



ENGINEERING

IFB Gauer

42. Regenstauer Asphalt-
und Straßenbauseminar
Seminar und Webinar
«RAS 2026»
Lappersdorf, 17.03.26

Asphaltstraßenbau 2026

Ein Jahr im Zeichen der Veränderung

Inhaltsverzeichnis

1 Eine kurze Geschichte des TA

2 „Das“ neue Regelwerk

Bestandteile und Aufbau/Zusammenhang

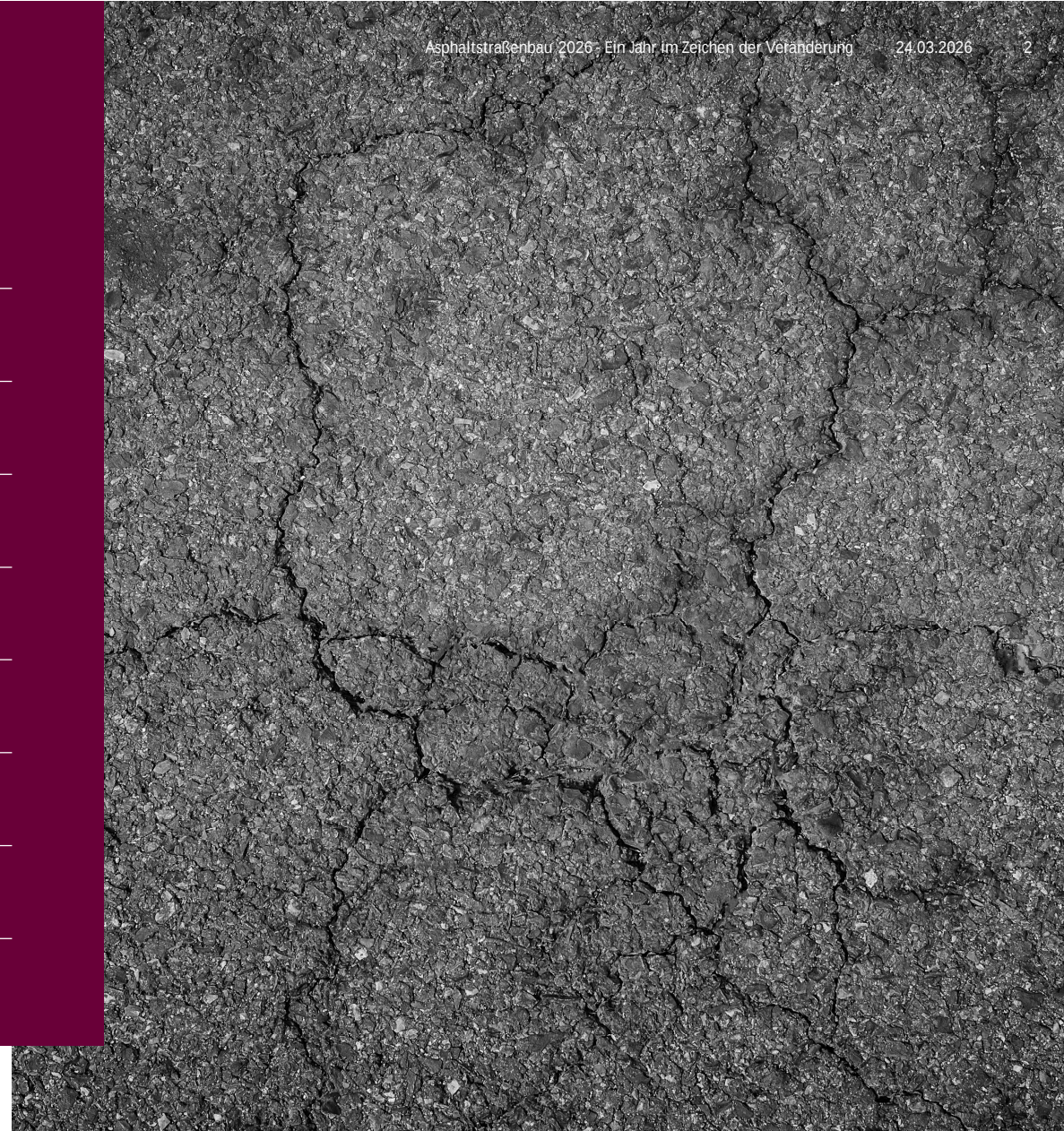
Wdh. Überblick

Wichtige Details ZTV Asphalt-StB 26

Wichtige Details TL Asphalt-StB 26

BMV: „Umgang mit Erstprüfungen“

StMB: „Erhöhung der Dauerhaftigkeit“



Eine kurze Geschichte des TA

Arbeitsschutz

Arbeitsplatzgrenzwert
1,5 mg/m³ seit 2020

Verantwortlichkeit
Arbeitgeber

Bedingter Aufschub
Bis ende 2025/2027 unter
Auflagen

1. Substitution

Gefahrenquelle beseitigen beziehungsweise ersetzen.

2. Technische Schutzmaßnahmen

Technische Lösungen nutzen, um Gefährdung zu verringern.

3. Organisatorische Schutzmaßnahmen

Organisatorische Mittel einsetzen, um Gefährdung weiter abzuschwächen.

4. Persönliche Schutzmaßnahmen

Falls Gefährdung weiterhin vorhanden, Beschäftigte mit geeigneter persönlicher Schutzausrüstung (PSA) ausstatten.

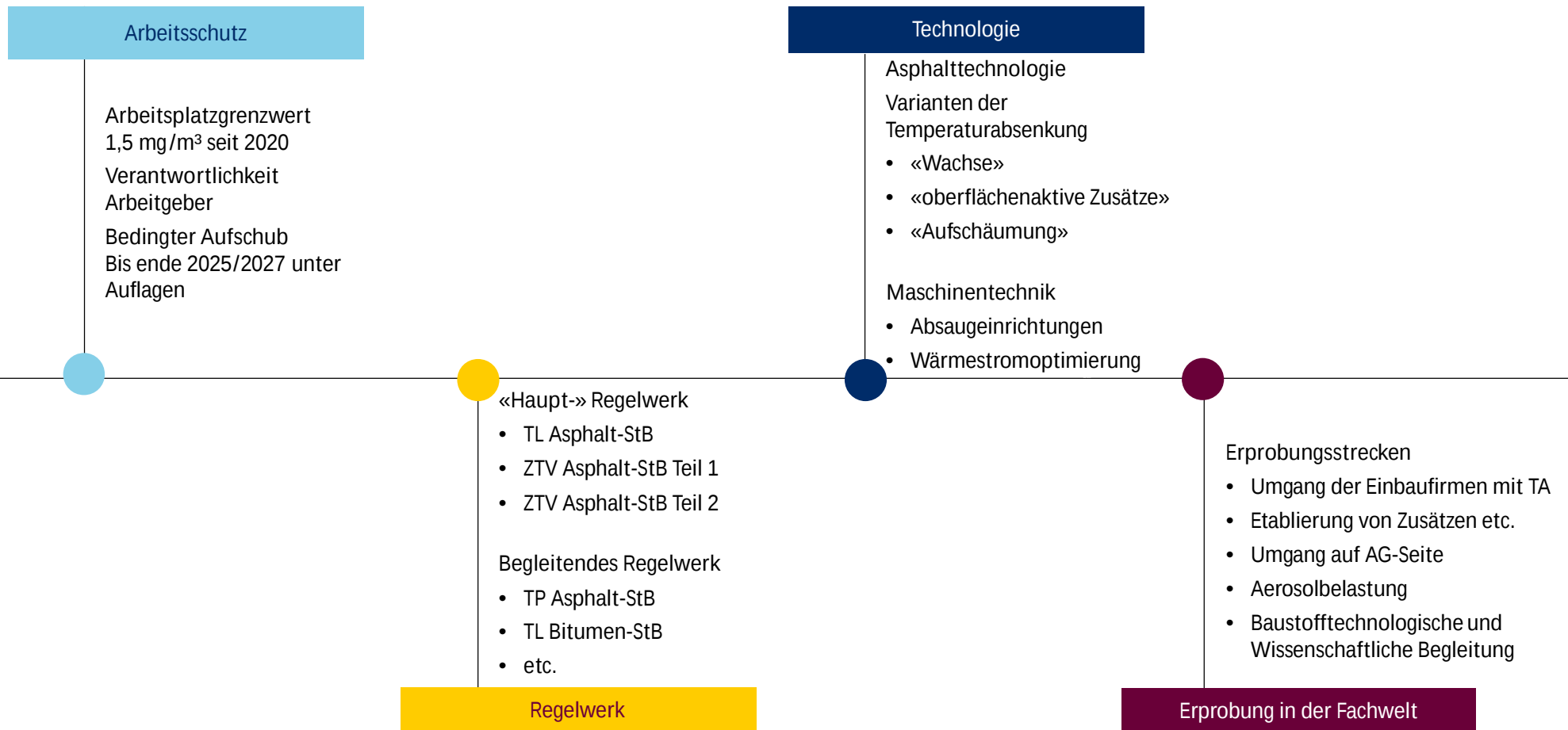


- Förderung emissionsarmer Einbaumethoden („Temperaturabgesenkte Asphalte“)
- Umsetzung im Regelwerk; Unterstützung durch BMAS (Ressortabstimmung mit BMVI)
- Optimierung der Maschinenteknik am Fertiger (Erfassung der Dämpfe)
- Dialog + Projekte mit Zulieferern zur Optimierung der Maschinenteknik
- Kommunikationskonzept für die betroffenen Branchen
- Arbeitsmedizinische Überwachung der Beschäftigten
- Überwachung der Exposition – Überwachungskonzept
- Berichterstattung im AGS über den erzielten Fortschritt

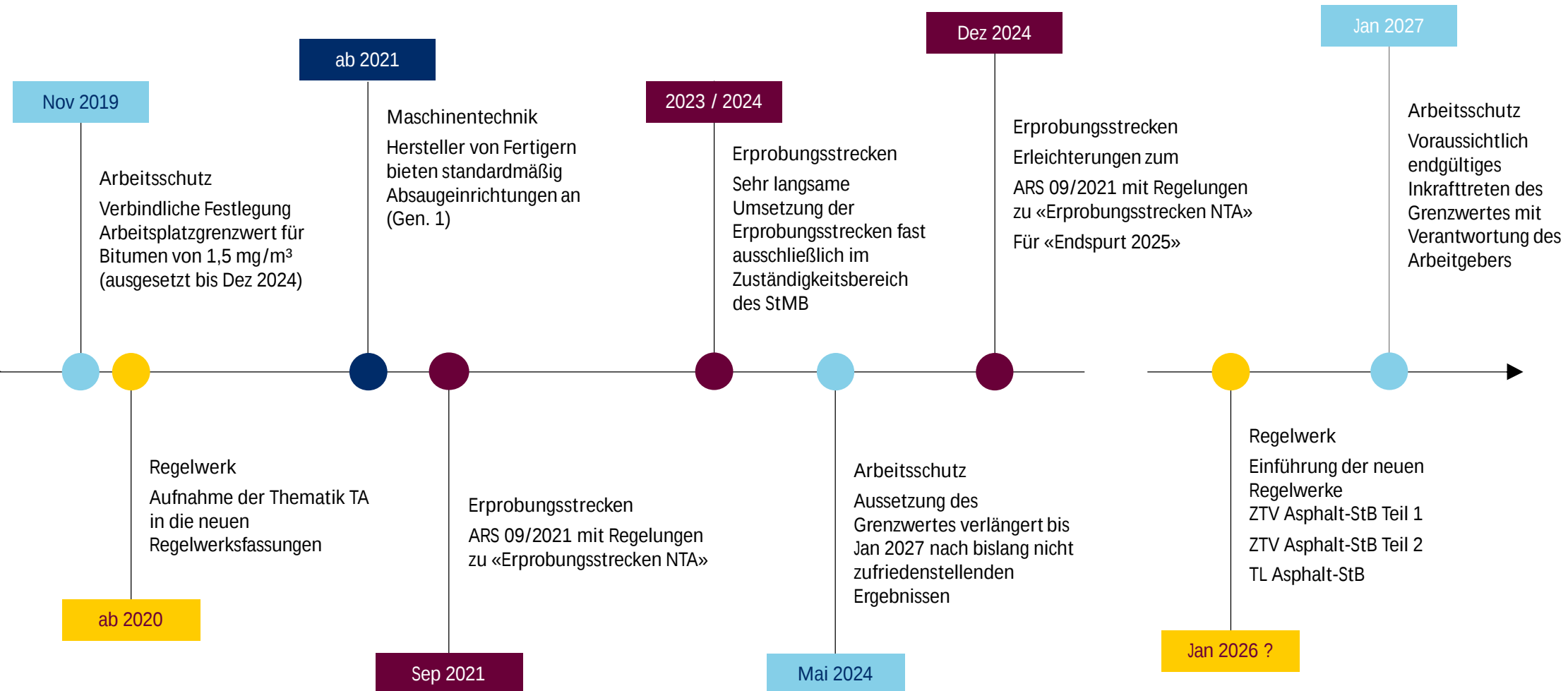
Bild: Forderungen aus dem AGS zu flankierenden Maßnahmen der Ausnahmeregelung

- Die **Branchenlösung** gibt Arbeitgebern **Hilfestellung** hinsichtlich der Einhaltung Ihrer Arbeits- und Gesundheitsschutzrechtlichen Pflichten.
- **Abweichende Konzepte** zur gesicherten Einhaltung des ab 01.01.2027 „scharf“ geltenden Arbeitsplatzgrenzwertes sind **nicht** grundsätzlich ausgeschlossen.

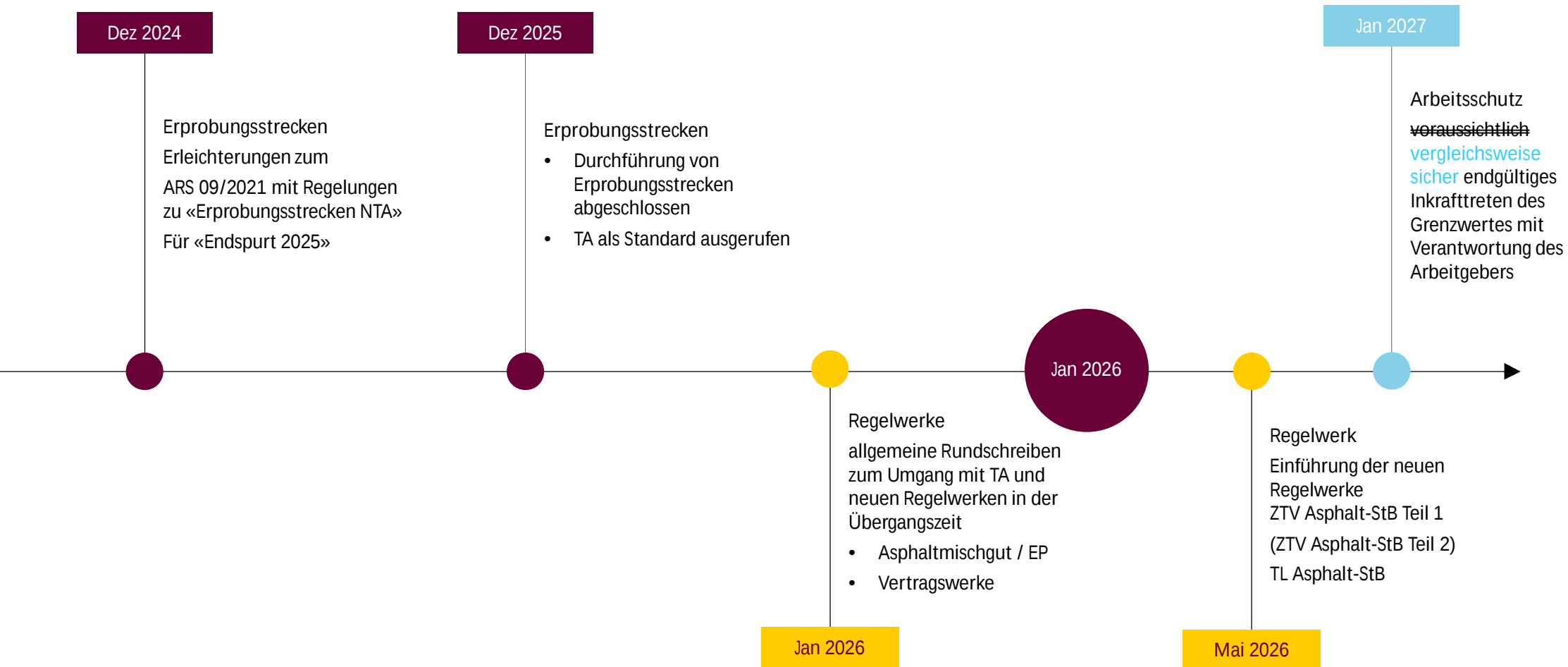
Wo gehen wir hin, wo komm' wir her?



Wo gehen wir hin, wo komm' wir her?



Wo gehen wir hin, wo komm' wir her?



Wo gehen wir hin, wo komm' wir her?

Über 100 Erprobungsstrecken wurden in BY durchgeführt.

- Jedes StBA konnte bis zum Jahr 2026 Erfahrungen sammeln.
 - In Summe wurden bei allen Varianten Erfahrungen gesammelt.
- Wenige kommunale Auftraggeber dürften schon so weit sein.
- Viele Auftragnehmer konnten bis zum Jahr 2026 Erfahrungen sammeln.
 - Einige haben mittlerweile „ihr bevorzugtes Konzept gefunden“.
- Viele Auftragnehmer haben noch keinen / keinen wesentlichen Kontakt mit TA.
- Asphaltmischguthersteller und Labore tendenziell gut aufgestellt.
- Mit Ausnahmen besonders bei kleineren und älteren Anlagen.

Technische Umsetzung (vereinfacht qualitativ)

Problemstellung: Verdichtbarkeit des Asphaltmischgutes abhängig von der Viskosität
Verdichtung unmittelbar qualitätsentscheidend

„normal“ Bitumen



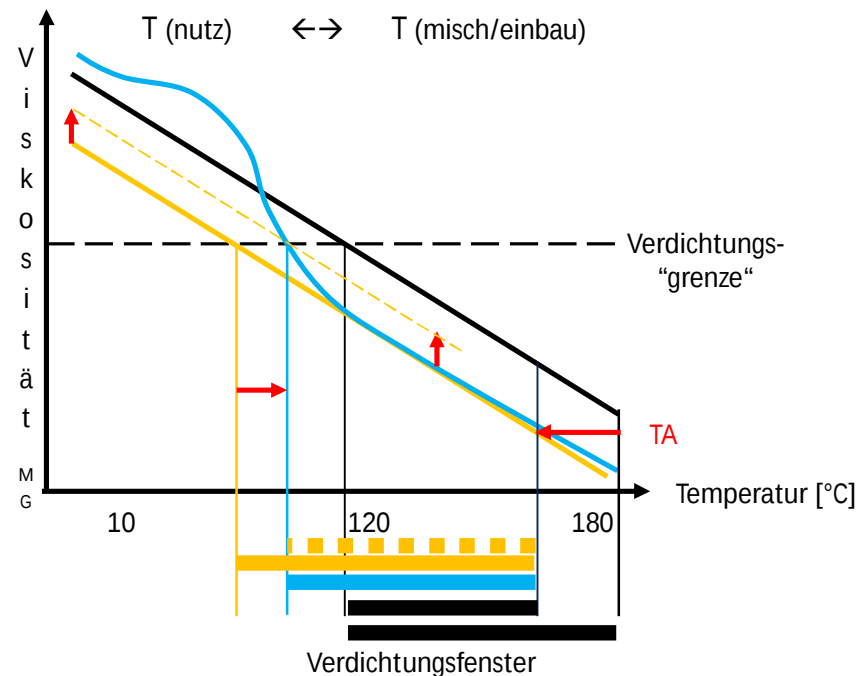
Schaumbitumen



oberflächenaktiver Zusatz



organischer
viskositätsverändernder
Zusatz



ohne Kompensation



Erhöhung des
Bindemittelanteils Vol.-%



Reduzierung des
Bindemittelbedarfs Vol.-%



red. Viskosität d.
Bindemittels



Die grundlegenden Prinzipien und deren Vor-/Nachteile sind im Wesentlichen bekannt und erprobt.

Technische Umsetzung



organisch
viskositätsveränderte
Bindemittel



oberflächenaktive
Zusätze



Schaumbitumen-
technologie

Die verschiedenen Optionen der Temperaturabsenkung sind vertragstechnisch gleichwertig!

Technische Umsetzung



Verwendung von Straßenbaubitumen oder polymermodifiziertem **Bitumen + organischen viskositätsverändernden Zusätzen**

Verwendung von **gebrauchsfertigem Viskositätsverändertem Bitumen** nach den TL VBit-StB 22



Verwendung von Straßenbaubitumen oder polymermodifiziertem **Bitumen + oberflächenaktiven Zusätzen** ggf. **Höherdosierung von Haftverbesserern**

Verwendung von **gebrauchsfertigem Bindemittel** mit oberflächenaktivem Zusatz



Maschinentechnisches Aufschäumen an der Mischanlage vor Bitumendosierung

Zugabe des mineralischen Zusatzes Zeolith zur Schaumbildung im Mischprozess (und danach) durch Abgabe von gebundenem Wasser

Die verschiedenen Optionen der Temperaturabsenkung sind vertragstechnisch gleichwertig!

Technische Umsetzung nach neuem Regelwerk



Verwe
Bitum

Verwe

Verwe
ggf. H

Verwe

Masc

Zugab
durch

- **Gebrauchsfertige Bitumen nach den TL VBit-StB**

(mit organischen Zusätzen)

- **Erfahrungssammlung TA**

Veröffentlichung BAST (online „aktuell“ abrufbar)

„Erfahrungssammlung über die Verwendung von Fertigprodukten und Zusätzen zur Temperaturabsenkung von Asphalt“

Nur die in der Erfahrungssammlung TA aufgeführten Produkte dürfen innerhalb der Regelbauweisen nach den ZTV Asphalt-StB eingesetzt werden.

- **Pilotproduktliste TA**

Zusätze mit Freigabe für Erprobungsstrecken

Überführung in die Erfahrungssammlung TA nach mindestens 5 Jahren Beobachtung ohne Auffälligkeiten.

22

en Zusätzen

)

Die verschiedenen Optionen der Temperaturabsenkung sind vertragstechnisch gleichwertig!

Technische Umsetzung

Neben den asphalttechnologischen Optionen stehen einige technische Hilfsmittel für Einbau und Überwachung zur Verfügung:

Technische Ausstattung der Einbaukolonne

Erweiterte Eigenüberwachungsprüfungen

Digitale Überwachung der Asphaltmischgutdisposition

Teilweise gefördert, teilweise verpflichtend, teilweise aus wirtschaftlichem Eigeninteresse sinnvoll.

Technische Umsetzung

Neben den asphalttechnologischen Optionen stehen einige technische Hilfsmittel für Einbau und Überwachung zur Verfügung:

Technische Ausstattung der Einbaukolonne

Systeme zur Eigenüberwachung sowie Emissionsreduzierung

- Absaugeinrichtungen (2. Generation)
- Einhausungen
- Beheizte Bohlen

Erweiterte Eigenüberwachungsprüfungen

Digitale Überwachung der Asphaltmischgutdisposition



Quelle: H.ZWEI.S Werbeagentur GmbH / (c) BG BAU

Teilweise gefördert, teilweise verpflichtend, teilweise aus wirtschaftlichem Eigeninteresse sinnvoll.

Technische Umsetzung

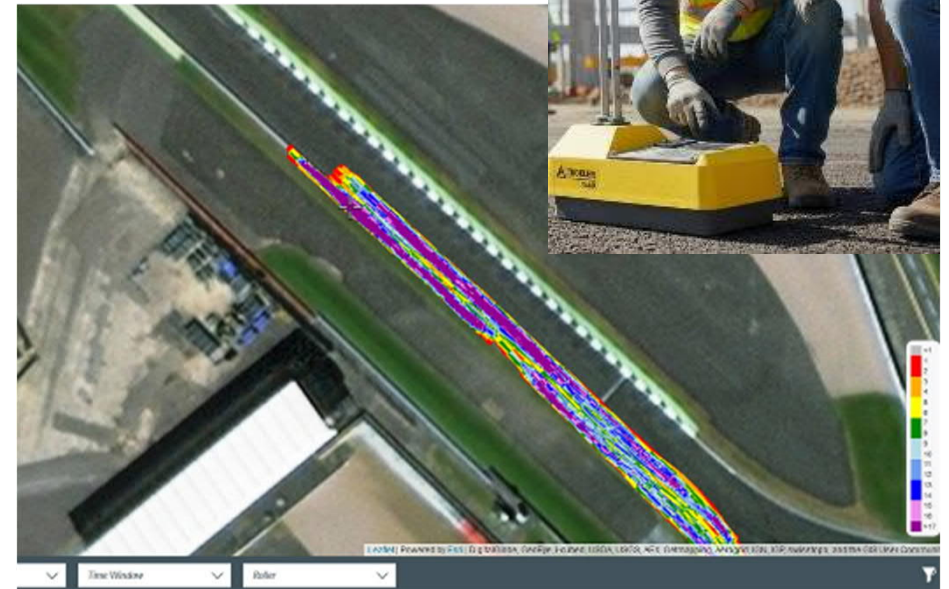
Neben den asphalttechnologischen Optionen stehen einige technische Hilfsmittel für Einbau und Überwachung zur Verfügung:

Technische Ausstattung der Einbaukolonne

Erweiterte Eigenüberwachungsprüfungen

- Temperaturmessungen
- Verdichtungskontrolle
- Verdichtungsübersicht

Digitale Überwachung der Asphaltmischgutdisposition



Teilweise gefördert, teilweise verpflichtend, teilweise aus wirtschaftlichem Eigeninteresse sinnvoll.

Technische Umsetzung

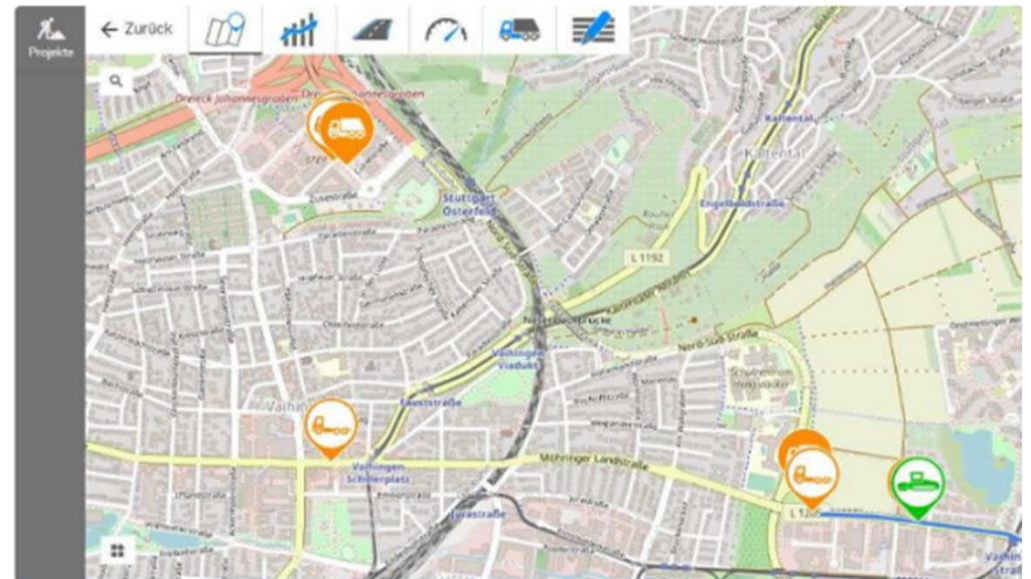
Neben den asphalttechnologischen Optionen stehen einige technische Hilfsmittel für Einbau und Überwachung zur Verfügung:

Technische Ausstattung der Einbaukolonne

Erweiterte Eigenüberwachungsprüfungen

Digitale Überwachung der Asphaltmischgutdisposition

- Temperaturmessungen
- Dispositionsoptimierung
- Anpassung der Fertigersteuerung



Teilweise gefördert, teilweise verpflichtend, teilweise aus wirtschaftlichem Eigeninteresse sinnvoll.

Was auf uns zukommt ...

Zuordnung der Auswirkungen nach Methode:

vorteilhaft **neutral/Diskussion** **nachteilig** Technik

Mischzeiten | Umrüstung Einbaugeräte | Umrüstung Mischanlagen | Bindemittelalterung | Verdichtungsregime | Energieeinsparung

Wiederverwendungsquoten | Qualität fertige Schicht | Handeinbau | Emissionen | _____

ohne Kompensation

organisch viskositäts-
veränderte Bindemittel

Zusatz / gebrauchsfertig

oberflächenaktive Zusätze

mit / ohne Haftverbesserer

Schaumbitumen

mineralisch / technisch

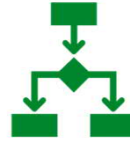
unabhängig
von der Methode

Tagesleistung | Jahreseinbaufenster / Witterung | Verkehrsfreigabe | Bauüberwachung | Transportentfernung | Investitionskosten

Langzeitwirkung | Transportwegkoordination | Planung | _____

Schnittstellen

Die verschiedenen Optionen der Temperaturabsenkung sind (nur!) vertragstechnisch gleichwertig!



Zusammenfassender Überblick zur Einführung der Temperaturabgesenkten Asphaltbauweise.



Hintergrund



Worin begründet sich die Notwendigkeit der Temperaturabsenkung?

Welchen zusätzlichen Effekt fördert die Umsetzung der Temperaturabsenkung?

Arbeitnehmerschutz basierend auf dem Grenzwert für Dämpfe und Aerosole aus Bitumen.

Positiver Effekt auf Umwelt und Energiekosten durch Reduzierung von CO₂- und weiteren Emissionen.

Technische Umsetzung



Welche asphalttechnologischen Möglichkeiten gibt es bei der Herstellung von TA?

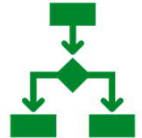
Welche technischen Maßnahmen sind neben der Asphalttechnologie zu beachten?

Organisch viskositätsveränderte Bitumen, oberflächenaktive Zusätze, Schaumbitumenttechnologie.

Aufrüstung der Einbaugeräte mit Absaugeinrichtungen etc., sowie Investition in zusätzliche Eigenüberwachung.

Einbau innerorts noch völlig unklar.

Auswirkungen



Welche Auswirkungen ergeben sich durch den TA auf die Bautechnik?

Welche Auswirkungen sind im Hinblick auf Schnittstellen am Bau zu beachten?

Notwendige Anpassungen im Verdichtungsregime; Auswirkung auf die Qualität unsicher; reduzierte Bindemittelalterung möglich.

Baubetrieb (Tagesleistung, Jahreseinbau-fenster), Planung (Bitumenpaare, Bauüberwachung), Wirtschaftlichkeit

Fallstricke bei der Ausschreibung?

Zusammenfassender Überblick zur Einführung der Temperaturabgesenkten Asphaltbauweise.

Temperaturabgesenkter Asphalt bringt ausreichend Herausforderungen in technischen Fragestellungen mit sich.

Um so wichtiger ist der gemeinsame Wille aller am Bau beteiligten zu einer partnerschaftlichen Umsetzung.



So weit zum technischen Verständnis.

So weit zum technischen Verständnis.
... Jetzt zu den Spielregeln ...
2 „Das“ neue Regelwerk

„Die neuen Regelwerke“

Ein kleiner Auszug zum Überblick

Einführung der neuen Regelwerke (ein kleiner Auszug, was kommt)

- **Integrale Struktur;**
ZTV Asphalt Teil 1 und 2, TLs, TPs,...
- Vollumfängliche Integration von TA
- Gleichwertige Ansprache von Bitumenpaaren
- zweckmäßige Asphaltmischgutarten und -sorten (ZTV)
- „Neue“ Mischgutarten- und Sorten in den TL Asphalt
- Neue Bindemittelsorten
- Neue Versuche für Erstprüfung und Kontrollprüfung
- Langsamer Abschied EP_{RuK} und „Mischguteimer“

Teil 1

Neubau und Bau von Schichten in gleichmäßiger Dicke

- auch im Rahmen der baulichen Erhaltung z.B. auf feingefräster Unterlage

Teil 2

Bauen im Bestand

- Vorbereitung der Unterlage, Herstellen von Asphaltschichten in ungleichmäßiger Dicke bei Maßnahmen der Instandhaltung, der Instandsetzung und der Erneuerung

➤ Bitumenarten und -sorten

Überarbeitung: TL Bitumen-StB
neu: TL Vbit-StB (zuvor E KvB)
TP Bitumen-StB

➤ Asphaltgranulat

Überarbeitung: M WA
TL AG-StB

➤ Asphaltmischgut

Überarbeitung: TL Asphalt-StB
M KEP

➤ Asphaltbauweisen

Überarbeitung: ZTV Asphalt-StB
ZTV BEA-StB (wird zurückgezogen)

➤ Prüfverfahren

Überarbeitung: Teile der TP Asphalt-StB



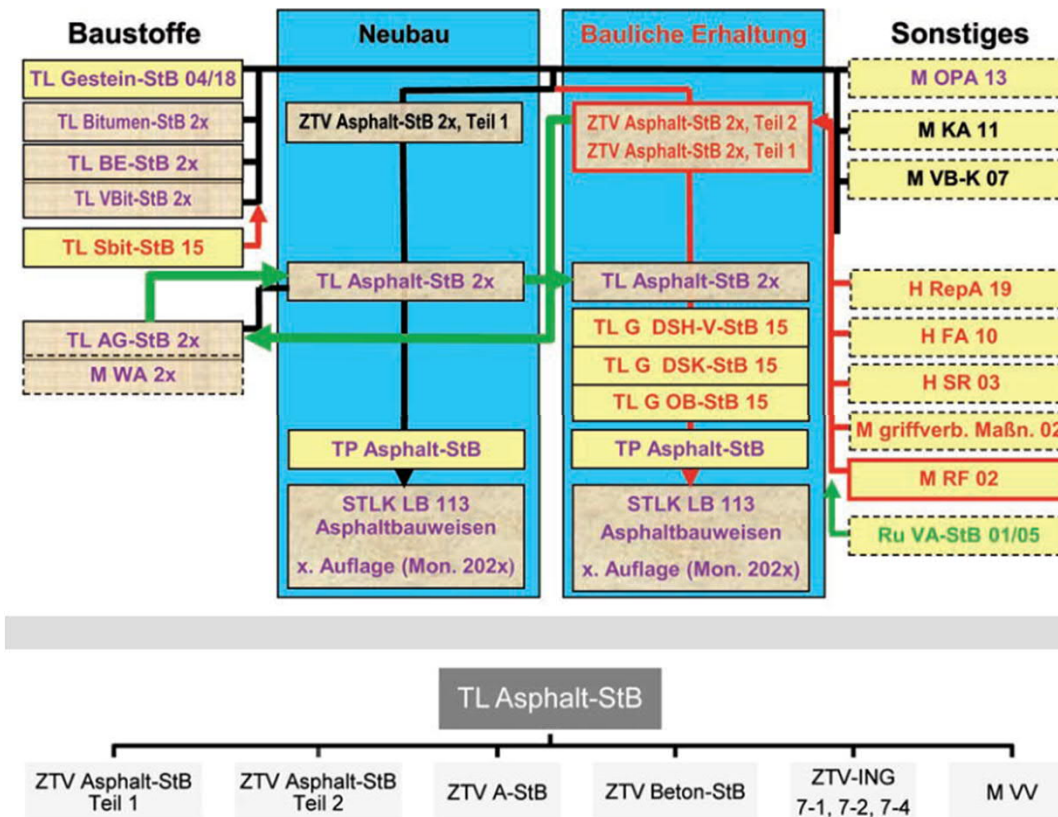
„Die neuen Regelwerke“

Ein kleiner Auszug zum Überblick

Einführung der neuen Regelwerke

(ein kleiner Auszug, was kommt)

- **Integrale Struktur;**
ZTV Asphalt Teil 1 und 2, TLs, TPs,...
- Vollumfängliche Integration von TA
- Gleichwertige Ansprache von Bitumenpaaren
- zweckmäßige Asphaltmischgutarten und -sorten (ZTV)
- „Neue“ Mischgutarten- und Sorten in den TL Asphalt
- Neue Bindemittelsorten
- Neue Versuche für Erstprüfung und Kontrollprüfung
- Langsamer Abschied EP_{RuK} und „Mischguteimer“



„Die neuen Regelwerke“ Ein kleiner Auszug zum Überblick

Einführung der neuen Regelwerke (ein kleiner Auszug, was kommt)

- Integrale Struktur;
ZTV Asphalt Teil 1 und 2, TLs, TPs,...
- **Vollumfängliche Integration von TA**
- **Gleichwertige Ansprache von Bitumenpaaren**
- zweckmäßige Asphaltmischgutarten und –sorten (ZTV)
- „Neue“ Mischgutarten- und Sorten in den TL Asphalt
- Neue Bindemittelsorten nach TL Bitumen-StB 25
- Neue Versuche für Erstprüfung und Kontrollprüfung
- Langsamer Abschied EP_{RuK} und „Mischguteimer“

Belastungs- klasse/ Flächenart	Asphalt- trag- schicht	Asphalt- binder- schicht	Asphalt- tragdeck- schicht	Asphaltdeckschicht aus				Offen- porigem Asphalt	Dünne Asphalt- deckschicht in Heißbauweise auf Versiegelung
				Asphaltbeton	Splittmastix- asphalt	lrntechnisch optimiertem Splittmastix- asphalt	Gussasphalt		
Bk100				-			15/25 VH/VL PmB 10/25 VH/VL		
Bk32	[30/45 // 35/50 VL]	[10/40-65 A // PmB 10/25 VL]		[25/55-55 A // PmB 25/45 VL] [10/40-65 A // PmB 10/25 VL] ³	[25/55-55 A // PmB 25/45 VL]	45/80-65 A	15/25 VH/VL 25/35 VH/VL (PmB 10/25 VH/VL)	65/105-70 A	[45/80-50 A // PmB 45/80 VL]
Bk10				[25/55-55 A // PmB 25/45 VL]	[25/55-55 A // PmB 25/45 VL]		15/25 VH/VL 25/35 VH/VL (PmB 25/45 VH/VL)		
Bk3,2				[10/40-65 A // PmB 10/25 VL] ³	[45/80-50 A // PmB 45/80 VL] ²				
Bk1,8	[50/70 // 50/80 VL]	[50/70 // 50/80 VL]		[50/70 // 50/80 VL] [(25/55-55 A // PmB 25/45 VL)] ³			25/35 VH/VL (PmB 25/45 VH/VL)		
Bk1,0		-		[50/70 // 50/80 VL] [(70/100 // 50/80 VL)]			25/35 VH/VL		

...

Das Asphaltmischgut muss temperaturabgesenkt hergestellt und eingebaut werden. Die Temperaturabsenkung kann durch organische, mineralische, oberflächenaktive Zusätze oder durch die Schaumbitumentechologie erfolgen. Für die Temperaturabsenkung der Asphaltmischgüter AC D DSH-V, SMA D LA, PA D und PA T WDA sind keine besonderen Maßnahmen zur Temperaturabsenkung erforderlich.

...

Die Auswahl aus dem ausgeschriebenen Bitumenpaar erfolgt durch den Auftragnehmer in Abhängigkeit vom Verfahren der Temperaturabsenkung und ist im Eignungsnachweis anzugeben.

...

(alles mit Randstrich)

„Die neuen Regelwerke“ Ein kleiner Auszug zum Überblick

Einführung der neuen Regelwerke (ein kleiner Auszug, was kommt)

- Integrale Struktur;
ZTV Asphalt Teil 1 und 2, TLs, TPs,...
- Vollumfängliche Integration von TA
- Gleichwertige Ansprache von Bitumenpaaren
- zweckmäßige Asphaltmischgutarten und –sorten (ZTV)
- „Neue“ Mischgutarten- und Sorten in den TL Asphalt
- Neue Bindemittelsorten nach TL Bitumen-StB 25
- Neue Versuche für Erstprüfung und Kontrollprüfung
- Langsamer Abschied EP_{RuK} und „Mischguteimer“

Belastungsklasse/ Flächenart	Asphalt- tragschicht	Asphalt- binderschicht	Asphalt- tragdeckschicht	Asphaltbeton	Asphaltdeckschicht aus			Offen- porigem Asphalt	Dünne Asphalt- deckschicht in Heißbauweise auf Versiegelung
Bk100	AC 32 T S AC 22 T S	AC 22 B S AC 16 B S SMA 22 B S SMA 16 B S	-	-	SMA 11 D S SMA 8 D S SMA 8 D LA	MA 11 S MA 8 S MA 5 S	PA 8 D	AC 5 D DSH-V	
Bk32		(AC 11 D S) (AC 8 D S) AC 11 D SP ³⁾		SMA 11 D S SMA 8 D S SMA 5 D S SMA 8 D LA					
Bk10		AC 11 D S SMA 8 D S AC 11 D SP ³⁾							
Bk3,2		AC 16 B S SMA 16 B S		AC 11 D N AC 8 D N (AC 11 D S) (AC 8 D S)	-	MA 11 N MA 8 N MA 5 N	-		
Bk1,8	AC 32 T N AC 22 T N	AC 16 B N ²⁾	AC 11 D N AC 8 D N	(MA 11 N) (MA 8 N) (MA 5 N)					
Bk1,0			AC 11 D N AC 8 D N						
Bk0,3			AC 16 T D ¹⁾						
Rad- und Gehwege	AC 32 T N AC 22 T N AC 16 T N	-	AC 16 T D	AC 8 D N AC 5 D L		(MA 5 N)			

- Einsatz nicht vorgesehen () nur in Ausnahmefällen
- 1) bis zu einer dimensionierungsrelevanten Beanspruchung B von 0,1 Mio. äquivalente 10 t-Achsubergänge
- 2) nur bei vollgebundenem Oberbau
- 3) nur in Kreisverkehren, bei Ästen planfreier Knotenpunkte und Busverkehrzflächen

Bezeichnung	Einheit	SMA 22 B S	SMA 16 B S
Baustoffe			
Gesteinskörnungen (Lieferkörnung)			
Anteil gebrochener Kornoberflächen		C _{100/0} , C _{95/5} , C _{90/1}	C _{100/0} , C _{95/5} , C _{90/1}
Widerstand gegen Zertrümmerung		SZ ₁₀ /L _{4,20}	SZ ₁₀ /L _{4,20}
Mindestanteil von Lieferkörnungen 0/2 mit E _{CS} 35	%	100	100
Resultierendes Bindemittel, Art und Sorte		[10/40-65 A // PmB 10/25 VL]	[10/40-65 A // PmB 10/25 VL]
Zusammensetzung Asphaltmischgut			

„Die neuen Regelwerke“

Ein kleiner Auszug zum Überblick

Einführung der neuen Regelwerke (ein kleiner Auszug, was kommt)

- Integrale Struktur;
ZTV Asphalt Teil 1 und 2, TLs, TP,...
- Vollumfängliche Integration von TA
- Gleichwertige Ansprache von Bitumenpaaren
- zweckmäßige Asphaltmischgutarten und –sorten (ZTV)
- „Neue“ Mischgutarten- und Sorten in den TL Asphalt
- Neue Bindemittelsorten nach TL Bitumen-StB 25
- Neue Versuche für Erstprüfung und Kontrollprüfung
- Langsamer Abschied EP_{RuK} und „Mischguteimer“

Tabelle 1a: Zusätzliche Anforderungen an die rheologischen Eigenschaften von Straßenbaubitumen

Merkmal oder Eigenschaft	Einheit	Prüfmethode	Sorten					
			20/30	30/45	50/70	70/100	160/220	250/330
Äqui-Schermodultemperatur T(G*=15 kPa)	°C	TP Bitumen-StB, Teil 3	55 bis 63	52 bis 60	46 bis 54	43 bis 51	35 bis 43	30 bis 38
Phasenwinkel δ(G*=15 kPa)	°		> 75	> 75	> 75	> 75	> 75	> 75

Tabelle 2a: Zusätzliche Anforderungen an die rheologischen Eigenschaften von Elastomermodifizierten Bitumen (PmB A)

Merkmal oder Eigenschaft	Einheit	Prüfmethode	Sorten					
			10/40-65 A	25/55-55 A	45/80-60 A	45/80-65 A	65/105-70 A	10/200-40 A
Äqui-Schermodultemperatur T(G*=15 kPa)	°C	TP Bitumen-StB, Teil 3	56 bis 68	48 bis 62	44 bis 56	48 bis 58	43 bis 53	36 bis 48
Phasenwinkel δ(G*=15 kPa)	°		≤ 75	≤ 75	≤ 75	≤ 70	≤ 70	≤ 75

...

Zusammensetzung Asphaltmischgut					
Gesteinskörnungsgemisch					
Siebdurchgang bei					
	16 mm	M.-%	100		
	11,2 mm	M.-%	90 bis 100	100	
	8 mm	M.-%	50 bis 65	90 bis 100	100
	5,6 mm	M.-%	35 bis 45	35 bis 55	90 bis 100
	2 mm	M.-%	20 bis 30	20 bis 30	30 bis 40
	0,063 mm	M.-%	8 bis 12	8 bis 12	7 bis 12
Mindest-Bindemittelgehalt			6,7 ¹⁾	7,3 ¹⁾	7,4 ¹⁾
Bindemittelvolumen	Vol.-%		ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben
Bindemittelträger	M.-%		0,3 bis 1,5	0,3 bis 1,5	0,3 bis 1,5
Asphaltmischgut					
Hohlraumgehalt MPK	Vol.-%		2,5 bis 3,0	2,5 bis 3,0	2,0 bis 3,0
Hohlraumausfüllungsgrad	%		ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben
Dehnungsrate	‰ · 10 ⁻⁴ /n		ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben
Bruchtemperatur	°C		ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben
Bruchspannung	MPa		ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben

„Die neuen Regelwerke“

Ein kleiner Auszug zum Überblick

Einführung der neuen Regelwerke

(ein kleiner Auszug, was kommt)

- Integrale Struktur;
ZTV Asphalt Teil 1 und 2, TLs, TPs,...
- Vollumfängliche Integration von TA
- Gleichwertige Ansprache von Bitumenpaaren
- zweckmäßige Asphaltmischgutarten und –sorten (ZTV)
- „Neue“ Mischgutarten- und Sorten in den TL Asphalt
- Neue Bindemittelsorten nach TL Bitumen-StB 25
- Neue Versuche für Erstprüfung und Kontrollprüfung
- **Langsamer Abschied** EP_{RuK} und „Mischguteimer“



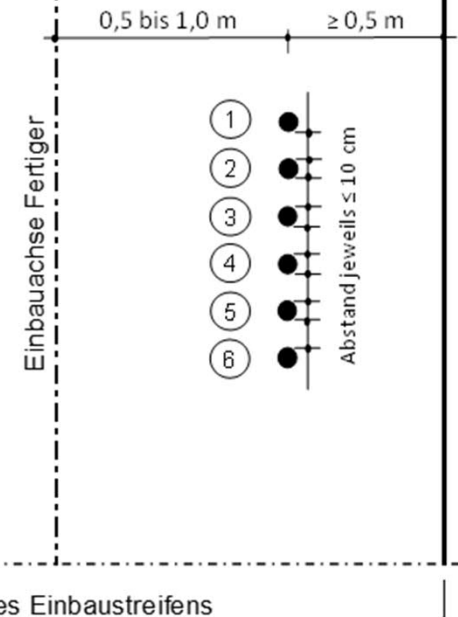
„Die neuen Regelwerke“ Ein kleiner Auszug zum Überblick

Einführung der neuen Regelwerke (ein kleiner Auszug, was kommt)

- Integrale Struktur;
ZTV Asphalt Teil 1 und 2, TLs, TP,...
- Vollumfängliche Integration von TA
- Gleichwertige Ansprache von Bitumenpaaren
- zweckmäßige Asphaltmischgutarten und –sorten (ZTV)
- „Neue“ Mischgutarten- und Sorten in den TL Asphalt
- Neue Bindemittelsorten nach TL Bitumen-StB 25
- Neue Versuche für Erstprüfung und Kontrollprüfung
- **Langsamer Abschied EP_{RuK} und „Mischguteimer“**

Verwendung der Bohrkerne

1 + 2	Schichtenverbund dann Sammelprobe mit 3 + 4
3 + 4	Hohlraumgehalt Verdichtungsgrad
5 + 6	Sammelprobe mit 1 + 2



keine Anwendung bei

- KA, Asphaltdeckschichten aus AC D WDA, PA, DSK, DSH-V und MA
- Asphaltdeckschichten aus AC D und SMA mit einer vorgesehenen Einbaudicke kleiner 3,5 cm
- („Mängeln“)



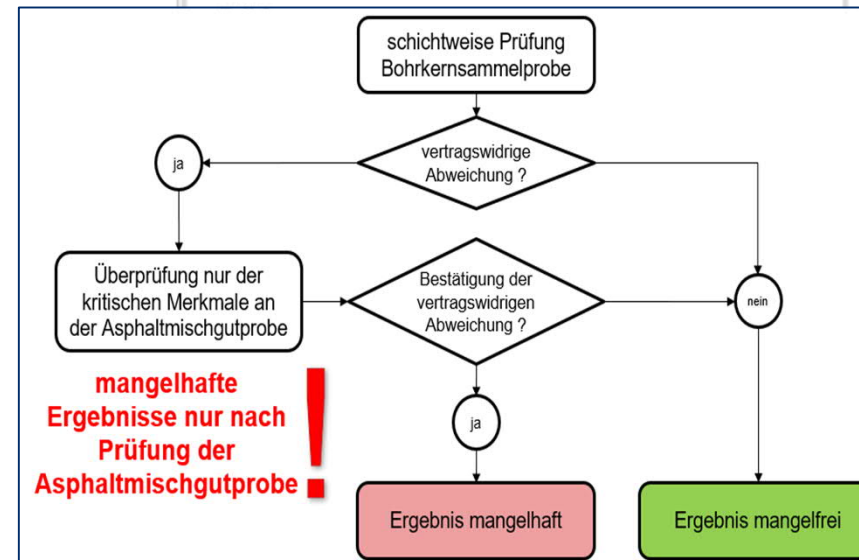
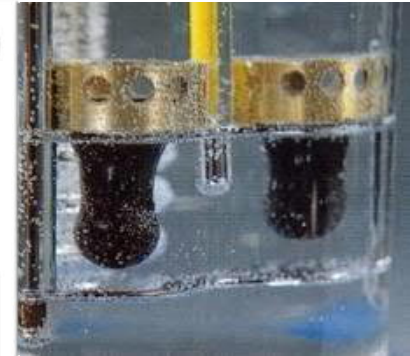
„Die neuen Regelwerke“

Ein kleiner Auszug zum Überblick

Einführung der neuen Regelwerke

(ein kleiner Auszug, was kommt)

- Integrale Struktur;
ZTV Asphalt Teil 1 und 2, TLs, TPs,...
- Vollumfängliche Integration von TA
- Gleichwertige Ansprache von Bitumenpaaren
- zweckmäßige Asphaltmischgutarten und –sorten (ZTV)
- „Neue“ Mischgutarten- und Sorten in den TL Asphalt
- Neue Bindemittelsorten nach TL Bitumen-StB 25
- Neue Versuche für Erstprüfung und Kontrollprüfung
- **Langsamer Abschied EP_{RuK} und „Mischguteimer“**



Änderungen ZTV Asphalt-StB

ZTV Asphalt-StB 25

Teil 1: Neubau und Bau von Schichten
in gleichmäßiger Dicke

Finalisierter Schlusssentwurf
17.11.2025

Ausgabe 2025

Aus Gründen des Arbeitsschutzes muss Asphaltmischgut temperaturabgesenkt hergestellt und eingebaut werden. Die hierfür erforderlichen Regelungen wurden in die beiden Teile der ZTV Asphalt-StB 25 und in die TL Asphalt-StB 25 aufgenommen.

Die Temperaturabsenkung trägt zudem, wie auch die Wiederverwendung von Ausbaumasphalt, zur Steigerung der Nachhaltigkeit der Asphaltbauweise bei. Zusätzlich wurden die in der Vergangenheit getroffenen Maßnahmen zur Erhöhung der Dauerhaftigkeit im Regelwerk des Asphaltstraßenbaus weiter ergänzt.

...

Neu aufgenommen wurden:

- Abschnitt 3.11 „Herstellen von Dünnen Asphaltdeckschichten in Heißbauweise auf Versiegelung“,
- Abschnitt 3.12 „Herstellen von Kompakten Asphaltbefestigungen“,

Der Abschnitt fasst die an verschiedenen Stellen in den ZTV Asphalt-StB 07/13 schon vorhandenen Festlegungen zur Kompakten Asphaltbefestigung zusammen. Außerdem wurden aktuelle Erkenntnisse auf Basis des ARS Nr. 05/2019 vom 03.05.2019 und Erfahrungen aus der Praxis zu dieser Bauweise eingearbeitet.

- Abschnitt 3.13 „Herstellen von Asphalttschichten unter Betondecken“,
- Abschnitt 3.14 „Herstellen von Wasserdurchlässigen Asphalttschichten unter Pflasterdecken und Plattenbelägen“.

Fachtechnisch überarbeitet wurden insbesondere:

- Regelungen zu Lieferungen aus mehreren Asphaltmischwerken,
- Inhalt und Form des Eignungsnachweises,
- Regelungen zu Schichtenverbund, Nähten und Anschlüssen,
- Regelungen und Anforderungen zu Asphalttrag- und Asphaltbinderschichten,
- Festlegungen zu Kontrollprüfungen,
- Ausführungen zu den Verjährungsfristen,
- Vorschläge für Abzugsregelungen.

Änderungen ZTV Asphalt-StB

ZTV Asphalt-StB 25

Teil 1: Neubau und Bau von Schichten
in gleichmäßiger Dicke

Finalisierter Schlusssentwurf
17.11.2025

Ausgabe 2025

Inhaltsübersicht

1	Allgemeines	9
1.1	Geltungsbereich	9
1.2	Begriffe	10
1.3	Baugrundsätze	12
2	Baustoffe, Baustoffgemische.....	16
2.1	Gesteinskörnungen	16
2.2	Bitumen und resultierendes Bindemittel.....	17
2.3	Asphaltemischgut	18
2.3.1	Allgemeines.....	18
2.3.2	Eignungsnachweis.....	18
2.3.3	Lieferung von Asphaltemischgut.....	21
2.3.4	Einbaulogistik und Transport von Asphaltemischgut.....	23
3	Ausführung	25
3.1	Allgemeines	25
3.2	Unterlage	27
3.3	Schichtenverbund, Nähte, Anschlüsse und Fugen, Randausbildung	27
3.3.1	Schichtenverbund	27
3.3.2	Nähte	28
3.3.2.1	Allgemeines.....	28
3.3.2.2	Einbau „heiß an heiß“ bei Walzasphalt.....	29
3.3.2.3	Einbau „heiß an kalt“ bei Walzasphalt.....	29
3.3.2.4	Einbau „heiß an kalt“ bei Gussasphalt.....	31
3.3.3	Anschlüsse und Fugen.....	31
3.3.4	Randausbildung.....	32
3.4	Herstellen von Asphalttragschichten.....	32
3.4.1	Allgemeines.....	32
3.4.2	Anwendung	33
3.4.3	Baustoffgemische	33
3.4.4	Schichteigenschaften.....	33

Änderungen ZTV Asphalt-StB

ZTV Asphalt-StB 25

Teil 1: Neubau und Bau von Schichten
in gleichmäßiger Dicke

Finalisierter Schlusssentwurf
17.11.2025

Ausgabe 2025

3.5	Herstellen von Asphalttragdeckschichten	33
3.5.1	Allgemeines	33
3.5.2	Anwendung	33
3.5.3	Baustoffgemische	33
3.5.4	Schichteigenschaften	33
3.5.5	Bearbeitung der Oberfläche	34
3.6	Herstellen von Asphaltbinderschichten	34
3.6.1	Allgemeines	34
3.6.2	Anwendung	34
3.6.3	Baustoffgemische	34
3.6.4	Schichteigenschaften	34
3.7	Herstellen von Asphaltdeckschichten aus Asphaltbeton	35
3.7.1	Allgemeines	35
3.7.2	Anwendung	35
3.7.3	Baustoffgemische	35
3.7.4	Schichteigenschaften	36
3.7.5	Bearbeitung der Oberfläche	36
3.8	Herstellen von Asphaltdeckschichten aus Splittmastixasphalt	36
3.8.1	Allgemeines	36
3.8.2	Anwendung	37
3.8.3	Baustoffgemische	37
3.8.4	Schichteigenschaften	37
3.8.5	Bearbeitung der Oberfläche	37
3.9	Herstellen von Asphaltdeckschichten aus Gussasphalt	38
3.9.1	Allgemeines	38
3.9.2	Anwendung	38
3.9.3	Baustoffgemische	38
3.9.4	Schichteigenschaften	38
3.9.5	Bearbeitung der Oberfläche	39
3.10	Herstellen von Asphaltdeckschichten aus Offenporigem Asphalt	40
3.10.1	Allgemeines	40
3.10.2	Anwendung	40
3.10.3	Abdichtung der Unterlage	40

Änderungen ZTV Asphalt-StB

ZTV Asphalt-StB 25

Teil 1: Neubau und Bau von Schichten
in gleichmäßiger Dicke

Finalisierter Schlusssentwurf
17.11.2025

Ausgabe 2025

3.11	Herstellen von Dünnen Asphaltdeckschichten in Heißbauweise auf Versiegelung	41
3.11.1	Allgemeines	41
3.11.2	Anwendung	41
3.11.3	Baustoffgemische	41
3.11.4	Schichteigenschaften	42
3.11.5	Bearbeitung der Oberfläche	42
3.12	Herstellen von Kompakten Asphaltbefestigungen	42
3.12.1	Allgemeines	42
3.12.2	Anwendung	43
3.12.3	Schichteigenschaften	44
3.12.4	Bearbeitung der Oberfläche	44
3.13	Herstellen von Asphaltschichten unter Betondecken	44
3.13.1	Allgemeines	44
3.13.2	Anwendung	44
3.13.3	Baustoffgemische	45
3.13.4	Schichteigenschaften	45
3.14	Herstellen von Wasserdurchlässigen Asphalttragschichten unter Pflasterdecken und Plattenbelägen	45
3.14.1	Allgemeines	45
3.14.2	Anwendung	45
3.14.3	Baustoffgemische	45
3.14.4	Schichteigenschaften	46
4	Grenzwerte und Toleranzen	47
4.1	Allgemeines	47
4.2	Asphaltemischgut	47
4.3	Asphaltschichten	52
4.3.1	Einbaudicke oder Einbaumenge	52
4.3.2	Verdichtungsgrad und Hohlraumgehalt	52
4.3.3	Schichtenverbund	52
4.3.4	Profilgerechte Lage	53
4.3.5	Ebenheit	55
4.3.6	Griffigkeit	56

Änderungen ZTV Asphalt-StB

ZTV Asphalt-StB 25

Teil 1: Neubau und Bau von Schichten
in gleichmäßiger Dicke

Finalisierter Schlusssentwurf
17.11.2025

Ausgabe 2025

5	Prüfungen.....	57
5.1	Allgemeines	57
5.2	Eigenüberwachungsprüfungen	57
5.3	Kontrollprüfungen	58
5.3.1	Kontrollprüfungen.....	58
5.3.2	Erneute Kontrollprüfungen	63
5.3.3	Zusätzliche Kontrollprüfungen	63
5.3.4	Schiedsuntersuchungen	63
5.4	Prüfverfahren	64
5.4.1	Allgemeines.....	64
5.4.2	Einbaudicke.....	64
5.4.3	Schichtenverbund	65
5.4.4	Hohlraumgehalt.....	65
5.4.5	Profilgerechte Lage	65
5.4.6	Ebenheit.....	65
5.4.7	Griffigkeit.....	65
6	Mängelansprüche	67
6.1	Behandlung von Mängeln	67
6.1.1	Allgemeines.....	67
6.1.2	Temperaturen des Asphaltmischgutes.....	67
6.1.3	Griffigkeit.....	67
6.1.4	Schichtenverbund	68
6.2	Verjährungsfristen	68
7	Aufmaße und Abrechnung.....	70
7.1	Allgemeines	70
7.2	Aufmaße	70
7.2.1	Einbaubreite	70
7.2.2	Einbaudicke.....	70
7.3	Abrechnung.....	71
7.3.1	Abrechnung nach Einbaudicke.....	71
7.3.1.1	Abrechnung nach Einbaudicke.....	71

Änderungen ZTV Asphalt-StB

ZTV Asphalt-StB 25

Teil 1: Neubau und Bau von Schichten
in gleichmäßiger Dicke

Finalisierter Schlusssentwurf
17.11.2025

Ausgabe 2025

7.3	Abrechnung.....	71
7.3.1	Abrechnung nach Einbaudicke.....	71
7.3.1.1	Nachweis der Einbaudicke.....	71
7.3.1.2	Mehr-Einbaudicken, Minder-Einbaudicken.....	71
7.3.1.3	Anpassung des Einheitspreises.....	71
7.3.2	Abrechnung nach Einbaumenge.....	71
7.3.2.1	Nachweis der Einbaumenge.....	71
7.3.2.2	Mehr-Einbaumengen, Minder-Einbaumengen.....	72
7.3.2.3	Anpassung des Einheitspreises.....	72
7.3.3	Vom Auftraggeber beigestellte Baustoffe.....	72
7.3.4	Vergrößerte Breite für Asphaltsschichten unter Gussasphaltdeckschichten.....	72
Anhang A	Abzüge bei Über- bzw. Unterschreitung von Grenzwerten.....	73
A 1	Vorbemerkung.....	73
A 2	Abzüge.....	73
A 2.1	Unterschreitung der Einbaudicke.....	73
A 2.1.1.	Abzugsberechnung für einzelne Schichten.....	73
A 2.1.2.	Abzugsberechnung für die gesamte Asphaltbefestigung.....	74
A 2.2	Unterschreitung der Einbaumenge.....	74
A 2.3	Unterschreitung des Bindemittelgehaltes.....	75
A 2.3.1	Unterschreitung des Bindemittelgehaltes beim Einzelwert und für Mittelwerte aus 2 bis 4 Proben.....	75
A 2.3.2	Unterschreitung des Bindemittelgehaltes bei Mittelwerten aus 5 und mehr Proben.....	75
A 2.4	Überschreitung des Hohlraumgehaltes.....	75
A 2.5	Unterschreitung des Verdichtungsgrades.....	76
A 2.6	Überschreitung des Grenzwertes für die Unebenheit der obersten Schicht der nach dem Bauvertrag herzustellenden Asphaltsschicht.....	77
A 2.7	Unterschreitung des Grenzwertes für den Schichtenverbund.....	78

Änderungen ZTV Asphalt-StB

ZTV Asphalt-StB 25

Teil 1: Neubau und Bau von Schichten
in gleichmäßiger Dicke

Finalisierter Schlusssentwurf
17.11.2025

Ausgabe 2025

7.3.4	Vergößerte Breite für Asphalt-schichten unter Gussasphaltdeckschichten	72
Anhang A	Abzüge bei Über- bzw. Unterschreitung von Grenzwerten	73
A 1	Vorbemerkung.....	73
A 2	Abzüge.....	73
A 2.1	Unterschreitung der Einbaudicke.....	73
A 2.1.1.	Abzugsberechnung für einzelne Schichten	73
A 2.1.2.	Abzugsberechnung für die gesamte Asphaltbefestigung	74
A 2.2	Unterschreitung der Einbaumenge.....	74
A 2.3	Unterschreitung des Bindemittelgehaltes.....	75
A 2.3.1	Unterschreitung des Bindemittelgehaltes beim Einzelwert und für Mittelwerte aus 2 bis 4 Proben	75
A 2.3.2	Unterschreitung des Bindemittelgehaltes bei Mittelwerten aus 5 und mehr Proben	75
A 2.4	Überschreitung des Hohlraumgehaltes	75
A 2.5	Unterschreitung des Verdichtungsgrades	76
A 2.6	Überschreitung des Grenzwertes für die Unebenheit der obersten Schicht der nach dem Bauvertrag herzustellenden Asphalt-schicht.....	77
A 2.7	Unterschreitung des Grenzwertes für den Schichtenverbund	78
A 2.7.1	Scherkraft	78
A 2.7.2	Haftzugfestigkeit	78
Anhang B	VOB Teil C, DIN 18299: 2023-09.....	80
Anhang C	VOB, Teil C, DIN 18317: 2019-09.....	86
Anhang D	Muster für den Eignungsnachweis	94
Anhang E	Abkürzungen und Regelwerke.....	97

Änderungen ZTV Asphalt-StB

➤ Asphaltdeckschicht

identischer Eignungsnachweis

➤ Asphaltbinder- und Asphalttragschicht

ein für alle Asphaltmischwerke geltender
Eignungsnachweis durch

- Übernahme der Daten aus der Erstprüfung eines Asphaltmischwerks
oder
- Festlegung der vertraglich relevanten Werte.

Beachtung von Anforderungen an Differenzen für die anzugebenden Parameter

Ausgabe 2025

Asphalttragschichten bis zu einer Einbaudicke von 18 cm können ein- oder mehrlagig eingebaut werden.

Soll der Einbau von Asphalttragschichten bis zu einer Einbaudicke von 18 cm mehrschichtig erfolgen, sind dafür im Leistungsverzeichnis für die jeweilige Schicht und das Ansprühen jeweils gesonderte Ordnungszahlen aufzunehmen.

Die Mindest-Einbaudicke jeder Schicht oder Lage einer Asphalttragschicht mit einer oberen Siebgröße von 16 mm muss im verdichteten Zustand 7 cm betragen.

Bei Lieferung von Asphaltmischgut für Asphaltbinder- und Asphalttragschichten aus mehreren Asphaltmischwerken ist unter Verwendung der ausgewiesenen Ergebnisse aus den Erstprüfungen ein für alle Asphaltmischwerke geltender Eignungsnachweis zu erstellen. Hierzu gibt es zwei Möglichkeiten.

Einbaulogistik und Transport von Asphaltmischgut

Ab einer zusammenhängenden Einbaufläche von 6000 m² ist dem Auftraggeber spätestens eine Woche vor dem Einbaubeginn von Asphaltmischgut ein Logistik- und Einbaukonzept zur Kenntnis vorzulegen, welches die Grundlage eines kontinuierlichen Transport- und Einbauprozesses darstellt. Es sind mindestens folgende Angaben

Beim Einbau ist auf eine gleichmäßige Einbaugeschwindigkeit zu achten.

Das „Merkblatt für das Verdichten von Asphalt“ (M VA) ist zu beachten.

Die Unterlage darf keine nennenswerte Restfeuchte aufweisen, die einen schädigenden Einfluss, z.B. eine Kavernen- oder Blasenbildung und/oder eine Beeinträchtigung des Schichtenverbundes, erwarten lässt.

Bei Arbeitsunterbrechungen in allen Schichten sind 3 m der Einbaubahn wieder zu entfernen. Der Ansatz ist dann in ganzer Dicke dieser Schicht senkrecht zu schneiden und, ausgenommen bei Asphaltdeckschichten, gleichmäßig mit Straßenbaubitumen, Polymermodifiziertem Bitumen oder bitumenhaltigem Bindemittel anzustreichen oder anzusprühen, damit eine fachgerecht hergestellte Quernaht zwischen beiden Abschnitten sichergestellt wird. Die Quernaht in der Asphaltdeckschicht ist als Fuge auszubilden. Die

Änderungen ZTV Asphalt-StB

ZTV Asphalt-StB 25

Teil 1: Neubau und Bau von Schichten in gleichmäßiger Dicke

Finalisierter Schlusssentwurf
17.11.2025

Ausgabe 2025

Einbau „heiß an kalt“ bei Walzasphalt

Wenn die Asphalttschicht (z.B. innerorts) bahnenweise „heiß an kalt“ eingebaut wird, ist die Längsnaht wie folgt herzustellen:

Bei der Herstellung von Asphalttschichten bei halbseitiger Bauweise wird der Verkehr in der Regel auf einer Bestandsbefestigung geführt. Die andere Fahrbahnseite wird zunächst gefräst und anschließend schichtweise gegen die Bestandsbefestigung hergestellt (Variante A).

Nach erfolgtem Wechsel der Verkehrsführung werden die Asphalttschichten der zuerst eingebauten Fahrbahnseite im Abstand von mindestens 10 cm vom Bestand durchgehend getrennt. Die oberen beiden Asphalttschichten werden durch einen senkrechten Schnitt getrennt.

Für den Einbau der zweiten Fahrbahnseite wird bei Variante A die verbliebene Bestandsbefestigung bis zur Trennung ausgebaut (Bild 2a).

Werden die Asphalttschichten der zuerst eingebauten Fahrbahnseite nicht gegen eine Bestandsbefestigung eingebaut (freier Rand, Variante B), dann ist der senkrechte Trennschnitt in einem Abstand von mindestens 20 cm vom freien Rand erforderlich (Bild 2b). Das Maß für den Rückschnitt ist von der Außenkante der obersten Asphalttschicht festzulegen.

Rückschnitt der zuerst eingebauten Fahrbahnseite bei halbseitiger Bauweise mit freiem Rand (Variante B)

Bei beiden Varianten kann bei den Belastungsklassen Bk100 bis Bk3,2 die Trennung der Asphalttschichten durch Schneiden oder Fräsen erfolgen.

Bei beiden Varianten ist auf die Trennfläche der Asphaltbinder- bzw. Asphalttschicht nach Säuberung vollflächig Bitumen in einer Menge von mindestens 50 g je Zentimeter Schichtdicke und je laufendem Meter Trennfläche aufzubringen (Bild 3).

Behandlung der Trennfläche vor dem Einbau der zweiten Fahrbahnseite

Die jeweils zweite Fahrbahnseite der Asphaltbinder- bzw. Asphalttschicht ist gegen die vorbehandelte Trennfläche einzubauen. Die zweite Fahrbahnseite der Asphaltdeckschicht ist gegen die unbehandelte Schnittfläche der ersten Fahrbahnseite einzubauen. Nähte in der Asphaltdeckschicht sind als Fuge auszubilden (Bild 4). Dies gilt nicht für Asphaltdeckschichten aus Offenporigem Asphalt.

Ausbildung einer Fuge in der Asphaltdeckschicht

Für die Herstellung der Fuge in der Asphaltdeckschicht ist im Leistungsverzeichnis eine gesonderte Ordnungszahl aufzunehmen. Für die Herstellung der Naht in der Asphaltbinder- und Asphalttschicht sind im Leistungsverzeichnis gesonderte Ordnungszahlen je Schicht aufzunehmen. Darin sind der Rückschnitt, der dadurch verursachte Mehrverbrauch an eingebautem Asphaltmischgut, die Aufnahme und Verwertung des abgetrennten Asphalts, die Säuberung und Behandlung der Trennfläche sowie das Vorbereiten der Fuge enthalten.

Änderungen ZTV Asphalt-StB

ZTV Asphalt-StB 25

Teil 1: Neubau und Bau von Schichten
in gleichmäßiger Dicke

Finalisierter Schlusssentwurf
17.11.2025

Ausgabe 2025

Anforderungen an Asphaltbinderschichten aus Asphaltbeton

Schichteigenschaften	AC 22 B S	AC 16 B S	AC 16 B N
Einbaudicke [cm]	8,0 bis 10,5	6,0 bis 9,5	6,0 bis 7,0
Einbaumenge [kg/m ²]	200 bis 265	150 bis 240	150 bis 175
Verdichtungsgrad [%]	≥ 98,0	≥ 98,0	≥ 98,0
Hohlraumgehalt [Vol.-%]	1,5 bis 5,5	1,5 bis 5,5	≤ 8,0

Schichteigenschaften	SMA 22 B S	SMA 16 B S
Einbaudicke [cm]	8,0 bis 10,5	6,0 bis 9,5
Einbaumenge [kg/m ²]	200 bis 265	150 bis 240
Verdichtungsgrad [%]	≥ 98,0	≥ 98,0
Hohlraumgehalt [Vol.-%]	1,5 bis 5,5	1,5 bis 5,5

Bearbeitung der Oberflache

Asphaltdeckschichten aus Asphaltbeton und aus Splittreichem Asphaltbeton müssen eine dem Verwendungszweck angemessene Rauheit aufweisen.

Abstumpfungsmaßnahmen sind zur Erhöhung der Anfangsgriffigkeit erforderlich. Die Abstumpfung hat durch Abstreuen und Einwalzen von rohem oder bindemittelumhülltem Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3 zu erfolgen.

Änderungen ZTV Asphalt-StB

ZTV Asphalt-StB

Teil 1: Neubau und Bau von Schichten in gleichmäßiger

Finalisierter Schlusssentwurf
17.11.2025

Ausgabe 2025

Abbildung 31: Grenzwerte für Einbaudicke und Einbaumenge

	Unterschreitung der Einbaudicke bzw. der flächenbezogenen Einbaumenge					
	Asphaltdeckschicht, Asphaltbinderschicht und Asphalttragschicht zusammen ¹⁾	Asphaltdeckschicht und Asphalttragschicht zusammen ¹⁾	Asphaltdeckschicht ²⁾	Asphalttragschicht	Asphaltbinder-schicht ³⁾	Asphalttragschicht ⁴⁾
a) für den Mittelwert von Einbaudicke/-menge						
1. bei großen Baulosen über 6000 m ² oder bei kommunalen Straßen mit Randbefestigungen über 1000 m ² sowie bei Asphaltdeckschichten mit mehr als 50 kg/m ²	keine Anforderung	keine Anforderung	≤ 10 % ⁵⁾	≤ 10 %	≤ 10 %	≤ 10 %
2. bei kleinen Baulosen sowie bei Asphaltdeckschichten bis zu 50 kg/m ²	keine Anforderung	keine Anforderung	≤ 15 %	≤ 15 %	≤ 15 %	≤ 10 %
b) für die Einzelwerte der Einbaudicke	≤ 10 %, aber nicht größer als 2,5 cm	≤ 15 %, aber nicht größer als 2,5 cm	≤ 25 % ⁶⁾	≤ 25 %	≤ 15 % ⁷⁾	≤ 2,5 cm ⁸⁾

Gegenstand und Art der Prüfung

1 Eingebaute Schicht

1.1 Verdichtungsgrad

1.2 Schichtenverbund

1.3 Hohlraumgehalt

1.4 Einbaudicke bzw. Einbaumenge

1.5 profilgerechte Lage

1.6 Ebenheit

1.7 Griffbarkeit

2 Asphaltmischgut aus Bohrkernsammelprobe ⁶⁾⁷⁾

2.1 Korngrößenverteilung

2.2 Bindemittelgehalt

2.3 Äqui-Schermoduletemperatur $T_{Rück}(G^*=15 \text{ kPa})$, ggf. $T_{R\&B}$ des resultierenden Bindemittels

2.4 elastische Rückstellung des rückgewonnenen polymermodifizierten Bindemittels

2.5 Raumdichte und Hohlraumgehalt am Marshall-Probekörper

3 Asphaltmischgut aus Asphaltmischgutprobe ⁷⁾⁸⁾

je angefangene
6.000 m²

je angefangene
3.000 m²

je angefangene
6.000 m²

Änderungen ZTV Asphalt-StB

ZTV Asphalt-StB 25

Teil 1: Neubau und Bau von Schichten
in gleichmäßiger Dicke

Finalisierter Schlusssentwurf
17.11.2025

Ausgabe 2025

Prüfung von Asphaltmischgut bei Baubeginn:

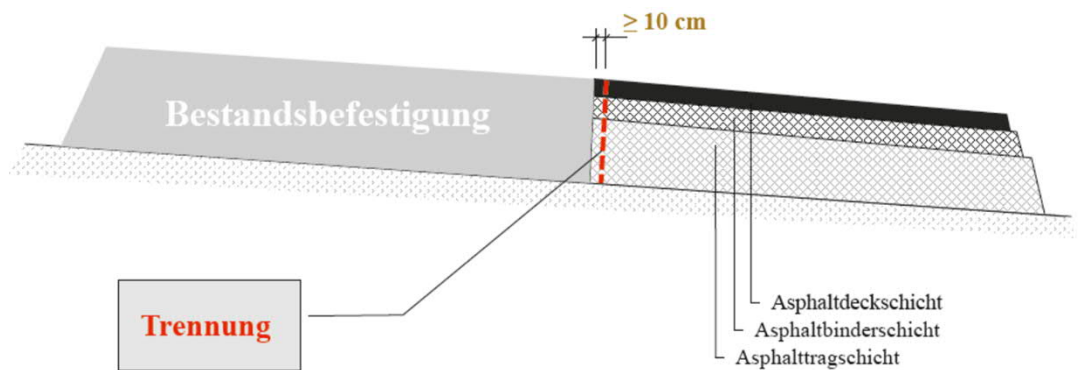
Bei zusammenhängenden Flächen von mehr als 18.000 m² ist am ersten Einbautag je Schicht eine Asphaltmischgutprobe (Anlaufprobe) zu entnehmen. An dieser Probe sind bei Walzasphalt die Korngrößenverteilung, der Bindemittelgehalt, die Rohdichte sowie die Raumdichte und der Hohlraumgehalt am Marshall-Probekörper zu bestimmen. Bei Gussasphalt sind die Korngrößenverteilung, der Bindemittelgehalt und die Raumdichte am Probewürfel zu bestimmen.

Zur Verdichtung von mit S gekennzeichneten Asphaltmischgutsorten für Asphaltdeckschichten aus Splittmastixasphalt sind **Glattmantelwalzen** mit hohen Linienlasten **mit statischer und/oder Glattmantelwalzen mit dynamischer Verdichtung (vibrierend oder oszillierend)** einzusetzen. Zur Verdichtung von **Dünnen Asphaltdeckschichten in Heißbauweise auf Versiegelung** sind nur **Glattmantelwalzen mit statischer oder oszillierender Verdichtung** einzusetzen.

Änderungen ZTV Asphalt-StB

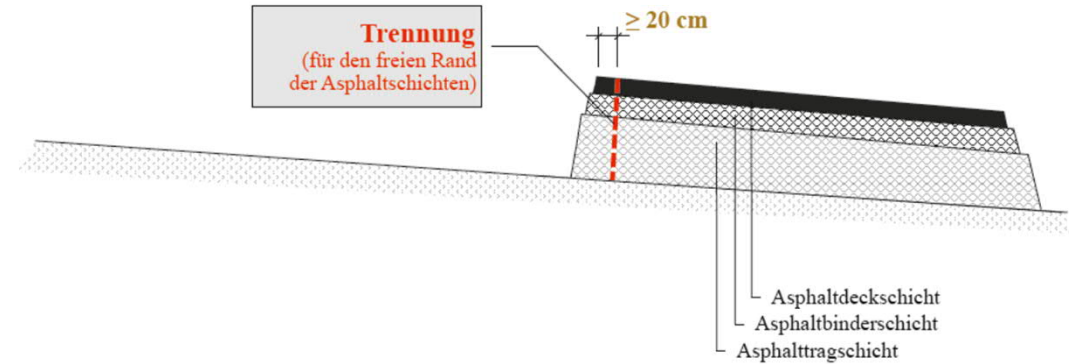
➤ 3 Ausführung

Einbau „heiß an kalt“ Variante A



Herstellung der Asphaltschichten im ersten Bauabschnitt bei halbseitiger Bauweise

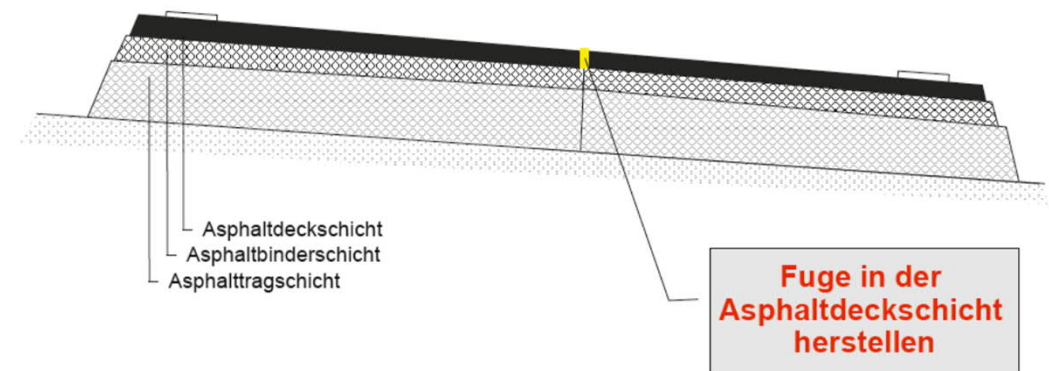
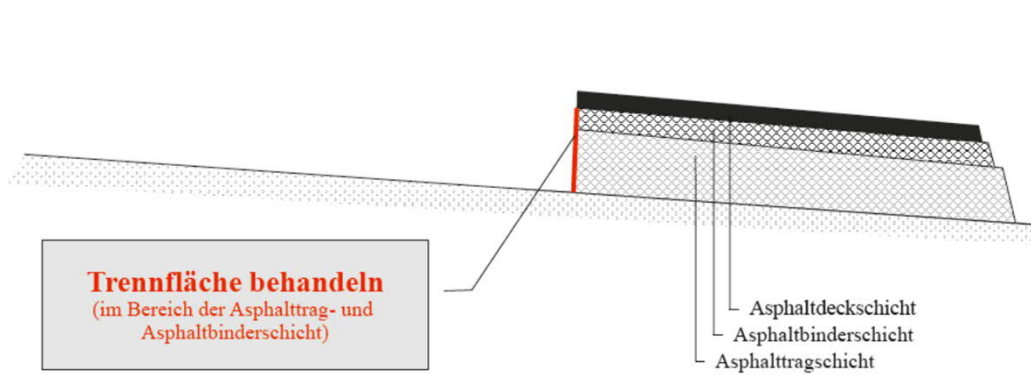
Einbau „heiß an kalt“ Variante B



Herstellung der Asphaltschichten im ersten Bauabschnitt bei halbseitiger Bauweise

Änderungen ZTV Asphalt-StB

Einbau „heiß an kalt“ Varianten A und B



Änderungen ZTV Asphalt-StB

ZTV Asphalt-StB 25

Teil 1: Neubau und Bau von Schichten
in gleichmäßiger Dicke

Finalisierter Schlusssentwurf
17.11.2025

Ausgabe 2025

➤ 6 Mängelansprüche

- Neuordnung Verjährungsfristen für Mängelansprüche

Aufbau 3-schichtig 5 Jahre

Aufbau 2-schichtig 4 Jahre

Aufbau 1-schichtig 2 Jahre

Instandhaltung 1 Jahr

1 Asphalttragschicht = ggf. mehrschichtig bzw. mehrlagig

➤ 7 Aufmaß und Abrechnung

- Aufmaß

ohne Rückschnitte

MA D ohne Randeinfassung (!)

- Abrechnung - Mehrvergütung Einbaudicke

Mehreinbauvergütung reduziert und detaillierter

Änderungen TL Asphalt-StB

TL Asphalt-StB 25

**finalisierter
Schlussentwurf
16.04.2025**

Ausgabe 2025

Im Wesentlichen beinhalten die Änderungen auch die notwendigen Grundlagen für die Umsetzung der ZTV Asphalt-StB.:

...

3.1.1 Verwendung von Asphaltgranulat

Asphaltgranulat kann für die Herstellung von Asphaltmischgut verwendet werden, wenn die in den Abschnitten 3.2.1 bis 3.2.3, 3.2.4.1, 3.2.4.2, 3.2.4.4, 3.2.4.6, 3.2.5 und 3.2.6 festgelegten Anforderungen an die Baustoffgemische eingehalten, die Voraussetzungen für die Eignung erfüllt und die maschinentechnischen Zugabemöglichkeiten des jeweiligen Asphaltmischwerkes beachtet werden. Die gleichzeitige Verwendung von mehreren Asphaltgranulaten in einem Asphaltmischgut ist möglich.

...

Bei Verwendung von Asphaltgranulat ist für die Berechnung der Äqui-Schermoduletemperatur $T_{\text{mix}}(G^*=15\text{kPa})$ folgende Gleichung anzuwenden:

$$T_{\text{mix}}(G^*=15\text{kPa}) = a \cdot T_1(G^*=15\text{kPa}) + b \cdot T_2(G^*=15\text{kPa})$$

...

Bei der Zugabe von Asphaltgranulat und/oder Zusätzen und/oder Naturasphalt muss $T_{\text{mix}}(G^*=15\text{kPa})$ bzw. $T_{\text{Rück}}(G^*=15\text{kPa})$ des resultierenden Bindemittels innerhalb der Sortenspanne des geforderten Bitumens nach den TL Bitumen-StB oder den TL VBit-StB liegen.

Hierzu kann entweder

- ein Bitumen mit derselben Spezifikation wie das geforderte resultierende Bindemittel
- oder
- ein Bitumen, das höchstens eine Sorte weicher ist als das geforderte resultierende Bindemittel verwendet werden.

Ein weicherer Straßenbaubitumen als [70/100 // 50/80 VL] – mit Ausnahme von 160/220 bei Asphaltbeton für Asphalttragschichten und für Asphalttragdeckschichten sowie Asphaltmischgutarten unter Betondecken – oder ein weicherer Polymermodifiziertes Bitumen als [45/80-50 A // PmB 45/80 VL] darf nicht verwendet werden.

Bei Asphaltbeton für Asphalttragschichten und für Asphalttragdeckschichten kann entweder

Änderungen TL Asphalt-StB

TL Asphalt-StB 25

**finalisierter
Schlussentwurf
16.04.2025**

Ausgabe 2025

Asphaltgranulat kann für die Herstellung von Asphaltmischgut verwendet werden, wenn die in den Abschnitten 3.2.1 bis 3.2.3, 3.2.4.1, 3.2.4.2, 3.2.4.4, 3.2.4.6, 3.2.5 und 3.2.6 festgelegten Anforderungen an die Baustoffgemische eingehalten, die Voraussetzungen für die Eignung erfüllt und die maschinentechnischen Zugabemöglichkeiten des jeweiligen Asphaltmischwerkes beachtet werden. Die gleichzeitige Verwendung von mehreren Asphaltgranulaten in einem Asphaltmischgut ist möglich.

...

Bei Verwendung von Asphaltgranulat ist für die Berechnung der Äqui-Schermoduletemperatur $T_{mix}(G^*=15kPa)$ folgende Gleichung anzuwenden:

$$T_{mix}(G^*=15kPa) = a \cdot T_1(G^*=15kPa) + b \cdot T_2(G^*=15kPa)$$

...

Bei der Zugabe von Asphaltgranulat und/oder Zusätzen und/oder Naturasphalt muss $T_{mix}(G^*=15kPa)$ bzw. $T_{Rück}(G^*=15kPa)$ des resultierenden Bindemittels innerhalb der Sortenspanne des geforderten Bitumens nach den TL Bitumen-StB oder den TL VBit-StB liegen.

Hierzu kann entweder

- ein Bitumen mit derselben Spezifikation wie das geforderte resultierende Bindemittel
- oder
- ein Bitumen, das höchstens eine Sorte weicher ist als das geforderte resultierende Bindemittel verwendet werden.

Ein weiches Straßenbaubitumen als [70/100 // 50/80 VL] – mit Ausnahme von 160/220 bei Asphaltbeton für Asphalttragschichten und für Asphalttragdeckschichten sowie Asphaltmischgutarten unter Betondecken – oder ein weiches Polymermodifiziertes Bitumen als [45/80-50 A // PmB 45/80 VL] darf nicht verwendet werden.

Bei Asphaltbeton für Asphalttragschichten und für Asphalttragdeckschichten kann entweder

- ein Bitumen mit derselben Spezifikation wie das geforderte resultierende Bindemittel
- oder
- ein Bitumen, das höchstens zwei Sorten weicher ist als das geforderte resultierende Bindemittel, verwendet werden.

Änderungen TL Asphalt-StB

Bezeichnung	Einheit	AC 32 T S	AC 22 T S	AC 16 T S	AC 32 T N	AC 22 T N	AC 16 T N
Baustoffe							
Gesteinskörnungen (Lieferkörnung)							
Anteil gebrochener Oberflächen		$C_{50/30}$	$C_{50/30}$	$C_{50/30}$	C_{NR}	C_{NR}	C_{NR}
Mindestanteil von Lieferkörnungen 0/2 mit E_{CS35}	%	50	50	50			
Resultierendes Bindemittel, Art und Sorte		[30/45 // 35/50 VL]	[30/45 // 35/50 VL]	[30/45 // 35/50 VL]	[50/70 // 50/80 VL]	[50/70 // 50/80 VL]	[50/70 // 50/80 VL]
Zusammensetzung Asphaltmischgut							
Gesteinskörnungsgemisch							
Siebdurchgang bei							
45 mm	M.-%	100			100		
31,5 mm	M.-%	90 bis 100	100		90 bis 100	100	
22,4 mm	M.-%	80 bis 90	90 bis 100	100	80 bis 90	90 bis 100	100
16 mm	M.-%		80 bis 90	90 bis 100		80 bis 90	90 bis 100
11,2 mm	M.-%			80 bis 90			80 bis 90
2 mm	M.-%	30 bis 40	30 bis 40	30 bis 40	30 bis 40	30 bis 40	30 bis 40
0,125 mm	M.-%	4 bis 14	4 bis 14	4 bis 14	4 bis 14	4 bis 14	4 bis 14
0,063 mm	M.-%	2 bis 9	2 bis 9	2 bis 9	3 bis 9	3 bis 9	3 bis 9
Mindest-Bindemittelgehalt	M.-%	4,1 ¹⁾	4,1 ¹⁾	4,3	4,1	4,1	4,3
Bindemittelvolumen	Vol.-%	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben
Asphaltmischgut							
Hohlraumgehalt MPK	Vol.-%	4,0 bis 6,0	4,0 bis 6,0	4,0 bis 6,0	4,0 bis 6,0	4,0 bis 6,0	4,0 bis 6,0

- Ergänzung VL-Bitumen
- Entfall AC T L
- Entfall der weicheren Bindemittelsorte
- Erhöhung B_{min} (0,3 M.-%)
- Reduzierung $V_{min/max}$ (~1 Vol.-%)
- dezente Straffung Sieblinienband

¹⁾ Für die Verwendung in Kompakten Asphaltbefestigungen darf der Mindest-Bindemittelgehalt um bis zu 0,2 M.-% reduziert werden.

Änderungen TL Asphalt-StB

– Ergänzung VL-Bitumen

Bezeichnung	Einheit	AC 16 TD
Baustoffe		
Resultierendes Bindemittel, Art und Sorte		[70/100 // 50/80 VL]; [50/70 // 50/80 VL]
Zusammensetzung Asphaltmischgut		
Gesteinskörnungsgemisch		
Siebdurchgang bei		
	22,4 mm M.-%	100
	16 mm M.-%	90 bis 100
	11,2 mm M.-%	80 bis 90
	2 mm M.-%	30 bis 50
	0,125 mm M.-%	8 bis 20
	0,063 mm M.-%	6 bis 11
Mindest-Bindemittelgehalt	M.-%	5,4
Bindemittelvolumen	Vol.-%	ist anzugeben
Asphaltmischgut		
Hohlraumgehalt MPK	Vol.-%	1,0 bis 3,0

Änderungen TL Asphalt-StB

Bezeichnung	Einheit	AC 22 B S	AC 16 B S	AC 16 B N	AC 11 B N
Baustoffe					
Gesteinskörnungen (Lieferkörnung)					
Anteil gebrochener Oberflächen		$C_{90,1}; C_{95,1}; C_{100,0}$	$C_{90,1}; C_{95,1}; C_{100,0}$	$C_{90,1}$	$C_{90,1}$
Mindestanteil von Lieferkörnungen 0/2 mit E_{CS35}	%	100	100	50	50
Widerstand gegen Zertrümmerung		SZ_{18}/L_{A20}	SZ_{18}/L_{A20}	SZ_{22}/L_{A25}	SZ_{22}/L_{A25}
Resultierendes Bindemittel, Art und Sorte		[25/55-55 A // PmB 25/45 VL]; [30/45 // 35/50 VL]; [10/40-65 A // PmB 10/25 VL]	[25/55-55 A // PmB 25/45 VL]; [30/45 // 35/50 VL]; [10/40-65 A // PmB 10/25 VL]	[50/70 // 50/80 VL]; [30/45 // 35/50 VL]	[50/70 // 50/80 VL]
Zusammensetzung Asphaltmischgut					
Gesteinskörnungsgemisch					
Siebdurchgang bei					
31,5 mm	M.-%	100			
22,4 mm	M.-%	90 bis 100	100	100	
16 mm	M.-%	75 bis 85	90 bis 100	90 bis 100	100
11,2 mm	M.-%	60 bis 70	70 bis 85	60 bis 80	90 bis 100
8 mm	M.-%		60 bis 70		60 bis 80
2 mm	M.-%	25 bis 33	27 bis 35	25 bis 40	30 bis 50
0,125 mm	M.-%	6 bis 12	6 bis 12	5 bis 15	5 bis 18
0,063 mm	M.-%	5 bis 8	5 bis 8	3 bis 8	3 bis 8
Mindest-Bindemittelgehalt	M.-%	4,4 ¹⁾	4,6 ¹⁾	4,5	5,0
Bindemittelvolumen	Vol.-%	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben
Asphaltmischgut					
Hohlraumgehalt MPK	Vol.-%	3,0 bis 4,0 ¹⁾	3,0 bis 4,0 ¹⁾	2,5 bis 5,5	2,5 bis 5,5
Hohlraumausfüllungsgrad	%	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben
Dehnungsrate	% · 10 ⁻⁴ /n	ist anzugeben	ist anzugeben		
Bruchtemperatur	°C	ist anzugeben	ist anzugeben		
Bruchspannung	MPa	ist anzugeben	ist anzugeben		

¹⁾ Für die Verwendung in Kompakten Asphaltbefestigungen ist ein Hohlraumgehalt am Marshall-Probekörper bis zu 5,0 Vol.-% möglich, dabei darf der Mindest-Bindemittelgehalt um bis zu 0,2 M.-% reduziert werden.

- Ergänzung VL-Bitumen
- Erhöhung B_{min} (0,1 – 0,4 M.-%)
- Reduzierung $V_{min/max}$ (~2,5 Vol.-%)
- dezente Straffung Sieblinienband
- AC B S = AC B S SG (H Al Abi)

Änderungen TL Asphalt-StB

Bezeichnung	Einheit	SMA 22 B S	SMA 16 B S
Baustoffe			
Gesteinskörnungen (Lieferkörnung)			
Anteil gebrochener Oberflächen		$C_{90/1}; C_{95/1}; C_{100/0}$	$C_{90/1}; C_{95/1}; C_{100/0}$
Mindestanteil von Lieferkörnungen 0/2 mit E_{CS35}	%	100	100
Widerstand gegen Zertrümmerung		SZ_{18}/L_{A20}	SZ_{18}/L_{A20}
Resultierendes Bindemittel, Art und Sorte		[10/40-65 A // PmB 10/25 VL]	[10/40-65 A // PmB 10/25 VL]
Zusammensetzung Asphaltmischgut			
Gesteinskörnungsgemisch			
Siebdurchgang bei			
31,5 mm	M.-%	100	
22,4 mm	M.-%	90 bis 100	100
16 mm	M.-%	69 bis 72	90 bis 100
11,2 mm	M.-%	50 bis 60	63 bis 73
8 mm	M.-%		46 bis 56
2 mm	M.-%	23 bis 28	25 bis 30
0,063 mm	M.-%	6 bis 10	6 bis 10
Mindest-Bindemittelgehalt	M.-%	4,8	5,2
Bindemittelvolumen	Vol.-%	ist anzugeben	ist anzugeben
Bindemittelträger	M.-%	$\geq 0,2$	$\geq 0,2$
Asphaltmischgut			
Hohlraumgehalt MPK	Vol.-%	3,0 bis 4,0	3,0 bis 4,0
Hohlraumausfüllungsgrad	%	ist anzugeben	ist anzugeben
Dehnungsrate	$\% \cdot 10^{-4}/n$	ist anzugeben	ist anzugeben
Bruchtemperatur	°C	ist anzugeben	ist anzugeben
Bruchspannung	MPa	ist anzugeben	ist anzugeben

Vormals H AL ABi

- Ergänzung VL-Bitumen
- Entfall der weicheren Bindemittelsorte
- dezente Straffung Sieblinienband

Änderungen TL Asphalt-StB

Bezeichnung	Einheit	AC 16 D S	AC 11 D S	AC 8 D S	AC 11 D N	AC 8 D N	AC 11 D L	AC 8 D L	AC 5 D L
Baustoffe									
Gesteinskörnungen (Lieferkörnung)									
Anteil gebrochener Oberflächen		C _{90/1}	C _{90/1}	C _{90/1}	C _{90/1}	C _{90/1}	C _{90/1}	C _{90/1}	C _{90/1}
Mindestanteil von Lieferkörnungen 0/2 mit E _{C535}	%	50	50	50					
Widerstand gegen Zertrümmerung		SZ ₁₈ /LA ₂₀	SZ ₁₈ /LA ₂₀	SZ ₁₈ /LA ₂₀	SZ ₂₂ /LA ₂₅	SZ ₂₂ /LA ₂₅	SZ ₂₆ /LA ₃₀	SZ ₂₆ /LA ₃₀	SZ ₂₆ /LA ₃₀
Widerstand gegen Polieren		PSV _{angegeben} 48	PSV _{angegeben} 48	PSV _{angegeben} 48	PSV _{angegeben} 42	PSV _{angegeben} 42	PSV _{angegeben} 42	PSV _{angegeben} 42	PSV _{angegeben} 42
Resultierendes Bindemittel, Art und Sorte		[25/55-55 A // PmB 25/45 VL]; [50/70 // 50/80 VL]; [10/40-65 A // PmB 10/25 VL]	[25/55-55 A // PmB 25/45 VL];	[25/55-55 A // PmB 25/45 VL];	[50/70 // 50/80 VL];	[50/70 // 50/80 VL];	[70/100 // 50/80 VL];	[70/100 // 50/80 VL];	[70/100 // 50/80 VL];
Zusammensetzung Asphaltmischgut									
Gesteinskörnungsgemisch									
Siebdurchgang bei									
22,4 mm	M.-%	100							
16 mm	M.-%	90 bis 100	100		100		100		
11,2 mm	M.-%	70 bis 85	90 bis 100	100	90 bis 100	100	90 bis 100	100	
8 mm	M.-%		75 bis 85	90 bis 100	70 bis 85	90 bis 100	70 bis 90	90 bis 100	100
5,6 mm	M.-%			70 bis 85		70 bis 85		70 bis 90	90 bis 100
2 mm	M.-%	35 bis 45	45 bis 50	45 bis 55	45 bis 55	45 bis 60	45 bis 60	45 bis 65	50 bis 70
0,125 mm	M.-%	7 bis 17	7 bis 17	8 bis 20	8 bis 22	8 bis 20	8 bis 22	8 bis 20	9 bis 24
0,063 mm	M.-%	5 bis 9	5 bis 9	6 bis 12	6 bis 12	6 bis 12	6 bis 12	6 bis 12	7 bis 14
Mindest-Bindemittelgehalt	M.-%	5,4	6,1 ²⁾	6,3 ²⁾	6,2	6,4	6,4	6,6	7,0
Bindemittelvolumen	Vol.-%	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben
Asphaltmischgut									
Hohlraumgehalt MPK	Vol.-%	2,5 bis 4,5	2,5 bis 3,5	2,0 bis 3,5	1,5 bis 3,5	1,5 bis 3,5	1,0 bis 2,5	1,0 bis 2,5	1,0 bis 2,5
Hohlraumausfüllungsgrad	%	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben
Dehnungsrate	‰ · 10 ⁻⁴ /n	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben					
Bruchtemperatur	°C	ist anzugeben ¹⁾	ist anzugeben ¹⁾	ist anzugeben ¹⁾					
Bruchspannung	MPa	ist anzugeben ¹⁾	ist anzugeben ¹⁾	ist anzugeben ¹⁾					

1) nur bei PmB

²⁾ Für die Verwendung in Kompakten Asphaltbefestigungen darf der Mindest-Bindemittelgehalt um bis zu 0,1 M.-% reduziert werden.

- Ergänzung VL-Bitumen
- Erhöhung B_{min} (0,1 M.-%)
- dezente Straffung Sieblinienband

Änderungen TL Asphalt-StB

Bezeichnung	Einheit	AC 11 D SP
Baustoffe		
Gesteinskörnungen (Lieferkörnung)		
Anteil gebrochener Oberflächen		$C_{90/1}; C_{95/1}; C_{100/0}$
Mindestanteil von Lieferkörnungen 0/2 mit E_{CS35}	%	100
Widerstand gegen Zertrümmerung		SZ_{18}/LA_{20}
Widerstand gegen Polieren		$PSV_{angegeben-51}$
Resultierendes Bindemittel, Art und Sorte		[10/40-65 A // PmB 10/25 VL]; [25/55-55 A // PmB 25/45 VL]
Zusammensetzung Asphaltmischgut		
Gesteinskörnungsgemisch		
Siebdurchgang bei		
16 mm	M.-%	100
11,2 mm	M.-%	90 bis 100
8 mm	M.-%	70 bis 80
5,6 mm	M.-%	50 bis 60
2 mm	M.-%	35 bis 40
0,125 mm	M.-%	9 bis 15
0,063 mm	M.-%	6 bis 10
Mindest-Bindemittelgehalt	M.-%	6,0
Bindemittelvolumen	Vol.-%	ist anzugeben
Bindemittelträger	M.-%	ist anzugeben
Asphaltmischgut		
Hohlraumgehalt MPK	Vol.-%	2,5 bis 3,5
Hohlraumausfüllungsgrad	%	ist anzugeben
Dehnungsrate	$\% \cdot 10^{-4}/n$	ist anzugeben
Bruchtemperatur	°C	ist anzugeben
Bruchspannung	MPa	ist anzugeben

Vormals AP AC D SP

- Ergänzung VL-Bitumen
- Entfall AC 8 D SP

Änderungen TL Asphalt-StB

Bezeichnung	Einheit	AC 8 D DSH-V	AC 5 D DSH-V
Baustoffe			
Gesteinskörnungen (Lieferkörnung)			
Kornform-/Plattigkeitskennzahl		SI_{15}/FI_{15}	SI_{15}/FI_{15}
Anteil gebrochener Oberflächen		$C_{90/1}; C_{95/1}; C_{100/0}$	$C_{90/1}; C_{95/1}; C_{100/0}$
Mindestanteil von Lieferkörnungen 0/2 mit E_{CS35}	%	50	50
Widerstand gegen Zertrümmerung		SZ_{18}/LA_{20}	SZ_{18}/LA_{20}
Widerstand gegen Polieren		$PSV_{\text{angegeben}48}; PSV_{\text{angegeben}51};$	$PSV_{\text{angegeben}48}; PSV_{\text{angegeben}51};$
Resultierendes Bindemittel, Art und Sorte		[45/80-50 A // PmB 45/80 VL]; [25/55-55 A // PmB 25/45 VL] [70/100 // 50/80 VL]	[45/80-50 A // PmB 45/80 VL]; [25/55-55 A // PmB 25/45 VL] [70/100 // 50/80 VL]
Zusammensetzung Asphaltmischgut			
Gesteinskörnungsgemisch			
Siebdurchgang bei			
11,2 mm	M.-%	100	100
8 mm	M.-%	90 bis 100	100
5,6 mm	M.-%	60 bis 65	90 bis 100
2 mm	M.-%	35 bis 45	40 bis 50
0,125 mm	M.-%	9 bis 13	8 bis 12
0,063 mm	M.-%	6 bis 10	7 bis 11
Fiktiver Hohlraumgehalt des Gesteinskörnungsgemisches	Vol.-%	17 bis 21	17 bis 21
Mindest-Bindemittelgehalt	M.-%	6,0	6,2
Bindemittelvolumen	Vol.-%	ist anzugeben	ist anzugeben
Asphaltmischgut			
Hohlraumgehalt MPK	Vol.-%	3,5 bis 5,5	3,5 bis 5,5
Hohlraumausfüllungsgrad	%	ist anzugeben	ist anzugeben

Vormals ZTV BEA-StB

- Ergänzung VL-Bitumen
- Ergänzung 25/55-55 A (+//VL)
- keine Aufnahme DSK
- (zweckmäßig nach ZTV Asphalt-StB Teil 1 nur AC 5 D DSH-V)

Änderungen TL Asphalt-StB

Bezeichnung	Einheit	SMA 11 D S	SMA 8 D S	SMA 5 D S
Baustoffe				
Gesteinskörnungen (Lieferkörnung)				
Anteil gebrochener Oberflächen		$C_{90/1}; C_{95/1}; C_{100/0}$	$C_{90/1}; C_{95/1}; C_{100/0}$	$C_{90/1}; C_{95/1}; C_{100/0}$
Mindestanteil von Lieferkörnungen 0/2 mit E_{CS35}	%	100	100	100
Widerstand gegen Zertrümmerung		SZ_{18}/LA_{20}	SZ_{18}/LA_{20}	SZ_{18}/LA_{20}
Widerstand gegen Polieren		$PSV_{\text{angegeben}} 51$	$PSV_{\text{angegeben}} 51$	$PSV_{\text{angegeben}} 51$
Resultierendes Bindemittel, Art und Sorte		[25/55-55 A // PmB 25/45 VL]; 45/80-65 A; [45/80-50 A // PmB 45/80 VL]	[25/55-55 A // PmB 25/45 VL]; 45/80-65 A; [45/80-50 A // PmB 45/80 VL]	[45/80-50 A // PmB 45/80 VL]; [25/55-55 A // PmB 25/45 VL]
Zusammensetzung Asphaltmischgut				
Gesteinskörnungsgemisch				
Siebdurchgang bei				
16 mm	M.-%	100		
11,2 mm	M.-%	90 bis 100	100	
8 mm	M.-%	50 bis 65	90 bis 100	100
5,6 mm	M.-%	35 bis 45	35 bis 55	90 bis 100
2 mm	M.-%	20 bis 30	20 bis 30	30 bis 40
0,063 mm	M.-%	8 bis 12	8 bis 12	7 bis 12
Mindest-Bindemittelgehalt		6,7 ¹⁾	7,3 ¹⁾	7,4 ¹⁾
Bindemittelvolumen	Vol.-%	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben
Bindemittelträger	M.-%	0,3 bis 1,5	0,3 bis 1,5	0,3 bis 1,5
Asphaltmischgut				
Hohlraumgehalt MPK	Vol.-%	2,5 bis 3,0	2,5 bis 3,0	2,0 bis 3,0
Hohlraumausfüllungsgrad	%	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben
Dehnungsrate	‰ · 10 ^{-4/n}	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben
Bruchtemperatur	°C	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben
Bruchspannung	MPa	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben

¹⁾ Für die Verwendung in Kompakten Asphaltbefestigungen darf der Mindest-Bindemittelgehalt um bis zu 0,1 M.-% reduziert werden.

- Ergänzung VL-Bitumen
- Entfall SMA N
- Entfall der weicheren Bindemittelsorte
- Erhöhung $B_{\min}$ (0,1 M.-%)
- Bezeichnung

Änderungen TL Asphalt-StB

Bezeichnung	Einheit	SMA 8 D LA	SMA 5 D LA
Baustoffe			
Gesteinskörnungen (Lieferkörnung)			
Anteil gebrochener Oberflächen		$C_{90/1}; C_{95/1}; C_{100/0}$	$C_{90/1}; C_{95/1}; C_{100/0}$
Mindestanteil von Lieferkörnungen 0/2 mit E_{CS35}	%	100	100
Widerstand gegen Zertrümmerung		SZ_{18}/LA_{20}	SZ_{18}/LA_{20}
Widerstand gegen Polieren		$PSV_{angegeben 51}$	$PSV_{angegeben 51}$
Bitumen, Art und Sorte		45/80-65 A	45/80-65 A
Zusammensetzung Asphaltmischgut			
Gesteinskörnungsgemisch			
Siebdurchgang bei			
11,2 mm	M.-%	100	
8 mm	M.-%	90 bis 100	100
5,6 mm	M.-%	20 bis 30	85 bis 100
2 mm	M.-%	15 bis 20	20 bis 30
0,063 mm	M.-%	6 bis 8	7 bis 10
Mindest-Bindemittelgehalt	M.-%	6,6	7,0
Bindemittelvolumen	Vol.-%	ist anzugeben	ist anzugeben
Bindemittelträger	M.-%	$\geq 0,3$	$\geq 0,15$
Asphaltmischgut			
Hohlraumgehalt MPK ¹⁾	Vol.-%	9,0 bis 11,0	9,0 bis 11,0
Hohlraumausfüllungsgrad	%	ist anzugeben	ist anzugeben
Bruchtemperatur	°C	ist anzugeben	ist anzugeben
Bruchspannung	MPa	ist anzugeben	ist anzugeben

¹⁾ Raumdichtebestimmung nach den TP Asphalt-StB. Teil 6. Verfahren B

Vormals SMA LA; E LA D

- Reduzierung Bindemittelsorten ohne Ergänzung VL-Bitumen
- Bezeichnung
- Entfall AC D LOA

Änderungen TL Asphalt-StB

Bezeichnung	Einheit	MA 16 S	MA 11 S	MA 8 S	MA 5 S	MA 11 N	MA 8 N	MA 5 N
Baustoffe								
Gesteinskörnungen (Lieferkörnung)								
Anteil gebrochener Oberflächen		$C_{90/1}$	$C_{90/1}$	$C_{90/1}$	$C_{90/1}$	$C_{90/1}$	$C_{90/1}$	$C_{90/1}$
Mindestanteil von Lieferkörnungen 0/2 mit E_{CS35}	%	35	35	35	35			
Widerstand gegen Zertrümmerung		SZ_{18}/LA_{20}	SZ_{18}/LA_{20}	SZ_{18}/LA_{20}	SZ_{18}/LA_{20}	SZ_{22}/LA_{25}	SZ_{22}/LA_{25}	SZ_{22}/LA_{25}
Widerstand gegen Polieren ¹⁾		PSV_{NR}	$PSV_{angegeben}48$	$PSV_{angegeben}48$	$PSV_{angegeben}48$	$PSV_{angegeben}42$	$PSV_{angegeben}42$	$PSV_{angegeben}42$
Resultierendes Bindemittel, Art und Sorte		15/25 VH/VL; 25/35 VH/VL; PmB 10/25 VH/VL; PmB 25/45 VH/VL	15/25 VH/VL; 25/35 VH/VL; PmB 10/25 VH/VL; PmB 25/45 VH/VL	15/25 VH/VL; 25/35 VH/VL; PmB 10/25 VH/VL; PmB 25/45 VH/VL	15/25 VH/VL; 25/35 VH/VL; PmB 10/25 VH/VL; PmB 25/45 VH/VL	25/35 VH/VL; PmB 25/45 VH/VL	25/35 VH/VL; PmB 25/45 VH/VL	25/35 VH/VL; PmB 25/45 VH/VL
Zusammensetzung Asphaltmischgut								
Gesteinskörnungsgemisch								
Siebdurchgang bei								
22,4 mm M.-%		100						
16 mm M.-%		90 bis 100	100			100		
11,2 mm M.-%		70 bis 82	90 bis 100	100		90 bis 100	100	
8 mm M.-%		65 bis 75	70 bis 85	90 bis 100	100	70 bis 85	90 bis 100	100
5,6 mm M.-%				75 bis 90	90 bis 100		75 bis 90	90 bis 100
2 mm M.-%		42 bis 52	45 bis 55	50 bis 60	55 bis 65	45 bis 55	50 bis 60	55 bis 65
0,063 mm M.-%		18 bis 26	20 bis 28	22 bis 30	24 bis 32	20 bis 28	22 bis 30	24 bis 32
Mindest-Bindemittelgehalt	M.-%	6,4	6,8	7,0	7,0	6,8	7,0	7,5
Bindemittelvolumen	Vol.-%	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben
Asphaltmischgut								
statische Eindringtiefe Würfel (40 °C, 30 min.)	mm	1,0 bis 2,0	1,0 bis 2,0	1,0 bis 2,0	1,0 bis 2,0	1,0 bis 3,0	1,0 bis 3,0	1,0 bis 3,0
Zunahme statische Eindringtiefe Würfel (40 °C, 60 min.)	mm	0,4	0,4	0,4	0,4	0,6	0,6	0,6
statische Eindringtiefe Würfel (60 °C, 30 min.)	mm	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben			
Zunahme statische Eindringtiefe Würfel (60 °C, 60 min.)	mm	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben			
dynamische Eindringtiefe (50 °C)	mm	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben			
Bruchtemperatur	°C	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben			
Bruchspannung	MPa	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben			

- Direkte Ansprache VL-Bitumen
- Ergänzung MA 16 S
- Reduzierung I_{max} (1 mm)

Änderungen TL Asphalt-StB

Bezeichnung	Einheit	PA 16	PA 11 D	PA 8 D
Baustoffe				
Gesteinskörnungen (Lieferkörnung)				
Mindestanteil von Lieferkörnungen 0/2 mit $E_{cs} \geq 35$	%	100	100	100
Widerstand gegen Polieren		PSV_{NR}	$PSV_{angegeben}^{54}$	$PSV_{angegeben}^{54}$
Bitumen, Art und Sorte		65/105-70 A	65/105-70 A	65/105-70 A
Zusammensetzung Asphaltmischgut				
Gesteinskörnungsgemisch				
Siebdurchgang bei				
22,4 mm	M.-%	100		
16 mm	M.-%	90 bis 100	100	
11,2 mm	M.-%	5 bis 15	90 bis 100	100
8 mm	M.-%		5 bis 15	90 bis 100
5,6 mm	M.-%			5 bis 15
2 mm	M.-%	5 bis 10	5 bis 10	5 bis 10
0,063 mm	M.-%	3 bis 5	3 bis 5	3 bis 5
Mindest-Bindemittelgehalt	M.-%	5,5	6,0	6,5
Bindemittelvolumen	Vol.-%	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben
Bindemittelträger	M.-%	$\geq 0,3$	$\geq 0,4$	$\geq 0,5$
Asphaltmischgut				
Hohlraumgehalt MPK	Vol.-%	24,0 bis 27,0	24,0 bis 27,0	24,0 bis 27,0

- Bindemittelwahl nach TL Bitumen-StB 25
- Reduzierung V_{max} (1 Vol.-%)
- Bezeichnung

Änderungen TL Asphalt-StB

Bezeichnung	Einheit	PA 22 T WDA	PA 16 T WDA	PA 16 TD WDA	PA 8 D WDA	PA 5 D WDA
Baustoffe						
Gesteinskörnungen (Lieferkörnung)						
Kornform von groben Gesteinskörnungen		SI_{20}/FI_{20}	SI_{20}/FI_{20}	SI_{15}/FI_{15}	SI_{15}/FI_{15}	SI_{15}/FI_{15}
Anteil gebrochener Oberflächen		$C_{90/1}$	$C_{90/1}$	$C_{90/1}; C_{95/1}; C_{100/0}$	$C_{90/1}; C_{95/1}; C_{100/0}$	$C_{90/1}; C_{95/1}; C_{100/0}$
Mindestanteil von Lieferkörnungen 0/2 mit E_{CS35}	%	100	100	100	100	100
Widerstand gegen Zertrümmerung		SZ_{22}/LA_{25}	SZ_{22}/LA_{25}	SZ_{18}/LA_{20}	SZ_{18}/LA_{20}	SZ_{18}/LA_{20}
Widerstand gegen Polieren				$PSV_{\text{angegeben}}^{48}$	$PSV_{\text{angegeben}}^{48}$	$PSV_{\text{angegeben}}^{48}$
Resultierendes Bindemittel, Art und Sorte		50/70; 70/100; 25/55-55 A	50/70; 70/100; 25/55-55 A	25/55-55 A	25/55-55 A	25/55-55 A
Zusammensetzung Asphaltmischgut						
Gesteinskörnungsgemisch						
Siebdurchgang bei						
31,5 mm	M.-%	100				
22,4 mm	M.-%	90 bis 100	100	100		
16 mm	M.-%	25 bis 45	90 bis 100	90 bis 100		
11,2 mm	M.-%	18 bis 30	25 bis 45	25 bis 45	100	
8 mm	M.-%		15 bis 25	15 bis 25	90 bis 100	100
5,6 mm	M.-%				35 bis 50	90 bis 100
2 mm	M.-%	10 bis 17	10 bis 15	10 bis 15	10 bis 15	5 bis 12
0,063 mm	M.-%	4 bis 6	4 bis 6	4 bis 6	4 bis 6	4 bis 7
Mindest-Bindemittelgehalt	M.-%	4,5	4,5	5,0	6,0	6,0
Bindemittelvolumen	Vol.-%	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben
Bindemittelträger	M.-%	0,3 bis 0,5	0,3 bis 0,5	0,3 bis 0,5	0,3 bis 0,5	0,3 bis 0,5
Asphaltmischgut						
Hohlraumgehalt MPK	Vol.-%	16,0 bis 18,0	18,0 bis 20,0	18,0 bis 20,0	20,0 bis 22,0	20,0 bis 22,0

Vormals M VV

- Ohne Ergänzung VL-Bitumen
- Erhöhung $B_{\min}$ (0,3 M.-%)
- Festlegung $V_{\max}$

Änderungen TL Asphalt-StB

Bezeichnung	Einheit	AC 22 TuB	AC 16 AuB	AC 11 ZuB
Baustoffe				
Gesteinskörnungen (Lieferkörnung)				
Anteil gebrochener Oberflächen		C_{NR}	C_{NR}	$C_{90/1}$
Widerstand gegen Zertrümmerung		1)	SZ_{20}/LA_{30}	SZ_{22}/LA_{25}
Resultierendes Bindemittel, Art und Sorte		[70/100 // 50/80 VL]	[70/100 // 50/80 VL]	[70/100 // 50/80 VL]
Zusammensetzung Asphaltmischgut				
Gesteinskörnungsgemisch				
Siebdurchgang bei				
31,5 mm	M.-%	100		
22,4 mm	M.-%	90 bis 100	100	
16 mm	M.-%	80 bis 90	90 bis 100	100
11,2 mm	M.-%		80 bis 90	90 bis 100
8 mm	M.-%			70 bis 85
5,6 mm	M.-%			
2 mm	M.-%	30 bis 40	30 bis 40	45 bis 60
0,125 mm	M.-%	4 bis 14	4 bis 14	8 bis 20
0,063 mm	M.-%	3 bis 9	3 bis 9	6 bis 12
Mindest-Bindemittelgehalt	M.-%	4,4	4,6	6,4
Bindemittelvolumen	Vol.-%	ist anzugeben	ist anzugeben	ist anzugeben
Asphaltmischgut				
Hohlraumgehalt MPK	Vol.-%	2,5 bis 3,5	2,5 bis 3,5	2,0 bis 4,0

Änderungen TL Asphalt-StB

- Teilweise Öffnung für die Verwendung von RC-Baustoffen / industriell hergestellten Gesteinskörnungen als Gesteinskörnung in Asphaltschichten erweitert und eingeschränkt

Zeile	Gesteinskörnung	Asphaltemischgut für Asphalttrag-schichten	Asphaltemischgut für Asphaltbinderschichten, für Asphalttragdeckschichten und für Asphaltdeckschichten
Rezyklierte Gesteinskörnung			
1	RC-Baustoff (RC) nach Tabelle B.1 der TL Gestein-StB 04/23, der ausschließlich aus der Stoffgruppe Festgestein, Kies (ungebrochen, gebrochen) besteht	Verwendung möglich	Verwendung möglich; keine Verwendung bei AC D DSH-V, SMA D LA, PA D, PA WDA
2	RC-Baustoff (RC) nach Tabelle B.1 der TL Gestein-StB 04/23, der nicht Zeile 1 entspricht	keine Verwendung	
3	RC-Baustoff (RC) wiedergewonnen aus Gesteinskörnungen aus thermischer Behandlung von teer- oder pechhaltigen Straßenausbaustoffen	Verwendung möglich	keine Verwendung
4	aufbereiteter Gleisschotter (GS)	Verwendung möglich	
Industriell hergestellte Gesteinskörnung			
5	Stahlwerksschlacke (SWS)	Verwendung möglich	Verwendung möglich; keine Verwendung bei AC D DSH-V, SMA D LA, PA D, PA WDA
6	Hochofenstückschlacke (HOS)	Verwendung von HOS-A ¹⁾ und HOS-B ¹⁾ möglich	Verwendung von HOS-A ¹⁾ möglich; keine Verwendung bei AC D DSH-V, SMA D LA, PA D, PA WDA
7	Hüttensand (HS)	nur als Lieferkörnung 0/2	
8	Kupferhüttenmaterial (CUM) - Schlacke aus der Kupfererzeugung (CUS)	Verwendung möglich	Verwendung möglich; keine Verwendung bei AC D DSH-V, SMA D LA, PA D, PA WDA
9	Kupferhüttenmaterial (CUM) - Schlackengranulat aus der Kupfererzeugung (CUG)	nur als Lieferkörnung 0/2	nur als Lieferkörnung 0/2; keine Verwendung bei AC D DSH-V, SMA D LA, PA D, PA WDA
10	Gießerei-Kupolofenschlacke (GKOS)	Verwendung möglich	keine Verwendung
11	Gießereirestsand (GRS)	nur als Lieferkörnung 0/2	keine Verwendung
12	Schmelzkammergranulat (SKG)	nur als Lieferkörnung 0/2	
13	Steinkohlenflugasche (SFA)	nur als Füller	keine Verwendung

Verankerung TA

Asphaltmischgut



Bundesministerium
für Verkehr

Bundesministerium für Verkehr, Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

per E-Mail

Oberste Straßenbaubehörden der Länder

Autobahn GmbH des Bundes

DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

nachrichtlich:

Deutscher Asphaltverband (DAV) e.V.

Bundesverband unabhängiger Institute für bautechnische Prüfungen e.V.

Verband der Straßenbaulaboratorien e.V.

Betreff: Umgang mit Erstprüfungen von Asphaltmischgut als Grundlage
für Eignungsnachweise

Bezug:

ARS 13/2025 vom 02.06.2025; Az.: StB 25 302020601#00038#0003 #0003

(Einsatz und Erprobung von temperaturabgesenktem Asphalt bei
der Herstellung von Verkehrsflächen)

Aktenzeichen: StB 25 302020601#00038#0010#0001

Stefan Kübler

Leiter des Referats Straßenbautech-
nik und Straßenerhaltung
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

Referat StB 25

ref-stb25@bmvi.bund.de

www.bmv.de

Verankerung TA

Asphaltmischgut

Deutscher Asphaltverband (DAV) e.V.
Bundesverband unabhängiger Institute für bautechnische Prüfungen e.V.
Verband der Straßenbaulaboratorien e.V.

Fax +49 228 99-300-807-5250

Referat StB 25

ref-stb25@bmvi.bund.de

www.bmvi.de

Betreff: Umgang mit Erstprüfungen von Asphaltmischgut als Grundlage für Eignungsnachweise

Bezug:

ARS 13/2025 vom 02.06.2025; Az.: StB 25 302020601#00038#0003 #0003
(Einsatz und Erprobung von temperaturabgesenktem Asphalt bei der Herstellung von Verkehrsflächen)

Aktenzeichen: StB 25 302020601#00038#0010#0001

Datum: Bonn, 22.12.2025

Seite 1 von 2

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit der geplanten Umstellung des Technischen Regelwerks für die Asphaltbauweise auf die neuen „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Verkehrsflächen aus Asphalt, Teil 1: Neubau und Bau von Schichten in gleichmäßiger Dicke“, Ausgabe 2025 (ZTV Asphalt-StB 25, Teil 1), die „Technischen Lieferbedingungen für Asphaltmischgut für den Bau von Verkehrsflächenbefestigungen“, Ausgabe 2025 (TL Asphalt-StB 25) erfolgt die Umsetzung von Maßnahmen bei der Asphaltmischgutherstellung und beim Einbau zur Einhaltung des Arbeitsplatzgrenzwerts für Dämpfe und Aerosole bei der Heißverarbeitung von Destillations- und Air-Rectified-Bitumen.

Aus Arbeitsschutzgründen werden der Einsatz von temperaturabgesenktem Asphalt (TA-Asphalt) sowie die dafür erprobten und nachweislich bewährten technischen Varianten in Kombination mit maschinentechnischen und organisatorischen Maßnahmen zum Stand der Technik für die Asphaltmischgutherstellung und den Asphalteinbau.

Verankerung TA

Asphaltemischgut

Die Vorgehensweise zur Auswahl, weiteren Erprobung und Erfahrungssammlung mit TA-Asphalt ist mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 13/2025 (Bezug) geregelt.

Die Durchführung von Erstprüfungen für TA-Asphalt nach dem neuen Regelwerk ist eine prioritäre Aufgabe der Prüflabore im Jahr 2026. Daher wird für bestehende Erstprüfungen, zur Vermeidung zeitlicher Engpässe, folgende Übergangsregelung getroffen:

Die Lieferung und der Einbau von Walzasphalt ohne Maßnahmen zur Temperaturabsenkung sind im Rahmen der Abwicklung bestehender Bauverträge, längstens noch bis zum 31.12.2026, zulässig. Erstprüfungen von Walzasphalt, deren maximale Geltungsdauer gemäß den TL Asphalt-StB 07/13 nach dem 31.12.2025 ablaufen, können bei regelmäßiger Validierung (z. B. im Rahmen der werkseigenen Produktionskontrolle) - d.h. ohne Änderung der Asphaltemischgutzusammensetzungen oder Änderungen der angegebenen Leistung - längstens bis zum 31.12.2026 ihre Gültigkeit behalten und als Grundlage für den bauvertraglichen Nachweis der Eignung der einzusetzenden Baustoffe und Baustoffgemische bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen weitergenutzt werden. Spätestens bis zum 01.01.2027 oder bis zur ersten Lieferung von Asphaltemischgut auf Grundlage der neuen TL Asphalt-StB 25 sind sämtliche Erstprüfungen für Walzasphalte, bei denen Maßnahmen zur Temperaturabsenkung erforderlich sind, zu erneuern.

Die Erstprüfungen stellen die Grundlage für die Erstellung der Eignungsnachweise dar. Bitte beachten Sie dabei, dass zukünftig für die Bundesfernstraßen standardisierte digitale Eignungsnachweise (maschinenlesbarer Datensatz bestehend aus OKSTRA-XML und dem zugehörigen Eignungsnachweis-Dokument als PDF/A) im Rahmen der Bauverträge gefordert werden. Die dafür erforderlichen Details zur Erstellung liegen allen Beteiligten vor. Die Konkretisierung der Umsetzung erfolgt im Zusammenhang mit der Einführung des neuen Technischen Regelwerks für die Asphaltbauweise im Jahr 2026.

Verankerung TA Asphaltemischgut

Die Lieferung und der Einbau von Walzasphalt ohne Maßnahmen zur Temperaturabsenkung sind im Rahmen der Abwicklung bestehender Bauverträge, längstens noch bis zum 31.12.2026, zulässig. Erstprüfungen von Walzasphalt, deren maximale Geltungsdauer gemäß den TL Asphalt-StB 07/13 nach dem 31.12.2025 ablaufen, können bei regelmäßiger Validierung (z. B. im Rahmen der werkseigenen Produktionskontrolle) - d.h. ohne Änderung der Asphaltemischgutzusammensetzungen oder Änderungen der angegebenen Leistung - längstens bis zum 31.12.2026 ihre Gültigkeit behalten und als Grundlage für den bauvertraglichen Nachweis der Eignung der einzusetzenden Baustoffe und Baustoffgemische bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen weitergenutzt werden. Spätestens bis zum 01.01.2027 oder bis zur ersten Lieferung von Asphaltemischgut auf Grundlage der neuen TL Asphalt-StB 25 sind sämtliche Erstprüfungen für Walzasphalte, bei denen Maßnahmen zur Temperaturabsenkung erforderlich sind, zu erneuern.

Die Erstprüfungen stellen die Grundlage für die Erstellung der Eignungsnachweise dar. Bitte beachten Sie dabei, dass zukünftig für die Bundesfernstraßen standardisierte digitale Eignungsnachweise (maschinenlesbarer Datensatz bestehend aus OKSTRA-XML und dem zugehörigen Eignungsnachweis-Dokument als PDF/A) im Rahmen der Bauverträge gefordert werden. Die dafür erforderlichen Details zur Erstellung liegen allen Beteiligten vor. Die Konkretisierung der Umsetzung erfolgt im Zusammenhang mit der Einführung des neuen Technischen Regelwerks für die Asphaltbauweise im Jahr 2026.

Für den Bereich der Bundesfernstraßen, bitte ich entsprechend dieser Vorgehensweise zu verfahren. Im Interesse einer einheitlichen Handhabung empfehle ich, dieses Vorgehen auch für Vorhaben in Ihrem Zuständigkeitsbereich anzuwenden.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag



Stefan Kübler

Neues aus dem Staatsministerium

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr



24.03.2026

65

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
Postfach 22 12 53 • 80502 München

E-Mail
Staatliche Bauämter mit Straßenbauaufgaben

nachrichtlich:
Regierungen
Deutscher Asphaltverband e.V.
Bayerischer Bauindustrieverband e.V.
Landesverband Bayerischer Bauinnungen
Bundesvereinigung Mittelständischer
Bauunternehmen e.V.
RAP-Stra Prüfstellen
Bayerische Ingenieurekammer Bau

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen StMB-49-4361-2-1-2	Bearbeiter Herr Dr.-Ing. Eicher	München 14.08.2025
	Telefon (089) 2192 3565	E-Mail johann.eicher@stmb.bayern.de	

Erforderliche Maßnahmen zur Erhöhung der Dauerhaftigkeit von Asphaltstraßen

Anlage(n)

- Schreiben zur Wiederverwendung von Asphaltgranulat 49-43434-2-2 vom 02.04.2019
- Schreiben zur Prüfung von Eignungsnachweisen 49-43434-1-2 vom 29.03.2019
- Schreiben zu nachhaltige Zuschlagskriterien 23-40012.1-3-3-19 vom 16.08.2024
- Schreiben zu nachhaltige Zuschlagskriterien 49-4361-1-2-1 vom 01.08.2025
- Schreiben zu Kontrollprüfungen an Asphaltgranulat IID9-43437-004/13 vom 19.09.2016
- Schreiben zur Vergabe von Kontrollprüfungen im Straßenbau 49-43438-1-7-1

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen,

die **aktuellen Ergebnisse aus der Zustandserfassung und -bewertung (ZEB)**, die

Neues aus dem Staatsministerium

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen,

die aktuellen Ergebnisse aus der Zustandserfassung und -bewertung (ZEB), die auf Befahrungen aus dem Jahr 2023 für Bundesstraßen und aus dem Jahr 2024 für Staatsstraßen basieren, zeigen eine signifikante und besorgniserregende Verschlechterung des Oberflächenzustandes unseres Straßennetzes beim Merkmal Risse. Auch wenn die vielschichtigen Ursachen im Einzelnen nicht vollumfänglich bekannt sind, sehen wir uns veranlasst, in einem ersten Schritt wichtige Hinweise und Bausteine zur Qualitätssicherung im Asphaltstraßenbau zu geben, die ab sofort zu beachten sind.

1. Ermittlung der Grundlagen

Straßen brauchen ein gutes Fundament. Basis eines jeden Projektes ist daher eine umfassende Erkundung der Situation vor Ort als bautechnische Grundlage. Bei Erhaltungsmaßnahmen sind hinreichende Kenntnisse zum vorhandenen Aufbau unabdingbare Voraussetzung, um die am besten geeignete Bauweise zu wählen. Neben den verbleibenden sind auch die auszubauenden Schichten aussagekräftig zu erkunden. Wir verweisen diesbezüglich auf unser Schreiben vom 02.04.2019 (49-43434-2-2) zur Wiederverwendung von Asphaltgranulat, welches jedoch in Bezug auf die Zugabemöglichkeit von Asphaltgranulat in Schichten ohne Bindemittel keine Gültigkeit mehr besitzt.

2. Prüfung der Eignungsnachweise

Als Bauherr müssen wir im Vorfeld der Bauausführung mitbeurteilen, ob die vorgesehenen Baustoffe die bauvertraglichen Anforderungen erfüllen können. Gegebenenfalls muss rechtzeitig reklamiert werden. Dazu ist ein qualifizierter Blick in die Eignungsnachweise samt Erstprüfung nötig. Dies kann auch durch die mit den späteren Kontrollprüfungen beauftragte RAP Stra-Prüfstelle erfolgen. Wir verweisen diesbezüglich auf unsere Schreiben vom 29.03.2019 (49-43434-1-2) und 15.07.2025 (49-43438-1-7-1) zur Prüfung von Eignungsnachweisen. Unklarheiten, Auffälligkeiten und Defizite sind vor Baubeginn vollständig aufzuklären und erforderlichenfalls zu beheben. Leider wurden in der Vergangenheit oftmals erst nach Fertigstellung

Neues aus dem Staatsministerium

2. Prüfung der Eignungsnachweise

Als Bauherr müssen wir im Vorfeld der Bauausführung mitbeurteilen, ob die vorgesehenen Baustoffe die bauvertraglichen Anforderungen erfüllen können. Gegebenenfalls muss rechtzeitig reklamiert werden. Dazu ist ein qualifizierter Blick in die Eignungsnachweise samt Erstprüfung nötig. Dies kann auch durch die mit den späteren Kontrollprüfungen beauftragte RAP Stra-Prüfstelle erfolgen. Wir verweisen diesbezüglich auf unsere Schreiben vom 29.03.2019 (49-43434-1-2) und 15.07.2025 (49-43438-1-7-1) zur Prüfung von Eignungsnachweisen. Unklarheiten, Auffälligkeiten und Defizite sind vor Baubeginn vollständig aufzuklären und erforderlichenfalls zu beheben. Leider wurden in der Vergangenheit oftmals erst nach Fertigstellung der Asphaltierungsarbeiten wesentliche Mängel an den Erstprüfungen und Eignungsnachweisen festgestellt.

3. Qualität der Leistung

Kontrollprüfungen dienen dazu, die Qualität der gelieferten Baustoffe und der fertigen Leistung hinsichtlich aller vertraglichen Anforderungen zu überprüfen. Das Regelwerk legt Maßstäbe fest, die in jedem Fall in Art und Mindestumfang zu beachten sind. Bei etwaigen Zweifeln gegenüber der geschuldeten Leistung können und sollen die Prüfungen ausgeweitet werden. Wichtig ist dabei auch, dass die Entnahmestellen den Beteiligten nicht im Vorfeld mitgeteilt werden müssen, sondern auch beliebig ausgesucht werden können. Die Entnahme der Materialproben und Bohrkern erfolgt nicht durch den Auftragnehmer, sondern durch das Bauamt, das vom Bauamt beauftragte Ingenieurbüro oder die mit Durchführung der Kontrollprüfung beauftragte RAP Stra-Prüfstelle.

4. Proaktive Baubegleitung

Bei jedweder Auffälligkeit sei es bei der Bauvorbereitung, beim Asphalteinbau, bei der Verdichtung oder bei den Ergebnissen der Kontrollprüfungen ist vom verantwortlichen Bauleiter des Bauamts oder dessen Bevollmächtigten der Auftragnehmer unverzüglich auf die Unzulänglichkeiten hinzuweisen, mit dem Ziel, potenzielle Mängelursachen zu vermeiden. Dies ist in jedem Fall schriftlich zu dokumentieren. Dabei können Fotos, einbaubegleitende Daten von Wärmebildkameras, die Daten der Thermoscanner an

Neues aus dem Staatsministerium

beauftragte RAP Stra-Prüfstelle.

4. Proaktive Baubegleitung

Bei jedweder Auffälligkeit sei es bei der Bauvorbereitung, beim Asphalteinbau, bei der Verdichtung oder bei den Ergebnissen der Kontrollprüfungen ist vom verantwortlichen Bauleiter des Bauamts oder dessen Bevollmächtigten der Auftragnehmer unverzüglich auf die Unzulänglichkeiten hinzuweisen, mit dem Ziel, potenzielle Mängelursachen zu vermeiden. Dies ist in jedem Fall schriftlich zu dokumentieren. Dabei können Fotos, einbaubegleitende Daten von Wärmebildkameras, die Daten der Thermoscanner an den Asphaltfertigern oder die Flächenplots der Verdichtungsgeräte helfen. Dabei ist auch die dichte Randausbildung zu überwachen und zu dokumentieren. Wichtige Hinweise zu den vertraglichen Anforderungen geben neben dem Asphaltregelwerk auch die Bayerischen Checkkarten Asphalteinbau (https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/vum/strasse/bauunderhalt/49_checkkarten_asphalteinbau.pdf), sowie das Arbeitspapier zur Qualitätssicherung bei der Herstellung von Asphaltsschichten der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (<https://www.fgsv-verlag.de/pub/media/pdf/712.v.pdf>).

Wir weisen zur Förderung eines reibungslosen Bauablaufs auch auf den Einsatz digitaler Bauprozessmanagementsysteme hin. Das Bauprozessmanagement kann mittels Zuschlagskriterium gemäß unserem Schreiben vom 01.08.2025 (49-4361-1-2-1) eingefordert werden.

Bei Mängeln ist vom Auftragnehmer eine Nachbesserung zu verlangen.

Nur in besonderen Fällen kann die Geltendmachung von Mängelansprüchen vorerst zurückgestellt werden und dafür als Ausgleich ein Abzug vereinbart werden. Generell ist es ratsam, bei Mängeln fachliche Unterstützung einer RAP Stra-Prüfstelle oder eines Gutachters in Anspruch zu nehmen. Wir sind dabei jederzeit gerne behilflich.

5. Baustellenpräsenz des Auftraggebers

Konsequente örtliche Bauüberwachung ist wichtig. Die Erfahrungen zeigen, dass eine nur zeitweise Baustellenpräsenz des Auftraggebers beim Asphaltstraßenbau nicht ausreicht und Schlechtleistungen begünstigt. Gerade beim Asphalteinbau wird die Qualität maßgeblich unmittelbar beim Einbau beeinflusst. Die vertragsgemäße Ausführung der Leistung ist zu

Neues aus dem Staatsministerium

5. Baustellenpräsenz des Auftraggebers

Konsequente örtliche Bauüberwachung ist wichtig. Die Erfahrungen zeigen, dass eine **nur zeitweise Baustellenpräsenz** des Auftraggebers beim Asphaltstraßenbau **nicht ausreicht** und **Schlechtleistungen begünstigt**. Gerade beim Asphalteinbau wird die Qualität maßgeblich unmittelbar beim Einbau beeinflusst. **Die vertragsgemäße Ausführung der Leistung ist zu überwachen**. Dazu sind in der Regel die **Anwesenheit sowohl des Bauleiters wie auch des Bauaufsehers** des Auftraggebers **notwendig**. Dies nicht zuletzt auch, um wichtige Entscheidungen im Einbauprozess zeitnah treffen zu können. **Im Bedarfsfall sind geeignete Fachbüros oder RAP Sträß-Prüfstellen mit dieser Aufgabe zu betrauen.**

6. Qualität des Asphaltgranulats

Die Asphaltbauweise bietet enormes Potential, durch Wiederverwendung des Baustoffs einen großen Beitrag zum Ressourcen- und Klimaschutz zu leisten. Doch nur wenn dabei auch die Qualität des Asphaltgranulats, dessen Gleichmäßigkeit und Homogenität, die anlagentechnischen Voraussetzungen und die Asphaltrezepturen passen, kann ein nachhaltiges Ergebnis erwartet werden. Daher ist **wieder der Auftraggeber gefordert, die Qualität sicherzustellen**. Wir erinnern daran, dass bereits vor zehn Jahren in einem Bayerischen Arbeitskreis ein Vorgehen entwickelt wurde, das zuletzt im Schreiben vom 19.09.2016 (IID9-43437-004/13) zu **Kontrollprüfungen an Asphaltgranulat** mitgeteilt wurde. **Die Ergebnisse dieser Kontrollprüfungen sind jeweils zum Jahresende nun per E-Mail an Referat-49@stmb.bayern.de zu schicken.** **Die Chargenmischprotokolle sind in allen Fällen anzufordern und zu den Bauakten zu geben.** Das Vorgehen soll insbesondere Vertrauen in die Qualität der zur Wiederverwendung kommenden Asphaltgranulate stärken und ist deshalb elementar für einen nachhaltigen, kreislauforientierten Asphaltstraßenbau.

Nur durch konsequentes Einfordern der vereinbarten Qualität und durch eine stringente Überwachung können wir einer weiteren Verschärfung der Schadenssituation auf unseren Straßen bei weiter steigenden Verkehrslasten entgegenwirken und die Asphaltauweise für die Zukunft stärken. Dies ist umso wichtiger, wenn

Neues aus dem Staatsministerium

6. Qualität des Asphaltgranulats

Die Asphaltbauweise bietet enormes Potential, durch Wiederverwendung des Baustoffs einen großen Beitrag zum Ressourcen- und Klimaschutz zu leisten. Doch nur wenn dabei auch die Qualität des Asphaltgranulats, dessen Gleichmäßigkeit und Homogenität, die anlagentechnischen Voraussetzungen und die Asphaltrezepturen passen, kann ein nachhaltiges Ergebnis erwartet werden. Daher ist **wieder der Auftraggeber gefordert, die Qualität sicherzustellen**. Wir erinnern daran, dass bereits vor zehn Jahren in einem Bayerischen Arbeitskreis ein Vorgehen entwickelt wurde, das zuletzt im Schreiben vom 19.09.2016 (IID9-43437-004/13) zu **Kontrollprüfungen an Asphaltgranulat** mitgeteilt wurde. **Die Ergebnisse dieser Kontrollprüfungen sind jeweils zum Jahresende nun per E-Mail an Referat-49@stmb.bayern.de zu schicken. Die Chargenmischprotokolle sind in allen Fällen anzufordern und zu den Bauakten zu geben.** Das Vorgehen soll insbesondere Vertrauen in die Qualität der zur Wiederverwendung kommenden Asphaltgranulate stärken und ist deshalb elementar für einen nachhaltigen, kreislauforientierten Asphaltstraßenbau.

Nur durch konsequentes Einfordern der vereinbarten Qualität und durch eine stringente Überwachung können wir einer weiteren Verschärfung der Schadenssituation auf unseren Straßen bei weiter steigenden Verkehrslasten entgegenwirken und die Asphaltbauweise für die Zukunft stärken. Dies ist umso wichtiger, wenn mit den künftigen Asphaltkonzepten, die Herstell- und Einbautemperatur deutlich, das heißt bis zu 40 K abgesenkt werden, und damit noch weniger Spielraum für vermeidbare Fehler, ungeeignete Rezepturen, ungleichmäßige Mischgutanlieferung, mangelhafte Ausführungsqualität, unzureichende Verdichtung und fehlendes Fachwissen auf Baustellen besteht und deshalb sämtliche Unzulänglichkeiten noch schneller zu noch massiveren Schäden führen können.

Letzteres muss künftig unter Beachtung der vorgenannten Punkte zielstrebig vermieden werden.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Thomas Hölzl
Ministerialrat



Offene Fragen? Gerne jetzt oder nach individueller Kontaktaufnahme.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Prof. Thomas Ziegler M.Eng.
Institut Dr.-Ing. Gauer Ingenieurgesellschaft mbH