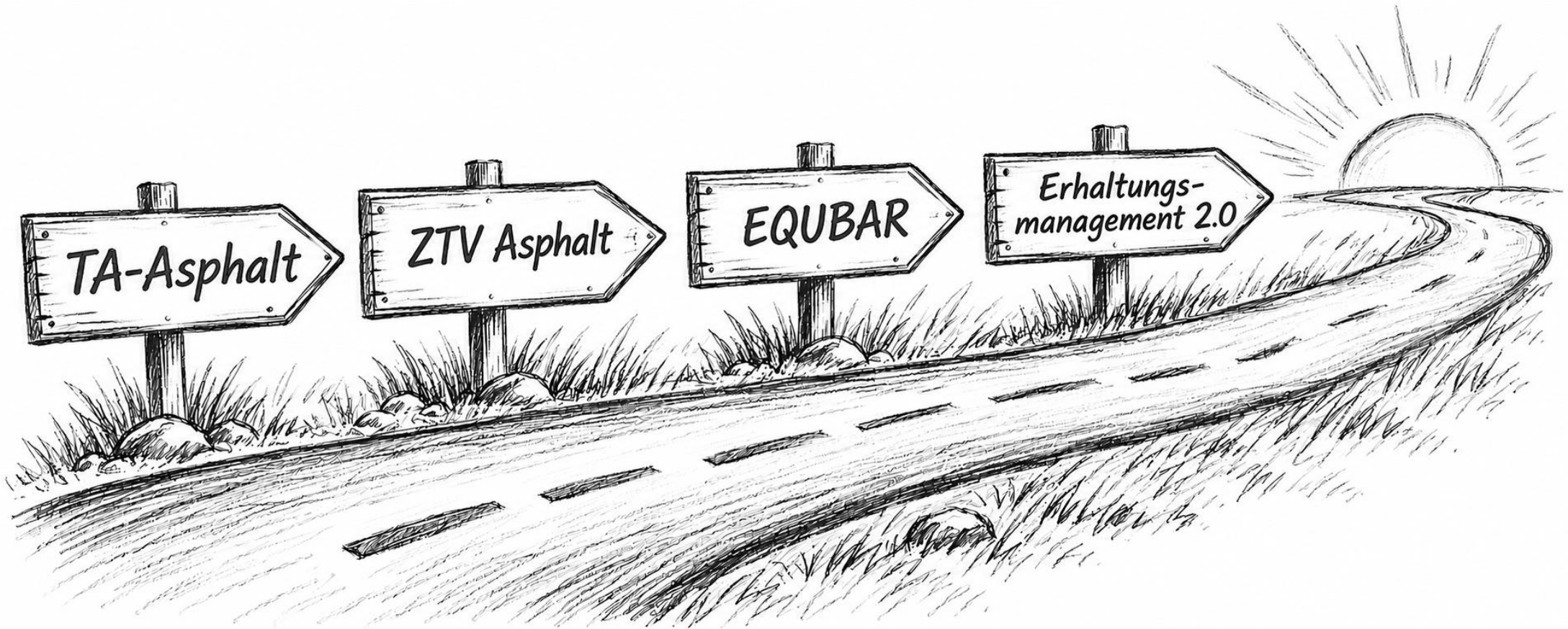
- Reduzierung der Schollenbildung
- Optimierung des Schichtenverbunds (Qualität!)
- Anforderungen an neue Asphaltsschichten nach ZTV Asphalt-StB Teil 1 (Qualität!)

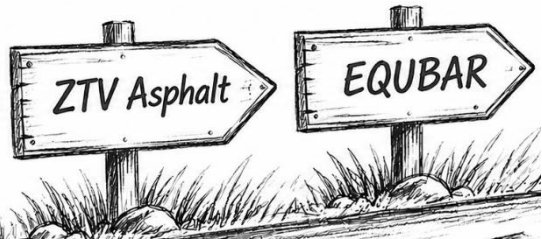
Vertraglich

- Ausschreibung nach [cm] und Abrechnung nach [cm]
- Eindeutige Zuordnung bei der Bewertung der fertigen Asphaltsschichten
 - Hohlraumgehalt
 - Verdichtungsgrad

Erhöhung der Dauerhaftigkeit ist nachhaltig!







ZTV Asphalt-StB 26 Teil 1, Anhang D
Muster für den Eignungsnachweis

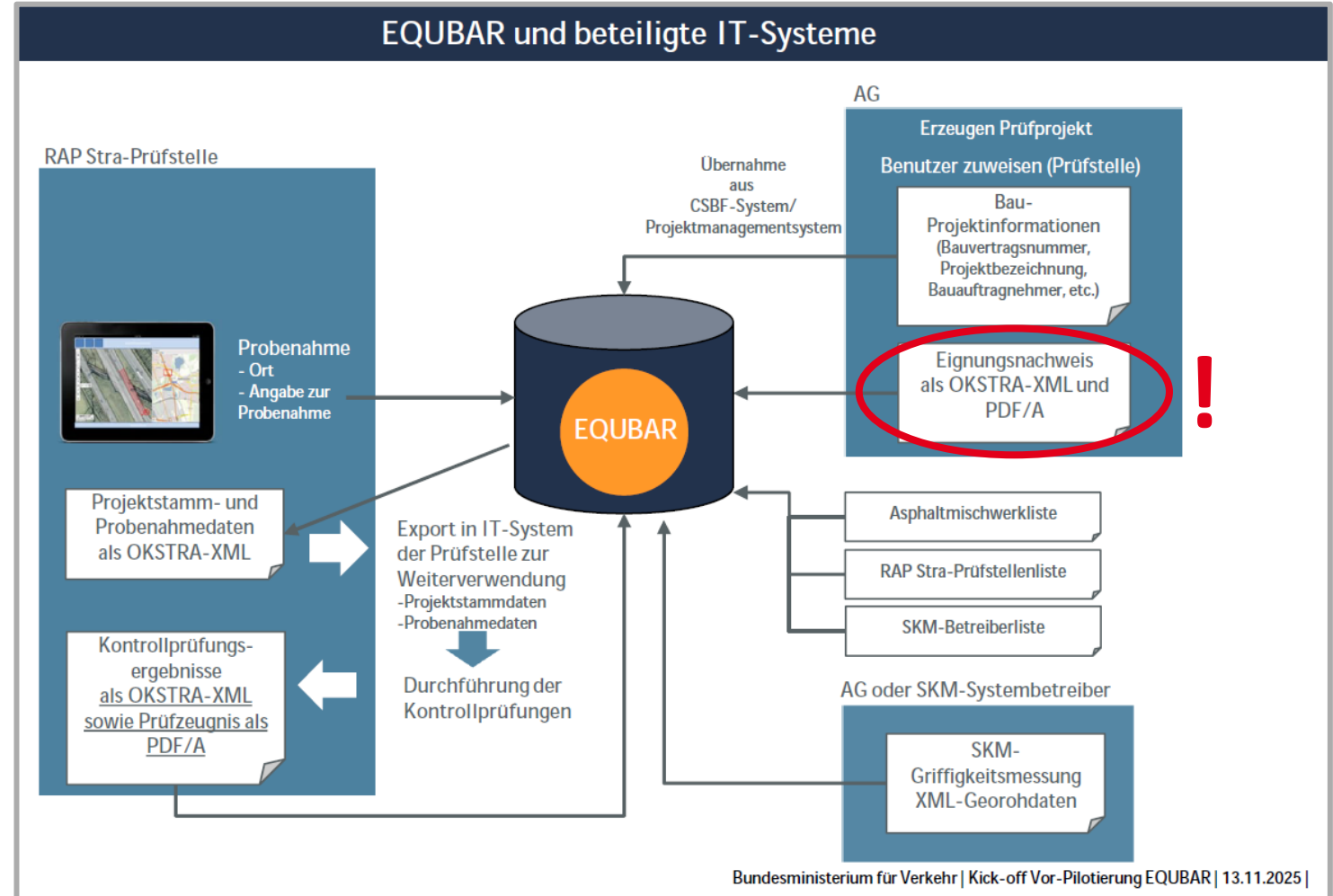
Angaben zur Baumaßnahme und zum Eignungsnachweis					
Projektbezeichnung					
Bauvertrags-Nummer					
Auftraggeber	a) Angaben zur Zusammensetzung und zu den im Rahmen der Erstprüfung nach den TL Asphalt-StB durchgeführten Prüfungen				
Eignungsnachweis-Nummer		Angaben aus Erstprüfung Asphaltmischwerk 1	Angaben aus Erstprüfung Asphaltmischwerk 2	Angaben aus Erstprüfung Asphaltmischwerk 3	
Zugehörige Ordnungszahlen	Asphaltmischwerk Name				
Belastungsklasse	Asphaltmischwerk Ort				
Einbaudicke (Soll) [cm]	Asphaltmischwerk PLZ				
Einbaumenge (Soll) [kg/m2]	Bezeichnung Erstprüfungsbericht				
Besondere Bedingungen (z. B. topografische Lage)	Datum Erstprüfungsbericht				
Regelwerk gem. Bauvertrag (Ausgabe/Fassung)	Asphaltmischgutart und -sorte				
Sonstiges Regelwerk nach Bau-beschreibung	a I) Verfahren zur Temperaturabsenkung				
	☐ Schaumbitumen	☐ gebrauchsfertig viskosi-tätsverändertes Bitumen (TL VBit-StB)	Zugabe Zusatz an Asphaltmischwerk		☐ nicht erforderlich
		☐ organisch	☐ mineralisch	☐ oberflächenaktiv	
	a II) Kornanteile/Kornklassen des Gesteinskörnungsgemischs				
	a IV) Bitumen und resultierendes Bindemittel				
Grobkornanteil (größte Kornklasse + Überkorn-anteil) [M.-%]	Bindemittelgehalt [M.-%]				
Kornanteil > 2 mm [M.-%]	Art und Sorte frisch zugegebenes Bitumen				
	Art und Sorte resultierendes Bindemittel				
	Äqui-Schermodultemperatur T (G*=15 kPa) frisch zugegebenes Bitumen [°C]				
	Phasenwinkel frisch zugegebe-nes Bitumen [°]				

Ziel: Digitale Zusammenführung von Prüfdaten im Straßenbau



Erfassung,
Qualitätsbeurteilung,
Bewertung,
Archivierung

Technische
Voraussetzungen:



1. Ausbaustufe (EQUBAR Release 1) – „Vor-Pilotierung“



seit Januar 2026



Mögliche Optimierung des Systems aus Sicht der Nutzer

→ Testphase **OHNE** Projektrelevanz

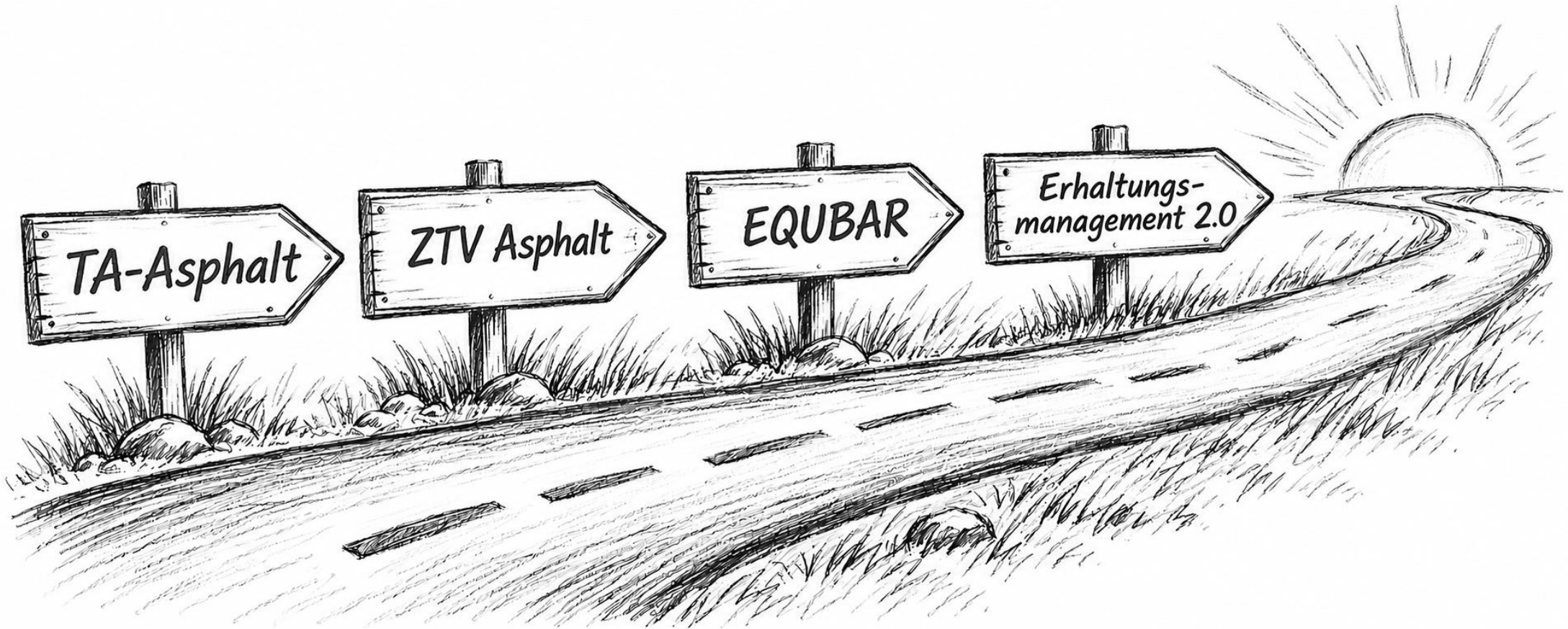


- BMV (sowie FBA und ITZ)
- Autobahn GmbH
- 5 Bundesländer (Brandenburg, Berlin, Hamburg, NRW, Sachsen, Sachsen-Anhalt)



- Verortung Einbau- und Abbruchflächen
- Import von Eignungsnachweisen
- Eignungsnachweis je Einbaufläche und Schicht zuordnen
- Probenahmepläne erzeugen
- Externe Entwicklung der Schnittstelle zur Laborsoftware

2. Ausbaustufe (EQUBAR Release 2)
– vorgesehen Ende 2026 / Anfang 2027



ZIEL

**Der Anteil der Landesstraßen in
sanierungsbedürftigem Zustand soll
deutlich reduziert werden.**

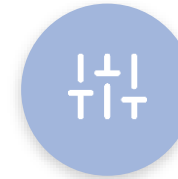
Erhalt vor Neubau.

**Mittelfristige Planung mit
ausreichender Flexibilität.**



Detektion

Sanierungsbedürftige
Abschnitte erkennen



Priorisierung

Nach einheitlichen,
normierten Kriterien



Auswahl

Transparente Grundlage
für das Erhaltungsprogramm

Datenbasis: ZEB-Kampagne 2023 · landesweit einheitliche Kriterien · Anwendung für die Bausaison 2026

BISHER

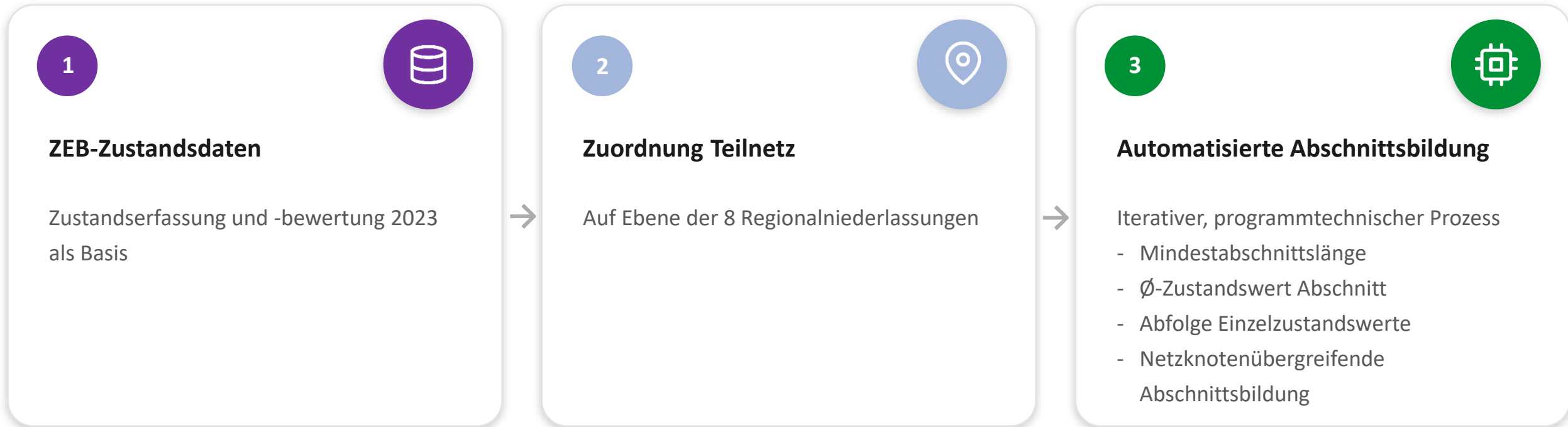
- **Örtliche Fachexpertise**
auf Basis von Bereisung und Meldungen der Straßenmeistereien
- **Einzelfallbezogene Erfahrungswerte**
als Grundlage der Priorisierung
- **Uneinheitliches Vorgehen**
zwischen den 8 Regionalniederlassungen möglich
- **Lokale Betrachtung**
ohne landesweiten Vergleichsmaßstab



MEHRJÄHRIGE ERHALTUNGSPLANUNG

NEU

- **Automatisierte Abschnittsbildung**
auf Basis der ZEB-Zustandsdaten
- **Landesweit einheitliche Kriterien**
normiert und nachvollziehbar
- **Transparente Priorisierung**
in drei nachvollziehbaren Gruppen
- **Regelmäßige Aktualisierung**
Controlling und turnusmäßige Fortschreibung



3.490

identifizierte Erhaltungsabschnitte

- landesweit, auf Basis der aktuellen ZEB-Kampagne
- Durchschnittslänge ca. 2,4 km



Zustand & Verkehr

ZEB-Zustand und Verkehrsbelastung
(DTV) am stärksten gewichtet



Streckenlänge

Für zusammenhängende,
wirkungsvolle Maßnahmenabschnitte



Verkehrssicherheit

Durchschlagskriterium – unabhängig
von anderen Parametern priorisierbar



Regionale Anpassung

8 Regionalniederlassungen:
max. 20 % der Bewertungspunkte

Ergebnis: automatisierte Vor-Priorisierung · Validierung durch die 8 Regionalniederlassungen

1

Im Fokus

Höchste Priorität – Ziel: mindestens die Hälfte der Maßnahmen

ZIEL $\geq$ 50 %

2

Im Blick

Können Maßnahmen aus Prio-Gruppe 1 ergänzen

3

Im Hintergrund

Realisierung abhängig vom Baustellenmanagement

Dringender Handlungsbedarf besteht in allen drei Gruppen – der Umsetzungszeitpunkt richtet sich nach Ressourcen und Rahmenbedingungen.

ENTWICKELT IN ZUSAMMENARBEIT MIT



Fachreferaten im Betriebssitz

Multiprojektmanagement, Betrieb & Verkehr,
Straßen- & Landschaftsbau



den 8 Regionalniederlassungen

Erhaltungsmanagerinnen und -manager vor Ort



dem Ministerium (MUNV)

Regelmäßige fachliche Abstimmung



Dritten

Erfahrungsaustausch mit anderen Straßenbauverwaltungen

LERNENDES SYSTEM



Erste Anwendung

Bausaison 2026 – bewusst als Prototyp gestartet



Fortschreibung

Aktualisierung der priorisierten Erhaltungsabschnitte



Kontinuierliches Feedback

Aus den 8 Regionalniederlassungen, fließt direkt ein



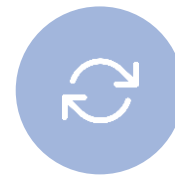
Die Mehrjährige Erhaltungsplanung ist ein internes Steuerungs- und Controllinginstrument von Straßen.NRW.

keine Detailplanung einzelner Maßnahmen – Grundlage für das jährliche Landesstraßenerhaltungsprogramm



Einheitliche Grundlage

Landesweit transparente, nachvollziehbare
Priorisierung nach normierten Kriterien



Lernendes System

Wird auf Basis von Erfahrungen kontinuierlich
weiterentwickelt und verbessert



Straßen.NRW

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Vielen Dank für
Ihre Aufmerksamkeit