Sanierung der Fehrle-Unterführung – Welche Finanzierungsmöglichkeiten gibt es dafür?

Quelle: Bundesministerium der Finanzen, https://t1p.de/f8rai

Mit der Schließung der Fehrle-Unterführung wird die letzte autofreie Querung von bzw. zu den nördlichen Stadtteilen geschlossen. Das Problem einer sicheren Anbindung der nördlichen Stadtteile für Fußgänger, Radfahrer und Personen mit Beeinträchtigungen an die Innenstadt wird damit weiter verschärft.
Obwohl die Deutsche Bahn seit 2019 mit der Stadt Schwäbisch Gmünd bzgl. der Fehrle-Unterführung im Gespräch ist, hat die Stadt die Angebote der Deutschen Bahn, die Fehrle-Unterführung zu erhalten, bisher nicht genutzt. Nach Aussage der Stadt sei der Erhalt der Unterführung nicht bezahlbar für Gmünd.

In dem Schreiben der Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn für Baden-Württemberg, Frau Dr. Freundorfer, an die Bundestagsabgeordneten Frau Lang und Herrn Gastel betont die Deutsche Bahn, dass sie sich seit dem Jahr 2019 in einem engen und konstruktiven Austausch mit der Stadt Schwäbisch Gmünd befinde.
*Weiter führt die DB aus, dass **bei einem Vor-Ort-Termin im Jahr 2023 gemeinsam mit der Stadt verschiedene Varianten geprüft wurden.** Dies umfasste die reine 1:1-Erneuerung (Fußgänger-Querung), die Erneuerung des Eisenbahnüberführungsbauwerks (EÜ) mit weitreichenden technischen Anpassungen (Herstellung Barrierefreiheit inkl. zusätzlicher Nutzung als Radweg) sowie die Auflassung der EÜ. Weiter führt die DB aus, **dass die Schließung der Fehrle-Unterführung frühzeitig abgestimmt und gemeinsam mit der Stadt beschlossen worden** sei. Aus Sicht der Beteiligten sei diese Lösung zumutbar und verträglich gewesen.*
Nach Angaben der Deutschen Bahn hätte die Stadt Schwäbisch Gmünd für einen Ausbau über den bisherigen Zustand hinaus ein offizielles Verlangen äußern und zudem erhebliche Kosten übernehmen müssen. Dies sei nach Darstellung der DB seit 2019 nicht erfolgt.
*Die Deutsche Bahn habe daher die Schließung der Unterführung bevorzugt, **wogegen die Stadt keine Einwände erhoben habe**. Stattdessen solle das Eisenbahnüberführungsbauwerk (EÜ) zu einem Durchlass umgebaut werden, um die Entwässerung bei Starkregen zu verbessern.*
Das Schreiben der Deutschen Bahn vom 7. Mai 2026 liegt der BI Stadtklima vor.

Die BI Stadtklima stellt sich die Frage, weshalb die Stadtverwaltung, die sich bereits seit 2019 mit der Deutschen Bahn im Austausch befindet, die geplante Schließung der Fehrle-Unterführung der Öffentlichkeit so lange nicht transparent kommuniziert hat. Kritisiert wird insbesondere, dass die Bürgerschaft nicht frühzeitig in den Diskussions- und Entscheidungsprozess einbezogen wurde. Ein belastbarer Kostenvoranschlag für die Sanierung der Fehrle-Unterführung wurde bisher nicht erstellt. Dies hätte und würde wesentlich zu einer sachlicheren und fundierteren Diskussion beitragen können.
Darüber hinaus fragt die BI Stadtklima, ob die Stadt Schwäbisch Gmünd im Vorfeld geprüft hat, welche Fördermöglichkeiten für die Sanierung der Fehrle-Unterführung bestehen.
Nach Auffassung der BI Stadtklima handelt es sich bei der Sanierung der Fehrle-Unterführung um ein bedeutendes Infrastrukturprojekt für die Stadt Schwäbisch Gmünd. Die Stadtverwaltung sollte daher prüfen, ob zur Finanzierung der Sanierung Mittel aus den Sondervermögen des Bundes sowie weitere Förderprogramme des Bundes und des Landes in Anspruch genommen werden können.
Herr Oberbürgermeister Arnold hat am 24. April im Rahmen der Bürgersprechstunde zugesagt, dass er im Mai nochmals die Gespräche mit der Deutschen Bahn aufnehmen will.

Für die Bewilligung von Fördermitteln erfüllt die Fehrle-Unterführung mehrere Kriterien, die derzeit politisch stark gewichtet werden:

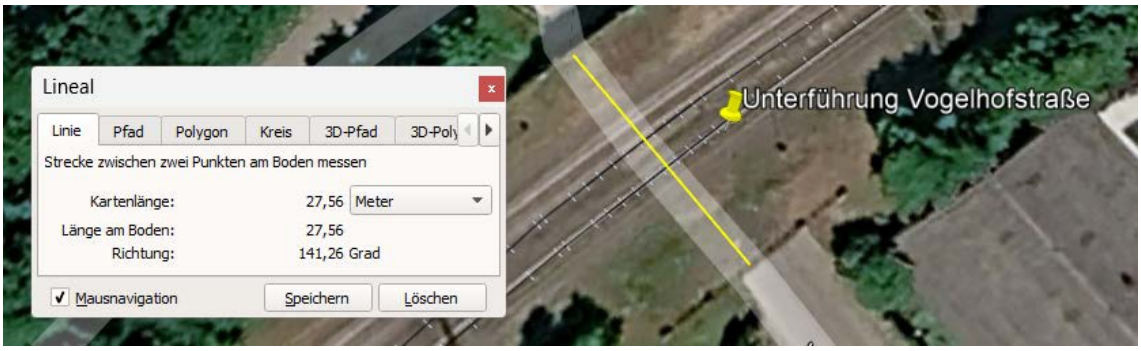
- sanierungsbedürftige Infrastruktur,
- sichere aktive Mobilität,
- Barrierefreiheit,
- kommunale Verkehrsinfrastruktur,
- Klimaschutz durch Förderung des Fuß- und Radverkehrs.

Im Folgenden wird – ohne Anspruch auf Vollständigkeit - kurz dargestellt, welche Förderprogramme für die Stadt potenziell infrage kommen könnten, sowie Auszüge aus einigen Artikeln der Rems-Zeitung bzw. Gmünder Tagespost.

1 Vergleich: Unterführung Vogelhofstraße – Fehrle Unterführung 3
1.1 Länge der Unterführung in der Vogelhofstraße 3
1.2 Länge der Fehrle-Unterführung 3
1.3 Kosten für Tieferlegung 3
2 Sondervermögen Infrastruktur des Bundes 5
2.1 Art. 143h Grundgesetz 5
2.2 Sondervermögen Infrastruktur 6
2.3 Verwaltungsvorschrift des Finanzministeriums und des Innenministeriums (VwV LuKIFG) 6
3 Bund – Förderung „Stadt und Land“ für Fahrrad-Infrastruktur 7
3.1 Rahmenbedingungen 7
3.2 Zielsetzung 7
3.3 Voraussetzungen: 7
4 LGVFG – Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz 8
4.1 Förderung kommunale Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur (LGVFG-RuF) 8
5 Programm „Kommunaler Straßenbau (KStB)“ 2026–2029 8

1 Vergleich: Unterführung Vogelhofstraße – Fehrle Unterführung

1.1 Länge der Unterführung in der Vogelhofstraße



- Lichte Länge der Unterführung (Innenkante Widerlager bis Innenkante Widerlager): ca. 26–27 m
- Gesamte Bauwerkslänge einschließlich Widerlager und Flügelwände: etwa 30–33 m
- Fahrbahnlänge einschließlich der kurzen Rampen im Bauwerk: etwa 32–35 m

1.2 Länge der Fehrle-Unterführung

Die Länge der Unterführung in der Vogelhofstraße mit der Länge der Fehrle-Unterführung ist nur um ca. **–2 m länger** als die Fehrle-Unterführung. Beide Unterführungen sind von der Länge daher vergleichbar.

Die Unterführung in der Vogelhofstraße ist nur um etwa **1–2 m länger** als die Fehrle-Unterführung. Beide Unterführungen sind von der Länge daher vergleichbar.

1.3 Kosten für Tieferlegung

Im Protokoll der Gemeinderatssitzung vom 30.06.2010 werden unter dem Tagesordnungspunkt 5: *Tieferlegung Vogelhofstraße und Kanalerneuerung in Schwäbisch Gmünd* auch die Kosten für die Maßnahme aufgeführt.

Pos	Art	Betrag
1	Kanalbau	211.342,47 €
2	Tieferlegung der Vogelhofstraße	62.085,67 €
3	Straßenbau	73.001,29 €
	Gesamt	346.429,43 €

Die Gesamtkosten beliefen sich 2010 auf ca. 350.000 €.

Indexformel: Kosten 2026 = Kosten 2010 × Index 2026 ÷ Index 2010

Position	**Kosten 2010**	**Index 2010**	**Index 2026**	**Kosten 2026**
Kanalbau / Ortskanäle	220.000 €	75,4	138,4	**403.820 €**
Tieferlegung / Straßenbau	62.000 €	76,9	142,9	**115.212 €**
Straßenbau	73.000 €	76,9	142,9	**135.653 €**
Summe	**355.000 €**			**654.684 €**

Gerundet: ca. 655.000 € brutto / inkl. MwSt.

Quellen: Destatis 2026: Straßenbau **142,9**, Ortskanäle **138,4** für 2026 I. (Statistisches Bundesamt)
Baden-Württemberg 2010: Straßenbau **76,9**, Ortskanäle **75,4**. (bauwirtschaft-bw.de)
Methodik: Baupreisindizes messen tatsächliche Bauleistungspreise; BW erhebt Landeswerte und leitet sie an Destatis weiter. (statistik-bw.de)

2 Sondervermögen Infrastruktur des Bundes

Quelle: Bundesministerium der Finanzen, https://t1p.de/f8rai

Die Stadt Schwäbisch Gmünd erhält aus dem Sondervermögen des Bundes 35.305.766,52 €

(Quelle: Tim Bückner MdL 24.11.2025 https://t1p.de/omcd5)

Wie Herr Oberbürgermeister Richard Arnold am 22. April 2026 in einem Interview mit Ulrike Timm vom Deutschlandfunk Kultur ausführte, werde er einen Großteil des Geldes für den Neubau der Gmünder Feuerwehr verwenden. Einen entsprechenden Vorschlag werde er dem Bauausschuss / Gemeinderat unterbreiten.

(Quelle: DFN Timm, Ulrike | 22. April 2026, 09:05 Uhr "Aus der Welt zurück nach Schwäbisch Gmünd" ab Minute 25 - https://t1p.de/el0fx)

Im Artikel der Gmünder Tagespost vom 27.04.2026 wird Herr Oberbürgermeister Arnold wie folgt zitiert:

„Aus diesem Topf werden wir das Geld so verwenden, wie es gedacht ist – **nämlich für Infrastrukturprojekte.“**

(Quelle: GT 27.04.2026 Neues Feuerwehrhaus: OB Arnold drückt trotz Finanzmisere aufs Tempo https://t1p.de/76781)

2.1 Art. 143h Grundgesetz

Im Art. 143h Grundgesetz wird ausgeführt, dass Gelder aus dem Sondervermögen des Bundes vorrangig für investive Maßnahmen in der öffentlichen Infrastruktur sowie für den Klimaschutz zu verwenden sind.

(Quelle: Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz https://t1p.de/g66af)

Die rechtliche Grundlage ist das Sondervermögen „Infrastruktur und Klimaneutralität“ (SVIK) des Bundes mit insgesamt 500 Mrd. Euro. Förderfähig sind ausdrücklich Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur, darunter Straßen, Brücken und kommunale Infrastrukturprojekte. Die Mittel sollen dabei in konkrete, lokal benötigte Projekte fließen, um den Sanierungsstau zu beheben, u. a. in die Verkehrsinfrastruktur mit dem Ausbau des Straßennetzes und des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) sowie der Modernisierung von Radwegen und Brücken.

2.2 Sondervermögen Infrastruktur

Bzgl. des Sondervermögens erfolgte 2025 noch kein Mittelabfluss an die Länder. Zum einen, weil die rechtlichen Grundlagen erst im Dezember 2025 beschlossen wurden, zum anderen können die Länder die Auszahlung der Mittel frühestens anordnen, wenn die Mittel zur Begleichung fälliger Rechnungen binnen drei Monaten benötigt werden. *(Quelle: Bundesministerium für Finanzen, https://t1p.de/d7gsx)*

Baden-Württemberg stehen aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität 35.305.766,52 € zur Verfügung. Das „Länder-und-Kommunal-Infrastrukturfinanzierungsgesetz– LuKIFG“ sieht vor, dass die Länder selbst festlegen, wie die ihnen zustehenden Mittel aus dem Sondervermögen verwendet werden und welche Anteile sie den Kommunen zur Verfügung stellen.

(Quelle: *Bundesministerium für Finanzen https://t1p.de/uuiey)*

In der Broschüre des Ministeriums für Finanzen wird unter Punkt 2 „Warum sind zusätzliche Investitionen in Infrastruktur und Klimaneutralität so wichtig“ Folgendes ausgeführt:

„ …. Zusätzliche Impulse werden dort gesetzt, wo der Bedarf am größten ist: bei der Verkehrsinfrastruktur, …“

„…Zentrales Ziel ist es, das Leben der Bürgerinnen und Bürger besser und an vielen Stellen auch einfacher zu machen - …“

(Quelle: Ministerium für Finanzen https://t1p.de/8b9mr)

2.3 Verwaltungsvorschrift des Finanzministeriums und des Innenministeriums (VwV LuKIFG)

In der Verwaltungsvorschrift wird Folgendes ausgeführt:

Punkt 2: Zuwendungszweck, zuwendungsfähige Maßnahmen
Die Mittel sind zu verwenden für Sachinvestitionen der Träger von Infrastruktureinrichtungen, sofern sie der Erfüllung von kommunalen Aufgaben dienen.

Punkt 2.2 Förderbereiche
Die Finanzhilfen sind nach § 3 Absatz 1 LuKIFG für Sachinvestitionen insbesondere folgender kommunaler Infrastrukturbereiche zu verwenden, sofern sie der Erfüllung von kommunalen Aufgaben dienen:
b) Verkehrsinfrastruktur
…
Die Liste der Förderbereiche ist nicht abschließend und erfasst auch Aufgaben, die nicht zu den Pflichtaufgaben der Kommunen gehören, aber regelmäßig auf kommunaler Ebene wahrgenommen werden. Förderfähig sind damit ***insbesondere auch Investitionen*** *in die wirtschaftsnahe Infrastruktur,* ***die Infrastruktur der regionalen Daseinsvorsorge****, die Wohninfrastruktur, Gebäudesanierungen von öffentlichen Gebäuden, Sportanlagen, Kultureinrichtungen, die Infrastruktur der inneren Sicherheit, der Wasserwirtschaft und in ländliche Infrastrukturen*

Quelle: Verwaltungsvorschrift des Finanzministeriums und des Innenministeriums zur Abwicklung des kommunalen Anteils am Länder-und-Kommunal-Infrastrukturfinanzierungsgesetz (VwV LuKIFG) https://t1p.de/oawjz

Eine Sanierung der Fehrle-Unterführung zählt zur technischen Infrastruktur der regionalen Daseinsvorsorge. Sie ist Teil der essenziellen Verkehrsinfrastruktur, da sie eine sichere, barrierefreie und kreuzungsfreie Querung ermöglicht und somit die Erreichbarkeit und Mobilität im öffentlichen Raum sichert.

3 Bund – Förderung „Stadt und Land“ für Fahrrad-Infrastruktur

3.1 Rahmenbedingungen

- **Laufzeit bis Ende 2030**
- Fördermittel über 1,9 Mrd. Euro
- Förderquote bis zu 75% (bis zu *90 % bei finanzschwache Gemeinden und Gemeinden)*
- Quelle**:** https://t1p.de/a3l8f; https://t1p.de/icolz; **FAQ** https://t1p.de/eq6x7

3.2 Zielsetzung

- Mit dem Sonderprogramm soll mehr Verkehr auf den vor allem klimafreundlichen und gesundheitsfördernden Radverkehr verlagert werden,

3.3 Voraussetzungen:

- die Planung im Rahmen eines integrierten Verkehrskonzeptes oder mindestens eines Radverkehrskonzeptes erfolgt
- ….

Um diese Ziele zu erreichen, werden im Rahmen des neuen Sonderprogramms u.a. gefördert:

- Neu-, Um- und Ausbau flächendeckender, möglichst getrennter und sicherer Radverkehrsnetze, eigenständige Radwege,
- Fahrradstraßen,
- **Radwegebrücken oder -unterführungen (inkl. Beleuchtung und Wegweisung),**
- Abstellanlagen und Fahrradparkhäusern,
- Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses für den Radverkehr wie getrennte Ampelphasen (Grünphasen),
- Erstellung von erforderlichen Radverkehrskonzepten zur Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger und Lastenradverkehr
- sowie im Rahmen der Aufstockung aus dem Klimaschutz-Sofortprogramm 2022 auch die Sanierung und Ertüchtigung von Radwegen bzw. Radverkehrsinfrastrukturen durch die Beseitigung von Unfallschwerpunkten.
- Quelle: FAQ https://t1p.de/eq6x7

4 LGVFG – Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Das LGVFG unterstützt die Träger von Verkehrsprojekten, die zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden beitragen, durch finanzielle Förderung. Ziel ist es, nachhaltige und klimafreundliche Mobilität zu fördern sowie die Luftqualität und den Lärmschutz in den Gemeinden zu verbessern.
Die Förderung beträgt grundsätzlich bis zu 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Insbesondere klimafreundliche Vorhaben können einen erhöhten Fördersatz von bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten erhalten.
Quelle: Ministerium für Verkehr, Baden-Württemberg, https://t1p.de/rp1er

Gefördert werden unter anderem:

- kommunale Brücken,
- Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur,
- Unterführungen,
- Verkehrssicherheitsmaßnahmen,
- Umbauten bestehender Infrastruktur.

4.1 Förderung kommunale Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur (LGVFG-RuF)

Das Land Baden-Württemberg stellt von 2025 bis 2029 hierfür insgesamt über 400 Millionen Euro bereit. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Kommunen durch den Bau und Ausbau des kommunalen Rad- und Fußverkehrsnetzes.
Das ist besonders relevant, da:

- Die Querung „Fehrle-Unterführung“ Innenstadt ↔ nördliche Stadtteile stellt eine wichtige Verbindung dar.
- Die Barrierefreiheit verbessert wird.
- Ein sicherer Fuß- und Radweg wird geschaffen.

Quelle: Regierungspräsidien Baden-Württemberg https://t1p.de/hq85u

5 Programm „Kommunaler Straßenbau (KStB)“ 2026–2029

Das Land investiert mehr als 52 Millionen Euro gezielt in die Modernisierung von Brücken, den Ausbau sicherer Radverbindungen und die Schaffung attraktiver Ortsmitten. Das Land hat aktuell neue Maßnahmenprogramme für kommunale Straßen- und Brückenprojekte veröffentlicht. Darin steht ausdrücklich:

- Brückenmodernisierung,
- sichere Radwege,
- Ortsmitten,
- Querungen und Verkehrssicherheit.

Quelle: Ministerium für Verkehr, Baden-Württemberg, https://t1p.de/jwbqj