



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Striedl AfD**
vom 17.02.2026

Unverhältnismäßigkeit der Geländererhöhungen nach den Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Ingenieurbauten und Haftungen für Kommunen?

Die Staatsregierung wird gefragt:

1. Haftung und Rechtsunsicherheit 3
 - 1.1 Haftungsrisiko der Kommunalpolitiker: Welche Erfahrungen hat die Staatsregierung hinsichtlich des persönlichen Haftungsrisikos für erste Bürgermeister und Landräte gemacht bzw. Vorkehrungen getroffen, wenn diese aus Gründen der Wirtschaftlichkeit auf die Erhöhung von Bestandsgeländern auf 1,30 m verzichten? 3
 - 1.2 Falls keine Rechtssicherheit besteht, welche Prüfungen hat die Staatsregierung vorgenommen, um den Kommunen eine klare Freistellungserklärung für den Erhalt von nachweislich sicherem Bestand zu ermöglichen? 3
 - 1.3 Falls keine solche Prüfungen vorgenommen wurden, warum nicht? 3
2. Bestandsschutz und technische Verwaltungsvorschriften 3
 - 2.1 Bestandsschutz vs. Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Ingenieurbauten (ZTV-ING): Warum wird der rechtlich verankerte Bestandsschutz durch technische Verwaltungsvorschriften wie die ZTV-ING faktisch ausgehebelt? 3
 - 2.2 Falls die Staatsregierung hier keine Kollision sieht, warum gibt es dann keinen bayerischen Anwendungserlass, der den Bestandsschutz explizit vor technischen Normverschärfungen schützt? 4
3. Faktenbasis und Unfallgeschehen 4
 - 3.1 Empirische Notwendigkeit: Wie viele Unfälle mit Radfahrern an Brückengeländern unter 1,30 m Höhe wurden in Bayern seit 2015 polizeilich erfasst? 4
 - 3.2 Falls diese Daten nicht vorliegen, warum wird eine millionenteure Standarderhöhung verordnet, ohne zuvor eine fundierte Unfallursachenanalyse für bayerische Brücken durchgeführt zu haben? 4

4.	Technischer Fortschritt und Sicherheit	4
4.1	E-Bike-Argumentation: Inwiefern rechtfertigen das Gewicht und der Schwerpunkt von E-Bikes eine Erhöhung auf 1,30 m?	4
4.2	Falls keine Studien vorliegen, warum wird der technische Fortschritt im Fahrzeugbau als Vorwand genutzt, um die bauliche Infrastruktur massiv und ohne Not zu verteuern?	4
5.	Technische Abweichungen und Eigenverantwortung	5
5.1	Abweichung von den „Regeln der Technik“: Plant die Staatsregierung, im Einführungserlass zu den ZTV-ING eine „Experimentierklausel“ für Kommunen zu schaffen?	5
5.2	Falls nein, warum wird den bayerischen Ingenieuren die Fachkompetenz abgesprochen, die Sicherheit vor Ort eigenverantwortlich ohne starre 1,30-m-Vorgabe zu bewerten?	5
6.	Frequenz und Kosten	5
6.1	Unterscheidung Stadt vs. Land: Warum wird nicht zwischen hochfrequentierten Radwegen und wenig genutzten Wirtschaftswegen differenziert?	5
6.2	Falls keine Differenzierung geplant ist, warum zwingt die Staatsregierung finanzschwache Dorfgemeinden in dieselben Kostenschablonen wie Metropolregionen?	5
	Hinweise des Landtagsamts	6

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr im Einvernehmen mit dem Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration
vom 16.03.2026

1. Haftung und Rechtsunsicherheit

1.1 Haftungsrisiko der Kommunalpolitiker: Welche Erfahrungen hat die Staatsregierung hinsichtlich des persönlichen Haftungsrisikos für erste Bürgermeister und Landräte gemacht bzw. Vorkehrungen getroffen, wenn diese aus Gründen der Wirtschaftlichkeit auf die Erhöhung von Bestandsgeländern auf 1,30 m verzichten?

1.2 Falls keine Rechtssicherheit besteht, welche Prüfungen hat die Staatsregierung vorgenommen, um den Kommunen eine klare Freistellungserklärung für den Erhalt von nachweislich sicherem Bestand zu ermöglichen?

1.3 Falls keine solche Prüfungen vorgenommen wurden, warum nicht?

Die Fragen 1.1 bis 1.3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Zu einem möglichen Haftungsrisiko von Bürgermeistern und Landräten liegen keine Erfahrungen vor.

Die Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Ingenieurbauten (ZTV-ING) sind nur für Brücken in staatlicher Verwaltung zur Anwendung eingeführt. Kommunen wird die Anwendung lediglich empfohlen, unter anderem auch zur Einhaltung sinnvoller, einheitlicher Standards. Sie gelten zudem nur für den Neubau oder bei Durchführung von Erhaltungsmaßnahmen, eine grundsätzliche Nachrüstungsverpflichtung auf Grundlage der ZTV-ING besteht nicht. Unabhängig von geltenden Richtlinien kann sich in Einzelfällen bei erhöhter Gefährdung ein Erfordernis zur Anpassung der Geländerhöhe aus der gesetzlichen Verkehrssicherungspflicht ergeben. Eine pauschale Freistellung von Anpassungen der Geländerhöhe ist nicht möglich, da jeder Einzelfall zu bewerten ist.

2. Bestandsschutz und technische Verwaltungsvorschriften

2.1 Bestandsschutz vs. Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Ingenieurbauten (ZTV-ING): Warum wird der rechtlich verankerte Bestandsschutz durch technische Verwaltungsvorschriften wie die ZTV-ING faktisch ausgehebelt?

2.2 Falls die Staatsregierung hier keine Kollision sieht, warum gibt es dann keinen bayerischen Anwendungserlass, der den Bestandsschutz explizit vor technischen Normverschärfungen schützt?

Die Fragen 2.1 und 2.2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die ZTV-ING gelten für den Neubau oder bei Durchführung von Erhaltungsmaßnahmen. Aus ihnen ergibt sich keine grundsätzliche Nachrüstpflicht für den Bestand. Es gilt also grundsätzlich ein Bestandsschutz.

Unabhängig von geltenden Richtlinien kann sich in Einzelfällen bei erhöhter Gefährdung ein Erfordernis zur Anpassung aus der gesetzlichen Verkehrssicherungspflicht ergeben. Die Sicherheit ist hier wirtschaftlichen Aspekten gegenüber abzuwägen. Es gilt der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.

3. Faktenbasis und Unfallgeschehen

3.1 Empirische Notwendigkeit: Wie viele Unfälle mit Radfahrern an Brückengeländern unter 1,30 m Höhe wurden in Bayern seit 2015 polizeilich erfasst?

3.2 Falls diese Daten nicht vorliegen, warum wird eine millionenteure Standarderhöhung verordnet, ohne zuvor eine fundierte Unfallursachenanalyse für bayerische Brücken durchgeführt zu haben?

Die Fragen 3.1 und 3.2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zu Unfällen mit Radfahrern an Brückengeländern unter 1,30 m Höhe liegen keine Daten vor. Die Geländerhöhe ergibt sich durch eine Berechnungsformel, in der auch die Höhe des Schwerpunktes einer Person mit einfließt. Bei Radfahrern ergibt sich eine Geländerhöhe von 1,30 m, um einen Sturz über ein Geländer möglichst zu vermeiden. Eine ausreichende Geländerhöhe dient der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer.

4. Technischer Fortschritt und Sicherheit

4.1 E-Bike-Argumentation: Inwiefern rechtfertigen das Gewicht und der Schwerpunkt von E-Bikes eine Erhöhung auf 1,30 m?

4.2 Falls keine Studien vorliegen, warum wird der technische Fortschritt im Fahrzeugbau als Vorwand genutzt, um die bauliche Infrastruktur massiv und ohne Not zu verteuern?

Die Fragen 4.1 und 4.2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die erforderliche Geländerhöhe in den ZTV-ING ist unabhängig von bauartspezifischen Aspekten.

5. Technische Abweichungen und Eigenverantwortung

5.1 Abweichung von den „Regeln der Technik“: Plant die Staatsregierung, im Einführungserlass zu den ZTV-ING eine „Experimentierklausel“ für Kommunen zu schaffen?

Die ZTV-ING sind nur für Bauwerke in staatlicher Verwaltung eingeführt. Kommunen wird die Anwendung der ZTV-ING lediglich empfohlen.

5.2 Falls nein, warum wird den bayerischen Ingenieuren die Fachkompetenz abgesprochen, die Sicherheit vor Ort eigenverantwortlich ohne starre 1,30-m-Vorgabe zu bewerten?

Eine Geländerhöhe von 1,30 m ist aus Gründen der Verkehrssicherheit sinnvoll. Die ZTV-ING gelten für den Neubau oder bei Durchführung von Erhaltungsmaßnahmen. Aus ihnen ergibt sich keine grundsätzliche Nachrüstpflicht für den Bestand. Darüber hinaus gilt, dass Geländerhöhen von 1,20 m im Bestand keine Nutzungseinschränkung darstellen. Zusätzlich kann als Alternative auch eine Beschilderung der entsprechenden Brücken in Einzelfällen zur Anwendung kommen.

6. Frequenz und Kosten

6.1 Unterscheidung Stadt vs. Land: Warum wird nicht zwischen hochfrequentierten Radwegen und wenig genutzten Wirtschaftswegen differenziert?

6.2 Falls keine Differenzierung geplant ist, warum zwingt die Staatsregierung finanzschwache Dorfgemeinden in dieselben Kostenschablonen wie Metropolregionen?

Die Fragen 6.1 und 6.2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Geländerhöhe von 1,30 m gilt nur bei Führung von Radwegen (oder kombinierten Geh- und Radwegen) auf der Kappe bzw. bei Bauwerken mit Radverkehr ohne Kapfen, wenn der Radfahrer direkt am Geländer geführt wird.

Verfügt die Brücke jedoch über eine Kappe mit Notgehweg, so ist hier die Geländerhöhe für Fußgängerverkehr in Abhängigkeit der Absturzhöhe anzusetzen. Dies ist bei Straßenbrücken ohne Radweg und Wirtschaftswegen der Regelfall.

Für die Beurteilung einer erhöhten Gefährdung im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht sind unterschiedliche Randbedingungen in der Nutzung und Lage mit in die Prüfung einzubeziehen.

Hinweise des Landtagsamts

Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

—————

Zur Vereinfachung der Lesbarkeit können Internetadressen verkürzt dargestellt sein. Die vollständige Internetadresse ist als Hyperlink hinterlegt und in der digitalen Version des Dokuments direkt aufrufbar. Zusätzlich ist diese als Fußnote vollständig dargestellt.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de/parlament/dokumente abrufbar.

Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de/aktuelles/sitzungen zur Verfügung.