

**Universitätsstadt Tübingen**

Fachabteilung Unterhaltung Verkehrsflächen  
Strey, Jochen Telefon: 07071/204-2576  
Hammer, Daniel: 07071/204-2667  
Gesch. Z.: 94/

Vorlage 75/2026  
Datum 27.03.2026

**Beschlussvorlage**

zur Kenntnis im **Ortsbeirat Lustnau**  
zur Vorberatung im **Ortsbeirat Nordstadt**  
zur Vorberatung im **Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung**  
zur Behandlung im **Gemeinderat**

---

**Betreff:** **Fahrbahnsanierung Nordring Ost; Baubeschluss**

Bezug:

Anlagen: Anlage 1 Übersicht Bauabschnitte mit Verkehrsführung

---

**Beschlussantrag:**

Die Verwaltung wird beauftragt, die zwei bergaufführenden Fahrstreifen auf dem östlichen Nordring zwischen der Frischlinstraße und Im Schönblick entsprechend der Anlage 1 grundhaft zu erneuern, vorbehaltlich der Genehmigung des Haushalts 2026.

## Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen - Investitionsprogramm								
Lfd. Nr.	Einzahlungs- und Auszahlungsarten	Bisher finanziert	Plan 2026	VE 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029	Gesamtkosten
<b>7.541001.1033.01 Nordring, Sanierung</b>		<b>EUR</b>						
1	Einzahlungen aus Investitionszuwendungen	0	1.000.000	0	500.000	0	0	1.500.000
<b>6</b>	<b>Summe Einzahlungen</b>	<b>0</b>	<b>1.000.000</b>	<b>0</b>	<b>500.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.500.000</b>
8	Auszahlungen für Baumaßnahmen	0	-1.000.000	-500.000	-500.000	0	0	-1.500.000
<b>13</b>	<b>Summe Auszahlungen</b>	<b>0</b>	<b>-1.000.000</b>	<b>-500.000</b>	<b>-500.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1.500.000</b>
<b>14</b>	<b>Saldo aus Investitionstätigkeit</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-500.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>16</b>	<b>Gesamtkosten der Maßnahme</b>	<b>0</b>	<b>-1.000.000</b>	<b>-500.000</b>	<b>-500.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1.500.000</b>

Die Gesamtkosten für die Straßensanierung belaufen sich auf brutto 1.500.000 Euro. Die erforderlichen Mittel stehen auf dem PSP-Element 7.541001.1033.01 „Nordring, Sanierung“ zur Verfügung.

## **Begründung:**

### 1. Anlass

Im Rahmen des Kontrollmanagements der Verkehrsflächen wurde am östlichen Nordring ein erheblicher Sanierungsbedarf beider Fahrbahnen festgestellt.

Der Zustand der Fahrbahn hat sich in den vergangenen Jahren deutlich verschlechtert. Aus Gründen der Verkehrssicherheit musste der rechte Fahrstreifen in Fahrtrichtung bergauf bereits für den Kfz-Verkehr gesperrt werden. Aktuell steht für die Bergauf-Richtung noch ein Fahrstreifen zur Verfügung. Ohne eine grundlegende Sanierung ist mit einer weiteren Verschlechterung des Zustands sowie zusätzlichen Einschränkungen für den Verkehr zu rechnen. Zudem stehen Leitungsarbeiten der Stadtwerke (SWT) sowie von Vermögen und Bau Baden-Württemberg (VBA) im Bereich des östlichen Nordrings an.

### 2. Sachstand

Aufgrund des Straßenzustands und der Maßnahme der Stadtwerke Tübingen (SWT) sowie der Vermögen und Bau Baden-Württemberg (VBA) ist vorgesehen, die bergauf führende Fahrbahn auf der vorhandenen Breite von 7,5 m auf dem Abschnitt Frischlinstraße bis Im Schönblick grundhaft zu sanieren. In diesem Zuge verlegen die Stadtwerke Leerrohre für eine 110-kV- und 20-kV-Leitungstrasse und das VBA zwei Verbünde für Glasfaserkabel.

Durch die koordinierte Durchführung können Synergien genutzt werden. Ein Teil der Sanierungsfläche von rund 10.500 m<sup>2</sup> wird im Zuge der Leitungsarbeiten durch die SWT wiederhergestellt. Dies ergibt vorhandene, aber begrenzte Einsparpotenziale. Gleichzeitig basiert die ursprüngliche Kostenschätzung auf Preisständen, die mit dem aktuell zu erwartenden Marktniveau die Synergie wieder aufzehren könnten.

Die Bauausführung erfolgt unter Vollsperrung der kompletten östlichen Fahrbahn und wird in drei Bauabschnitte gegliedert: Frischlinstraße bis Sandweg (BA1), Sandweg bis zur Mitte der Bushaltestelle „Falkenweg“ (BA2) und von dort bis zur Kreuzung Im Schönblick (BA3) - siehe Anlage 1.

Während der Bauzeit wird der gesamte Verkehr auf der westlichen Fahrbahn gebündelt, je Fahrtrichtung steht dann ein Fahrstreifen zur Verfügung.

Für den öffentlichen Personennahverkehr ergeben sich in Abstimmung mit dem TüBus temporäre Anpassungen: Die Haltestelle „Sand Nordring“ entfällt, als Ersatz kann die Haltestelle „Sand Drosselweg“ genutzt werden. Für die Haltestelle „Falkenweg“ wird im Bereich der Mittelinsel eine provisorische Ersatzhaltestelle eingerichtet. Der Radverkehr und Fußverkehr wird während der gesamten Bauzeit über den parallel verlaufenden Weg entlang der Täglesklinge geführt.

Ein wesentlicher Bestandteil der Maßnahme ist ein begleitender Verkehrsversuch an den Knotenpunkten Frischlinstraße und Im Schönblick. Dort werden anstelle der bisherigen signalisierten Kreuzungen provisorische Kreisverkehre eingerichtet. Der Knotenpunkt Sandweg bleibt weiterhin signalisiert. Ziel ist es, Erkenntnisse über den Verkehrsablauf mit jeweils nur einem Fahrstreifen pro Richtung sowie die Kapazität der Kreisverkehre zu gewinnen. Nach Abschluss der Baumaßnahme werden die provisorischen Kreisverkehre zunächst wieder zurückgebaut, bis über die endgültigen Perspektiven für den Nordring entschieden ist.

## Blick in die Werkstatt – Perspektiven für den Nordring

Mit der Sanierung der bergauf Fahrbahn stellt sich über die reine Instandsetzung hinaus die grundsätzliche Frage nach dem zukünftigen Umgang mit dem östlichen Nordring. Denn auch die bergab Fahrbahn ist mittelfristig sanierungsbedürftig. Die bestehende Dimensionierung mit insgesamt vier Fahrstreifen und einer breiten Mittelinsel erscheint vor dem Hintergrund der verkehrlichen und stadtentwicklungspolitischen Zielsetzungen aus heutiger Sicht in Teilen überdimensioniert.

Vor diesem Hintergrund eröffnen sich verschiedene Entwicklungsperspektiven. Neben einer Fortschreibung des Status quo, bei der die bestehende Verkehrsführung beibehalten und die westliche Fahrbahn zu einem späteren Zeitpunkt ebenfalls saniert wird, besteht insbesondere die Möglichkeit, Flächen zugunsten des Radverkehrs und einer Entsiegelung neu zu ordnen.

Der Nordring ist im Radverkehrskonzept 2030 bereits als Radvorrangroute ausgewiesen. In diesem Zusammenhang wird die Entwicklung eines durchgehenden, vom Kfz-Verkehr getrennten Zweirichtungsradwegs mit einer Breite von etwa 4,5 m als attraktive und förderfähige Option gesehen. Eine solche Verbindung könnte künftig die Geschwister-Scholl-Schule und das Hallenbad Nord über den Berliner Ring und den Nordring mit der Wilhelmstraße verbinden und damit eine zentrale Achse im städtischen Radverkehrsnetz bilden.

Die im Rahmen der Baumaßnahme vorgesehenen Verkehrsversuche liefern hierfür wichtige Erkenntnisse, insbesondere im Hinblick auf die zukünftige Ausgestaltung der Knotenpunkte sowie die erforderliche Leistungsfähigkeit der verbleibenden Kfz-Verkehrsflächen.

Mit Abschluss der Sanierungsmaßnahme ergeben sich daher grundlegende Fragestellungen für die zukünftige Funktion und Aufteilung des östlichen Nordrings: Es ist zu klären, ob künftig je Fahrtrichtung ein Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr ausreichend ist – nach fachlicher Einschätzung der Verwaltung ist dies grundsätzlich auf der Strecke möglich. Ebenso stellt sich die Frage, ob Kreisverkehre anstelle signalgesteuerter Kreuzungen in Kombination mit Rad- und Fußverkehr eine geeignete und leistungsfähige Alternative darstellen können.

Darüber hinaus ist zu klären, wie freiwerdende Flächen genutzt werden könnten. Im Mittelpunkt stehen dabei insbesondere eine mögliche Entsiegelung und eine Stärkung des Radverkehrs. In diesem Zusammenhang spielen auch Fördermöglichkeiten eine wichtige Rolle. Für die von der Verwaltung favorisierte Variante werden die Förderchancen derzeit als sehr günstig eingeschätzt.

Die Beantwortung dieser Fragen ist maßgeblich für die künftige Ausrichtung des Nordrings. Die Verwaltung wird hierzu im Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung im Rahmen eines „Blicks in die Werkstatt“ konkrete Optionen und erste Bewertungen vorstellen und zur Diskussion stellen. Die OBR Lustnau und Nordring werden zu diesem Termin miteingeladen.

### 3. Vorschlag der Verwaltung

Die Ausführungsplanung für die Sanierungsmaßnahme wird gemeinsam mit den SWT und dem VBA bis Ende Mai 2026 abgeschlossen. Die gemeinsame Ausschreibung der Bauleistungen erfolgt nach Vorliegen der Haushaltsgenehmigung voraussichtlich Anfang Juni 2026.

Der Baubeginn ist für Mitte Juli 2026 vorgesehen, die Fertigstellung der Maßnahme wird bis Ende des Jahres 2026 angestrebt.

#### 4. Lösungsvarianten

##### Variante 1

Als Alternative zur vorgeschlagenen grundhaften Sanierung könnte auf eine umfassende Erneuerung der bergauf Fahrbahn verzichtet werden. In diesem Fall würde der derzeit gesperrte rechte Fahrstreifen dauerhaft wahrscheinlich außer Betrieb bleiben, da die begleitenden Baumaßnahmen nicht den gesamten rechten Fahrstreifen betreffen. Die SWT sowie das VBA würden ihre Leitungsmaßnahmen dennoch durchführen und die Oberfläche im Anschluss lediglich provisorisch wiederherstellen.

Diese Variante ist jedoch lediglich kurzfristig tragfähig. Aufgrund des fortschreitenden Substanzverlusts der Fahrbahn ist mittelfristig eine grundhafte Sanierung unausweichlich. Zudem ist mit weiteren Einschränkungen für den Verkehr sowie steigenden Folgekosten zu rechnen, sodass diese Option aus Sicht der Verwaltung nicht empfohlen wird.