

BI Stellungnahme
Schließung der Fehrle-Bahnunterführung

Gmünder Tagespost 27.02.2026 Fehrle-Unterführung ab 20. April gesperrt

- Die Verbindung ins Taubental ist baufällig. Die Tragfähigkeit des Bauwerks ist nicht mehr gegeben.
- Nun wird sie gesperrt. Der Abriss dürfte noch Jahre dauern. Der komplette Abriss der Unterführung dürfte dann frühestens im Jahr 2030 beginnen und das bei laufendem Betrieb der Remsbahn. Die Bahn plant, die Fußgängerunterführung abzureißen und zuzuschütten. Dabei sind auch Vorgaben zum Hochwasserschutz zu beachten.
- **Die durchgängige Eisenbahnverbindung hat für uns Priorität. Oberbürgermeister Richard Arnold Die Stadt dringt deshalb beim zuständigen Eisenbahnbundesamt darauf, die Unterführung vollständig zu sperren – und nicht nur provisorisch mit einem Bauzaun.**
Tiefbauamtsleiter Jürgen Musch schätzt die Kosten des Abrisses auf rund 1,5 Millionen Euro.
- Für Fußgänger zwischen Taubental und Innenstadt gibt es eine Alternative: Die nächste Verbindung liegt rund 240 Meter entfernt in Richtung Bahnhof – die Taubentalunterführung, die auch vom Kfz-Verkehr genutzt wird. Sie wird auch künftig die wichtigste Querung Richtung Taubental bleiben.

Die stark frequentierte Verbindungsachse „Fehrle-Bahnunterführung“ zur Innenstadt soll ersatzlos gekappt werden. Die Deutsche Bahn plant, die Fußgängerunterführung abubrechen und zu verfüllen. Für die Schwäbisch Gmünd hat offenbar allein die „durchgängige Eisenbahnverbindung Priorität“ (OB Richard Arnold) – nicht jedoch das Anliegen der Anwohner, die sich für den Erhalt dieser wichtigen Verbindung einsetzen.

Die BI Stadtklima fordert daher Herrn Oberbürgermeister Richard Arnold auf, sich für ein nachhaltiges Konzept zugunsten von Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen und sich bei der Bahn für den Erhalt der Fehrle-Bahnunterführung einzusetzen, da der Weg über die Taubentalunterführung aufgrund der hohen Verkehrsbelastung nicht ausreichend sicher ist.

Welche Personengruppen sind betroffen?

- Kleinkinder, Schulkinder, Erwachsene, Personen mit Behinderungen (z. B. Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer), ältere Menschen
- Radpendler und Radler auf dem Radweg Richtung Innenstadt, Bahnhof bzw. Richtung Schießtal, Wetzgau, oder Wustenriet
- Besucher der Einrichtungen im Taubental: In Vivo (Praxis für Physiotherapie, Osteopathie und alternative Heilmethoden), Bikes and Boards, Action GmbH, Fitnessclub Relax, Waldkindergarten
- Besuch folgender Sehenswürdigkeiten: Salvator / Salvatorschenke, Erholungswald Taubental mit NATURATUM ErlebnisWaldpfad, Himmelsgarten

Welche alternativen Wege bieten sich an und für welche Personengruppen sind sie geeignet?

Für die bisherige Wegstrecke von der Fehrle-Bahnunterführung bis zur RemsGalerie benötigt man ca. 3 Minuten, für die beiden Alternativen durch die Bahnunterführung Taubental ca. 8 bis 9 Minuten, also 5 bis 6 Minuten länger. (normale Gehgeschwindigkeit von 4 km/h; ca. 2 km/h mit Rollator <https://t1p.de/74csz>)

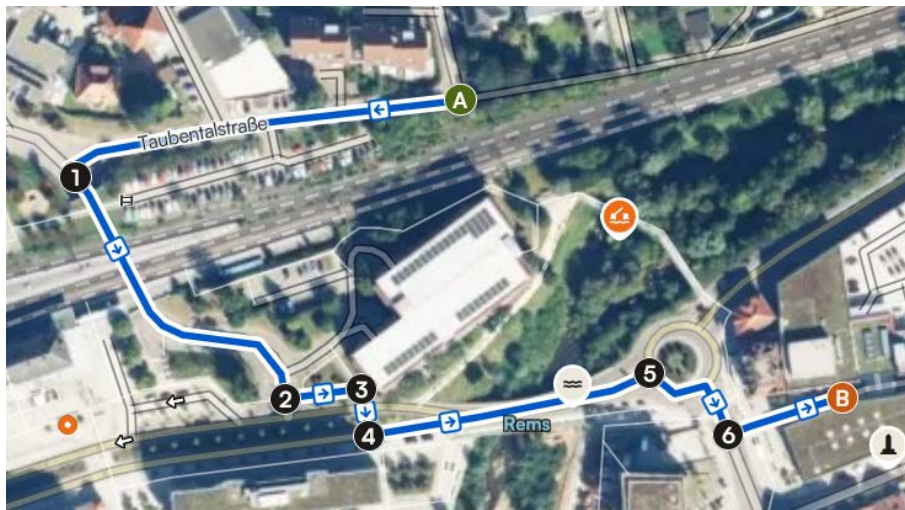
Bisherige Wegstrecke	Alternative 1	Alternative 2
- Fehrle-Unterführung - Fehrlebrücke - RemsGalerie	- Fehrle-Unterführung - Unterführung Taubental - Remsbrücke - RemsGalerie	- Fehrle-Unterführung - Unterführung Taubental - Parkhaus - Fehrlebrücke - RemsGalerie
Fußweg ca. 200 m (3 Minuten)	Fußweg ca. 500 m (8 Minuten)	Fußweg ca. 560 m (9 Minuten)
		

Bildquelle: <https://www.komoot.com/de-de>

Bewertung für Fußgänger, Fahrradfahrer

- Die Unterführung Taubental erfüllt die Mindestbreite von mind. 150 cm für barrierefreie Gehwege nach DIN 8040-1. In Richtung Innenstadt beträgt die Breite des rechten Gehwegs 1,60 m und 2 m für den linken Gehweg. Mit dieser Breite ist auf der gesamten Länge eine Begegnung von Personen mit Rollstuhl (ca. 58 – 72 cm), Rollator (ca. 60 cm breit), Gehhilfen oder Kinderwagen (Einsitzer bis 60 cm, Zweisitzer bis 80 cm) grundsätzlich möglich.
- Da davon auszugehen ist, dass die Taubentalunterführung ähnlich stark frequentiert wird wie die „Fehrle-Bahnunterführung“ und gleichzeitig ein hohes Kfz-Verkehrsaufkommen besteht, sind die beiden alternativen Wegstrecken insbesondere für Kleinkinder, Schüler/-innen sowie ältere Menschen nicht ausreichend sicher.
- Da viele Schulkinder mit dem Fahrrad in die Schule fahren, fehlen entsprechende Radfahrstreifen von der Lindenfirststraße bzw. von der Taubentalstraße bis zur Bahnunterführung. Kurz nach der Brücke sind in Fahrrichtung Innenstadt Fahrradmarkierungen auf der Fahrbahn aufgebracht.

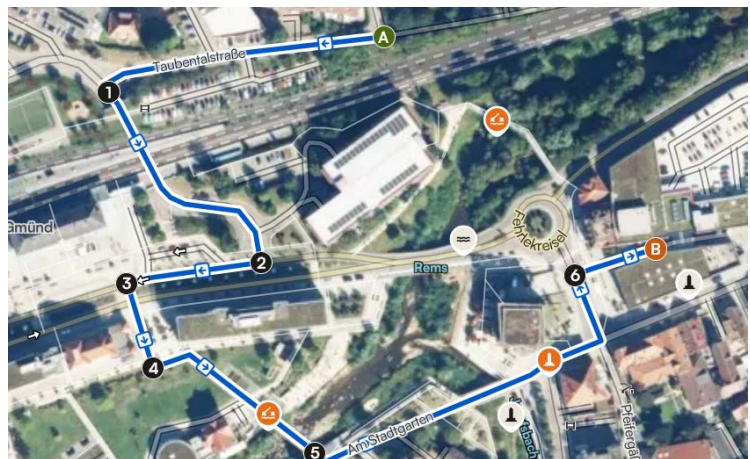
Betrachtet man den Radweg von der Fehrle Bahn-Unterführung zur RemsGalerie so ergeben sich 5 mögliche Gefahrenstellen.



Bildquelle: <https://www.komoot.com/de-de>

Gefahrenstelle	Bemerkung
1	Abbiegen von der Taubentalstraße zur Bahnunterführung
2 - 3	Querungshilfe mit Insel (kein Zebrastreifen) Richtung Parkhaus (
3 – 4	Übergang zur alten B 29 Querungshilfe mit Insel (kein Zebrastreifen) Der Gehweg in Richtung Kreisverkehr ist für Fußgänger vorbehalten.
5	Kreisverkehr
6	Zebrastreifen Richtung RemsGalerie

Alternativ könnte man über den Bahnhof zur ersten Ampel inkl. Zebrastreifen fahren und dann über den Stadtgarten Richtung RemsGalerie. Es gibt aber keine Verkehrsführung für Radfahrer von der Taubentalstraße Richtung Bahnhof (2 - 3). Der Weg führt von der Taubentalstraße auf die alte B 29 Richtung Stuttgart. Vor der Ampel müssten die Radfahrer auf den



Bildquelle: <https://www.komoot.com/de-de>

Gehweg wechseln, um dann den Zebrastreifen nutzen zu können.

Anforderungen an die neue Fehrle-Bahnunterführung

Die derzeitige Unterführung ist ca. 25 m lang, 2,80 m breit und ca. 2 m hoch
(Nutzfläche: ca. 67 m², Innenoberfläche relevant für die Sanierung (Wände + Decke +
Boden): ca. ~250–300 m²)



Quelle: M. Stütz, 2026

Legt man folgende Empfehlungen zugrunde

- Mindestnormen (DIN 18040)
- Bahnrichtlinien (Ril 813/815)
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) – Empfehlungen

so sind **Unterführungen mit einer Höhe von ca. 2 m heute nicht mehr zulässig!**

Die Breiten richten sich nach Verkehrsaufkommen. Für sichere, attraktive Anlagen werden deutlich größere Breiten empfohlen.

Die neue Fehrle-Bahnunterführung sollte daher mind. 2,5 m hoch und mind. 3 m breit sein.

Wäre die Neugestaltung der Fehrle-Bahnunterführung finanzierbar?

Herr Tiefbauamtsleiter Jürgen Musch, Stadt Schwäbisch Gmünd, schätzt die Kosten des Abrisses der **Fehrle-Unterführung** auf rund 1,5 Millionen Euro (vermutlich mehr).

Im Vergleich dazu kostet der Abbruch der Bahnunterführung zwischen der Herlikofer Straße und der Aalener Straße im Jahr 2021 ca. 2,5 Millionen Euro. (GT 15.07.2021). Aus den verfügbaren Unterlagen ist es jedoch nicht ersichtlich, wie diese Kosten zwischen Bahn und der Stadt Schwäbisch Gmünd aufgeteilt wurden. Die Gesamtkosten bezogen sich **nicht nur auf die Unterführung**, sondern auf das gesamte Maßnahmenpaket, insbesondere:



- Aufwändiger Abbruch der alten Unterführung (Baujahr 1917) (Herstellung einer **Bohrpfahlwand**, Abbruch der **Eisenbahnüberführung**, Bau eines **Abwasserkanals**, vollständiges **Verfüllen der Unterführung**, Aufbau eines neuen **Bahndamms**)
- Neubau/Anpassung des Fuß- und Radwegs entlang der Straße
- Stützmauer, Geländeanpassungen und Infrastruktur (z. B. Bushaltestelle)

Es ist davon auszugehen, dass für die neue Fehrle-Bahnunterführung vergleichbare Kosten entstehen. Da Neubauten von Fußgänger- und Radunterführungen grundsätzlich über das Förderprogramm des Landes (LGVFG – Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) sowie über das Bundesprogramm für Rad- und Fußverkehr gefördert werden können, sollte geprüft werden, in welchem Umfang Fördermittel für den Neubau in Anspruch genommen werden können.

Gegebenenfalls lassen sich Kosten für die neue Unterführung reduzieren, indem die Längs der Unterführung um etwa 7–8 m verkürzt wird.



Quelle: M. Stütz, 2026



Quelle: Google Earth Pro

Dies hätte zudem den Vorteil, dass die Eingangsbereiche der Unterführung weniger steil ausgeführt werden können.



In Richtung Lindenfirststraße



In Richtung Parkhaus

Quelle: M. Stütz, 2026