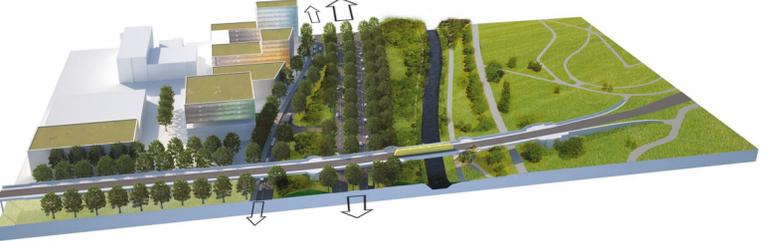


1.a Alter Flughafen
Das heutige Gelände hat sich an der Rückseite der angrenzenden Gebiete entwickelt. Die vertieft angelegte Stadtbahn stellt einen tiefen Graben zwischen dem alten Flugfeld und der angrenzenden Nordweststadt dar.

1.b Innerer Rand: Alter Flughafen

- Landschaft:**
 - Das Sandbiotop bleibt erhalten und wird umsäumt mit Radschnellwegen. Diese werden mit der Umgebung verbunden. Damit entstehen Vorderseiten, erste Wohnadressen am alten Flugfeld.
 - Das Biotop wird zur internen, erlebbar Landschaft. Der Naturschutzstatus bleibt erhalten.
- Stadtgefüge:**
 - Bereits bestehende Planungen werden um eine innere Randadresse erweitert. Das Sandbiotop wird für alle Karlsruher erlebbar, es wird zur Inneren Adresse.
- Klimawandel:**
 - Bäume, Gründächer
 - Erhalt des Biotops und der benötigten Frischluftschneisen

3.a Südangente
Die Südangente stellt eine Zäsur im Stadtraum dar. Sie befindet sich im verkehrlich dominierten südlichen Zwischenraum Karlsruhes. Sowohl Stadtparks (wie die Gunther Klotz Anlage) und angrenzende Gewerbegebiete haben Rückseiten zur Schnellstraße ausgebildet.



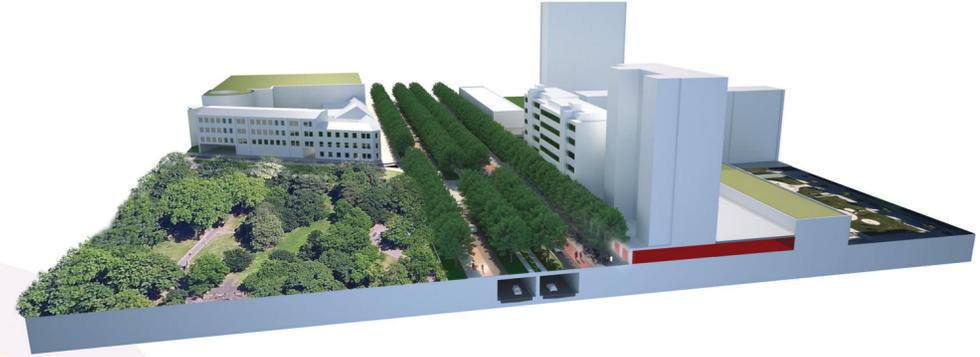
3.b Innerer Rand: an der Südangente

- Landschaftsraum:**
 - Unter Beobachtung der Verkehrsintensität kann die Südangente zu einer Stadtravene umgestaltet werden. Straßenbäume stärken ihren Charakter als städtische Allee, die sich in Randlage eines Parks befindet. Die räumliche Aufwertung wandelt den Rückseitencharakter in eine Schauseite mit Sichtadressen am Stadtpark.
- Stadtgefüge:**
 - Sichtadressen und Vorderseiten an der Stadtravene.
 - Die Adresse erlaubt eine relative hohe bauliche Entwicklung am inneren Stadtrand.
 - Die hochwertigen Adressen verlangen nach hochwertiger, effizienter Ausnutzung der Lage, wie mehrfache Flächennutzung und Hochbauakzente
- Anpassung an den Klimawandel:**
 - Straßenbäume verhindern die Aufheizung der Stadtravene
 - Eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit verringert Lärm und Feinstaub

VERNETZUNG OPTIMIEREN



7.c Vernetzung optimieren – Wer trifft wen und wo?



4.a Kriegsstraße
Im heutigen Zustand stellt die Kriegsstraße eine intensiv befahrene Bundesstraße dar. Ihre Effekte wie Lärm und Feinstaub strahlen negativ auf die Stadtstruktur ab.

4.b Innerer Rand im Stadtkern: Die Kriegsstraße
Die Kriegsstraße ist Teil der Kombilösung. Die Tunnelführung der Kriegsstraße erzeugt die einzigartige Möglichkeit den öffentlichen Raum den Karlsruher Bürgern zur Verfügung zu stellen.

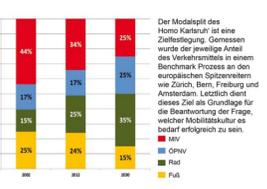
- Landschaft:**
 - Die oberirdische Kriegsstraße kann zur Stadallee werden. Straßeneffas und ebenerdige Fußgängerquerungen beleben den Straßenraum.
- Stadtgefüge:**
 - Die Innenstadt nördlich und städtisch profitiert enorm von der Tunnelführung des zentralen Straßenverlaufs. Einzelhandel, Dienstleistung und Wohnadressen werden die Innenstadt auf.
- Klimawandel:**
 - Straßenbäume verschatten die versiegelten Flächen
 - Die Materialisierung der Stadallee kann durch helle Granitflächen einen positiven Effekt gegen die Aufheizung erzielen.



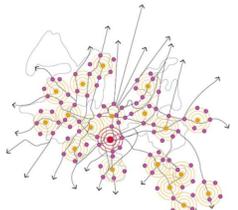
5.A Stadtstraßen in der Kernstadt
Die schmalen Stadtstraßen beispielsweise der Südstadt sind häufig baumfrei, Gehwege sind schmal und die Straßenprofile dienen vorrangig dem MIV.



- 5.B Landschaftsraum:**
 - Das nachhaltige Mobilitätskonzept hilft, den Straßenraum vom Joch der PKW Stellplätze zu befreien.
 - PKW sind im Straßenraum „zu Besuch“ indem Parkstände lediglich einseitig angeboten werden.
- Stadtgefüge:**
 - Der Straßenraumbereich entsprechen wird mehr Raum für Fahrradfahrer, Fußgänger und spielende Kinder geschaffen.
- Anpassung an den Klimawandel:**
 - OPNV Attraktivität steigern
 - Radschnellwegen als entlastende Lebensadern
 - Stadtboulevard anstatt Verkehrs spaghetti
 - Multimodale Verknüpfungspunkte
 - Grüne Baumscheiben verringern den Anteil an versiegelter Fläche



4. Der zukünftige Modal Split reduziert den PKW Gebrauch und damit den Bedarf an Stellplätzen (auch im öffentlichen Raum)

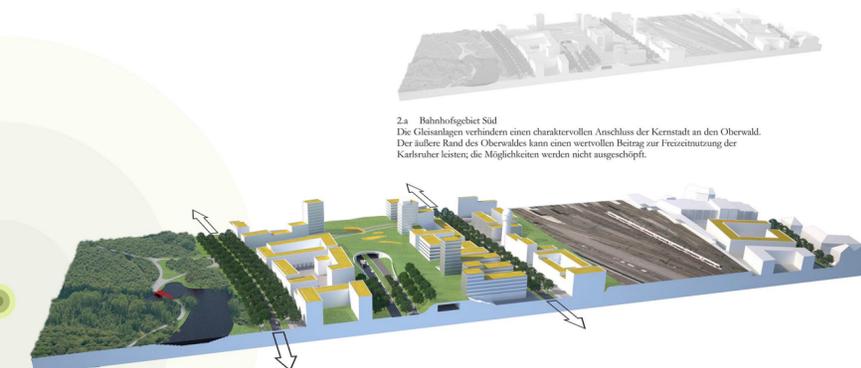


5. Welche Mobilitätskultur entsteht?

- PKW teilen statt besitzen
- OPNV Attraktivität steigern
- Radschnellwegen als entlastende Lebensadern
- Stadtboulevard anstatt Verkehrs spaghetti
- Multimodale Verknüpfungspunkte



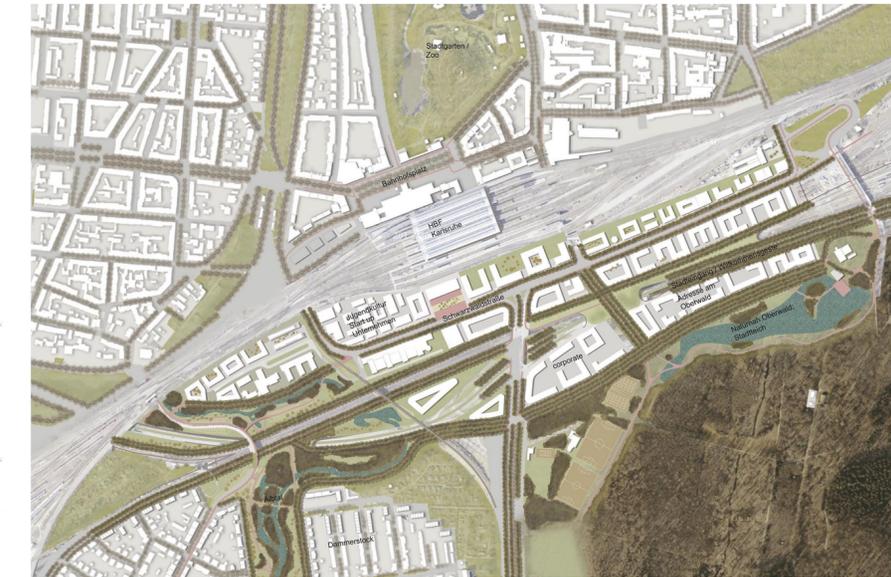
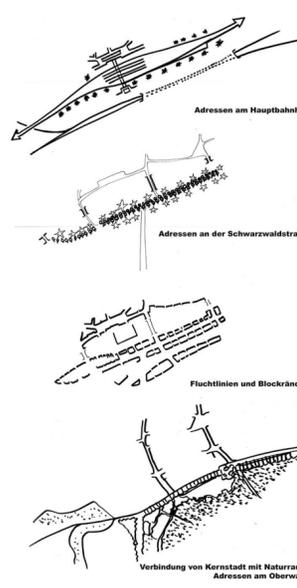
2.b Äußerer Rand: Testentwurf Bahnhofgebiet Süd
Erweiterung der Wasserflächen im Oberwald



2.a Bahnhofgebiet Süd
Die Gleisanlagen verhindern einen charaktervollen Anschluss der Kernstadt an den Oberwald. Der äußere Rand des Oberwaldes kann einen wertvollen Beitrag zur Freizeinutzung der Karlsruher leisten, die Möglichkeiten werden nicht ausgeschöpft.

2.b Äußerer Rand: Testentwurf Bahnhofgebiet Süd
Mit der baulichen Entwicklung eines Stadtteils am südlichen Bahnhofareal kann den drei Schlüsselthemen für Karlsruhes Zukunft Rechnung getragen werden:

- Landschaft:**
 - Strategisch gesetzte begrenzte Überdeckelungen von Verkehrsinfrastrukturen sorgen für eine hochwertige Verbindung der Kernstadt mit dem Landschaftsraum des Oberwaldes.
 - Am Oberwald entsteht eine hochwertige Wohnadresse vergleichbar mit Karlsruhes ersten Lagen (z.B. am Schloss)
 - Die Ost- West Linearität der Stadt erlaubt öffentliche Räume mit unterschiedlichem Charakter anzulegen: 1. Allee am Oberwald, 2. Stadtboulevard Südangente, Schwarzwaldstraße wird zur Bahnhofallee
- Stadtgefüge:**
 - Sichtadressen und Stadtzugang an der Südangente, eine warme Willkommensgeste
 - Immobilienwert steigt durch die hochwertige Adressen: Äußerer Rand am Oberwald, Sichtadressen für Dienstleistungsbetriebe am Stadtzugang
 - Mischung entlang der Schwarzwaldstraße
 - Städtische Funktionsmischung je nach Lage möglich: Gründerzentren, Dienstleistungsunternehmen, Gewerbe und Wohnnutzungen
- Anpassung an den Klimawandel:**
 - Verschattung durch Baumstrukturen auf allen Stadtstraßen und Alleen
 - Gründächer
 - Erweiterung der Wasserflächen im Oberwald



2.b Äußerer Rand: Testentwurf Bahnhofgebiet Süd
Adressbildung am südlichen Stadtzugang Karlsruhes. Vom Hinterhof am Bahnhof zum neuen Gesicht Karlsruhes



Die Fahrradstraße Sophienstraße gleicht heute einem öffentlichen Parkplatz



6.A Fahrradstraßen
In Karlsruhe sind Fahrradstraßen ausgewiesen, die frequentiert genutzt werden. In ihrer Erscheinungsform unterscheiden sie sich allerdings nicht von anderen Karlsruher Stadtstraßen. PKW dominieren wie anderswoorts den Straßenraum.



Die Sophienstraße wird zur Fahrradstraße mit naturnahem Grün, der öffentliche Raum ist aufgewertet



- 6.B Fahrradstraßen**
- Landschaftsraum:**
 - Die Fahrradstraßen sollten zu städtischen Alleen transformiert werden
 - Autos sind hier zu Gast (einseitige Parkstände)
 - Die Fahrradstreifen werden eindeutig markiert (beispielsweise mit rotem Asphalt)
- Stadtgefüge:**
 - Der entstehende Freiraum steht den Bürgern zur Verfügung, nicht als Parkplatz, sondern als Spielfläche, Fläche zum Spazieren gehen oder Sport treiben.
 - Die Immobilien entlang der grünen Achsen werden aufgewertet und unterscheiden sich deutlich von anderen städtischen Adressen.
- Anpassung an den Klimawandel:**
 - Baumpflanzungen (Ergänzen fehlender Bäume)
 - Verringern der versiegelten Flächen und Erweiterung der Rasenflächen.