



Bayerisches Ministerialblatt

BayMBI. 2026 Nr. 392

23. September 2026

913-B

Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Verkehrsflächenbefestigungen aus Asphalt

Teil 1: Neubau und Bau von Schichten in gleichmäßiger Dicke, Ausgabe 2026, ZTV Asphalt-StB 26 Teil 1

Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr

vom 31. August 2026, Az. 49-43415-3-3-6

Regierungen

Staatliche Bauämter mit Straßenbauaufgaben

Landesbaudirektion

nachrichtlich

BMV Referat 25

Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Nordbayern

Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südbayern

Bayerischer Landkreistag

Bayerischer Städtetag

Bayerischer Gemeindetag

Deutscher Asphaltverband Regionalvorstand Bayern

Bayerischer Bauindustrieverband

Landesverband Bayerischer Bauinnungen

Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e. V.

Bayerische Ingenieurekammer Bau

RAP Stra – Prüfstellen mit Anerkennung im Fachgebiet G (Asphalt)

Anlage: Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/2026

1. Allgemeines

¹Die „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Verkehrsflächenbefestigungen aus Asphalt Teil 1: Neubau und Bau von Schichten in gleichmäßiger Dicke“, Ausgabe 2026 sind von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. im Benehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr (BMV), den Obersten Straßenbaubehörden der Länder und der Autobahn GmbH überarbeitet worden.

²Das BMV hat mit Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 8/2026 vom 25. März 2026 (Az. StB 25 302020601#00038#0014#0002) die ZTV Asphalt-StB 26 Teil 1 bekanntgegeben.

³Die ZTV Asphalt-StB 26 Teil 1 regeln die Herstellung von Verkehrsflächen in Asphaltbauweise

für den Neubau von Asphaltsschichten oder -lagen sowie das Bauen von Asphaltsschichten in gleichmäßiger Dicke. ⁴Das Bauen von Asphaltsschichten in ungleichmäßiger Dicke sowie das Bauen im Bestand werden zusätzlich in einem separaten „Teil 2: Bauen im Bestand – Instandhaltung, Instandsetzung und Erneuerung“ der ZTV Asphalt geregelt. ⁵Es ist zu beachten, dass beim Aufstellen der Leistungsbeschreibung in Abhängigkeit der herzustellenden Asphaltsschichten oder -lagen, gegebenenfalls beide Teile der neuen ZTV Asphalt-StB berücksichtigt werden müssen.

2. Anwendung

¹Die ZTV Asphalt-StB 26 Teil 1 sind bei Straßenbaumaßnahmen im Zuge der Bundesfernstraßen, der Staatsstraßen und der von den Staatlichen Bauämtern betreuten Kreisstraßen anzuwenden. ²Im Interesse einer einheitlichen Handhabung empfehlen wir, diese Bekanntmachung auch für Baumaßnahmen im Zuständigkeitsbereich der Landkreise, Städte und Gemeinden anzuwenden. ³Die in den ZTV Asphalt-StB 26 Teil 1 mit Randstrich gekennzeichneten Absätze sind „Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen“. ⁴Sie sind einschließlich der nachfolgenden Ergänzungen den Bauverträgen als Vertragsbestandteil zugrunde zu legen.

2.1 Zu Abschnitt 2.3.2 ZTV Asphalt-StB 26 Teil 1

¹Dem Eignungsnachweis ist der Erstprüfungsbericht gemäß den TL Asphalt-StB 26 und der Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr zu den TL Asphalt-StB 26 beizulegen. ²Zusätzlich sind bei Verwendung eines oder mehrerer Asphaltgranulate im Asphaltmischgut die Ermittlung der jeweils maximal möglichen Zugabemenge gemäß den TL Asphalt-StB 26, Anhang B2 beizulegen.

2.2 Zu Abschnitt 2.3.2 a) ZTV Asphalt-StB 26 Teil 1

¹Bei Verwendung eines gebrauchsfertig viskositätsveränderten Bitumen nach den TL VBit-StB sind Hersteller und die Bezeichnung des Bindemittels anzugeben. ²Bei polymermodifizierten Bitumen nach den TL VBit-StB ist zusätzlich zudem die elastische Rückstellung des aus dem Asphaltmischgut rückgewonnenen Bindemittels anzugeben. ³Bei Verwendung von viskositätsverändernden organischen Zusätzen sind Hersteller, Typ, Produktbezeichnung und die Menge in M.-% bezogen auf den Bindemittelgehalt anzugeben. ⁴Bei viskositätsveränderten polymermodifizierten Bitumen ist zudem die elastische Rückstellung des aus dem Asphaltmischgut rückgewonnenen Bindemittels zu anzugeben. ⁵Bei Verwendung eines gebrauchsfertig polymermodifizierten Bitumens 45/80-65 A beziehungsweise 65/105-70 A nach den TL Bitumen-StB sind Hersteller und Bezeichnung des Bindemittels und zudem die elastische Rückstellung des aus dem Asphaltmischgut rückgewonnenen Bindemittels anzugeben. ⁶Bei Verwendung von oberflächenaktiven und mineralischen Zusätzen zur Temperaturabsenkung sind Hersteller, Typ, Produktbezeichnung und Menge in M.-% bezogen auf den Gesamtbindemittelgehalt beziehungsweise auf die M.-% der Gesamtmasse der Gesteinskörnungen anzugeben. ⁷Bei Verwendung von Zusätzen, die nicht der Viskositätsabsenkung dienen, sind Hersteller, Typ, Produktbezeichnung und Menge in M.-% bezogen auf den Gesamtbindemittelgehalt beziehungsweise auf die M.-% der Gesamtmasse der Gesteinskörnungen anzugeben.

2.3 Zu Abschnitt 2.3.2 d) ZTV Asphalt-StB 26 Teil 1

¹Der Eignungsnachweis ist vor Baubeginn vorzulegen. ²Die ergänzenden Angaben:

- Bruchtemperatur aus Abkühlversuch (TSRST) nach TP Asphalt-StB, Teil 46 A [C°]
- Bruchspannung aus Abkühlversuch (TSRST) nach TP Asphalt-StB, Teil 46 A [MPa],
- Walzasphalt: Dehnungsrate nach TP Asphalt-StB, Teil 25 B1 [‰·10⁻⁴/n],
- Gussasphalt: Dynamische Eindringtiefe (50°C) nach TP Asphalt, Teil 25 A 1 [mm]
- Reibungsbeiwert nach Polieren (Friction after Polishing – FAP) [-]

dürfen nach Ausführung nachgereicht werden, spätestens zur Abnahme der Baumaßnahme.

³Die Dehnungsrate in ‰·10⁻⁴/n nach den TP Asphalt-StB, Teil 26 B1 ist bei Splittmastixasphalt für

lärmetechnisch optimierte Asphaltdeckschichten (SMA D LA) nicht zu bestimmen und nicht anzugeben.

2.4 Zu Abschnitt 2.3.4 ZTV Asphalt-StB 26 Teil 1

Unabhängig der Einbaufläche erfolgt der Transport in thermoisolierten Transportmulden (mit Thermoisolierung der Stirn- und Seitenflächen sowie des Muldenbodens bei einem Wärmedurchgangswiderstand $R \geq 1,65 \text{ m}^2\text{K/W}$ bei 20°) mit einer Abdeckvorrichtung oder in geschlossenen Thermobehältern.

2.5 Zu Abschnitt 3.1 ZTV Asphalt-StB 26 Teil 1

¹Dem Auftraggeber sind die Chargenmischprotokolle für das Asphaltmischgut gemäß Erstprüfung auf Verlangen vorzulegen. ²Bei Verwendung von einen oder mehreren Asphaltgranulaten ist durch baustellenbezogene Laborprüfungen durch den Auftragnehmer zu überprüfen, dass die Kennwerte Äqui-Schermodultemperatur, Bindemittelgehalt und Korngrößenverteilung eingesetzten Asphaltgranulate innerhalb der in der Klassifizierung angegebenen Spannweiten liegen und der petrographische Typ übereinstimmt. ³Der Nachweis kann zum Beispiel durch Prüfergebnisse der werkseigenen Produktionskontrolle des Asphaltmischgutherstellers erfolgen.

2.6 Zu Abschnitt 3.9.3 ZTV Asphalt-StB 26 Teil 1

¹Satz 2 („Asphaltgranulat darf nicht verwendet werden.“) wird gestrichen. ²Er wird ersetzt durch: Bei Splittmastixasphalt für Asphaltdeckschichten nach den TL Asphalt-StB, Abschnitt 3.2.4.4 (SMA D), darf Asphaltgranulat aus SMA D oder PA D bis zu einer Zugabemenge von 20 M.-% verwendet werden. Das eingesetzte Asphaltgranulat muss durch lagenweises Fräsen von Asphaltdeckschichten aus Splittmastixasphalt (SMA D) beziehungsweise Offenporigen Asphalt (PA D) gewonnen werden. Die Anforderung an den Widerstand gegen Polieren $PSV_{\text{angegeben}51}$ ist einzuhalten.

Soll in besonderen Fällen die Verwendung von höheren Zugabemengen Asphaltgranulat möglich sein, ist dies in die Leistungsbeschreibung aufzunehmen.

2.7 Zu Abschnitt 4.2 ZTV Asphalt-StB 26 Teil 1

Eine Unter- oder Überschreitung der Grenzwerte nach Tabelle 29 stellt keinen Mangel dar, wenn die in der Tabelle 30 aufgeführten Grenzwerte für den Erweichungspunkt Ring und Kugel am aus der Asphaltmischgutprobe rückgewonnenen Bindemittel eingehalten werden.

3. Richtlinien

¹Die in den ZTV Asphalt-StB 26 Teil 1 kursiv gedruckten und nicht mit Randstrich gekennzeichneten Abschnitte sind Richtlinien. ²Sie sind einschließlich der nachfolgenden Ergänzungen bei der Bauvorbereitung, der Aufstellung der Bauvertragsunterlagen sowie bei der Überwachung, Abnahme und Abrechnung der Bauarbeiten zu beachten.

3.1 Zu Tabelle 1 ZTV Asphalt-StB 26 Teil 1

In der Belastungsklasse Bk3,2 soll bevorzugt Asphaltbeton für Asphaltdeckschichten (AC D S), in Kreisverkehren und bei Ästen planfreier Knotenpunkte AC D SP zur Anwendung kommen.

3.2 Zu Abschnitt 2.3.2 ZTV Asphalt-StB 26 Teil 1

¹Werden vom Auftraggeber Anforderungen gestellt oder Asphalt-Performanceprüfungen, die über den Prüfumfang der aktuell gültigen Regelwerke hinausgehen, sind Art und Umfang dieser Untersuchungen in der Leistungsbeschreibung festzulegen. ²Hierfür ist gegebenenfalls eine gesonderte Ordnungszahl in das Leistungsverzeichnis aufzunehmen.

3.3 Zu Abschnitt 5.2 ZTV Asphalt-StB 26 Teil 1

¹Neben den beschriebenen Prüfungen sind beim Einbau qualitätsentscheidende Kontrollen auszuschreiben. ²Die Beurteilung und Dokumentation einer homogenen Verdichtung hat mittels flächendeckender dynamischer Verdichtungskontrolle (FDVK) ab einer Einbaufläche von $6\,000 \text{ m}^2$ zu erfolgen. ³Zusätzlich ist während der Baudurchführung die Messung der Entwicklung

der Oberflächentemperatur durchzuführen (Thermoscan). ⁴Die Daten sind in einer Excel-Datei zu übergeben. ⁵Für die beschriebenen Kontrollen ist gegebenenfalls eine gesonderte Ordnungszahl in das Leistungsverzeichnis aufzunehmen.

3.4 Zu Abschnitt 5.3.1 ZTV Asphalt-StB 26 Teil 1

Asphaltgranulat

¹Von den zur Verwendung kommenden Asphaltgranulaten kann jeweils eine Durchschnittsprobe gemäß den TP Asphalt-StB, Teil 27 entnommen werden. ²An der Durchschnittsprobe kann die Übereinstimmung der Angaben der zugehörigen Klassifizierung überprüft werden.

4. Inkrafttreten, Außerkrafttreten

¹Diese Bekanntmachung tritt am 23. September 2026 in Kraft. ²Mit Ablauf des 22. September 2026 tritt die Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 3. Juni 2020 (BayMBI. Nr. 361) außer Kraft.

5. Bezugsmöglichkeit

Die ZTV Asphalt-StB 26 Teil 1 können beim FGSV Verlag, Wesselingener Straße 15–17, 50999 Köln bezogen werden (www.fgsv-verlag.de).

Dr. Thomas Gruber
Ministerialdirektor



Bundesministerium
für Verkehr

Bundesministerium für Verkehr, Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Oberste Straßenbaubehörden der Länder

Die Autobahn GmbH des Bundes

nachrichtlich:
Fernstraßen-Bundesamt

Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen

DEGES
Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

Bundesrechnungshof

Michael Puschel
Leiter der Abteilung
Bundesfernstraßen

Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

Postanschrift:
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

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

ref-stb25@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 08/2026

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

(Dieses ARS wird im Verkehrsblatt veröffentlicht)

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

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





Bundesministerium
für Verkehr

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

Aktenzeichen: StB 25 302020601#00038#0014#0002

Datum: Bonn, 25.03.2026

Seite 2 von 9

I.

Die „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Verkehrsflächenbefestigungen aus Asphalt, Teil 1: Neubau und Bau von Schichten in gleichmäßiger Dicke“, Ausgabe 2026 (ZTV Asphalt-StB 26 Teil 1) sind von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. im Benehmen mit mir, den Obersten Straßenbaubehörden der Länder und der Autobahn GmbH des Bundes überarbeitet worden.

Hierin werden

- der Neubau von Asphaltschichten oder -lagen sowie
- das Bauen von Asphaltschichten in gleichmäßiger Dicke

behandelt.

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

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

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

Asphaltschichten in gleichmäßiger Dicke werden auch

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

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

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





Seite 3 von 9

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

II.

Ab dem 01.01.2027 muss bei der Heißverarbeitung von Bitumen der Arbeitsplatzgrenzwert (AGW) für Dämpfe und Aerosole beim Asphalteinbau eingehalten werden. Daher muss ab diesem Zeitpunkt zur Sicherstellung des Arbeitsschutzes beim Asphalteinbau im Verkehrswegebau das Herabsetzen der Einbautemperaturen in Kombination mit maschinentechnischen und organisatorischen Maßnahmen der Regelfall werden. Zusätzlich zur Absenkung der Asphaltmischguttemperaturen müssen die eingesetzten Asphaltfertiger mit einer Absaugeinrichtung mindestens der Generation 2.0 ausgestattet sein, die im Rahmen einer Branchenlösung der Bauwirtschaft entwickelt und spezifiziert wurde. Beim Einsatz von Gussasphalt beinhaltet die Branchenlösung die Verwendung von Gussasphaltührwerkskesseln mit einem ferngesteuerten Auslass oder mit einem Auslass im Schornsteinprinzip sowie die Fernsteuerung von Gussasphalteinbaubohlen. Die Auswahl der erforderlichen Arbeitsschutzmaßnahmen obliegt dem Auftragnehmer. Die unterschiedlichen Verfahrensweisen beim Umgang mit Temperaturabgesenktem Asphalt (TA-Asphalt) sind eine zentrale Veränderung, die nun im Technischen Regelwerk für die Asphaltbauweise integriert ist. Die Vorgehensweise zum Einsatz und zur Erprobung von unterschiedlichen Technologien zur Temperaturabsenkung (Einsatz von Zusätzen) von noch nicht ausreichend erprobten oder bereits als bewährt eingestuft Zusätzen, sind mit ARS-Nr. 13/2025 (Bezug 2.) geregelt und weiterhin für die Bundesfernstraßen unverändert anzuwenden. Die dort festgelegten Regelungen berücksichtigen bereits das neue Technische Regelwerk für die Ausschreibung und Abwicklung von Baumaßnahmen bei Verwendung von TA-Asphalt. Damit führen diese Verfahrensweisen auch nach der Einführung der ZTV Asphalt-StB 26 und der TL Asphalt-StB 26 nicht zu voneinander abweichenden Anforderungen oder Vorgehensweisen in den Bauverträgen, die





Seite 4 von 9

bereits auf Grundlage des ARS-Nr. 13/2025 geschlossen wurden. Hierauf basierende Bauverträge können daher ohne zusätzliche Anpassungsnotwendigkeit zu Ende geführt werden.

III.

Die zunehmende Modifizierung der eingesetzten Bitumen und der resultierenden Bindemittel führt dazu, dass die Bindemittleigenschaften durch technologisch fortentwickelte Prüfverfahren angesprochen werden müssen, um die Bindemittleigenschaften verlässlich ermitteln zu können. Hierfür wird die Ermittlung der Äqui-Schermodultemperatur und des Phasenwinkels im Dynamischen Scherrheometer (DSR) eingeführt und zugehörige Anforderungswerte an die Äqui-Schermodultemperatur des resultierenden Bindemittels festgelegt. Der Kennwert Erweichungspunkt Ring und Kugel soll nach weiterer Erfahrungssammlung vollständig durch die Äqui-Schermodultemperatur ersetzt werden. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass sich die Beurteilung der Grenzwerte für den Erweichungspunkt Ring und Kugel sowie der Grenzwerte für die Äqui-Schermodultemperatur nun explizit auf das resultierende Bindemittel beziehen (also ggf. inkl. des zugegebenen Asphaltgranulats und/oder Naturasphalts und/oder zugegebener Zusätze sowie der Einflüsse der Rückgewinnung aus dem Asphalt). Gleiches gilt auch für die zweckmäßige resultierende Bindemittelart und -sorte, die bei Temperaturabsenkung als Bitumenpaar in der Leistungsbeschreibung angegeben werden muss. Die Auswahl und Angabe der einzusetzenden Technologie (Schaumbitumen/Zugabe Zusatz an Asphaltmischanlage/gebrauchsfertig Viskositätsverändertes Bitumen) und/oder des Produkts erfolgt im Rahmen des Angebots durch den Auftragnehmer, und ist von diesem im Eignungsnachweis anzugeben.

Neue Regelungen zur Lieferung aus mehreren Asphaltmischwerken (unter Berücksichtigung von Anforderungen an Differenzen zwischen Prüfwerten) sowie für verpflichtende und informative Angaben in einem identischen Eignungsnachweis bilden nun die Grundlage für die standardisierte Form des Eignungsnachweis-Dokuments für das eingesetzte Asphaltmischgut. Diese Vereinheitlichung soll zu einer Standardisierung, einer Vervollständigung der Inhalte sowie zu einer eindeutigen und einfacheren Interpretation der im Eignungsnachweis ausgewiesenen Angaben führen. Das dafür nach den ZTV Asphalt-StB 26 Teil 1, Abschnitt 2.3.2 und Anhang D





Bundesministerium
für Verkehr

Seite 5 von 9

verpflichtend zu verwendende Formular steht zum Download unter <https://www.fgsv-verlag.de> zur Verfügung. Auf dieser Grundlage wird für die Bundesfernstraßen ab 01.01.2027 schrittweise die Bereitstellung der Eignungsnachweise in einer standardisierten und digital weiter verarbeitbaren Form gefordert. Ein bauvertraglich geschuldeter Eignungsnachweis besteht dabei aus einem Datensatz im OKSTRA-XML-Format sowie dem zugehörigen Eignungsnachweis-Dokument im PDF/A-Format in der Form des Musterdokuments. Diese Festlegung eines digitalen standardisierten Datenformats ist ein wesentlicher erster Schritt zur digitalen Weiternutzung der baustoffbezogenen Angaben im Rahmen der erforderlichen Digitalisierung im Straßenbau. Die konkreten Anforderungen an digitale Eignungsnachweise und deren Behandlung im Rahmen des Bauvertrages sowie die dafür erforderlichen einheitlichen Angaben für die Leistungsbeschreibung bei Bauprojekten an Bundesfernstraßen werden in einem separaten ARS geregelt.

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

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





Bundesministerium
für Verkehr

Seite 6 von 9

Verbesserung der ökologischen Nachhaltigkeit der Asphaltbauweise und zur Ressourcenschonung bei.

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

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

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





Bundesministerium
für Verkehr

Seite 7 von 9

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

Zur bauvertraglichen Bewertung der hergestellten Leistung wird als neues Verfahren zur Ermittlung der Ebenheit in Längs- und Querrichtung erstmals die berührungslose Ebenheitsmessung nach den „Technischen Prüfvorschriften für Ebenheitsmessungen auf Fahrbahnoberflächen in Längs- und Querrichtung, Teil: Berührungslose Messungen für den Bauvertrag“ (TP Eben – Berührungslose Messungen für den Bauvertrag) aufgenommen. Auf Grund der dafür in den letzten Jahren durchgeführten berührungslosen und geschwindigkeitsunabhängigen Messungen zur Verfahrensentwicklung, sind zur Sicherstellung der Vergleichbarkeit für die Bundesfernstraßen bauvertragliche Messungen mindestens bis zum Abschluss der Stufe 2 der Einführungsphase zunächst ausschließlich nach dem Prinzip der Mehrfachabtastung mit Laserabstandssensoren unter Anwendung des Triangulationsverfahrens (HRM-Prinzip) durchzuführen. Die Verfahrensweise zur stufenweisen Anwendung der berührungslosen Ebenheitsmessung für die Bundesfernstraßen ist im ARS 05/2025 (Bezug 5.) geregelt.

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





Seite 8 von 9

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

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

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





Bundesministerium
für Verkehr

Seite 9 von 9

Beim bauvertraglichen Umgang muss der Zeitpunkt des Asphalteinbaus unbedingt berücksichtigt werden. Grundsätzlich besteht Einigkeit darüber, dass bestehende Verträge auf Grundlage der ZTV Asphalt-StB 07/13 in Verbindung mit den TL Asphalt-StB 07/13 auch nach der Einführung der ZTV Asphalt-StB 26 Teil 1 und der TL Asphalt-StB 26 ohne Umstellung zu Ende geführt werden. Sollte jedoch bei bestehenden Verträgen ohne Verwendung von TA-Asphalt der Einbauzeitpunkt nach dem 01.01.2027 liegen, wird eine Umstellung im Hinblick auf den Einsatz von TA-Asphalt erforderlich. Neue Verträge mit absehbaren Einbauzeitpunkten des Asphaltmischguts nach dem 01.01.2027 sind daher ausschließlich auf Grundlage des neuen Technischen Regelwerks oder im Rahmen der weiteren Erprobung nach ARS-Nr. 13/2025 auszuschreiben und abzuwickeln.

IV.

Ich gebe die "Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Verkehrsflächenbefestigungen aus Asphalt, Teil 1: Neubau und Bau von Schichten in gleichmäßiger Dicke", Ausgabe 2026 (ZTV Asphalt-StB 26 Teil 1) hiermit bekannt und bitte die Obersten Straßenbaubehörden der Länder, diese für den Bereich der Bundesstraßen einzuführen. Im Interesse einer einheitlichen Handhabung empfehle ich, die ZTV Asphalt-StB 26 Teil 1 auch für Vorhaben in Ihrem Zuständigkeitsbereich anzuwenden. Den Einführungserlass bitte ich an das Referat StB 25 zu senden (ref-stb25@bmv.bund.de).

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

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

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

Im Auftrag
Michael Puschel



Beglaubigt:
Lenz
Tarifbeschäftigte



Impressum**Herausgeber:**

Bayerische Staatskanzlei, Franz-Josef-Strauß-Ring 1, 80539 München

Postanschrift: Postfach 220011, 80535 München

Telefon: +49 (0)89 2165-0, E-Mail: direkt@bayern.de

Technische Umsetzung:

Bayerische Staatsbibliothek, Ludwigstraße 16, 80539 München

Druck:

Justizvollzugsanstalt Landsberg am Lech, Hindenburgring 12, 86899 Landsberg am Lech

Telefon: +49 (0)8191 126-725, Telefax: +49 (0)8191 126-855, E-Mail: druckerei.ii@jv.bayern.de

ISSN 2627-3411**Erscheinungshinweis / Bezugsbedingungen:**

Das Bayerische Ministerialblatt (BayMBI.) erscheint nach Bedarf, regelmäßiger Tag der Veröffentlichung ist Mittwoch. Es wird im Internet auf der Verkündungsplattform Bayern www.verkuendung.bayern.de veröffentlicht. Das dort eingestellte elektronische PDF/A-Dokument ist die amtlich verkündete Fassung. Die Verkündungsplattform Bayern ist für jedermann kostenfrei verfügbar.

Ein Ausdruck der verkündeten Amtsblätter kann bei der Justizvollzugsanstalt Landsberg am Lech gegen Entgelt bestellt werden. Nähere Angaben zu den Bezugsbedingungen können der Verkündungsplattform Bayern entnommen werden.