

STUDIE A 100

Qualifizierter Abschluss

Der Ostkreuz-Tunnel mit getrennter Ein/Ausfahrt

Wird der geplante sechsspurige Autobahn-Doppelstocktunnel aufgegeben, dann kann die dauerproblematische Ostkreuzumfahrung durch einen zweispurigen Kurztunnel ausreichend entspannt werden.

Die nördliche Tunnелеinfahrt schiebt sich als einspurige Rampe in den urbanen Teil der Neuen Bahnhofstraße ein. Sie wird mit terrassierten und begrünten Aufenthaltsbereichen größtenteils überdeckt. Der Baumverlust wegen der Feuerwehrflächen westlich des Tunnels wird durch die bepflanzten Terrassen kompensiert.

Nördlich der Boxhagener Straße wird die einspurige Tunnelausfahrt zwischen die verkehrsentslasteten Fahrbahnen eingeschoben. Der Platz ist vorhanden. Der Tunnel endet kreuzungsfrei. Alle Kreuzungen rund ums Ostkreuz werden entlastet. Der Baumverlust muss durch Neupflanzungen ausgeglichen werden.



Beispiel „Single-Lane-Tunnel“ Karlsruhe

Südseite Ostkreuz

Im Zuge der anstehenden Neuordnung der Grundstücke „Rudolfband“ wird im Mittelbereich des Markgrafendamms der zweispurige Straßentunnel eingefügt. Die westlichen Fahrspuren verbleiben in ihren Lage, nach Osten rückt die Straße etwas auf die Grundstücke.

Gegenüber den A-100-Planungen ist dieser Straßentunnel eine ausreichende und ressourcenschonende Verbesserung der Verkehrssituation am Ostkreuz. Kosten: ca. 25 Mio. Euro gegenüber 1-2 Mrd. Euro des 17. BA der A100.

Eckdaten

- Tunnellänge: 715 m
- Nutzhöhe: 4 m
- für Fahrzeuge bis 7,5t
- Kosten: ca. 25 Mio. €

Ausfahrt Tunnel

Einfahrt Tunnel

Nutzung Vorhaltebauwerk

Ein/Ausfahrt
Tunnel SÜD

Einfahrt Tunnel

Lageplan Ostkreuz
Tunnelverlauf

Stand: 12.06.2026

PLANUNGSAGENTUR

Büro für alternative Stadtentwicklung

Dipl.-Ing. Carsten Joost | planungsagentur.de

0177-4912757 | carsten-joost@gmx.de

Variante Doppelrampe Neue Bahnhofstraße



Eckdaten

- Tunnellänge: 515 m
- Nutzhöhe: 4 m
- für Fahrzeuge bis 7,5t
- kein Rad-Fußverkehr
- Kosten: ca. 20 Mio. €

Tunnelrampe Markgrafendamm



STUDIE A 100 - Qualifizierter Abschluss

Ostkreuz-Tunnel mit gemeinsamer Ein/Ausfahrt

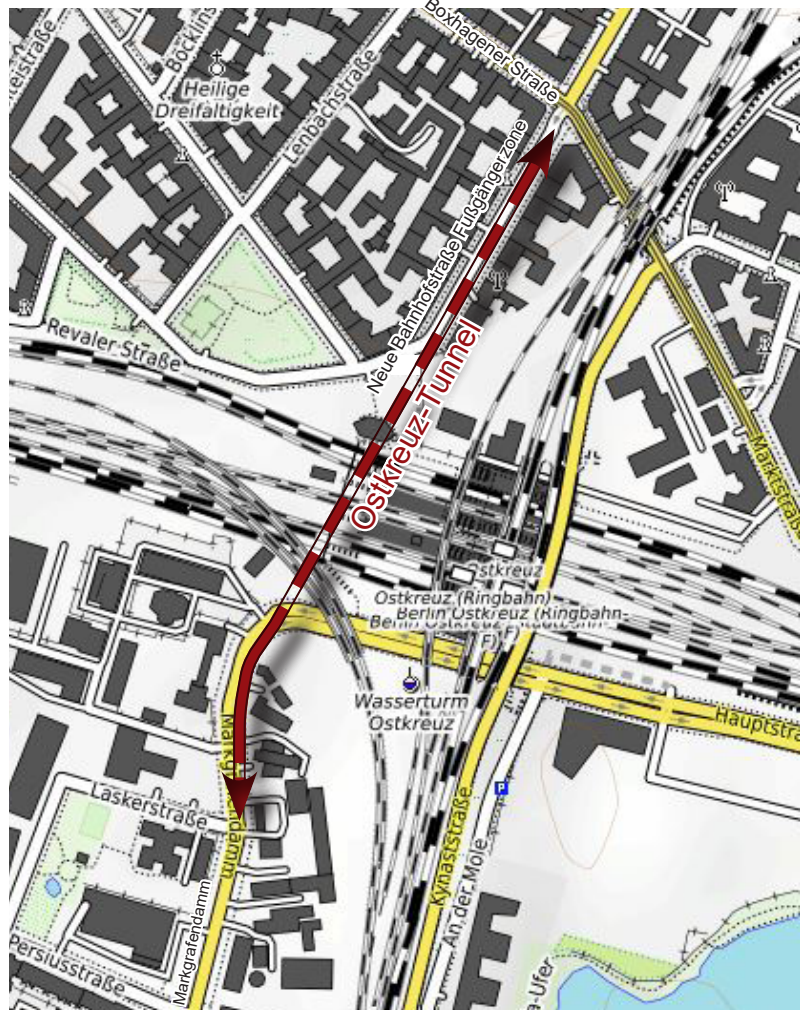
Der geplante sechsspurige Autobahntunnel wird in dieser Dimension nicht benötigt. Wo soll der zusätzliche Autoverkehr herkommen? Die dauerproblematische Ostkreuzumfahrung jedoch kann durch diesen zweispurigen Kurztunnel ausreichend entspannt werden.

Dabei wird die Neue Bahnhofstraße zur Fußgängerzone umgestaltet und nimmt die Tunnelaus- und einfahrt auf. Ob die Restflächen für u.a. Feuerwehr ausreichen, muss untersucht werden. Die Rampe wird mit terrasierten und begrünten Aufenthaltsbereichen größtenteils überdeckt. Sie münden auf einen Platzbereich, der mit dem Vorplatz Ostkreuz zu einem großen urbanen Raum verschmilzt. Der Baumverlust wegen den notwendigen Verkehrsflächen beidseitig des Tunnels wird durch die grünen Terrassen und die Fußgängerzone kompensiert. Alle Kreuzungen rund ums Ostkreuz werden entlastet.

Im Zuge der anstehenden Neuordnung der Grundstücke „Rudolfband“ wird im Mittelbereich des Markgrafendamms der zweispurige Straßentunnel eingefügt. Die westlichen Fahrspuren verbleiben in ihren Lage, nach Osten rückt die Straße etwas auf die Grundstücke.

Wegen geringer Aufstellflächen wird der Tunnel nicht für den Schwerlastverkehr zur Verfügung stehen. Dieser verläuft weiterhin über die heutigen Verbindungen, die durch den Ostkreuz-Tunnel entlastet werden.

Gegenüber den A-100-Planungen ist dieser Straßentunnel eine ausreichende geld- und ressourcenschonende Verbesserung der Verkehrssituation am Ostkreuz. Kosten: ca. 20 Mio. Euro gegenüber 1-2 Mrd. Euro der A100-Verlängerung.



Lageplan Ostkreuz
Tunnelverlauf

PLANUNGSAGENTUR

Büro für alternative Stadtentwicklung

Dipl.-Ing. Carsten Joost | planungsagentur.de

0177-4912757 | carsten-joost@gmx.de

Stand: 12.06.2026