

Neue Standards im Asphalt- und Betonstraßenbau auf der Zielgeraden

Liebe Leserinnen und Leser,

eine Marathonlaufzeit von fast zwölf Jahren neigt sich ihrem Ende zu: Das neue Asphaltregelwerk steht kurz vor der Veröffentlichung. Mit der Aufteilung der ZTV Asphalt-StB in zwei Teile – einer für den Neubau, einer für das Bauen im Bestand – sowie den fortentwickelten Technischen Lieferbedingungen für Asphaltmischgut (TL Asphalt-StB) tragen wir neuen Entwicklungen und dem Anspruch Rechnung, qualitative Verbesserungen bei der Herstellung von Asphaltmischgut und dem Bauen von Asphaltstraßen in einem vollständig überarbeiteten Technischen Regelwerk umzusetzen. Den gleichen Anspruch haben die ebenfalls in vielen Aspekten überarbeiteten ZTV Beton-StB sowie die TL Beton-StB. Mit den neuen Grundlagen werden beide Bauweisen vom Stand der Technik im Jahr 2007 auf den aktuellen Stand im Jahr 2026 gebracht. Dass dies ein wirklicher Kraftakt ist, lässt sich auch an der Dauer der Bearbeitung ablesen. Nichtsdestotrotz wird immer wieder die Frage gestellt, musste das alles so lange dauern? Geht das nicht schneller? Aber dazu später mehr.

Werfen wir einen kurzen Blick auf einige Aspekte, die besondere Herausforderungen dargestellt haben. Eine der größten „Baustellen“ im Bereich der Asphaltbauweise ist die Einführung von temperaturabgesenktem Asphalt (TA-Asphalt) als Regelbauweise. Dies markiert einen Paradigmenwechsel für alle Beteiligten – Produzenten, Bauunternehmen und Auftraggeber. Ursache dafür ist der ab 2027 einzuhaltende Arbeitsplatzgrenzwert für Dämpfe und Aerosole bei der Heißverarbeitung von Bitumen. Auf den Asphaltbaustellen muss also der Arbeitsschutz der Baustellenarbeitsplätze auf geeignete Weise gewährleistet werden – dafür gibt es keine Ausnahmen. Ein Aspekt, der daher zwingend in die laufende Regelwerksüberarbeitung integriert werden musste. Antworten zu bisher offenen Fragestellungen zum Einsatz, zu den technischen Varianten, zur Prüfung und zur Beurteilung mussten parallel zum Regelwerksprozess gefunden werden, damit Straßenerhaltung prozesssicher und dauerhaft erfolgen kann. Fragestellungen zu den möglichen langfristigen Auswirkungen und zum Veränderungsbedarf bisher geübter Abläufe aus dieser Entwicklung begleiten uns sicher noch die nächsten Jahre. Die Antworten darauf werden entscheidend beeinflussen, welche Konzepte sich etablieren werden – und vor allem, ob durch die Umsetzung die erforderliche Dauerhaftigkeit unserer Straßeninfrastruktur beeinträchtigt wird.

Innovation braucht Vertrauen – und Vertrauen braucht belastbare Daten. Jede Abkürzung bei der Validierung neuer Verfahren rächt sich später in der Praxis, oft erst nach Jahren. Mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau 13/2025 haben wir als BMV daher Regelungen zur weiteren Erprobung neuer Zusätze und Produkte für TA-Asphalte etabliert. Dies ist kein Hindernis für deren Einsatz, sondern eine Notwendigkeit.

Ähnliche grundlegende Veränderungen wurden auch für die Betonbauweise im Technischen Regelwerk umgesetzt. Die Herausforderungen liegen hier jedoch darin, im Verkehrswegebau klinkerreduzierte Zemente stärker als bisher in die Anwendung zu bringen. Ziel ist es, den baustoffbedingten CO₂-Fußabdruck beim Bau von Fahrbahndecken aus Beton zu reduzieren und weitere Potenziale aus der Nutzung von Betonrecycling zu heben, um einen Beitrag zur Erreichung der mittelfristigen Klimaziele zu leisten. Neue Entwicklungen zur Herstellung lärmarmen Beton-Fahrbahnoberflächen sowie zur besseren Beurteilung der Rissanfälligkeit mit Hilfe der Spaltzugfestigkeit sollen die Betonbauweise auf Basis von Erfahrungen aus der Vergangenheit und umfangreicher Forschung, aber vor allem auch im Hinblick auf die Fragestellungen in der Zukunft weiter verbessern.



MR Dipl.-Ing.
Stefan Kübler

Leiter des Referats Straßenbautechnik und
Straßenerhaltung des Bundesministerium für
Verkehr (BMV)
Mitglied des Fachbeirats dieser Zeitschrift

Doch alle Technik – egal ob im Beton- oder Asphaltstraßenbau – nützt wenig ohne die Menschen, die sie anwenden und umsetzen. Es fällt zunehmend schwerer, Beteiligte zu motivieren, zusätzlichen Aufwand in die Fortentwicklung von Prozessen und Technologien zu investieren. Knappe Personalressourcen bei Behörden, Prüfstellen und ausführenden Firmen zeigen direkte Auswirkungen auf die Innovationskraft aller Gruppen. Hier sind wir als Fachcommunity gefordert: Wie schaffen wir Anreize? Wie verteilen wir Lasten fair? Wie erhalten wir das Wissen, das über Jahrzehnte aufgebaut wurde?

Und an dieser Stelle komme ich zurück auf die Bearbeitungsdauer der Regelwerke. Ich durfte Teil der beiden Gruppen sein, die das Asphaltregelwerk neu verfasst haben. Nur wenn man diese Arbeit selbst kennengelernt hat – und sich engagiert – kann man nachvollziehen, wie komplex Themen zusammenhängen und wie unterschiedlich teilweise die Sichtweisen darauf sind. Wir haben seit 2015 im Rahmen von vielen Meetings – vor der Corona-Pandemie häufig in Präsenz, während und danach zunehmend Online – viele Grundsätze, technische Details und unterschiedliche Standpunkte diskutiert und Lösungen und Kompromisse gefunden. Da das Regelwerk und viele Abhängigkeiten grundsätzlich angepasst wurden, lässt sich auch die Dauer dafür begründen. Trotzdem müssen wir darüber nachdenken, wie wir zukünftig mit veränderten Prozessen und modernen Arbeitsweisen und Werkzeugen schneller zu Teilergebnissen kommen. Angesichts zunehmender Veränderungsgeschwindigkeit der Technologien und der gesellschaftlichen Randbedingungen muss sich auch der traditionsgeprägte Straßenbausektor weiterentwickeln. Das neue Regelwerk ist kein Endpunkt, sondern ein Fundament. Die kommenden Jahre werden zeigen, ob und wie wir den Spagat zwischen Klimaschutz, Wirtschaftlichkeit und Dauerhaftigkeit meistern können. Trotz steigender Erhaltungsinvestitionen lässt sich der Zustand der Fahrbahnen nicht im erforderlichen Maß verbessern. Der Fokus liegt gegenwärtig auf dem wachsenden Erhaltungsbedarf der Brücken – nachvollziehbar, doch darf dies nicht zu einer geringeren Priorisierung des Bestandsnetzes und der Fahrbahnerhaltung führen. Das neue Asphalt- und Betonregelwerk steht damit vor einer zusätzlichen Bewährungsprobe: Es muss zeigen, dass sich auch mit veränderten Konzepten und Prozessen eine dauerhafte und wirtschaftliche Fahrbahnerhaltung realisieren lässt.

Bedanken möchte ich mich bei allen Kolleginnen und Kollegen, die mitgeholfen haben, das neue Regelwerk zu erstellen. Eine arbeitsreiche und für mich persönlich fachlich auch sehr spannende Zeit liegt fast hinter uns, und die Zielgerade bis zur Einführung ist erkennbar. Das sollte uns auch stolz auf das machen, was gemeinsam entstanden ist. Kritik an neuen Regelungen zu üben ist legitim, wenn sie konstruktiv ist. Dies sind dann die Anknüpfungspunkte für die zukünftige Weiterentwicklung. Diskutieren Sie, hinterfragen Sie, bringen Sie Ihre Erfahrungen ein. Nur im Dialog entsteht Fortschritt.

Ihr Stefan Kübler