

Fehrle-Unterführung



Historie

Indizien für die Behandlung
als öffentlicher Verkehrsweg

Stand: 23.09.2026

Inhalt

1	Einleitung.....	3
2	Aussagen zur Fehrle-Unterführung	4
3	Bisheriger Recherchestand	5
3.1	Zuständigkeit für die straßenrechtliche Widmung und Einordnung.....	5
3.2	Zentrale offene Fragen und Bedeutung für mögliche Fördermittel.....	7
3.2.1	Förderung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz	7
3.3	Weitere offene Fragen	7
4	Tatsächliche Indizien für die Behandlung als öffentlicher Verkehrsweg	9
4.1	Nutzung durch die Allgemeinheit	9
4.2	Amtliche verkehrsrechtliche Behandlung	10
4.3	Hinweise auf tatsächliche Betreuung bzw. Unterhaltung durch die Stadt.....	10
5	Historische Belege / Hinweise	11
5.1	Übersicht	11
5.2	Chronologie.....	12
5.2.1	1830: Historische Karte um 1830	12
5.2.2	1831: Historische Flurkarte von Württemberg, Stand 1831, Maßstab 1:2.500.....	13
5.2.3	1858 – 1861: Bau der Remsbahn.....	14
5.2.4	1861/62: Protokoll einer Verhandlung des Königlichen Eisenbahnbauamts	14
5.2.5	Muster-Profile von Brücken und Unterführungen um etwa 1860.....	15
5.2.6	Mögliche KI-gestützte Rekonstruktion der 1861/62 beschriebenen Überbrückung des Wetzgauerbachs.....	16
5.2.7	1862/1863: Auszug aus der Weg- und Wasserbeschreibung, Best. A04 Nr. 1881	16
5.2.8	1865 / 1868 Bahnhof Schwäbisch Gmünd mit Blick über die Stadt	17
5.2.9	1881 Bahnhof Schwäbisch Gmünd mit Blick über die Stadt.....	17
5.2.10	1885: historische Karte.....	18
5.2.11	Fehrle-Steg um 1900	18
5.2.12	Fehrle-Steg um 1904	19
5.2.13	1905: Bahnhofserweiterung Gmünd – Projekt V – Plan vom 29. Mai 1905.....	19
5.2.14	1906: Schreiben der Königlichen Eisenbahn-Bausektion vom 26. November 1906 ...	20
5.2.15	1906: Schreiben der Königlichen Eisenbahn-Bausektion vom 26. November 1906 ...	20
5.2.16	1907: historische Karte.....	21
5.2.17	1907: Auszug aus dem Gemeinderatsprotokoll Best. A11 Bd. 77 vom 18. Jan. 1907, Punkt 5	21

5.2.18	1910: Protokoll Gemeinderat und Bürgerausschuss Best. A11 Bd. 80 vom 20. Januar 1910 §62	22
5.2.19	Nach 1910 Verlegung des Wetzgauer Baches	22
5.2.20	1920er – Leserbrief - zeitgeschichtlicher Hinweis, kein amtlicher Nachweis.....	22
5.2.21	1926: historische Karte.....	22
5.2.22	Gärtnerei Fehrle in Schwäbisch Gmünd, 1920 nordlich der Bahnlinie.....	23
5.2.23	1952: GR-Protokoll Best. A11 Bd. 170 vom 2. Oktober 1952, § 296	23
5.2.24	1965: GR-Protokoll Best. A11 Bd. 245 vom 15. Juli 1965, § 120	23
5.2.25	Offener Recherchepunkt: Weiterer Ausbau der Fehrle-Unterführung	23
5.2.26	2019: Mitteilung der DB an die Stadt (Nach Darstellung der DB im Schreiben vom 11.06.2026)	24
5.2.27	2023: Ortstermin (Nach Darstellung der DB im Schreiben vom 11.06.2026)	24
5.2.28	2026: Wegen Abriss: Unterführung beim Fehrle-Parkhaus wird gesperrt	24
5.2.29	April / Mai 2026: Verkehrszählung Fehrle - / Taubental-Unterführung.....	24
5.2.30	Mai 2026: Start der Petition „Fehrle-Unterführung erhalten“	25
5.2.31	18. Mai 2026: Schließung der Fehrle-Unterführung	25
5.2.32	29. Juli 2026: Gespräch mit Vertretern der Stadtverwaltung.....	25
5.2.33	30. Juli 2026: Anfrage an das Liegenschafts- und Vermessungsamt	25
6	Rechtlicher Rahmen für die Einordnung als öffentlicher Weg	26
6.1	Bis 30. Juni 1964:.....	26
6.1.1	Stillschweigende Widmung nach historischem württembergischem Wegerecht:	26
6.1.2	Unvordenkliche Verjährung	26
6.2	§ 2 Abs. 1 StrG BW – heutige Definition der öffentlichen Straße	27
6.3	Übergangsregelung des Straßengesetzes 1964 – § 57 Abs. 1 a. F.....	27
6.4	Begriff: Widmung nach heutigem Straßenrecht	28
6.4.1	Rechtsfolgen einer Widmung	28
6.4.2	Folgen einer Widmung – Einziehung	28
6.5	Zusätzliche Bedeutung bei einer Eisenbahnunterführung.....	29
6.5.1	§ 1 Abs. 4 EBKrG bestimmt:	29
6.5.2	§ 14 EBKrG – Erhaltung der Kreuzungsanlage:	29
6.5.3	Folgen einer Einziehung nach § 14a EBKrG (Eisenbahnkreuzungsgesetz).....	29

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 rechtlichen Nachweise 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 **ersten Teil (Kapitel 2 bis 5)** 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.

Diese Indizienkette spricht erheblich für eine historisch öffentliche Wegebeziehung, beweist aber noch nicht abschließend die ausdrückliche oder stillschweigende Widmung beziehungsweise die Voraussetzungen der unvordenklichen Verjährung.

Im **zweiten Teil (Kapitel 6)** werden die rechtlichen Rahmenbedingungen erläutert, die für die Einordnung der Fehrle-Unterführung als öffentlicher Weg von Bedeutung sind.

Die rechtlichen Ausführungen beruhen auf eigener, teilweise KI-gestützter Recherche der BI Stadtklima. Maßgeblich sind die jeweils angegebenen Gesetze, Gerichtsentscheidungen und amtlichen Quellen. Die Ausführungen geben den derzeitigen Recherchestand und die Einschätzung der BI Stadtklima wieder; sie stellen keine Rechtsberatung dar. Eine abschließende rechtliche Bewertung bleibt einer fachkundigen Prüfung vorbehalten.

2 Aussagen zur Fehrle-Unterführung

Aussage Herr OB Arnold	Aussage Fr. Dr. Freundorfer, Deutsche Bahn AG	Leserbrief
Protokoll: „Oberbürgermeister Arnold gibt den weiteren Sachstand zu den Gesprächen mit der Deutschen Bahn hinsichtlich der Unterführung beim Fehrle-Steg bekannt. Er berichtet, die Bahn sei in großer Delegation erschienen. Als Ergebnis des Gesprächs habe die Bahn erklärt, sie sehe keine Pflicht zum Erhalt der Unterführung, weil eine Widmung als öffentlicher Weg nicht habe nachgewiesen werden können. Eine Beibehaltung sei nicht möglich, weil dies nicht regelkonform wäre.“	„.... Die Anpassungen der Fußgängerunterführung über den derzeit vorhandenen Bestand hinaus würde ein ausdrückliches Verlangen der Stadt voraussetzen. In diesem Fall hätte sich die Stadt Schwäbisch Gmünd nach den Grundsätzen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EBKrG) in erheblichem Umfang an den Kosten zu beteiligen. In den seit 2019 laufenden Gesprächen hat die Stadt ein entsprechendes kreuzungsrechtliches Verlangen nicht geäußert. ...“	Die Schilderung ist ein zeitgeschichtlicher Hinweis darauf, dass die Unterführung bereits in den 1920er Jahren genutzt und beleuchtet wurde. Kein öffentlicher Weg? 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.
Klima-, Umwelt-, Energie- und Bauausschuss/Betriebsausschuss für Stadtentwässerung am 24. Juni 2026 Zu 8.3 Fußgängerunterführung beim Fehrle-Steg und Unterführung Richtung Taubental	Schreiben von Fr. Dr. Clarissa Freundorfer, Deutsche Bahn AG Konzernbevollmächtigte für das Land Baden-Württemberg vom 11. Juni 2026	Anton Nann, Schwäbisch Gmünd Rems-Zeitung W6 Nummer 181, Samstag, 08. August 2026

Im DB-Schreiben vom 11.06.2026 wird die Stadt für den Ortstermin 2023 als „Kreuzungsbeteiligte“ bezeichnet. Klärungsbedürftig ist, ob dieser Begriff dort im rechtstechnischen Sinne des § 1 Abs. 6 EBKrG (Eisenbahnkreuzungsgesetz) verwendet wurde. Die DB ist als Eisenbahnunternehmen für die ihr zugeordneten Eisenbahnanlagen und damit für die Erhaltung einer Eisenbahnüberführung zuständig. **Die straßenrechtliche Widmung oder Einziehung eines kreuzenden Gemeindewegs ist dagegen keine Entscheidung der DB. Nicht die DB, sondern die zuständige Straßenbaubehörde muss die straßenrechtliche Einordnung eigenständig prüfen.** Dabei darf die Prüfung eines bereits vor 1964 bestehenden Weges nicht auf die Frage beschränkt werden, ob eine förmliche Widmungsurkunde vorliegt. Vielmehr sind die Voraussetzungen des früheren württembergischen Wegerechts und sämtliche verfügbaren historischen Belege zu berücksichtigen.

3 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.

Im 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. Noch nicht abschließend nachgewiesen ist jedoch, dass dieser Weg nach dem damaligen württembergischen Wegerecht ausdrücklich oder stillschweigend als öffentlicher Weg gewidmet war. Für diese Frage sind insbesondere die Eigentumsverhältnisse, mögliche Vereinbarungen über die Unterhaltungslast sowie weitere Unterlagen zur öffentlichen Nutzung zwischen 1884 und 1964 von Bedeutung.

Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs (VGH) Baden-Württemberg konnte ein Weg nach altem württembergischem Wegerecht auch **stillschweigend** gewidmet werden. Die bloße Duldung der Nutzung genügt hierfür allerdings nicht. Daneben kommt bei alten Wegen die **unvordenkliche Verjährung** als Beweisregel in Betracht; hierfür gelten strenge Nachweisanforderungen.

Der derzeitige Recherchestand liefert daher gewichtige Indizien für einen historisch öffentlichen Weg, erlaubt aber noch keine abschließende rechtliche Feststellung.

3.1 Zuständigkeit für die straßenrechtliche Widmung und Einordnung

Gemeinde zuständig / DB nicht Widmungsbehörde / vor 1964 kein heutiges Formalverfahren
--

Bei einem Gemeindeweg liegt die Zuständigkeit für die **straßenrechtliche Widmung nach §5 Abs. 2 Nr. 2 StG grundsätzlich bei der Gemeinde als Straßenbaubehörde**. Für Gemeindestraßen bestimmt § 50 Abs. 3 Nr. 3 Straßengesetz Baden-Württemberg ausdrücklich, dass die Gemeinde

Straßenbaubehörde ist. Die Rechtsprechung bestätigt, dass bei Gemeindestraßen die Gemeinde für die Widmung zuständig ist. Für einen als Gemeindestraße einzuordnenden Weg in Schwäbisch Gmünd – beispielsweise den durch die Fehrle-Unterführung verlaufenden Weg – wäre dies die Stadt Schwäbisch Gmünd.

Quelle: <https://www.landesrecht-bw.de/bsbw/document/NJRE001500437>

Die Deutsche Bahn ist nicht die für die straßenrechtliche Widmung eines Gemeindewegs zuständige Behörde. Sie kann zur Frage des öffentlichen Wegestatus eine eigene Rechtsauffassung vertreten. Die straßenrechtliche Beurteilung ist bei einem Gemeindeweg jedoch grundsätzlich Aufgabe der zuständigen Straßenbaubehörde; bei einem rechtlichen Streit kann die Frage letztlich gerichtlich geklärt werden. Die Zuständigkeit der Deutschen Bahn betrifft insbesondere die Eisenbahnanlagen und – soweit das Eisenbahnkreuzungsgesetz anwendbar ist – die ihr zugeordneten Teile der Kreuzungsanlage. Die straßenrechtliche Einordnung des Weges ist hiervon zu unterscheiden. Soweit Grundstücke der Bahn betroffen sind, kann deren Eigentümerstellung allerdings für die Frage einer Widmung bzw. einer historischen stillschweigenden Widmung von Bedeutung sein.

Dies gilt grundsätzlich auch für die historische Betrachtung. Der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg hat für das frühere württembergische Wegerecht festgestellt, dass bei einem Gemeindeweg die Gemeinde für die Widmung zuständig war. **Ein solcher Weg konnte damals ausdrücklich oder stillschweigend der öffentlichen Nutzung gewidmet werden.**

Quelle: <https://www.landesrecht-bw.de/bsbw/?query=DOKNR%3ANJRE001407206>

Vor Inkrafttreten des Straßengesetzes Baden-Württemberg am 1. Juli 1964 galt noch nicht das heutige förmliche Widmungsverfahren nach § 5 StrG. Das bloße Fehlen einer förmlichen Widmungsverfügung oder Widmungsurkunde nach heutigen Maßstäben ist bei einem bereits vor 1964 bestehenden Weg daher kein ausreichender Nachweis dafür, dass dieser Weg nicht öffentlich war. Für die Beurteilung sind vielmehr die damalige Rechtslage und die historischen Unterlagen maßgeblich.

Quelle: <https://www.landesrecht-bw.de/bsbw/?query=DOKNR%3ANJRE001407206>

Für die Fehrle-Unterführung bedeutet dies: Die Frage, ob die dortige historische Wegebeziehung bereits vor 1964 ein öffentlicher Weg war, ist unter Berücksichtigung der damaligen Rechtslage und der vorhandenen historischen Unterlagen zu prüfen. Hierzu zählen insbesondere Karten, Liegenschaftsunterlagen, Gemeinderatsbeschlüsse, Vereinbarungen über Erhaltung und Unterhaltung sowie Nachweise über die öffentliche Nutzung. Die Deutsche Bahn kann hierzu eine eigene

Rechtsauffassung vertreten; sie ist jedoch nicht die für die straßenrechtliche Widmung eines Gemeindewegs zuständige Behörde.

Vor Inkrafttreten des Straßengesetzes Baden-Württemberg am 1. Juli 1964 galt noch nicht das heutige förmliche Widmungsverfahren nach § 5 StrG. Das bloße Fehlen einer förmlichen Widmungsverfügung oder Widmungsurkunde nach heutigen Maßstäben ist bei einem bereits vor 1964 bestehenden Weg daher kein ausreichender Nachweis dafür, dass dieser Weg nicht öffentlich war. Umgekehrt folgt daraus jedoch nicht automatisch, dass der Weg öffentlich war. Entscheidend sind die damalige Rechtslage und die historischen Nachweise; insbesondere für die Annahme einer stillschweigenden Widmung oder einer unvordenklichen Verjährung gelten hohe Nachweisanforderungen.

3.2 Zentrale offene Fragen und Bedeutung für mögliche Fördermittel

- **Hat die Stadt geprüft, welchen straßenrechtlichen Status der durch die Fehrle-Unterführung verlaufende Weg besitzt bzw. historisch besaß?**

Falls ja: Wann, mit welchem Ergebnis und auf Grundlage welcher historischen Unterlagen und Rechtsvorschriften?

- **Welche Fördermöglichkeiten für Erhalt, Sanierung bzw. barrierefreien Ausbau der Fehrle-Unterführung wurden von der Stadt geprüft – insbesondere EBKrG, LGVFG-Rad- und Fußverkehr, Sonderprogramm ‚Stadt und Land‘ und LuKIFG/Sondervermögen Infrastruktur?“**

(siehe auch BI Stellungnahme 19 Finanzierung Fehrle-Unterführung <https://t1p.de/c5q6x>)

3.2.1 Förderung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz

Die Anwendung der Kosten- und Förderregelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EBKrG) setzt voraus, dass eine Kreuzung im Sinne des EBKrG vorliegt. Nach § 1 Abs. 4 EBKrG sind Straßen im Sinne dieses Gesetzes nur öffentliche Straßen, Wege und Plätze. Der durch die Fehrle-Unterführung verlaufende Weg müsste daher als öffentlicher Weg einzustufen sein.

Für die 2023 untersuchte Variante mit Barrierefreiheit und zusätzlicher Nutzung als Radweg wäre zusätzlich zu prüfen, ob die besonderen Fördervoraussetzungen – insbesondere nach § 17 EBKrG – erfüllt sind.

Quelle: <https://t1p.de/26x96>

Ist der durch die Fehrle-Unterführung verlaufende Weg kein öffentlicher Weg, findet das EBKrG § 1 Abs. 4 EBKrG grundsätzlich keine Anwendung.

3.3 Weitere offene Fragen

- Gibt bzw. gab es einen Eintrag im Straßen- oder Bestandsverzeichnis?
- Gibt es eine Widmungs-, Einziehungs- oder Teileinziehungsverfügung?

- Welche historischen Eigentumsverhältnisse bestanden bei Weg Nr. 93?
- Welche Vereinbarungen liegen dem Rekognitionsfeld von 1907 zugrunde?
- Auf welcher Grundlage bezeichnet die Deutsche Bahn die Stadt im Zusammenhang mit dem Ortstermin 2023 als „Kreuzungsbeteiligte“, und wurde dieser Begriff im rechtstechnischen Sinne des § 1 Abs. 6 EBKrG verwendet?

4 Tatsächliche Indizien für die Behandlung als öffentlicher Verkehrsweg

Die folgende Übersicht (Kapitel 5 ff.) stellt keinen Nachweis einer straßenrechtlichen Widmung dar. Sie zeigt vielmehr tatsächliche Umstände, die dafür sprechen, dass die Fehrle-Unterführung von der Stadt über viele Jahre wie ein Bestandteil des öffentlichen Verkehrs- und Wegenetzes behandelt wurde. Diese Indizien sind bei der historischen Gesamtbewertung zu berücksichtigen, ersetzen für sich genommen jedoch keinen Widmungsnachweis. Sie war Teil eines offiziellen Wegweisungssystems der Stadt. Die Stadt hat den Radverkehr durch Verkehrszeichen geregelt („Radfahrer absteigen“). Die Unterführung diente als Verbindung zum Bahnhof, Fahrradparkhaus und zur Innenstadt.

Für die Fehrle-Unterführung sind in diesem Zusammenhang insbesondere die Karte von 1926, die die Fußgängerunterführung zeigt, sowie der Gemeinderatsbeschluss von 1952 von Bedeutung. Danach wurde der Weg vom Fehrle-Steg zur Lindenfirststraße auf Kosten der Stadt instandgesetzt. Diese Unterlagen fallen in den für die unvordenkliche Verjährung besonders relevanten Zeitraum von 1924 bis 1964. Ob sie zusammen mit weiteren Nachweisen die strengen Anforderungen der Rechtsprechung erfüllen, bedarf einer abschließenden Prüfung.

4.1 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.



4.2 Amtliche verkehrsrechtliche Behandlung

- StVO-Beschilderung
Zeichen 239 „Gehweg“,
Zusatzschild „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.

4.3 Hinweise auf tatsächliche Betreuung bzw. Unterhaltung 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:

- regelmäßiger Winterdienst durch die Stadt, öffentliche Beleuchtung
→ Indiz für tatsächlich übernommene Verkehrssicherungsmaßnahme
- regelmäßige Reinigung durch Bauhof
→ Indiz für tatsächliche Reinigung/Unterhaltung durch die Stadt

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?

5 Historische Belege / Hinweise

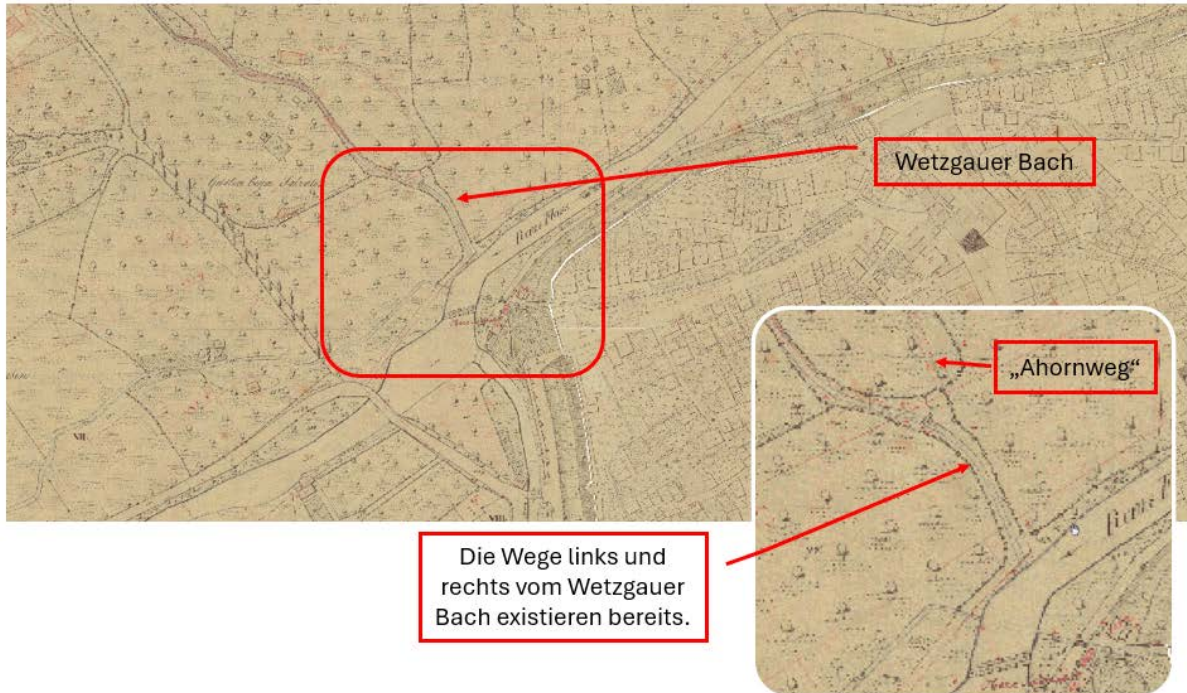
5.1 Übersicht

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 im Güter-/Liegenschaftsbuch 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

5.2 Chronologie

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

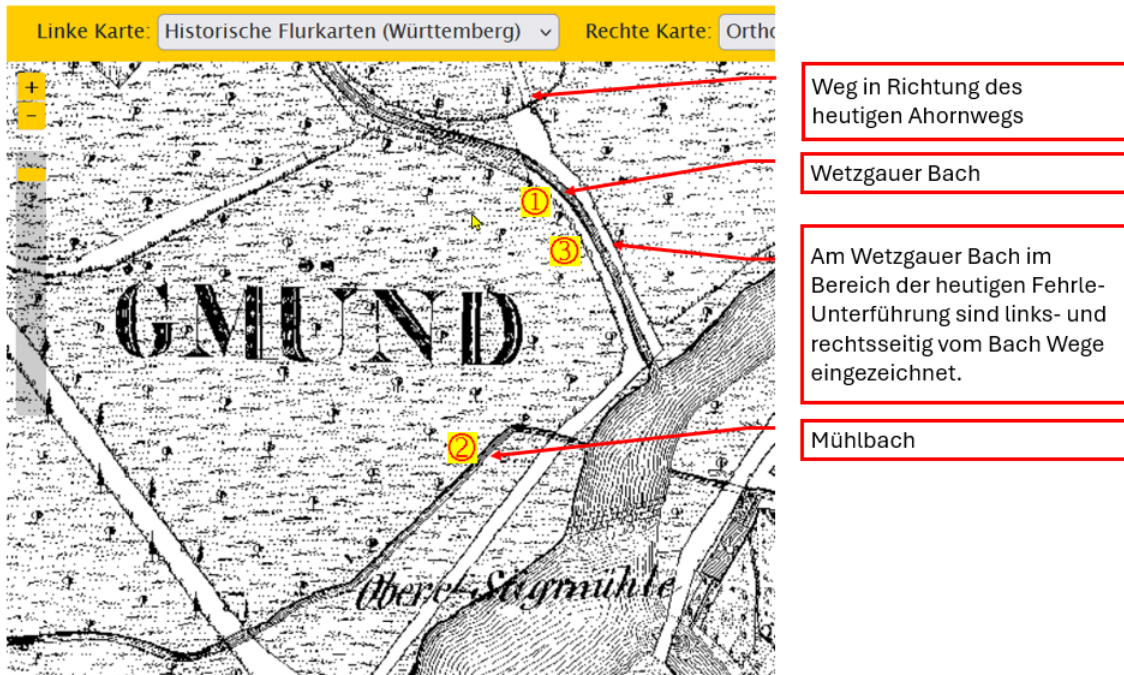
5.2.1 1830: Historische Karte um 1830



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.

5.2.2 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.“

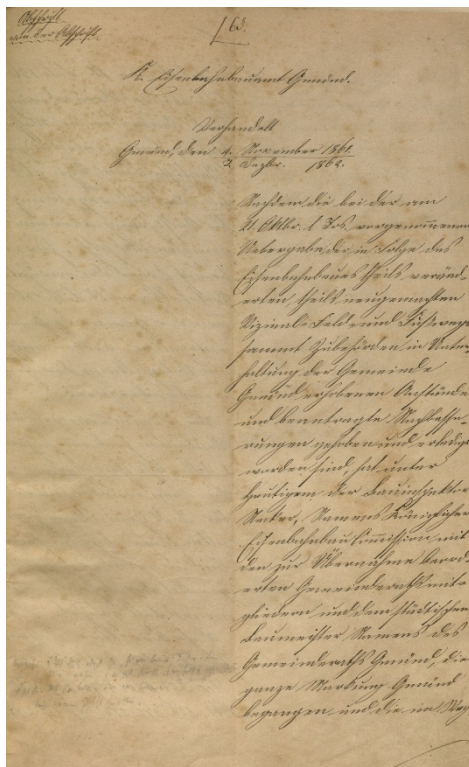
5.2.3 1858 – 1861: Bau der Remsbahn

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:
 - o 1949 bis Waiblingen und 1962 bis Schorndorf,
 - o 1971 bis Aalen
 - o 1972 die weitere Strecke bis Nördlingen und darüber hinaus bis Donauwörth.

Quelle: <https://t1p.de/Ob0zl>

5.2.4 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
samt [unleserlich] in die Unter-
haltung der Gemeinde
Gmünd gehörenden Kunstbauten
und den [unleserlich]
[unleserlich] abgeholten 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 ...

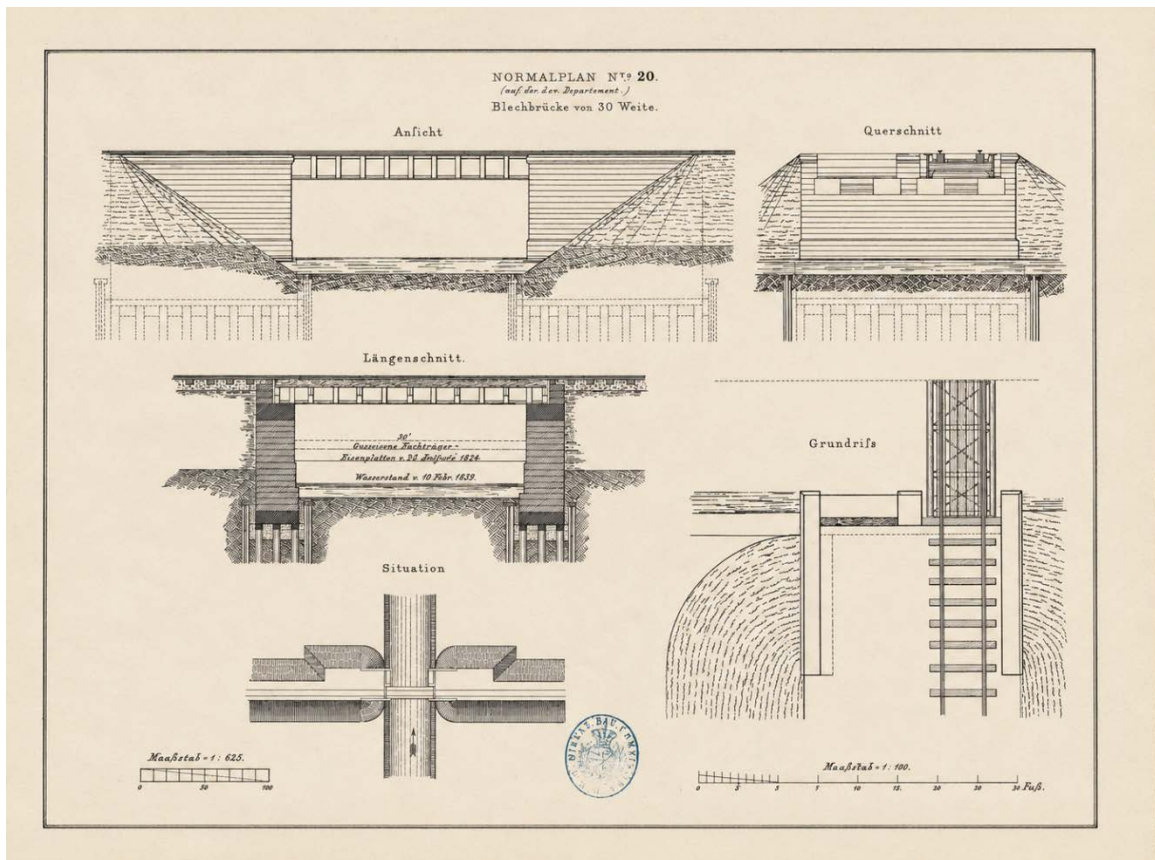
Quelle: Inliegend in der Weg- und Wasserbeschreibung (Best. A04 Nr. 1881)

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.“

5.2.5 Muster-Profile von Brücken und Unterführungen um etwa 1860



Quelle: Stadtarchiv Bestand A07-Bü 1630_4_Beispiel Durchlass_2

5.2.6 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.

5.2.7 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 einem Liegenschaftsverzeichnis 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.

5.2.8 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

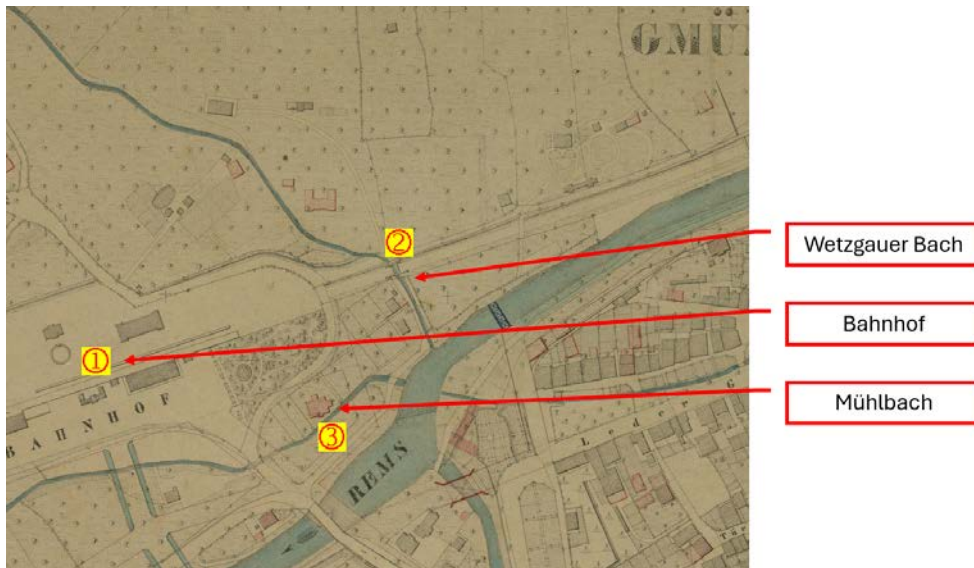
Man erkennt den weitgehend unbebauten Bereich zwischen Bahnhof und Stadt sowie die ursprüngliche Bahnanlage.

5.2.9 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

5.2.10 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.

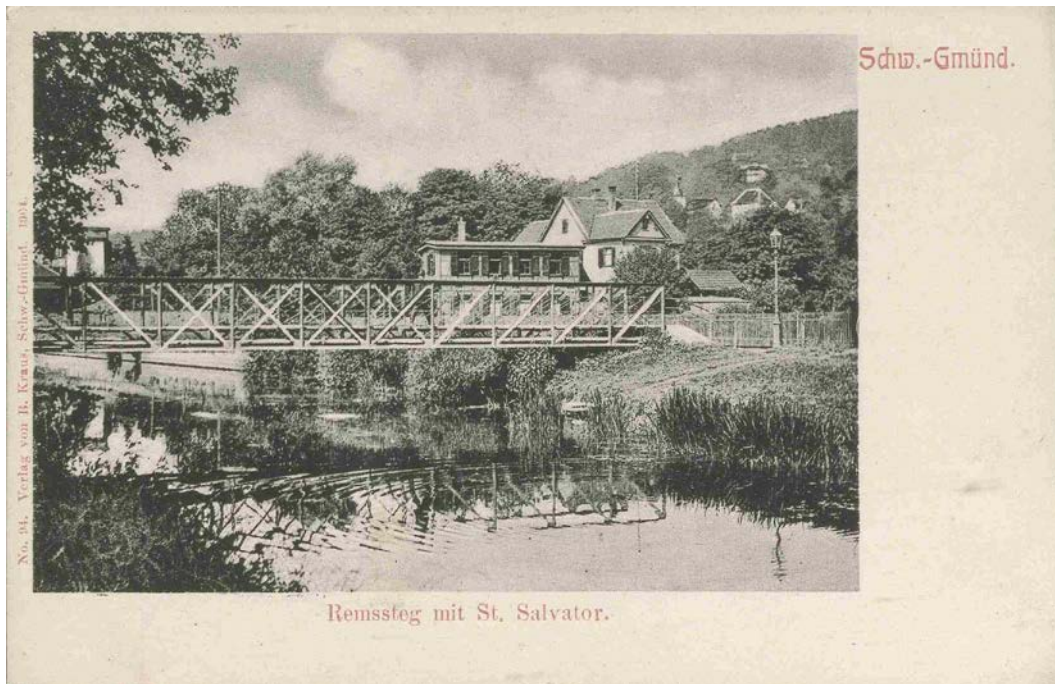
(3) Mühlbach

5.2.11 Fehrle-Steg um 1900



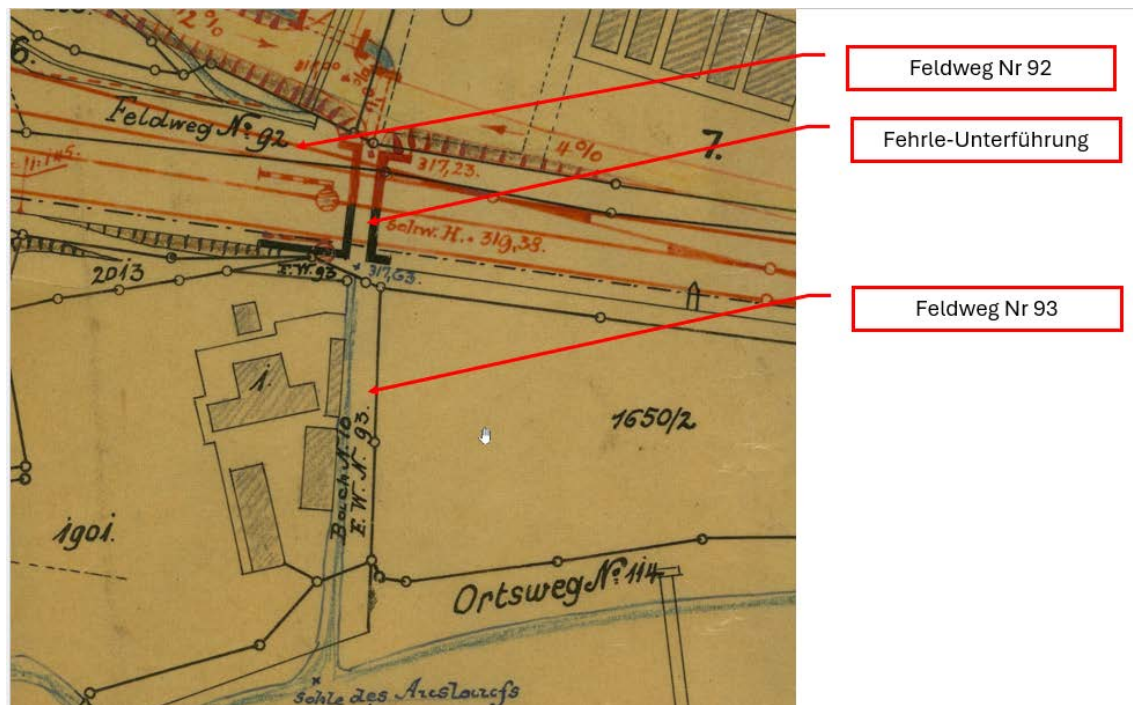
Quelle: Stadtarchiv E05.01 Bd. 15 Nr. 57: Schwäbisch Gmünd, Partie an der Rems. Verlag unbekannt, um 1900

5.2.12 Fehrle-Steg um 1904



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

5.2.13 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 im Liegenschaftsbuch 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“.

5.2.14 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.

5.2.15 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.“*

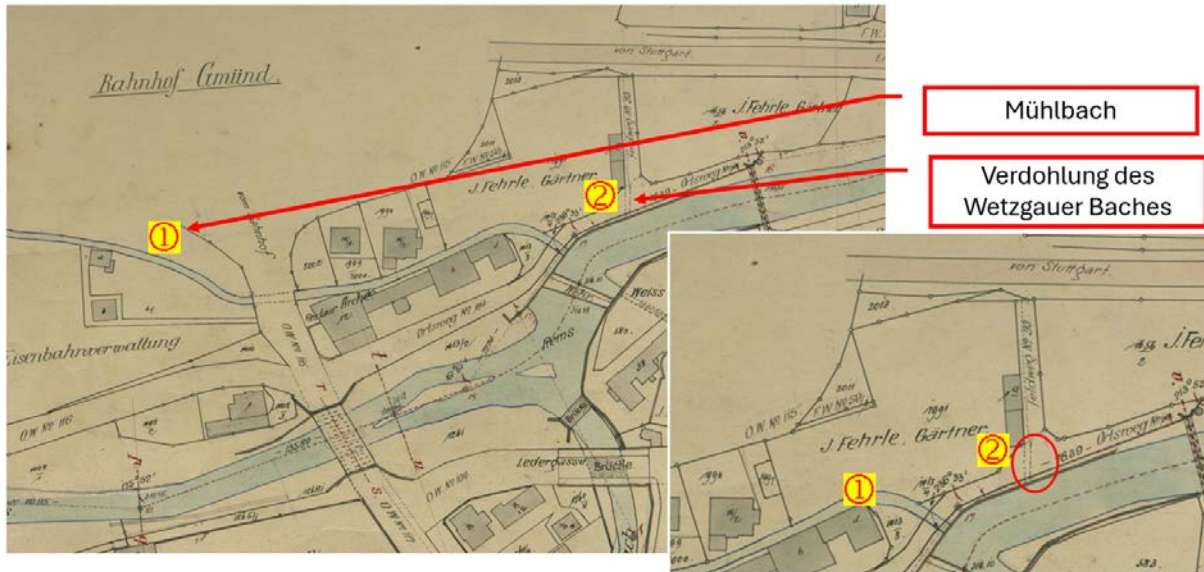
.... Soweit sie nicht auf Bahnareal liegt, geht sie in Eigentum u. Unterhaltung der Stadt über.

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.

5.2.16 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 Bachverdöhlung des Wetzgauer Baches wird nur angedeutet.

5.2.17 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 **Rekognitions-geld** 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 Rekognitions-geld 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 Rekognitions-geldes ist anhand der damaligen Vereinbarungen bzw. Akten noch zu klären.

5.2.18 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.

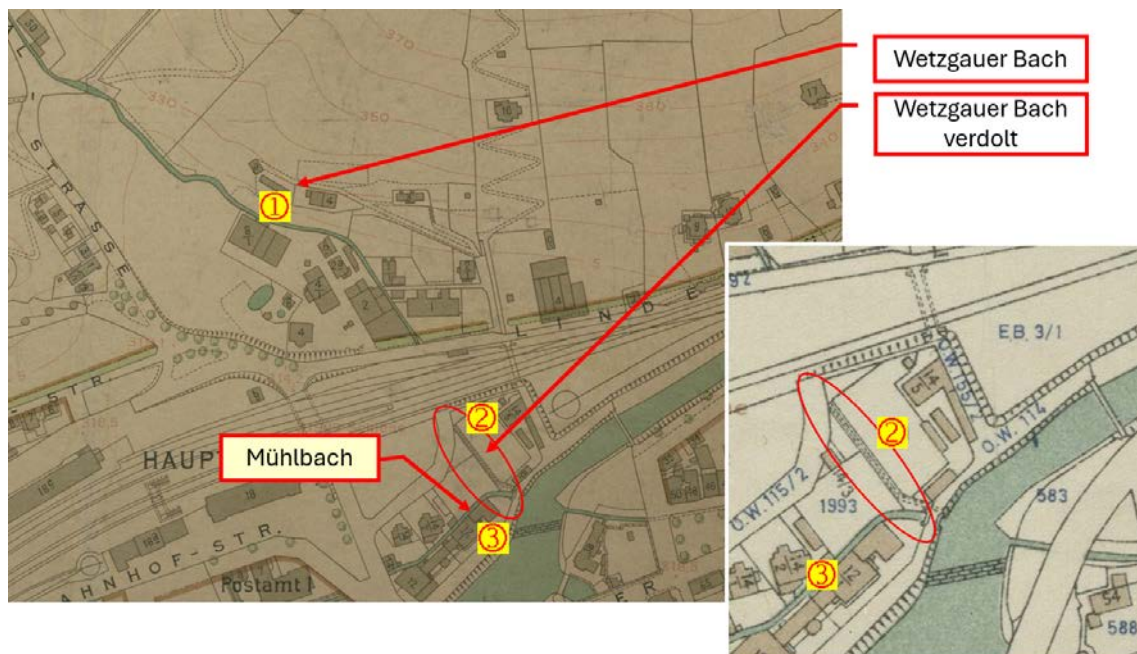
5.2.19 Nach 1910 Verlegung des Wetzgauer Baches

5.2.20 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 „Durchgänge“. Bei Eintritt beobachtete sie, wie ein Mann die Gaslaterne in der Mitte der Unterführung auslöschte.“

Quelle: Rems-Zeitung 08.08.2026

5.2.21 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.

5.2.22 Gärtnerei Fehrle in Schwäbisch Gmünd, 1920 nördlich der Bahnlinie



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

5.2.23 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.

5.2.24 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.

5.2.25 Offener Recherchepunkt: Weiterer Ausbau der Fehrle-Unterführung

Bauliche Veränderungen an der Fehrle-Unterführung

5.2.26 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.

5.2.27 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.

5.2.28 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

5.2.29 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.

5.2.30 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.

<https://www.change.org/fehrle-unterfuehrung>

5.2.31 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>

5.2.32 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.

5.2.33 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.

6 Rechtlicher Rahmen für die Einordnung als öffentlicher Weg

Ein öffentlicher Weg muss nicht für Kraftfahrzeuge freigegeben sein. Auch ein ausschließlich oder überwiegend dem Fußverkehr dienender Weg kann straßenrechtlich ein beschränkt öffentlicher Weg sein.

Quelle: Landesrecht BW <https://www.landesrecht-bw.de/bsbw/document/NJRE001281578>

6.1 Bis 30. Juni 1964:

Es gab im württembergischen Landesteil keine Widmung nach dem heutigen § 5 StrG (Straßengesetz).

Ein öffentlicher Weg konnte aber bereits nach altem Recht durch eine **ausdrückliche oder stillschweigende Widmung** entstehen. Dafür war also nicht zwingend eine förmliche „Widmungsurkunde“ erforderlich.

Quelle: <https://www.landesrecht-bw.de/bsbw/document/NJRE001407206>

6.1.1 Stillschweigende Widmung nach historischem württembergischem Wegerecht:

Vor Inkrafttreten des Straßengesetzes Baden-Württemberg am 1. Juli 1964 musste die Widmung eines Weges nicht durch eine förmliche Widmungsverfügung oder öffentliche Bekanntmachung erfolgen. Nach der gewohnheitsrechtlich gefestigten Rechtspraxis konnte sich die öffentliche Zweckbestimmung auch **aus dem schlüssigen Verhalten der zuständigen Behörden und der Beteiligten** ergeben. Voraussetzung waren insbesondere eine erkennbare Wegeanlage und eine erkennbare Bestimmung des Weges zur öffentlichen Nutzung. Die bloße Duldung der Nutzung genügte jedoch nicht. Bei **Privatgrund** verlangt der VGH Anhaltspunkte dafür, dass der Eigentümer über die bloße Duldung hinaus mit einer öffentlichen Zweckbestimmung einverstanden war.

Quelle: VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 21.11.2019 – **5 S 1052/18**, insbesondere Rn. 27, 35, 37 und 38.

<https://www.landesrecht-bw.de/bsbw/document/NJRE001407206>

6.1.2 Unvordenkliche Verjährung

Für den Zeitraum 1. Juli 1924 bis 30. Juni 1964 muss daher die öffentliche Rechtsausübung nachgewiesen werden; für den vorausgehenden Zeitraum 1. Juli 1884 bis 30. Juni 1924 darf keine gegenteilige Erinnerung feststellbar sein. Der VGH spricht von einer widerleglichen Vermutung, nicht von einer neuen Widmung.

Quelle: <https://www.landesrecht-bw.de/bsbw/document/NJRE001407206>

Anmerkung:

1. unvordenkliche Verjährung

Die unvordenkliche Verjährung ist ein jahrhundertealter Rechtsgrundsatz. Er besagt, dass ein

bestimmter rechtlicher Zustand (wie die Eigenschaft eines Weges als „öffentlich“) als rechtmäßig entstanden vermutet wird, wenn er seit „Menschengedenken“ so praktiziert wurde und keine Beweise für einen anderen Zustand existieren, insbesondere ohne Widerspruch des Eigentümers. Sie dient dazu, die rechtliche Gültigkeit uralter Verhältnisse zu sichern, für die es schlicht keine schriftlichen Urkunden oder Widmungsakte mehr gibt.

Quelle: VGH BW, 21.11.2019 – 5 S 1052/18, Rn. 38 ff.

2. öffentliche Rechtsausübung

Für den Zeitraum vom 1. Juli 1924 bis 30. Juni 1964 muss nachgewiesen werden, dass der Weg ständig von der Allgemeinheit im Bewusstsein der Ausübung eines öffentlichen Rechts genutzt wurde. Für den vorausgehenden Zeitraum vom 1. Juli 1884 bis 30. Juni 1924 darf keine gegenteilige Erinnerung feststellbar sein. Wegen der erheblichen Auswirkungen auf das Grundeigentum stellt die Rechtsprechung hohe Anforderungen an diesen Nachweis.

Für die Fehrle-Unterführung liegen für den maßgeblichen Zeitraum bislang insbesondere folgende Indizien vor:

- die historische Karte von 1926, in der die Fehrle-Unterführung bereits eingezeichnet ist
- GR-Protokoll vom 2. Oktober 1952, § 296: Der „**Weg vom Fehrlesteg zur Lindenfirststraße und entlang des Hotels Arche**“ wurde auf Kosten der Stadt instandgesetzt.

6.2 § 2 Abs. 1 StrG BW – heutige Definition der öffentlichen Straße

„Öffentliche Straßen im Sinne dieses Gesetzes sind Straßen, Wege und Plätze, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind.“

Quelle: Landesrecht BW <https://t1p.de/b82fs>

6.3 Übergangsregelung des Straßengesetzes 1964 – § 57 Abs. 1 a. F.

„Die bei Inkrafttreten dieses Gesetzes vorhandenen Straßen, Wege und Plätze, die nach bisherigem Recht öffentliche Straßen, Wege und Plätze waren [...] sind öffentliche Straßen im Sinne dieses Gesetzes.“

Ein Weg muss daher am 1. Juli 1964 **nicht neu förmlich gewidmet werden, wenn er bereits nach dem zuvor geltenden Recht ein öffentlicher Weg war.**

Quelle: Landtag BW - Straßengesetz für Baden-Württemberg vom 20. März 1964, GBl. 1964, S. 127–150, insbesondere § 57 Abs. 1; Inkrafttreten am 1. Juli 1964. <https://t1p.de/j0fvj>

Anmerkung:

- Ist die Fehrlé-Unterfúhrung kein öffentlicher Weg, ist § 7 StrG grundsätzlich nicht anwendbar und eine straßenrechtliche Einziehung nicht erforderlich. Unabhängig davon können jedoch andere öffentlich-rechtliche oder privatrechtliche Nutzungsrechte und Vereinbarungen bestehen.
- § 57 StrG 1964 wurde später aus dem Gesetz gestrichen. Nach der Rechtsprechung führte diese Streichung jedoch nicht dazu, dass bereits nach früherem Recht öffentliche und durch § 57 StrG 1964 übergeleitete Wege ihren öffentlichen Status verloren.

Quelle: Bundesverfassungsgericht, Beschluss vom 15. April 2009 <https://t1p.de/zh3si>

6.4 Begriff: Widmung nach heutigem Straßenrecht

„Eine Widmung für den öffentlichen Verkehr ist eine offizielle Entscheidung (ein Verwaltungsakt), durch die eine Straße, ein Weg oder ein Platz offiziell zur öffentlichen Straße wird.“

Nach heutigem Straßenrecht gilt das **Formalisierungsprinzip**. Eine Straße wird nach 1964 nicht dadurch gewidmet, dass die Stadt sie jahrelang wie eine öffentliche Straße behandelt; maßgeblich sind die förmlichen Widmungsregelungen des § 5 StrG bzw. gesetzlicher Widmungersatz.

Quelle: <https://www.service-bw.de/zufi/lebenslagen/5000299>

6.4.1 Rechtsfolgen einer Widmung

a) Gemeingebrauch (§ 13 Abs. 1 StrG):

Der Gebrauch der öffentlichen Straßen ist jedermann im Rahmen der Widmung und der Straßenverkehrsvorschriften innerhalb der verkehrsüblichen Grenzen gestattet.

Quelle: Landesrecht-bw.de <https://t1p.de/85fbr>

b) Pflicht der öffentlichen Hand:

Straßenbaulast (§ 9 StrG): Der zuständige Träger hat die Straße im Rahmen seiner Leistungsfähigkeit in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern.

c) Einschränkungen möglich: Die Behörde kann die Widmung auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungskreise oder Benutzungszwecke beschränken – zum Beispiel nur für Fußgänger, Fahrräder oder landwirtschaftlichen Verkehr.

6.4.2 Folgen einer Widmung – Einziehung

Vorübergehende Sperrung und dauerhafte Schließung:

Nach § 14 Abs. 1 StrG kann der Gemeingebrauch insbesondere wegen Straßenbauarbeiten oder des baulichen Zustands vorübergehend beschränkt werden. Nach der Rechtsprechung des VG Sigmaringen kann eine dauerhafte Beschränkung der durch die Widmung eröffneten Benutzungsmöglichkeiten dagegen grundsätzlich nicht auf § 14 Abs. 1 StrG gestützt werden; hierfür

ist grundsätzlich eine (Teil-)Einziehung erforderlich.

Quelle: <https://www.landesrecht-bw.de/bsbw/document/NJRE001166264> Entscheidungsgründe 45

Eine öffentliche Straße kann nach § 7 Abs. 1 Satz 1 StrG nur eingezogen werden, wenn sie für den Verkehr entbehrlich ist oder überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit dies erfordern. Die Einziehungsabsicht ist grundsätzlich mindestens drei Monate vorher öffentlich bekanntzumachen.

Quelle: <https://www.landesrecht-bw.de/bsbw/document/jlr-NNLBW00008CBBNN00000000029>

6.5 Zusätzliche Bedeutung bei einer Eisenbahnunterführung

Bei einer Unterführung unter einer Eisenbahnstrecke kann zusätzlich das EBKrG Anwendung finden. Voraussetzung ist insbesondere, dass der kreuzende Weg öffentlich ist.

6.5.1 § 1 Abs. 4 EBKrG bestimmt:

Straßen im Sinne des Eisenbahnkreuzungsgesetzes sind die **öffentlichen Straßen, Wege und Plätze**. Eine höhenungleiche Kreuzung zwischen Bahn und einem öffentlichen Weg fällt damit grundsätzlich in den Anwendungsbereich des EBKrG. Beteiligte sind das Unternehmen, das die Baulast des Schienenwegs der kreuzenden Eisenbahn trägt, und der Träger der Straßenbaulast des kreuzenden öffentlichen Weges (§ 1 Abs. 6 EBKrG).

<https://www.gesetze-im-internet.de/ebkrG/BJNR006810963.html>

6.5.2 § 14 EBKrG – Erhaltung der Kreuzungsanlage:

Soweit Teile einer Kreuzung Eisenbahnanlagen sind, obliegt ihre Erhaltung dem Eisenbahnunternehmer.

Eisenbahnüberführungen gehören nach § 14 Abs. 3 EBKrG zu den Eisenbahnanlagen. Die Erhaltung umfasst nach § 14 Abs. 1 EBKrG sowohl die laufende Unterhaltung als auch die Erneuerung.

Voraussetzung ist allerdings, dass tatsächlich eine Kreuzung im Sinne des EBKrG vorliegt.

Im Schreiben von Fr. Dr. Clarissa Freundorfer, Deutsche Bahn AG, Konzernbevollmächtigte für das Land Baden-Württemberg, vom 11. Juni 2026 nimmt die DB bezüglich der Fehrle-Unterführung ausdrücklich Bezug auf die Grundsätze des Eisenbahnkreuzungsgesetzes.

6.5.3 Folgen einer Einziehung nach § 14a EBKrG (Eisenbahnkreuzungsgesetz)

„(1) Wird die Straße eingezogen oder der Betrieb der Eisenbahn dauernd eingestellt, so bleiben die Beteiligten verpflichtet, die Kreuzungsanlagen in dem Umfang zu erhalten und in Betrieb zu halten, wie es die Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs auf dem bleibenden Verkehrsweg erfordert.“

Quelle: <https://www.gesetze-im-internet.de/ebkrG/BJNR006810963.html>