Fehrle-Unterführung

Historie

Indizien für die Behandlung als öffentlicher Verkehrsweg

Stand: 09.10.2026

M. Stütz, 2026
Mail: info@bi-stadtklima-gd.de
Homepage: http://bi-stadtklima-gd.de

Inhalt

1 Einleitung ... 3
2 Bisheriger Recherchestand ... 4
3 Tatsächliche Indizien für die Behandlung als öffentlicher Verkehrsweg ... 5
3.1 Nutzung durch die Allgemeinheit ... 5
3.2 Verkehrliche Beschilderung ... 5
3.3 Tatsächliche Betreuung durch die Stadt ... 5
4 Historische Belege / Hinweise ... 7
4.1 Übersicht ... 7
4.2 Chronologie ... 8
4.2.1 um 1830: Historische Karte zeigt beidseits des Wetzgauer Bachs Wege ... 8
4.2.2 1831: Historische Flurkarte von Württemberg, Stand 1831, Maßstab 1:2.500 ... 9
4.2.3 1858 – 1861: Bau der Remsbahn ... 10
4.2.4 1861/62: Protokoll einer Verhandlung des Königlichen Eisenbahnbauamts ... 10
4.2.5 Muster-Profile von Brücken und Unterführungen um etwa 1860 ... 11
4.2.6 Mögliche KI-gestützte Rekonstruktion der 1861/62 beschriebenen Überbrückung des Wetzgauerbachs ... 12
4.2.7 1862/1863: Auszug aus der Weg- und Wasserbeschreibung, Best. A04 Nr. 1881 ... 12
4.2.8 1865 / 1868 Bahnhof Schwäbisch Gmünd mit Blick über die Stadt ... 13
4.2.9 1881 Bahnhof Schwäbisch Gmünd mit Blick über die Stadt ... 13
4.2.10 1885: historische Karte ... 14
4.2.11 Fehrle-Steg um 1900 ... 14
4.2.12 Fehrle-Steg um 1904 ... 15
4.2.13 1905: Bahnhofserweiterung Gmünd – Projekt V – Plan vom 29. Mai 1905 ... 15
4.2.14 1906: Schreiben der Königlichen Eisenbahn-Bausektion vom 26. November 1906 ... 16
4.2.15 1906: Schreiben der Königlichen Eisenbahn-Bausektion vom 26. November 1906 ... 16
4.2.16 1907: historische Karte ... 17
4.2.17 1907: Auszug aus dem Gemeinderatsprotokoll Best. A11 Bd. 77 vom 18. Jan. 1907, Punkt 5 ... 17
4.2.18 1910: Protokoll Gemeinderat und Bürgerausschuss Best. A11 Bd. 80 vom 20. Januar 1910 §62 ... 18
4.2.19 Nach 1910 Verlegung des Wetzgauer Baches ... 18
4.2.20 1920er – Leserbrief - zeitgeschichtlicher Hinweis, kein amtlicher Nachweis ... 18
4.2.21 1926: historische Karte ... 18
4.2.22 Gärtnerei Fehrle in Schwäbisch Gmünd, 1920 nördlich der Bahnlinie ... 19

4.2.23 1952: GR-Protokoll Best. A11 Bd. 170 vom 2. Oktober 1952, § 296 19
4.2.24 1965: GR-Protokoll Best. A11 Bd. 245 vom 15. Juli 1965, § 120 19
4.2.25 Offener Recherchepunkt: Weiterer Ausbau der Fehrle-Unterführung 19
4.2.26 2019: Mitteilung der DB an die Stadt
(Nach Darstellung der DB im Schreiben vom 11.06.2026) 20
4.2.27 2023: Ortstermin
(Nach Darstellung der DB im Schreiben vom 11.06.2026) 20
4.2.28 2026: Wegen Abriss: Unterführung beim Fehrle-Parkhaus wird gesperrt 20
4.2.29 April / Mai 2026: Verkehrszählung Fehrle - / Taubental-Unterführung 20
4.2.30 Mai 2026: Start der Petition „Fehrle-Unterführung erhalten“ 21
4.2.31 18. Mai 2026: Schließung der Fehrle-Unterführung 21
4.2.32 18. Mai 2026 Brief an Herrn OB Anrold 21
4.2.33 19. Mai 2026: Schreiben an DB InfraGO 21
4.2.34 11. Juni 2026: Antwortschreiben DB InfraGO auf Brief vom 19. Mai 2026 22
4.2.35 26. Juni 2026: Erneute Terminanfrage an Herrn OB Anrold 22
4.2.36 12. Juli 2026 Anfrage Pressetermin
Übergabe Ergebnis der Petition „Fehrle-Unterführung erhalten“ 22
4.2.37 15. Juli 2026 Antwort auf unsere Anfrage vom 12.Juli 2026 22
4.2.38 17. Juli 2026 Antwort auf unsere Schreiben vom 18.Mai und 26. Juni 2026 22
4.2.39 29. Juli 2026: Gespräch mit Vertretern der Stadtverwaltung 23
4.2.40 30. Juli 2026: Anfrage an das Liegenschafts- und Vermessungsamt 23
4.2.41 31. Juli 2026 Pressetermin
Übergabe Ergebnis der Petition „Fehrle-Unterführung erhalten“ 23
4.2.42 18. August 2026: Schreiben an DB InfraGO 23
4.2.43 24. Sept. 2026: Antwort Hauptamt 23
4.2.44 25. Sept. 2026 Schreiben an die Rechtsabteilung – Stadtverwaltung 24
4.2.45 25. Sept. 2026: Antwortschreiben DB InfraGO auf Brief vom 18. August 2026 24
4.2.46 08. Okt. 2026 Schreiben an Regierungspräsidium Stuttgart -
Referat 14 Kommunalaufsicht 24

1 Einleitung

Die bisherigen Recherchen der BI Stadtklima zeigen, dass sich die historische Entwicklung der Wegebeziehung im Bereich der heutigen Fehrle-Unterführung anhand amtlicher Flurkarten mindestens bis 1831 zurückverfolgen lässt. Ein besonderer Schwerpunkt der Recherche lag auf der Frage, welche historischen und tatsächlichen Indizien dafür sprechen, dass die Fehrle-Unterführung als öffentlicher Weg einzustufen ist.
Nicht Gegenstand dieser Recherche waren mögliche Kosten für die Sanierung der Fehrle-Unterführung sowie weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit der Alternativroute der Stadt durch die Taubental-Unterführung. Die BI Stadtklima fordert, vor einer abschließenden Entscheidung über die zukünftige Lösung für die Fehrle-Unterführung und die Alternativroute einen vollständigen und transparenten Kostenvergleich aller in Betracht kommenden Varianten vorzulegen.

Im Folgenden werden zunächst die vorliegenden Aussagen, der bisherige Recherchestand sowie die tatsächlichen und historischen Indizien zur Fehrle-Unterführung dargestellt. Diese liefern Hinweise darauf, dass es sich bei der dort verlaufenden Wegebeziehung bereits seit langer Zeit um einen öffentlichen Weg gehandelt haben könnte.

Welche straßenrechtliche Bedeutung diesen Indizien zukommt, bedarf einer fachkundigen rechtlichen Prüfung.

2 Bisheriger Recherchestand

Die bisherigen Recherchen belegen, dass im Bereich der heutigen Fehrle-Unterführung bereits **1831 Wege entlang des Wetzgauer Bachs** vorhanden waren. In der **historischen Flurkarte von Württemberg, Stand 1831, Maßstab 1:2.500,** sind im Gebiet der heutigen Fehrle-Unterführung links- und rechtsseitig vom Wetzgauer Bach Wege eingezeichnet. Ein Weg verläuft in Richtung des heutigen Ahornwegs.
In der Weg- und Wasserbeschreibung von **1862/63** ist mit der Nr. 93 ausdrücklich ein vermessener **„Weg am Wetzgauer Bach“** erfasst. Spätere Unterlagen dokumentieren die Fortdauer dieser Wegebeziehung: 1906 wird eine **„Fußwegunterführung bei Fehrle“** ausdrücklich genannt, und 1907 verlangte die Stadt gegenüber der Eisenbahnverwaltung die **Erhaltung des bestehenden Fußwegs durch die Bahnhofsanlagen.** 1926 ist die Fußgängerunterführung kartographisch nachweisbar; 1952 ließ die Stadt den Weg vom Fehrle-Steg zur Lindenfirststraße auf eigene Kosten instand setzen.

Damit ist die historische Wegebeziehung im Bereich der heutigen Fehrle-Unterführung über einen Zeitraum von mehr als einem Jahrhundert durch verschiedene amtliche und sonstige Quellen dokumentiert. Welche straßenrechtliche Bedeutung diesen Unterlagen zukommt und ob daraus auf einen historischen öffentlichen Wegestatus geschlossen werden kann, ist nicht Gegenstand dieser Dokumentation und bedarf einer fachkundigen rechtlichen Prüfung.

3 Tatsächliche Indizien für die Behandlung als öffentlicher Verkehrsweg

Die folgende Übersicht stellt keine rechtliche Bewertung dar. Sie dokumentiert tatsächliche Umstände, die darauf hinweisen, dass die Fehrle-Unterführung von der Stadt über viele Jahre als Bestandteil des öffentlichen Verkehrs- und Wegenetzes behandelt wurde. Welche rechtlichen Schlussfolgerungen daraus zu ziehen sind, bedarf einer gesonderten Prüfung.

3.1 Nutzung durch die Allgemeinheit

- Die Fehrle-Unterführung diente jahrzehntelang als Querung von der Innenstadt zu den nördlichen Stadtteilen.
- Einbindung ins öffentliche Wegenetz
  Wegweiser: Richtung Bahnhof / Fahrradparkhaus,
  Wegweiser Richtung Stadtmitte/Aalen
  Hinweis darauf, dass die Stadt die Fehrle-Unterführung über viele Jahre als Bestandteil des öffentlichen Fuß- und Radwegenetzes behandelt hat.
- Einbindung ins öffentliche Wegenetz, Stadtplan „Ungehindert unterwegs“ https://t1p.de/2g4w9
  Der Stadtplan 2019 „**Ungehindert unterwegs**“ wurde von der Stadt Schwäbisch Gmünd speziell erstellt, um barrierefreie Wege, Zugänge und Verbindungen für Menschen mit Einschränkungen darzustellen.

3.2 Verkehrliche Beschilderung

- Zeichen 239 „Gehweg“,
  Hinweisschild „Radfahrer absteigen“,

- Geltung der Verkehrsregeln:
  Die Straßenverkehrsordnung gilt im öffentlichen Verkehrsraum. Eine straßenrechtliche Widmung ist dafür nicht zwingend erforderlich. StVO-Beschilderung kann daher auch auf tatsächlich öffentlichem Verkehrsraum bestehen und stellt für sich allein keinen Nachweis einer straßenrechtlichen Widmung dar.

3.3 Tatsächliche Betreuung durch die Stadt

Mit der Eigenschaft als öffentliche Straße sind Aufgaben der Straßenbaulast verbunden. Wer hierfür zuständig ist, richtet sich nach Straßenklasse, Baulast und gegebenenfalls dem Eisenbahnkreuzungsrecht.

Aus der Straßenbaulast folgt grundsätzlich kein individueller Anspruch eines Bürgers auf eine bestimmte Sanierungs- oder Unterhaltungsmaßnahme; sie wird im öffentlichen Interesse erfüllt.

Indiz für eine tatsächliche Betreuung/Unterhaltung durch die Stadt; für sich allein kein Nachweis der Straßenbaulast:

Tatsächliche Betreuung durch die Stadt

- regelmäßiger Winterdienst
- öffentliche Beleuchtung
- regelmäßige Reinigung durch den Bauhof

Diese Umstände werden ausschließlich als tatsächliche Indizien dokumentiert. Welche rechtliche Bedeutung ihnen zukommt, ist Gegenstand einer gesonderten Prüfung.
Interessante Fragen in diesem Zusammenhang wären:

- Seit wann werden Winterdienst, Reinigung, Beleuchtung und Beschilderung der Fehrle-Unterführung durch die Stadt Schwäbisch Gmünd durchgeführt?
- Auf welcher rechtlichen Grundlage erfolgten diese Maßnahmen, wenn bislang keine förmliche bzw. historische Widmung nachgewiesen werden konnte?

4 Historische Belege / Hinweise

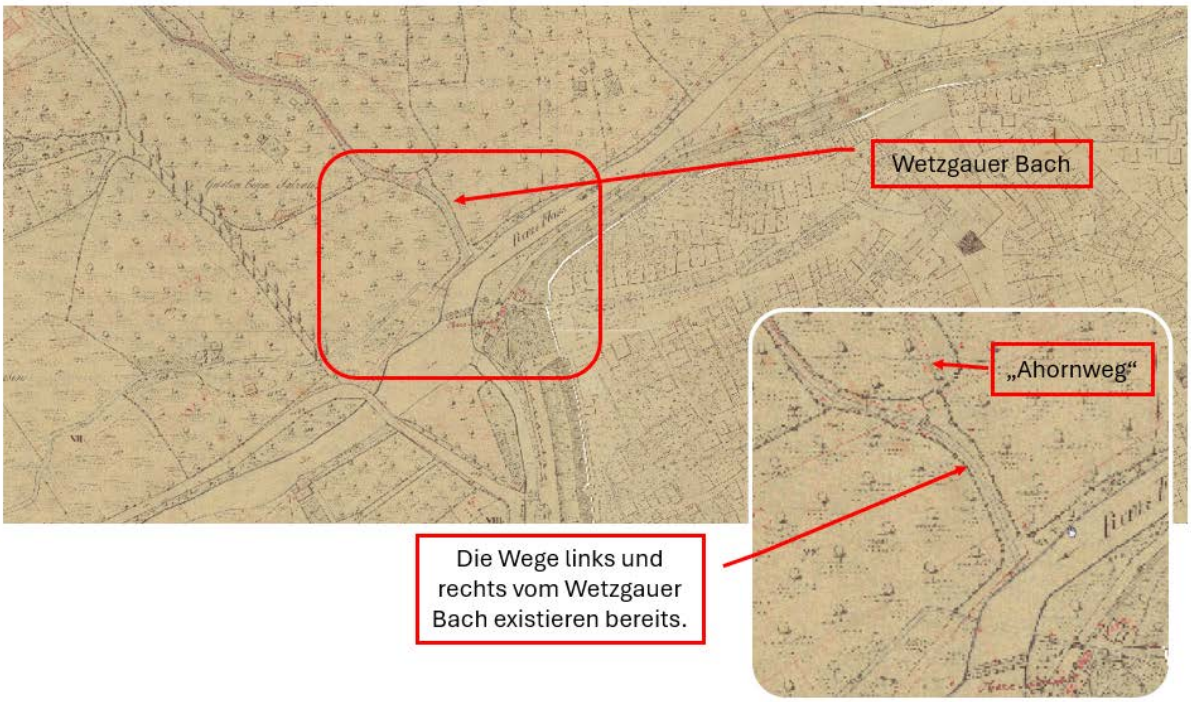
4.1 Übersicht

Jahr	Erkenntnis
1831	• **Historische Flurkarte von Württemberg, Stand 1831 und Maßstab 1:2.500** Im Gebiet der heutigen Fehrle-Unterführung sind links- und rechtsseitig vom Wetzgauer Bach Wege eingezeichnet. Ein Weg verläuft in Richtung des heutigen Ahornwegs. Quelle: https://www.leo-bw.de/en/web/guest/kartenvergleich
1861	• Beim Bau der Remsbahn wurden bestehende Wege verändert und neue Vizinal-, Feld- und Fußwege angelegt.
1861/62	• Der Wetzgauer Bach wird ausdrücklich bei den Wasserbauwerken genannt. • Die Brücken werden ausdrücklich für Hochwasser dimensioniert.
1862/63	Weg- und Wasserbeschreibung • Ein eigener **„Weg am Wetzgauer Bach“ Nr. 93** ist in der Weg- und Wasserbeschreibung eingetragen. • Der **„Wetzgauer Bach“** wird als eigenes Grundstücks-/Liegenschaftsobjekt geführt.
1905/06	• Historischer Lageplan zeigt die geplante Bahnhofserweiterung, Bahntrasse, Wege, Wetzgauer Bach und Unterführungen.
1906/07	• Unterführung wird ausdrücklich als **„Fußwegunterführung bei Fehrle“** bezeichnet. • Eine bereits bestehende Fußgängerunterführung soll von ca. **1,80 m auf 2,00 m** erhöht werden.
1907	• Stadt verlangt ausdrücklich die **Erhaltung des Fußwegs von Gärtner Fehrle durch die Bahnhofsanlagen**.
1910	• Der Wetzgauer Bach soll durch eine Dohle in die Rems eingeleitet werden. • Die Dohle geht außerhalb des Bahnareals in Eigentum und Unterhaltung der Stadt über. • Der Schutz gegen Hochwasser und Rückstau wird ausdrücklich vorgeschrieben.
1910	• Remsbahn: Zweites Gleis Deinbach – Schwäbisch Gmünd geht in Betrieb.
1926	• Fußgängerunterführung kartiert
1952	• **städtische Instandsetzung.**
1965	• **städtische Maßnahme**
2019	• Nach Darstellung der DB in ihrem Schreiben vom 11.06.2026 informierte sie die Stadt bereits 2019
2023	• Nach DB-Schreiben vom 11.06.2026: Variantenprüfung / Die Stadt wird als ‚Kreuzungsbeteiligte‘ bezeichnet
2026	• Start der Petition „Fehrle-Unterführung“ erhalten
2026	• Schließung

4.2 Chronologie

Die historischen Karten wurden uns freundlicherweise, soweit nicht anders aufgeführt, vom Stadtarchiv Schwäbisch Gmünd zur Verfügung gestellt.

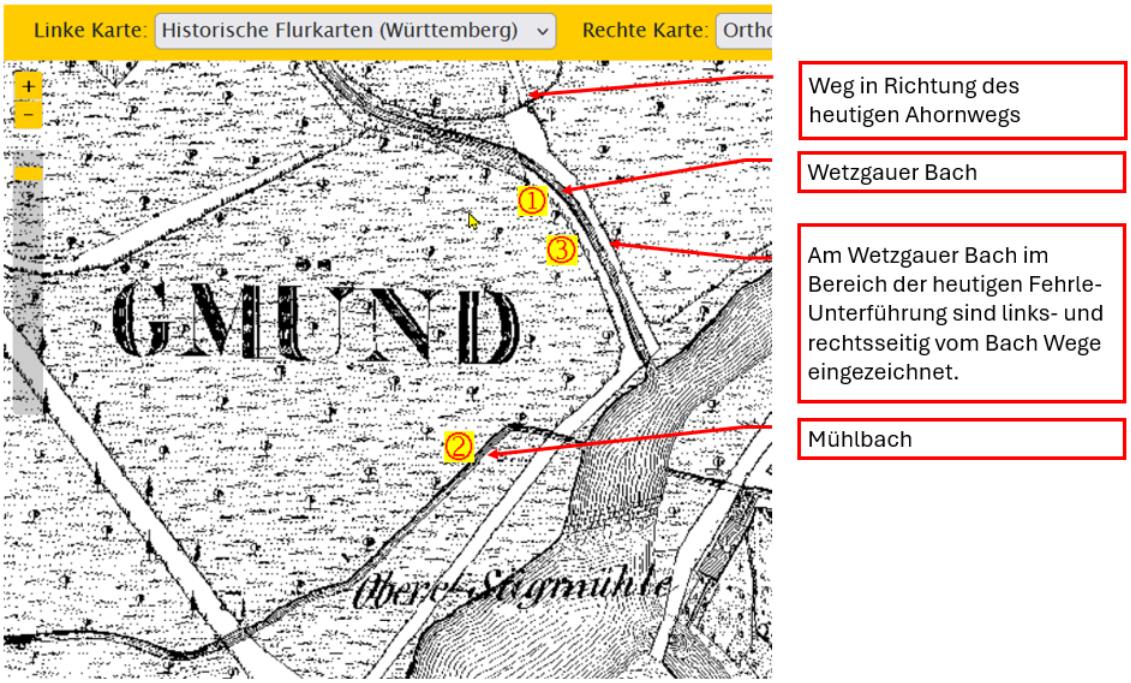
4.2.1 um 1830: Historische Karte zeigt beidseits des Wetzgauer Bachs Wege



Quelle: Geodatenportal – Historische Karten https://t1p.de/e7dmc
mit eigenen Markierungen und Beschriftungen: BI Stadtklima, 2026.

- Der Wetzgauer Bach verläuft an Stelle der Fehrle-Unterführung.
- Im Gebiet der heutigen Fehrle-Unterführung sind links- und rechtsseitig vom Wetzgauer Bach Wege eingezeichnet. Ein Weg verläuft in Richtung des heutigen Ahornwegs.
- Dies lässt sich anhand amtlicher Flurkarten mindestens bis 1831 zurückverfolgen.

4.2.2 1831: Historische Flurkarte von Württemberg, Stand 1831, Maßstab 1:2.500



Quelle: https://www.leo-bw.de/en/kartenvergleich
mit eigenen Markierungen und Beschriftungen: BI Stadtklima, 2026.

Am Wetzgauer Bach im Bereich der heutigen Fehrle-Unterführung sind links- und rechtsseitig vom Bach Wege eingezeichnet. Ein Weg verläuft in Richtung des heutigen Ahornwegs.

Quelle: https://www.geoportal-bw.de mit eigenen Markierungen und Beschriftungen: BI Stadtklima, 2026.

Karten → Suchbegriff *Flurkarte* → Karte: WMS LGL-BW Historische Flurkarte Württemberg 1:2.500

Unter „Funktionen zur Karte: Transparenz auf 20 einstellen.“

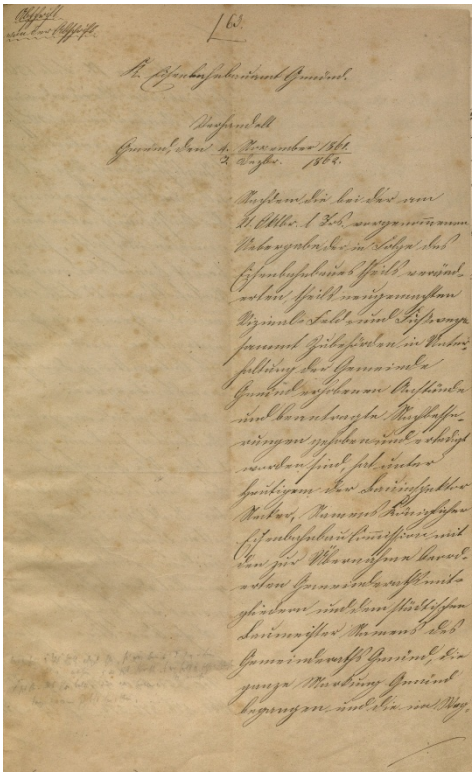
4.2.3 1858 – 1861: Bau der Remsbahn

Die Remsbahn wurde zunächst eingleisig gebaut und später abschnittsweise zweigleisig ausgebaut.

- 1861: Eröffnung der Remsbahn zunächst eingleisig
- 1864: zweigleisig bis Fellbach
- 1876: zweigleisig bis Waiblingen
- 1899: zweigleisig bis Schorndorf
- 1902: zweigleisig bis Lorch
- 1905: zweigleisig bis Deinbach
- 27. April 1910: zweigleisig bis Schwäbisch Gmünd
- 1920: zweigleisig bis Unterböbingen
- 1926: zweigleisig bis Aalen
- Elektrifizierung der Remsbahn:
    - 1949 bis Waiblingen und 1962 bis Schorndorf,
    - 1971 bis Aalen
    - 1972 die weitere Strecke bis Nördlingen und darüber hinaus bis Donauwörth.

Quelle: https://t1p.de/0b0zl

4.2.4 1861/62: Protokoll einer Verhandlung des Königlichen Eisenbahnbauamts



Transkription möglichst nah am Original

K. Eisenbahnbauamt Gmünd.

Verhandelt
Gmünd den 4. November 1861.
[darunter späterer Vermerk vermutlich: 3. Dezbr. 1862]

Nachdem die bei der von
K. Oberb. I. Abt. vorgenommenen
Untersuchung der in Folge des
Eisenbahnbaues theils verändert
worden, theils neuangelegten
Vizinal-, Feld- und Fußwege
sammt [unleserlich] in die Unter-
haltung der Gemeinde
Gmünd gehörenden Kunstbauten
und den [unleserlich]
[unleserlich] abgeholfen und berichtigt
worden sind, hat unter
heutigem der Bauinspektor
Morlok, Namens Königlichen
Eisenbahnbau-Commission mit
den zur Übernahme berech-
tigten Gemeinderathsmit-
gliedern und dem städtischen
Baumeister Namens des
Gemeinderaths Gmünd, die
ganze Markung Gmünd
begangen und die im Wege ...

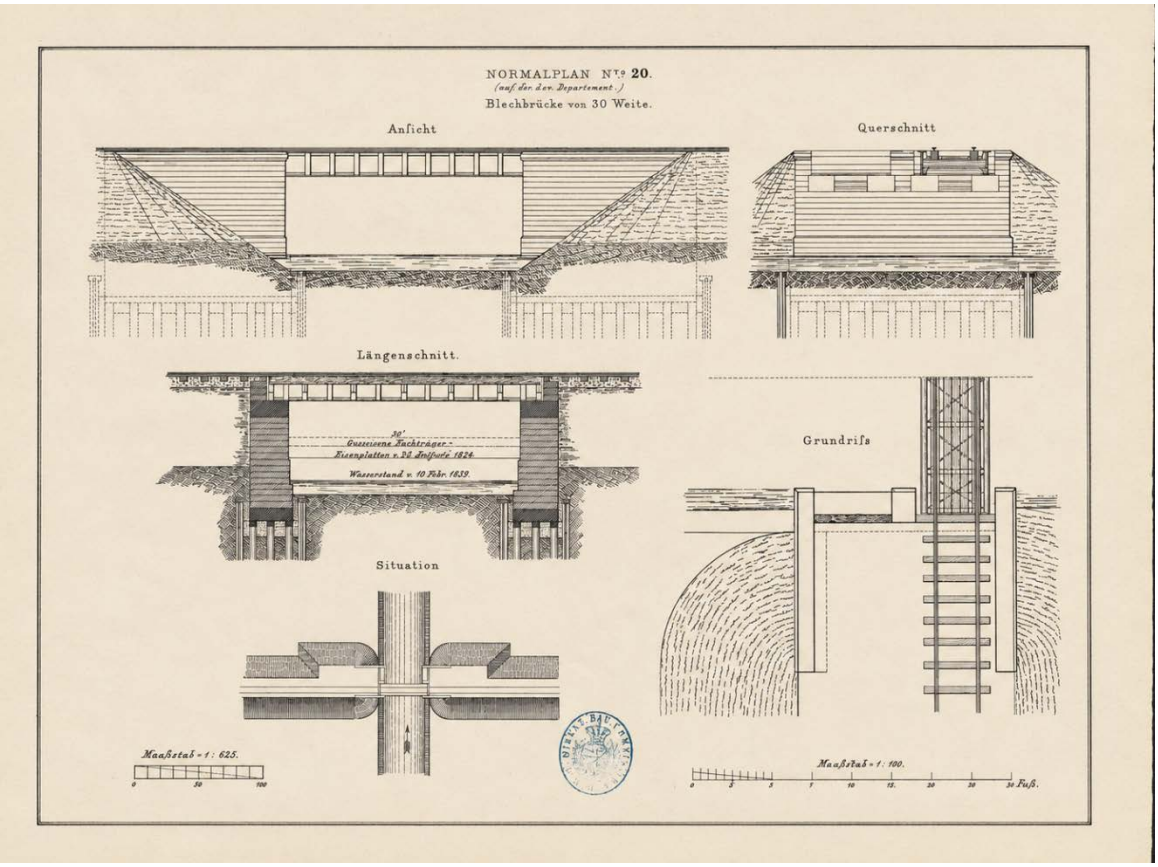
Quelle: Inliegend in der Weg- und Wasserbeschreibung (Best. A04 Nr. 1881)

Das Protokoll dokumentiert allgemein, dass durch den Eisenbahnbau veränderte bzw. neu angelegte Vizinal-, Feld- und Fußwege sowie zugehörige Bauwerke Gegenstand gemeinsamer Begehungen von Eisenbahnverwaltung und Stadt waren. Daneben wird der Wetzgauerbach ausdrücklich als

Wasserlauf mit einer eisernen Überbrückung und einer für Hochwasser ausreichend bemessenen Lichtöffnung genannt.

Im Protokoll ist u. a. Folgendes zu lesen: *„Der Rothenbach, **Wetzgauerbach** und Schießtalbach **erhielten eiserne Überbrückungen mit steinernen Landpfeilern**; der Muthlangerbach wurde mit einer steinernen einbogigen Gewölbebrücke überbaut. **Alle diese Brücken erhielten für Hochgewässer gehörig große Lichtöffnungen**, was vom Gemeinderath anerkannt wird.“*

4.2.5 Muster-Profile von Brücken und Unterführungen um etwa 1860



Quelle: Stadtarchiv Bestand A07-Bü 1630_4_Beispiel Durchlass_2

4.2.6 Mögliche KI-gestützte Rekonstruktion der 1861/62 beschriebenen Überbrückung des Wetzgauerbachs

Ob bereits damals ein Fußweg durch dieselbe Öffnung verlief, ist bislang nicht belegt.

Quelle: KI-gestützte Rekonstruktionsskizze – keine historische Aufnahme.

4.2.7 1862/1863: Auszug aus der Weg- und Wasserbeschreibung, Best. A04 Nr. 1881

- „92, Weg unterhalb dem Lindenfirst“
- „93, Weg am Wetzgauer Bach“

Damit ist historisch nicht nur irgendein Weg in der Gegend nachweisbar, sondern ein **amtlich in der Weg- und Wasserbeschreibung erfasster „Weg am Wetzgauer Bach“**.

Der Weg wurde ausdrücklich nach dem **Wetzgauer Bach benannt,** er besaß eine eigene laufende Nummer **93**, eine vermessene Fläche und wurde durch seine Lage zu Grundstücken beziehungsweise Parzellen genau beschrieben.

Das spricht für einen **dauerhaft definierten Wegkörper**.

„von der Rems bei Parz. Nr. [...]
bis zur Eisenbahn bei Parz. [...]
s. [...] Nr. 93.“

Damit sind Weg und Bach in diesem Register offenbar unmittelbar miteinander verknüpft.

4.2.8 1865 / 1868 Bahnhof Schwäbisch Gmünd mit Blick über die Stadt

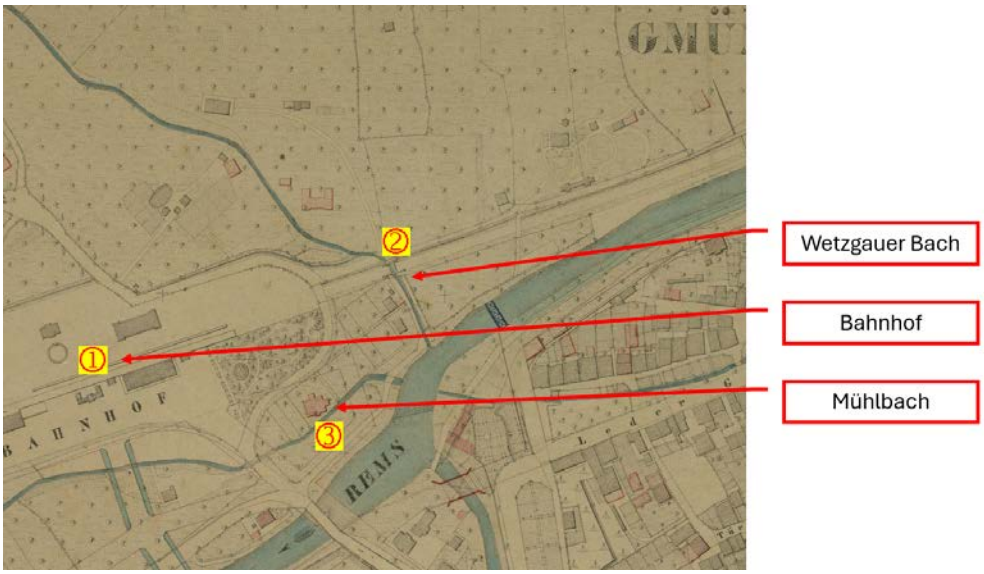
Quelle: Schwäbisch Gmünd, Bahnhof und Stadt, ca. 1865–1868. Fotografie: Jakob August Lorent.
https://commons.wikimedia.org/wiki/File%3ALorent_bahnhof_gmuend.jpg

Man erkennt den weitgehend unbebauten Bereich zwischen Bahnhof und Stadt sowie die ursprüngliche Bahnanlage.

4.2.9 1881 Bahnhof Schwäbisch Gmünd mit Blick über die Stadt

Quelle: Stadtarchiv E04 Nr. 0064: Blick auf den Bahnhof und die Bahnanlage vom Salvator. Aufnahme von Wilhelm Boppel, 1881

4.2.10 1885: historische Karte



Quelle: Stadtarchiv Schwäbisch Gmünd mit eigenen Markierungen und Beschriftungen: BI Stadtklima, 2026.
(1) Gmünder Bahnhof
(2) Der Wetzgauer Bach verläuft weiterhin an Stelle der Fehrle-Unterführung.
(3) Mühlbach

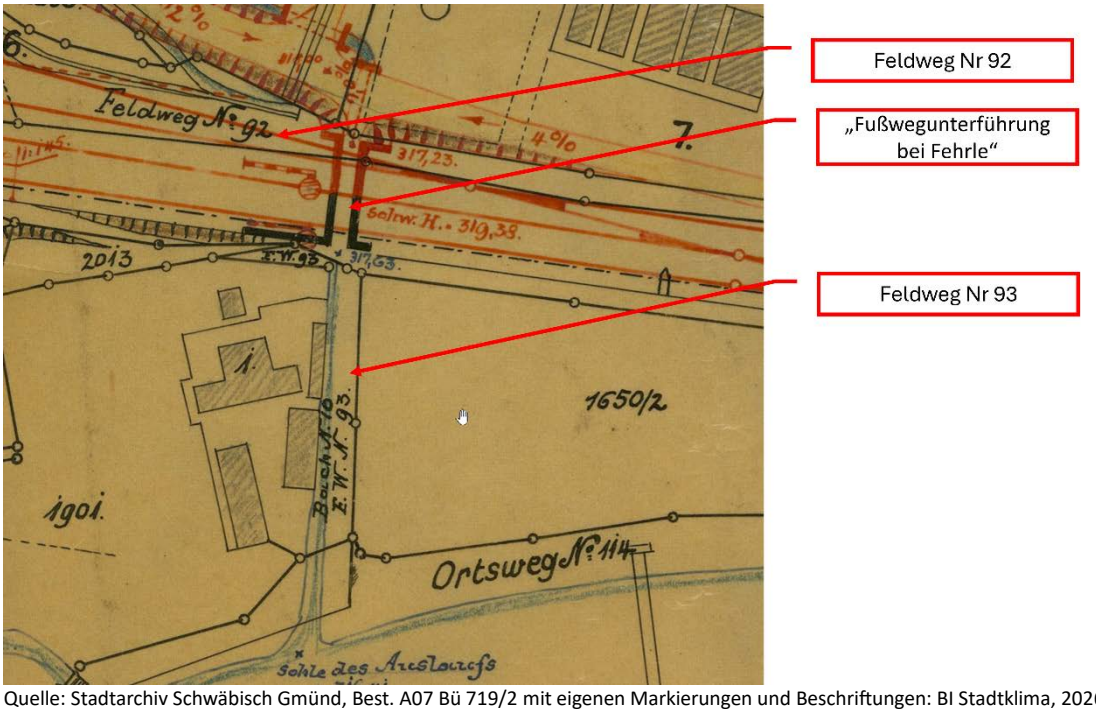
4.2.11 Fehrle-Steg um 1900

Quelle: Stadtarchiv E05.01 Bd. 15 Nr. 57: Schwäbisch Gmünd, Partie an der Rems. Verlag unbekannt, um 1900

4.2.12 Fehrle-Steg um 1904

Quelle: Stadtarchiv Schwäbisch Gmünd – Remssteg mit St. Salvator, Ansichtskarte, 1904, Verlag B. Kraus, Schwäbisch Gmünd, Nr. 94.

4.2.13 1905: Bahnhofserweiterung Gmünd – Projekt V – Plan vom 29. Mai 1905



Quelle: Stadtarchiv Schwäbisch Gmünd, Best. A07 Bü 719/2 mit eigenen Markierungen und Beschriftungen: BI Stadtklima, 2026.

Die historische Karte von 1905 bestätigt die Lage des in der Weg- und Wasserbeschreibung verzeichneten Wegs Nr. 93 („Weg am Wetzgauer Bach“). Der Weg verlief im Bereich des Wetzgauer

Bachs und der Bahnquerung und steht damit in engem räumlichem Zusammenhang mit der später ausdrücklich genannten „Fußwegunterführung bei Fehrle“.

4.2.14 1906: Schreiben der Königlichen Eisenbahn-Bausektion vom 26. November 1906

Im Schreiben wird die Fehrle-Unterführung ausdrücklich als solche erwähnt:

„Die Fußwegunterführung bei Fehrle wird statt 1,80 m jetzt 2 m hoch.“

Quelle: Stadtarchiv Schwäbisch Gmünd, Best. A07 Bü 719/2

Die Bezeichnung belegt, dass eine ‚Fußwegunterführung bei Fehrle‘ 1906 Gegenstand der amtlichen Bahnplanung war. Die Formulierung ‚wird statt … jetzt 2 m hoch‘ spricht dafür, dass eine bereits bestehende Unterführung erhöht werden sollte.

4.2.15 1906: Schreiben der Königlichen Eisenbahn-Bausektion vom 26. November 1906

*„Die Ableitung des Wetzgauerbaches geschieht in einer **halbkreisförmig gemauerten Dohle** von 1,20/0,60 Lichtweite mit einer minimalen Überdeckung von 15 cm u. zwar durch die Gärtnerei des Herrn Fehrle.“*

***….** Soweit sie nicht auf Bahnareal liegt, geht sie in Eigentum u. Unterhaltung der Stadt über.*

Quelle: Stadtarchiv Schwäbisch Gmünd, Best. A07 Bü 719/2

→ Das Wasser des Grabens […] wird in einem Schacht und von da aus in einer **30 cm weiten Dohle** in das seitherige Bachbett oberhalb des Wehrs geleitet.

Die 1906 geplante veränderte Ableitung des Wetzgauer Bachs sollte durch die Gärtnerei des Herrn Fehrle verlaufen. Die Arbeiten waren nach 1906 noch nicht verwirklicht/abgeschlossen. Hinsichtlich Eigentum und Unterhaltung wurde ausdrücklich zwischen Eisenbahnareal und Stadt unterschieden.

4.2.16 1907: historische Karte

Quelle: Stadtarchiv Schwäbisch Gmünd mit eigenen Markierungen und Beschriftungen: BI Stadtklima, 2026.

- (1) Auf der rechten Karte von 1907 ist der Verlauf des Mühlbachs eingezeichnet.
- Der Wetzgauer Bach (alter Verlauf) ist hier nicht eingezeichnet.
- (2) Die Bachverdolung des Wetzgauer Baches wird nur angedeutet.

4.2.17 1907: Auszug aus dem Gemeinderatsprotokoll Best. A11 Bd. 77 vom 18. Jan. 1907, Punkt 5

*Die Stadt setzt sich beim Bahnhofsausbau ausdrücklich für die **Erhaltung des Fußwegs bei Fehrle** ein:*

- *Die bürgerl. Kollegien namens der Stadtverwaltung ersuchen die K. Eisenbahnverwaltung um Erhaltung des Fusswegs – wie früher bei Gelegenheit mündlicher Verhandlung zugesichert – von Gärtner Fehrle durch die Bahnhofsanlagen und sind gerne bereit, ein entsprechendes **Rekognitionsgeld** zu bezahlen.*
- *Die Strecke wurde beschrieben: **„von Gärtner Fehrle durch die Bahnhofsanlagen“.***

*Zudem war dessen Erhaltung offenbar bereits vorher von der Eisenbahnverwaltung mündlich zugesagt worden: **„wie früher bei Gelegenheit mündlicher Verhandlung zugesichert“***

Der Beschluss zeigt, dass die Stadt ausdrücklich die „Erhaltung des Fußwegs“ verlangte und dass die Eisenbahnverwaltung dessen Erhaltung offenbar zuvor zugesagt hatte.
Der Hinweis auf ein Rekognitionsgeld könnte darauf hindeuten, dass die Nutzung des Weges auf einem besonderen Rechtsverhältnis beruhte. Zugleich spricht er dafür, dass Stadt und Bahn die Wegebeziehung ausdrücklich regelten und die Stadt dabei möglicherweise eine besondere Nutzungsberechtigung gegenüber der Bahn anerkannte. Die genaue rechtliche Bedeutung des Rekognitionsgeldes ist anhand der damaligen Vereinbarungen bzw. Akten noch zu klären.

4.2.18 1910: Protokoll Gemeinderat und Bürgerausschuss Best. A11 Bd. 80 vom 20. Januar 1910 §62

„Die Kgl. Eisenbahnbausektion Schorndorf teilt mit Zuschrift vom 15. ds. Mts. mit, dass nach § 10 des Weg- und Wasserlaufprotokolls der Markung Gmünd (oberer) Teil II die zur Einführung des Wetzgauerbaches in die Rems herzustellende Dohle, soweit sie nicht auf Bahnareal zu liegen kommt, in das Eigentum und die Unterhaltung der Stadtgemeinde übergehe.“

Die Ableitung des Wetzgauer Bachs durch den Bereich Fehrle zur Rems wird detailliert geregelt. Eigentum und Unterhaltung werden festgelegt; ungehinderter Wasserabfluss sowie Schutz gegen Hochwasser und Rückstau werden ausdrücklich vorgeschrieben.

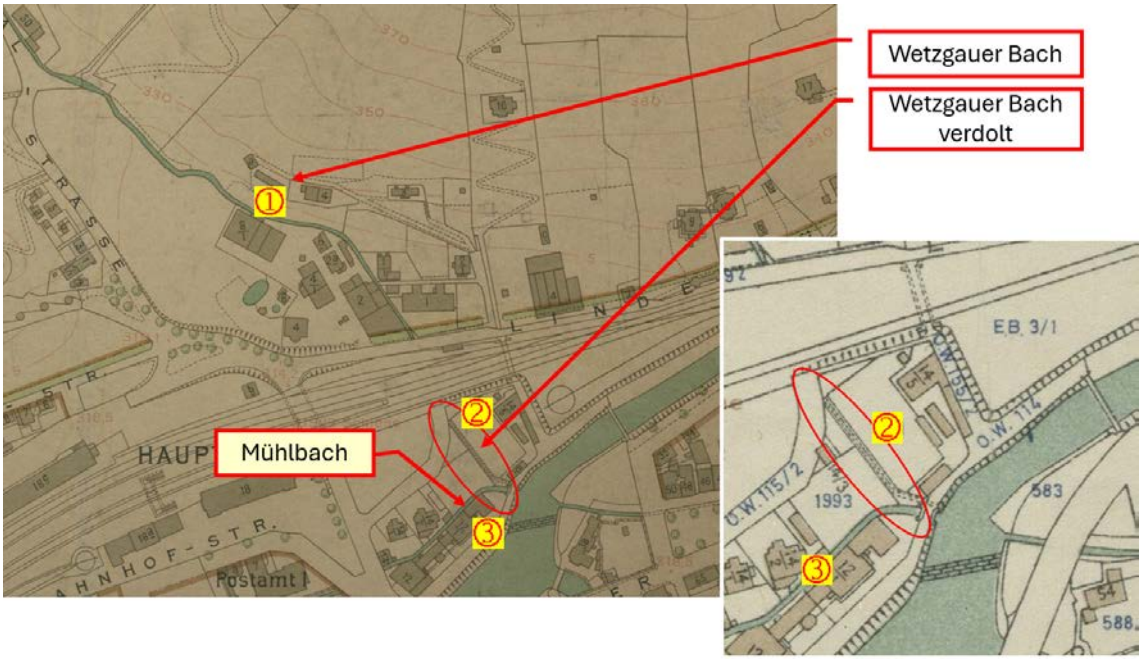
4.2.19 Nach 1910 Verlegung des Wetzgauer Baches

4.2.20 1920er – Leserbrief - zeitgeschichtlicher Hinweis, kein amtlicher Nachweis

… „Dazu fällt mir eine Geschichte ein, die mein Vater, Jahrgang. 1910, bei Gelegenheit zum Besten gab: Mei Ahna war a stramms Weib. Sie benutzte in den Zwanzigern des letzten Jahrhunderts einmal bei Dunkelheit das „Durchgängle“. Bei Eintritt beobachtete sie, wie ein Mann die Gaslaterne in der Mitte der Unterführung auslöschte.“ ….

Quelle: Rems-Zeitung 08.08.2026

4.2.21 1926: historische Karte



Quelle: Stadtarchiv Schwäbisch Gmünd mit eigenen Markierungen und Beschriftungen: BI Stadtklima, 2026.

- (1) Der Verlauf des Wetzgauer Bachs entspricht im Wesentlichen dem heutigen Verlauf.

- (2) Er wurde bereits verlegt (verdolt) und mündet an nahezu der gleichen Stelle wie der Mühlbach.
- (3) Die Unterführung ist bereits als Fußgängerunterführung eingezeichnet.

4.2.22 Gärtnerei Fehrle in Schwäbisch Gmünd, 1920 nördlich der Bahnlinie

Quelle: Fehrle Stauden.https://www.staudenmix.de/gaertnerei Fotograf unbekannt

4.2.23 1952: GR-Protokoll Best. A11 Bd. 170 vom 2. Oktober 1952, § 296

*Der „**Weg vom Fehrlesteg zur Lindenfirststraße und entlang des Hotels Arche**“ wurde auf Kosten der Stadt instandgesetzt.*

4.2.24 1965: GR-Protokoll Best. A11 Bd. 245 vom 15. Juli 1965, § 120

Auf Kosten der Stadt wurde eine Regenwasserdohle durch die Unterführung verlegt, um die Ableitung von Regenabwasser zu verbessern.

4.2.25 Offener Recherchepunkt: Weiterer Ausbau der Fehrle-Unterführung

Bauliche Veränderungen an der Fehrle-Unterführung

4.2.26 2019: Mitteilung der DB an die Stadt (Nach Darstellung der DB im Schreiben vom 11.06.2026)

2019 informiert die Deutsche Bahn die Stadt Schwäbisch Gmünd, dass das Ende der technischen Restnutzungsdauer der Fußgängerunterführung „Fehrle-Steg“ im Jahr 2026 erreicht wird und das Bauwerk zur Erhaltung der Strecke aus diesem Grund verstärkt werden muss.

4.2.27 2023: Ortstermin (Nach Darstellung der DB im Schreiben vom 11.06.2026)

Bei einem Ortstermin von DB Netz und der Stadt Schwäbisch Gmünd im Sommer 2023 haben sich die Vertreterinnen und Vertreter beider Parteien einen Überblick zur vor Ort geltenden Sachlage verschafft und die möglichen Varianten gemeinsam betrachtet.

Dies umfasste:

1. die reine 1:1-Erneuerung (Fußgänger-Querung),
2. die Erneuerung der „Eisenbahnüberführung bzw. Fußgängerunterführung Fehrle-Steg“ (EÜ) mit weitreichenden technischen Anpassungen (Herstellung Barrierefreiheit inkl. zusätzlicher Nutzung als Radweg)
3. sowie die Auflassung (Schließung) der Fußgängerunterführung „Fehrle-Steg“

Im Ergebnis favorisierte die DB die Auflassung der Fußgängerunterführung „Fehrle-Steg“. Die Stadt Schwäbisch Gmünd als Kreuzungsbeteiligte hatte keine Einwände gegen die Schließung.

Weiter führt die DB aus, dass bei einem Vor-Ort-Termin im Jahr 2023 gemeinsam mit der Stadt verschiedene Varianten geprüft wurden.

4.2.28 2026: Wegen Abriss: Unterführung beim Fehrle-Parkhaus wird gesperrt

… „Wir werden darauf drängen, dass es ganz zu ist“, sagt Matthias Schürle vom Tiefbauamt.

…. Stadtsprecher Markus Herrmann erklärte zudem, dass die Stadt selbst auf Informationen der Deutschen Bahn angewiesen sei.

„Wir können nur das weitergeben, was von dort kommt.“

Quelle: Rems-Zeitung 26.02.2026 S. 15

4.2.29 April / Mai 2026: Verkehrszählung Fehrle - / Taubental-Unterführung

Die Fehrle-Unterführung stellte eine wichtige Verbindung zwischen der Innenstadt und dem Taubental bzw. den nördlichen Stadtteilen dar. Im Erhebungszeitraum von 7:00 bis 19:00 Uhr wurden dort täglich rund 900 Fußgängerinnen und Fußgänger gezählt, darunter etwa 100 Kinder, bis zu 44

Eltern mit Kinderwagen sowie rund 25 Personen mit Gehhilfen oder Rollstuhl. Zusätzlich nutzten rund 570 Radfahrende, darunter etwa 85 Kinder, die Verbindung.

Die Verkehrszählung im Bereich der Taubental-Unterführung zeigt zugleich das hohe Kfz-Verkehrsaufkommen auf der dort verlaufenden Alternativroute. Zwischen 7:00 und 19:00 Uhr wurden insgesamt 3.124 Kraftfahrzeuge gezählt; die stündliche Verkehrsbelastung lag zwischen etwa 200 und 350 Kraftfahrzeugen.

4.2.30 Mai 2026: Start der Petition „Fehrle-Unterführung erhalten“

Die Resonanz auf die Petition zeigt, dass das Thema für viele Menschen in Schwäbisch Gmünd von großer Bedeutung ist – insbesondere im Hinblick auf eine sichere, direkte und barrierearme Verbindung zwischen den nördlichen Stadtteilen und der Innenstadt. Die Petition „Fehrle-Unterführung erhalten“ verzeichnete zum 06.10.2026 insgesamt 1.532 Unterstützungsbekundungen. Darüber hinaus unterstützen mehr als 90 Händlerinnen und Händler in Schwäbisch Gmünd das Anliegen. Diese Angaben treffen keine Aussage zum straßenrechtlichen Status, dokumentieren jedoch die tatsächliche Bedeutung der Verbindung für die Bevölkerung.
https://www.change.org/fehrle-unterführung

4.2.31 18. Mai 2026: Schließung der Fehrle-Unterführung

Die Schließung der Fehrle-Unterführung war für den 11. Mai 2026 angekündigt. Am 18. Mai wurde die Unterführung nach eigener Beobachtung dann geschlossen.
Quelle: https://t1p.de/kgkm1

4.2.32 18. Mai 2026 Brief an Herrn OB Anrold

Vorlage eigener Verkehrszählungen, Kritik an der Sicherheit der Alternativroute, Forderung nach Prüfung des Erhalts der Fehrle-Unterführung, Kosten- und Fördermittelprüfung, sicherer Ersatzlösung und Bürgerbeteiligung

4.2.33 19. Mai 2026: Schreiben an DB InfraGO

Die BI Stadtklima und die Initiative „Fehrle-Unterführung“ wenden sich an DB InfraGO und weisen auf die hohe Bedeutung der Fehrle-Unterführung als direkte Verbindung zwischen Innenstadt und nördlichen Stadtteilen hin. Grundlage sind eigene Verkehrszählungen mit rund 900 Fußgängerinnen und Fußgängern sowie 570 Radfahrenden täglich im Zeitraum von 7 bis 19 Uhr. Zugleich werden Sicherheitsdefizite der vorgesehenen Alternativroute und mögliche Auswirkungen auf den Hochwasserschutz benannt. Die Initiativen bitten DB InfraGO, gemeinsam mit der Stadt alle

Möglichkeiten zum Erhalt der Unterführung zu prüfen und insbesondere einen belastbaren Kostenvoranschlag unter Einbeziehung möglicher Fördermittel zu erstellen.

4.2.34 11. Juni 2026: Antwortschreiben DB InfraGO auf Brief vom 19. Mai 2026

Die Deutsche Bahn bestätigt die Schließung der Fehrle-Unterführung und verweist auf das Ende der technischen Restnutzungsdauer des Bauwerks. Nach Darstellung der DB wurden bei einem gemeinsamen Ortstermin mit der Stadt im Jahr 2023 drei Varianten geprüft: eine 1:1-Erneuerung, ein technisch aufwendiger Ausbau mit Barrierefreiheit und Radverkehr sowie die Schließung. Die DB favorisierte die Auflassung; die Stadt Schwäbisch Gmünd habe dagegen keine Einwände erhoben. Für weitergehende Anpassungen wäre nach Auffassung der DB ein ausdrückliches kreuzungsrechtliches Verlangen der Stadt erforderlich gewesen.

4.2.35 26. Juni 2026: Erneute Terminanfrage an Herrn OB Anrold

Bitte um Gespräch zum Sachstand der Fehrle-Unterführung und der Alternativroute, zu den bisherigen Verzögerungen sowie zu den Abstimmungen mit der Deutschen Bahn; Bezug auf die DB-Antwort vom 11.06.2026 und den Vor-Ort-Termin 2023.

4.2.36 12. Juli 2026 Anfrage Pressetermin Übergabe Ergebnis der Petition „Fehrle-Unterführung erhalten“

Bitte um offiziellen Übergabetermin im Rathaus; Darstellung der breiten Unterstützung aus Bürgerschaft und Einzelhandel, Erläuterung der zentralen Anliegen und Einladung der lokalen Presse.

4.2.37 15. Juli 2026 Antwort auf unsere Anfrage vom 12.Juli 2026

Der Termin für die Übergabe findet am Freitag, den 31.07.2026, um 9:30 Uhr statt.

4.2.38 17. Juli 2026 Antwort auf unsere Schreiben vom 18.Mai und 26. Juni 2026

Antwort vom Hauptamt der Stadt im Namen von Herrn OB Arnold: DB InfraGo sieht nach Darstellung der Stadt keine Erhaltungspflicht für die Fehrle-Unterführung; eine 1:1-Erhaltung wird verworfen. Stattdessen soll die Umgestaltung der Taubental-Unterführung einschließlich möglicher Förderung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz geprüft werden. Zu gegebener Zeit wird das Projekt erneut im Klima-, Umwelt-, Energie- und Bauausschuss (KUEBA) thematisiert.

4.2.39 29. Juli 2026: Gespräch mit Vertretern der Stadtverwaltung

Am 29. Juli 2026 fand ein Gespräch mit Vertretern des Tiefbauamts, des Amts für nachhaltige Entwicklung, Klimaschutz und Bürgerbeteiligung und des Hauptamts statt. Die von der BI Stadtklima aufgeworfenen Fragen zur historischen Entwicklung und zur straßenrechtlichen Einordnung der Fehrle-Unterführung konnten dabei nach Darstellung der BI nicht abschließend geklärt werden.

4.2.40 30. Juli 2026: Anfrage an das Liegenschafts- und Vermessungsamt

Am 30. Juli 2026 richtete die BI Stadtklima eine schriftliche Anfrage an das Liegenschafts- und Vermessungsamt. Gefragt wurde insbesondere nach der Verlegung bzw. Verdolung des Wetzgauer Bachs, dem Zeitpunkt und Anlass des Umbaus zur Fußgängerunterführung sowie nach hierzu noch vorhandenen Lageplänen, Bauunterlagen, Genehmigungen und sonstigen Akten.

4.2.41 31. Juli 2026 Pressetermin Übergabe Ergebnis der Petition „Fehrle-Unterführung erhalten“

Rund 1.300 Unterstützende und mehr als 90 Einzelhändler sprechen sich für den Erhalt beziehungsweise die Prüfung einer Sanierung der Fehrle-Unterführung aus; gefordert werden ein belastbarer Kostenvergleich, eine sichere und barrierefreie Verbindung sowie Bürgerbeteiligung.

4.2.42 18. August 2026: Schreiben an DB InfraGO

Die BI Stadtklima greift das DB-Antwortschreiben vom 11.06.2026 auf und bittet um weitere Klärung der rechtlichen, historischen und baulichen Grundlagen der Fehrle-Unterführung. Im Mittelpunkt steht die Frage, welche rechtliche Einordnung DB InfraGO zugrunde legt, wenn sie eine mögliche Kostenbeteiligung der Stadt nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz anspricht. Zudem wird um Auskunft zu historischen Unterlagen über die Verlegung des Wetzgauer Bachs, den Umbau zur Fußgängerunterführung sowie zu möglichen Vereinbarungen, Gestattungen oder sonstigen Rechtsgrundlagen der jahrzehntelangen öffentlichen Nutzung gebeten.

4.2.43 24. Sept. 2026: Antwort Hauptamt

Am 24.Sept. 2026 erhielt ich vom Hauptamt der Stadtverwaltung auf meine Anfrage nur die Rückmeldung „.. Wir sehen leider nach wie vor keine Ansatzpunkte für eine Offenhaltung der Fehrle-Unterführung. Die Stadtverwaltung konzentriert sich daher weiterhin auf die Verbesserung der Taubentalunterführung. Wir werden diesbezüglich im Gemeinderat zu gegebener Zeit über die weiteren Planungen informieren.

4.2.44 25. Sept. 2026 Schreiben an die Rechtsabteilung – Stadtverwaltung

Auf meine Anfrage an die Rechtsabteilung bzgl. der Fehrle-Unterführung: Klärung des straßenrechtlichen Status und der Rechtsgrundlage für die dauerhafte Schließung erhielt ich am 30.09.2026 folgende Antwort: „… ich muss Sie um Verständnis bitten, dass die städtische Rechtsabteilung keine externe Rechtsberatung leistet. Bitte wenden Sie sich für Rechtsfragen an den Angehörigen eines rechtsberatenden Berufs und für Tatsachenfragen an das zuständige städtische Amt.

4.2.45 25. Sept. 2026: Antwortschreiben DB InfraGO auf Brief vom 18. August 2026

Die Deutsche Bahn teilt mit, dass sich die historischen Hintergründe der Fehrle-Unterführung anhand der heute verfügbaren DB-Unterlagen nicht abschließend klären lassen. Für die aktuelle Bewertung hält sie diese Frage für nachrangig. Die DB verweist erneut auf die hohen baulichen und finanziellen Anforderungen eines Neubaus sowie auf die fehlende Übereinstimmung der bestehenden Unterführung mit heutigen technischen und barrierefreien Standards.
Nach Darstellung der DB hatte die Stadt Schwäbisch Gmünd keine Einwände gegen die Schließung. DB InfraGO habe sich daher entschieden, die Unterführung künftig nur noch als Durchlass für den Wasserabfluss umzubauen; die Planung sei abgeschlossen und die Planfeststellung beantragt. DB und Stadt hätten die Schließung der Fußgängerquerung frühzeitig und einvernehmlich abgestimmt.

4.2.46 08. Okt. 2026 Schreiben an Regierungspräsidium Stuttgart - Referat 14 Kommunalaufsicht

Im Schreiben wird um rechtsaufsichtliche Prüfung – dauerhafte Schließung der Fehrle-Unterführung in Schwäbisch Gmünd / ungeklärter straßenrechtlicher Status – gebeten.