

BI-Stellungnahme zur Presseerklärung der Stadt Schwäbisch Gmünd vom 31. März 2026
„Deutsche Bahn (DB) verstärkt Bahnbrücke“

In der Presseerklärung der Stadt Schwäbisch Gmünd wird nochmals auf die dauerhafte Sperrung der Fußgängerunterführung hingewiesen. Als Alternative für Fußgänger und Radfahrer wird die Unterführung der Taubentalstraße aufgeführt.

„Schwäbisch Gmünd (sv/DB). Die Deutsche Bahn (DB) verstärkt die Eisenbahnbrücke über dem Fußweg am Fehrle-Parkhaus mit Stahlelementen für einen sicheren und zuverlässigen Bahnverkehr in Schwäbisch Gmünd. Die Baumaßnahme führt zur dauerhaften Sperrung der Fußgängerunterführung.

...

Als Alternative steht die nahe gelegene Unterführung der Taubentalstraße zur Verfügung.“

Quelle: <https://t1p.de/kgkm1>

Im Folgenden wird geprüft, ob die von der Stadt vorgeschlagene Alternativroute als sicherer Gehweg eingestuft werden kann.



Quelle: <https://t1p.de/kgkm1>

Ein sicherer Gehweg muss grundlegende Anforderungen erfüllen. Dazu zählen insbesondere Barrierefreiheit, ausreichende Breite, eine klare Trennung vom motorisierten Verkehr sowie eine übersichtliche und baulich einwandfreie Gestaltung. Darüber hinaus wird untersucht, ob diese Ausweichroute – wie von der Stadt dargestellt – auch für den Radverkehr geeignet ist. Abschließend wird aufgezeigt, dass es derzeit keine wirklich sichere Anbindung für Fußgänger und Radfahrer vom nördlichen Stadtgebiet in die Innenstadt gibt.

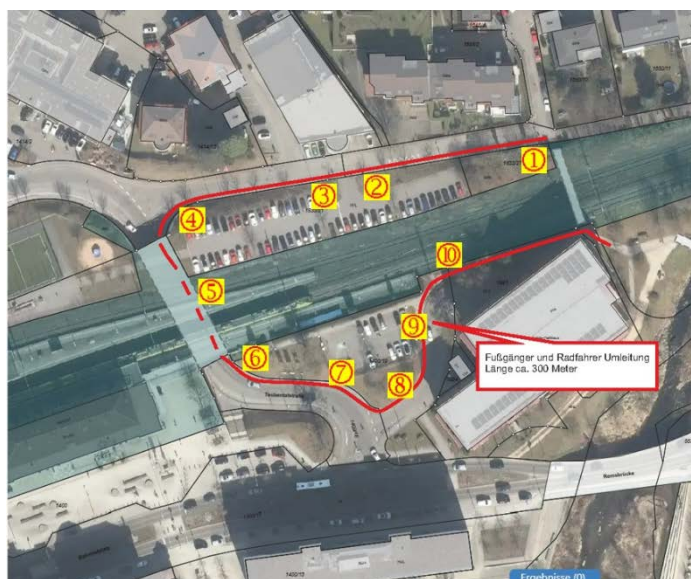
Mit der Schließung der Fehrle-Unterführung wird daher das zentrale Problem einer sicheren Anbindung des nördlichen Stadtgebiets für Fußgänger und Radfahrer an die Innenstadt weiter verschärft.

Die dauerhafte Sperrung der Fußgängerunterführung am Fehrle-Parkhaus - eine direkte, etablierte und vergleichsweise sichere Quermöglichkeit - stellt damit einen erheblichen Eingriff in die bestehende Wegebeziehung zwischen dem nördlichen Stadtgebiet und der Innenstadt dar. Mit deren Wegfall entsteht keine gleichwertige Alternative, sondern eine Verschlechterung der Erreichbarkeit. Umwege, Unsicherheiten und Nutzungskonflikte führen dazu, dass insbesondere Fußgänger und Radfahrer benachteiligt werden.

Die BI Stadtklima fordert, kurzfristig geeignete Maßnahmen zu prüfen und umzusetzen, die eine sichere, direkte und barrierefreie Verbindung für den Fuß- und Radverkehr gewährleisten. Langfristig ist eine tragfähige infrastrukturelle Lösung anzustreben, die den Wegfall der bisherigen Unterführung funktional vollständig kompensiert und eine sichere sowie attraktive Anbindung des nördlichen Stadtgebiets an die Innenstadt für Fußgängerinnen, Fußgänger sowie Radfahrende gewährleistet.

Aktuell: Die Stadt plant eine Verkehrsschau zur Identifikation möglicher Gefahrenstellen. Ein Termin steht bislang noch nicht fest (Stand: 12.04.2026).

Ergebnis 1: Gehwegbreite



	1 m	50 cm	50 cm
Fehrle-Unterführung (Nord-Eingang)			
①	ca. 1,15 m		
	ca. 1,40 m		
②	ca. 1,40 m		
	Auffahrt Parkfläche		
③	ca. 1,40 m		
	ca. 1,40 m		
④	ca. 1,30 m - 1,40 m		
	ca. 2,00 m		
⑤	Unterführung Taubentalstraße		
	ca. 2,00 m		
⑥	ca. 1,90 m		
⑦	ca. 1,40 m - 1,50 m		
⑧	ca. 1,40 m - 1,50 m		
⑨	ca. 1,50 m		
	Auffahrt Parkfläche (E-Ladestelle)		
⑩	ca. 2,00 m		
Fehrle-Unterführung (Süd-Eingang)			
	Innere Bordsteinkante (ca. 7 cm) kann meist nicht genutzt werden		
	Mindestbreite 1,50 m für barrierefreien Gehweg		

Quelle: Stadt Schwäbisch Gmünd <https://t1p.de/2vje0>, M. Stütz, 2026

An der Fehrle-Unterführung ① ist der Gehweg etwa 1,15 m breit. Bis zur Einfahrt des Parkbereichs ② erweitert sich der Gehweg auf etwa 1,40 m.“

Ab der Einfahrt des Parkbereichs ③ ist der Gehweg etwa 1,40 m breit.

Bis kurz vor ④ der Taubental-Unterführung verengt sich der Gehweg auf ca. 1,30 m – 1,40 m.

besondere Gefahrenstelle: Für Autofahrer, die nach der Unterführung links in die Lindenfirststraße einbiegen, ist die Verkehrssituation sehr unübersichtlich. Insbesondere gefährdet sind Kinder auf dem schmalen Gehweg sowie Fußgänger, die die Straße überqueren. Durch eingeschränkte Sichtverhältnisse kommt es hier leicht zu gefährlichen Situationen.

Kinder, die mit dem Fahrrad unterwegs sind, ist die Einfahrt in die Lindenfirststraße aufgrund des Anstiegs eine zusätzliche Herausforderung.

In der Taubental-Unterführung ⑤ ist der Gehweg ca. 2,00 m breit.

Nach der Taubental-Unterführung verengt sich der Gehweg wieder von 2,00 m auf ca. 1,90 m ⑥ weiter auf ca. 1,40 m - 1,50 m ⑦ ⑧. Meist kann die innere Bordsteinkante (ca. 7 cm breit) nicht genutzt werden.

Nach der Taubentalunterführung gibt es bislang keine Querungshilfe (Zebrastrreifen).

Der Anstieg ist für nicht motorisierte Rollstuhlfahrer eine besondere Herausforderung.

An der Einfahrt zum Parkbereich ⑨ ist der Gehweg ca. 1,50 m breit.

Der Weg, der am Parkhaus ⑩ vorbei wiederum zur Fehrle-Unterführung und dann zur Fehrle-Brücke führt, ist ca. 2,00 m breit.

Ergebnis 2: Ist der Gehweg barrierefrei?

Nein, die von der Stadt vorgeschlagene Alternative erfüllt das Kriterium eines „barrierefreien Gehwegs“ gemäß DIN 8040-1 nicht. Die erforderliche Mindestbreite von 150 cm ist nicht über die gesamte Länge gewährleistet. Insbesondere ist der Gehweg auf einer Länge von ca. 150 m von der Fehrle-Unterführung bis zur Unterführung Taubentalstraße nicht barrierefrei.

Ergebnis 3: Beschaffenheit des Gehwegs

Die Beschaffenheit des Gehwegs von der Fehrle-Unterführung bis zur Unterführung Taubentalstraße weist Risse und leichte Setzungen auf und ist abschnittsweise zu eng. Der rechtsseitige Gehweg in der Unterführung und der Weg bis zum Parkhaus und weiter zur Fehrle-Unterführung weisen einen guten Zustand auf.

Ergebnis 4: Ist die von der Stadt vorgeschlagene Alternative für den Radverkehr geeignet?

Nein, alle Radfahrer über 10 Jahre müssen absteigen und ihr Rad schieben, da Fahrradfahren auf dem Gehweg in Deutschland für Personen ab 10 Jahren grundsätzlich verboten ist. Wer absteigt und schiebt, gilt als Fußgänger und darf den Gehweg nutzen.

Fahrradfahren auf dem Gehweg ist in Deutschland für Personen ab 10 Jahren grundsätzlich verboten. Kinder unter 8 Jahren müssen den Gehweg nutzen, bis 10 Jahre dürfen sie es.

Erlaubt ist das Fahren für alle nur bei Schild „Radfahrer frei“ (Schrittgeschwindigkeit!) oder beim Schieben.

Quelle: <https://www.bussgeldkatalog.org/fahrradfahren-auf-dem-gehweg>



Um einen Begegnungsverkehr von Fußgängern und Radfahrern sicher zu gewährleisten, wird eine Breite von **mindestens 2,50 m** empfohlen, laut RAS 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) gelten 2,00 m als absolutes Minimum.

Die von der Stadt vorgeschlagene Alternativroute von der Fehler-Unterführung (1) bis zum Parkhaus (10) erfüllt die Minimalanforderung nicht, ausgenommen ist lediglich der Bereich der Taubentalunterführung. Der Gehweg stadteinwärts rechts weist eine Breite von 2 m von.

Anmerkung: Der Gehweg auf der linken Seite der Unterführung weist nur eine Breite von 1,60 m.

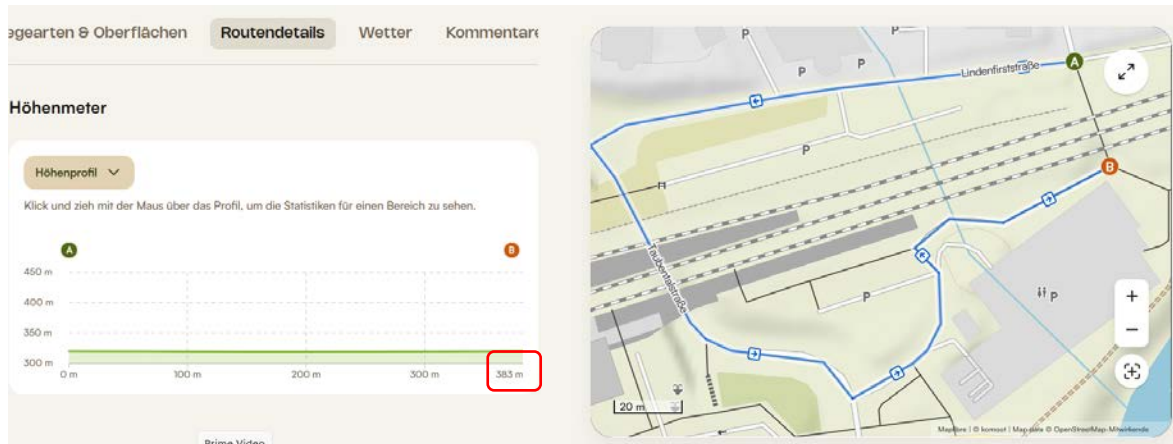


Ergebnis 5: Ist die von der Stadt empfohlene Alternative sicher?

Da davon auszugehen ist, dass die Taubentalunterführung ähnlich stark frequentiert wird wie die „Fehrle-Bahnunterführung“, die erforderliche Mindestbreite von 150 cm nicht durchgängig eingehalten wird und zugleich ein hohes Kfz-Verkehrsaufkommen besteht, ist die von der Stadt empfohlene Alternativroute insbesondere für Kleinkinder, Schüler/-innen sowie ältere Menschen nicht ausreichend sicher. (siehe auch BI-Stellungnahme 16 Fehrle-Unterführung <https://t1p.de/mr0en>)

Ergebnis 6: Welcher Umweg ist mit der Sperrung der Fehrle-Unterführung verbunden?

Im Komoot-Routenplaner wird die Länge der Alternativroute mit 383 m angegeben; bei der Stadt ist die Strecke ca. 50 m kürzer.



Quelle: <https://www.komoot.com>

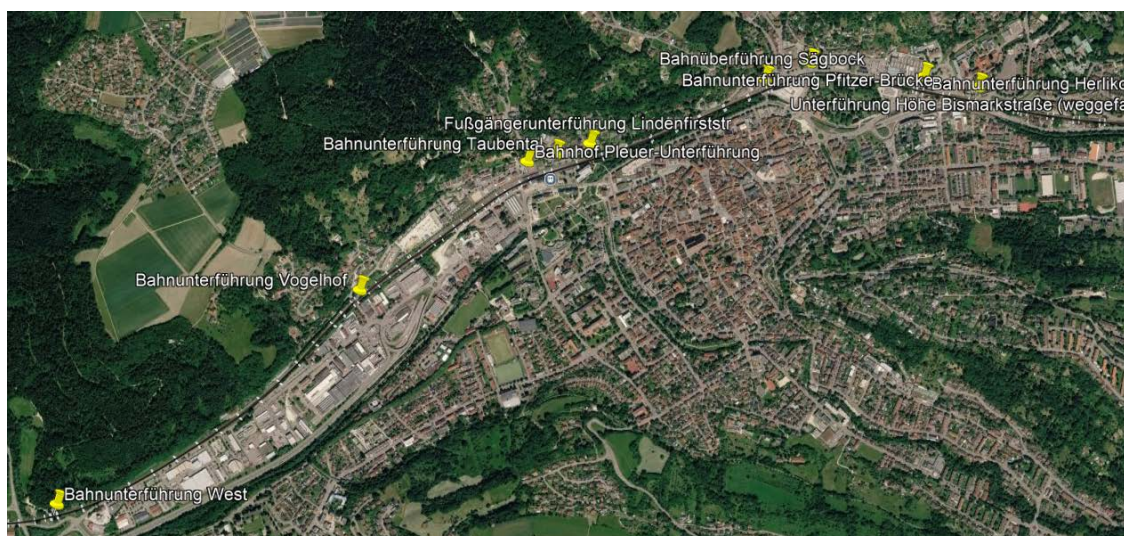
Ergebnis 7: Gibt es für Fußgänger und Radfahrer eine sichere Anbindung vom nördlichen Stadtgebiet in die Innenstadt?

Die **Bahnlinie** trennt die Gmünder Innenstadt vom nördlichen Bereich der Stadt.











Quelle: <https://karte.openstreetmap.de/#map=12.91/48.79467/9.80749>

Insgesamt gibt es 7 Querungsmöglichkeiten vom nördlichen Teil der Stadt in die Innenstadt.









Quelle: Luftbild Schwäbisch Gmünd, Google Earth Pro V 7.3.7.1094 (64-Bit), April 2026

Wie aus der folgenden Tabelle hervorgeht, kann keine der Querungen für Fußgänger und Radfahrer als wirklich sicher eingestuft werden. In der Tabelle werden die Querungen in West-Ost-Richtung aufgeführt.

Unter-/Überführung	Bewertung	Bild 1	Bild 2
Bahnunterführung Weststadt / Hirschbrunnenweg	<ul style="list-style-type: none"> - Kein links- / rechtsseitiger Gehweg - Keine Fahrradmarkierung 		
Bahnunterführung Vogelhof	<ul style="list-style-type: none"> - Gehweg links ist nur < 1 m breit - „Gehweg“ rechts ca. 40 cm breit - Wegführung für Kinderwagen, Fahrrad, Rollstuhl nicht geeignet 		 
Bahnhof Pleuer-Unterführung https://t1p.de/hpr4d	<ul style="list-style-type: none"> - Nördlicher Teil der Unterführung: Treppe sowie Weg für Kinderwagen, Fahrrad, Rollstuhl geeignet - In der Unterführung 2 Aufzüge zum Gleis 1 bzw. Gleis 2/3 - Südlicher Teil der Unterführung: Treppe nicht für Kinderwagen bzw. Rollstuhl geeignet, vor allem wenn der Aufzug zum Gleis 1 defekt ist. 		 Schiebrinne für Fahrrad kann wegen falsch positioniertem Handlauf nicht benutzt werden.
Bahnunterführung Taubental	<ul style="list-style-type: none"> - Gehwegbreite 2m bzw. 1,60 m - Hohes Verkehrsaufkommen - Keine Fahrradmarkierung auf dem Fahrstreifen, erst nach der Brücke, - Die Mindestbreite für barrierefreie Gehwege beträgt nach DIN 8040-1 150 cm. 		Besondere Gefahrenstelle (siehe Hinweis Seite 2)
Fußgängerunterführung Lindenfirststraße	<ul style="list-style-type: none"> - Länge ca 24 m; Breite 2,80m; Höhe 2,05m - Minimum: ca. 2,5 m breit / 2,3 m hoch - Empfehlenswert: ≥ 3,0 m breit / ≥ 2,5 m hoch 		


BI Stadtklima - Stellungnahme 17
Schließung der Fehrle- Bahnunterführung

(Stand. 12.04.2026)

Unter-/Überführung	Bewertung	Bild 1	Bild 2
Bahnüberführung Sägbock	<ul style="list-style-type: none"> - Überführung nicht für Personen mit Beschränkungen geeignet. - Viele Fußgänger überqueren die stark befahrene alte B29 zur Innenstadt 		
Bahnunterführung Herlikofer Straße B 298	<ul style="list-style-type: none"> - Radfahrstreifen nur stadteinwärts - Radfahrer nutzen daher den Gehweg stadteinwärts in beide Richtungen. - Hohes Verkehrsaufkommen 		
Bahnunterführung Herlikofer Straße und Aalener Straße	<ul style="list-style-type: none"> - Die direkte Verbindung für Fußgänger und Radfahrer (von 1917 – 2021) zwischen der Herlikofer Straße und der Aalener Straße wurde im Sommer 2021 abgerissen. 	 bis Sommer 2021 Quelle: GT 220.08.2021	 ab April 2022
	GT 15.07.2021 Die Abkürzung hat ausgedient. „ ... Die Bahn bringt dafür rund 2,5 Millionen Euro auf. ... “		

Bildquelle soweit nicht anders angegeben: M. Stütz, 2026

Alternativroute

<p>①</p> 	<p>②</p> 
<p>③</p> 	<p>④</p>  <p>Hier würde es für Fußgänger oder Eltern mit Kinderwagen sehr eng zugehen.</p>
<p>⑤</p> 	<p>⑥</p> 

BI Stadtklima - Stellungnahme 17
Schließung der Fehrlé- Bahnunterfúhrung
(Stand. 12.04.2026)



Bildquelle: M. Stút, 2026