

■ Öffentliche Grünflächen
■ Private Grünflächen
■ Öffentliche Plätze / Flächen
 Freiraum M 1 : 2500

ERLEBUNG STÄDTEBAULICHER PLANUNGSVORSTELLUNG AREAL MITTELMOLE ROSTOCK-WARNEMÜNDE

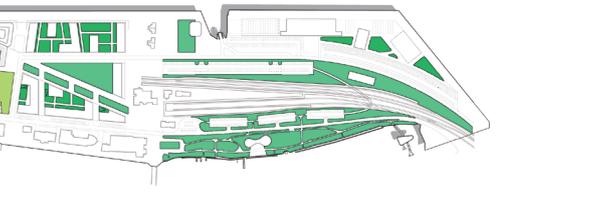
Die Ankunft in Warnemünde ist ein Erlebnis. Nur in wenigen Städten Deutschlands wird dieses so ein besonderes. Bei dem ersten Eindruck, der mit dem ersten Kreuzschiff, der der Fähre von der roten Dose oder mit dem Zug aus Rostock. Man kommt auf die Bawang des Gelbes Mittelmeer über Warnemünde die große Claque auch für die Zukunft zu wagen ohne die Warnemünde Qualität des historischen Handwerks und des Baubaus zu verlieren. Sondern die weite zu ergreifen und zu verstehen. Nur wenige Städte haben die Möglichkeit mit der Hauptgebäude mit so großen und ausstrahlenden Plätze, die Lebensqualität in der Stadt zu erhöhen.

ERLEBUNG DER UMGEBUNG
Die Anlage des Areal zeigt folgende Flächen, die bei der Gestaltung unseren Einfluss von maßgeblicher Bedeutung sind. Die Größe des Platzes im Verhältnis zur Stadt Warnemünde, das Platzgefühl umfasst ca. 10% der gesamten Fläche der Stadt. Das Gefühl ist ein integraler Bestandteil der Stadt selbst. Obwohl es ebenfalls liegt. Die bestehende Umgebung ist eine große Ebene, die sich über den Areal erstreckt. Die bestehende Umgebung ist eine große Ebene, die sich über den Areal erstreckt. Die bestehende Umgebung ist eine große Ebene, die sich über den Areal erstreckt. Die bestehende Umgebung ist eine große Ebene, die sich über den Areal erstreckt.

PLANSCHREIBUNG
Hauptverkehrsflächen
Eine Verkehrsfläche für eine integrierte Gestaltung der Mittelmole ist eine gute Verkehrsfläche. Auch zukünftig präsentiert sich der Bereich in Form einer Straßensituation. Diese Straßensituation ist eine wichtige Voraussetzung für ein produktives Verhalten.

Konzept
Unser Konzept sieht von der Zuwegung 'Am Passagier' in südliche Richtung zu verlaufen und die 'Fußgängerbrücke' als zentrale Verbindung. Die 'Fußgängerbrücke' ist ein zentraler Bestandteil der Anlage. Die 'Fußgängerbrücke' ist ein zentraler Bestandteil der Anlage. Die 'Fußgängerbrücke' ist ein zentraler Bestandteil der Anlage.

Südlich des Bahnhofs ist keine neue, separate Carverweilung geplant, sondern eine Fußgängerzone über den Bahnhofs. Diese Zone verbindet die Parkplätze auf beiden Seiten, so dass die Parkkapazität zwischen beiden Parkplätzen optimiert werden.



Carre Mittelmole

Im Herzen des Gelbes, umgeben von der Haupterschließung, gibt es einen neuen Bereich für die Entwicklung des Warnemündes. Die Bauwerke definieren die Kontext der Umgebung und haben zugleich einen hohen Wert über der Anzahl der umgebenen Strukturen zu veranschaulichen. Die Carre Mittelmole wird definiert von einer horizontalen Ebene, die sich über den Areal erstreckt und die vertikale Ebene des Bahnhofs als Basis für die Entwicklung der Umgebung. Die Carre Mittelmole wird definiert von einer horizontalen Ebene, die sich über den Areal erstreckt und die vertikale Ebene des Bahnhofs als Basis für die Entwicklung der Umgebung.

Parkieren

Parkieren ist die Baugesamtheit ist unterhalb der Boote gelagert und wird direkt mit den Haupterschließungsstrukturen verbunden.

Der Bahnhof

Der Bahnhof ist ein zentraler Bestandteil der Anlage. Die 'Fußgängerbrücke' ist ein zentraler Bestandteil der Anlage. Die 'Fußgängerbrücke' ist ein zentraler Bestandteil der Anlage.

Der Park

Der Park ist ein zentraler Bestandteil der Anlage. Die 'Fußgängerbrücke' ist ein zentraler Bestandteil der Anlage. Die 'Fußgängerbrücke' ist ein zentraler Bestandteil der Anlage.

Bestehende Gebäude

Prinzipal können die meisten bestehenden Gebäude im Plan erhalten bleiben. Wie bereits erwähnt, sind historische Gebäude bereits erhalten geblieben und die erhaltenen Gebäude verfügen nicht alle über individuellen Facet. Dennoch gibt es für eine vollständige Prüfung jedes der Gebäude, um zu bewerten und wenn nötig und möglich, neu zu definieren. Die Funktion einer jeden Fläche muss sich entwickeln in der Vielfalt der Bauelemente und der neuen Bauelemente, um ein vollständiges Bild der Anlage zu erhalten.

Gewässer und Wasser

Der gewässer und Wasser sind ein zentraler Bestandteil der Anlage. Die 'Fußgängerbrücke' ist ein zentraler Bestandteil der Anlage. Die 'Fußgängerbrücke' ist ein zentraler Bestandteil der Anlage.

TEILNEHMER 1. PHASE: AUSWAHL 2. PHASE



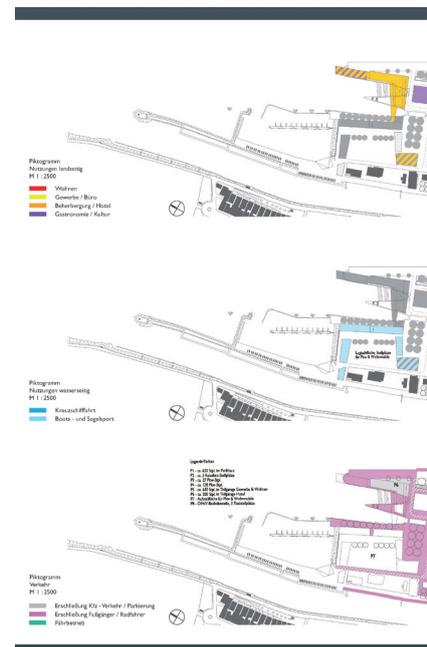
Entwurfsplan

Verfasser:
Inros Lackner AG, Rostock

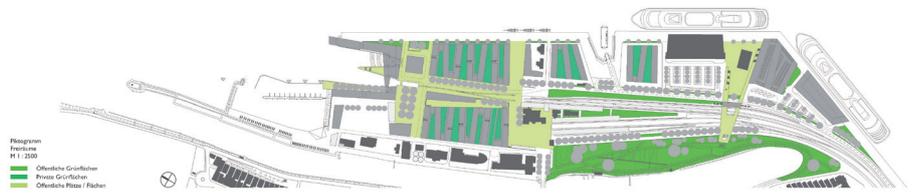
Uwe Seidenschnur

Mitwirkende:
Marcel Hirschberg

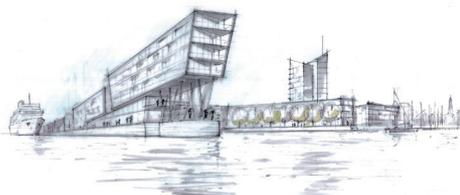
Ausgewählt für 2. Phase



Piktogramme



MITTELMOLE WARNEMÜNDE - STADTRAUM AM WASSER



ENTWICKLUNG: Der Bereich der sogenannten Mittelmole war ursprünglich als ein reines Wohngebiet konzipiert. Die Entwicklung des Arealen Mittelmole Warnemünde ist ein Ergebnis der Zusammenarbeit von Stadt und Investoren. Die Entwicklung des Arealen Mittelmole Warnemünde ist ein Ergebnis der Zusammenarbeit von Stadt und Investoren.

STADTBAU: Die vorgeschlagene Lösung stellt eine innovative Stadtbauweise dar, die die Qualität der öffentlichen Räume und die Integration der Natur in den städtischen Raum fördert. Die vorgeschlagene Lösung stellt eine innovative Stadtbauweise dar, die die Qualität der öffentlichen Räume und die Integration der Natur in den städtischen Raum fördert.

VERKEHR: Die vorgeschlagene Lösung stellt eine innovative Stadtbauweise dar, die die Qualität der öffentlichen Räume und die Integration der Natur in den städtischen Raum fördert. Die vorgeschlagene Lösung stellt eine innovative Stadtbauweise dar, die die Qualität der öffentlichen Räume und die Integration der Natur in den städtischen Raum fördert.

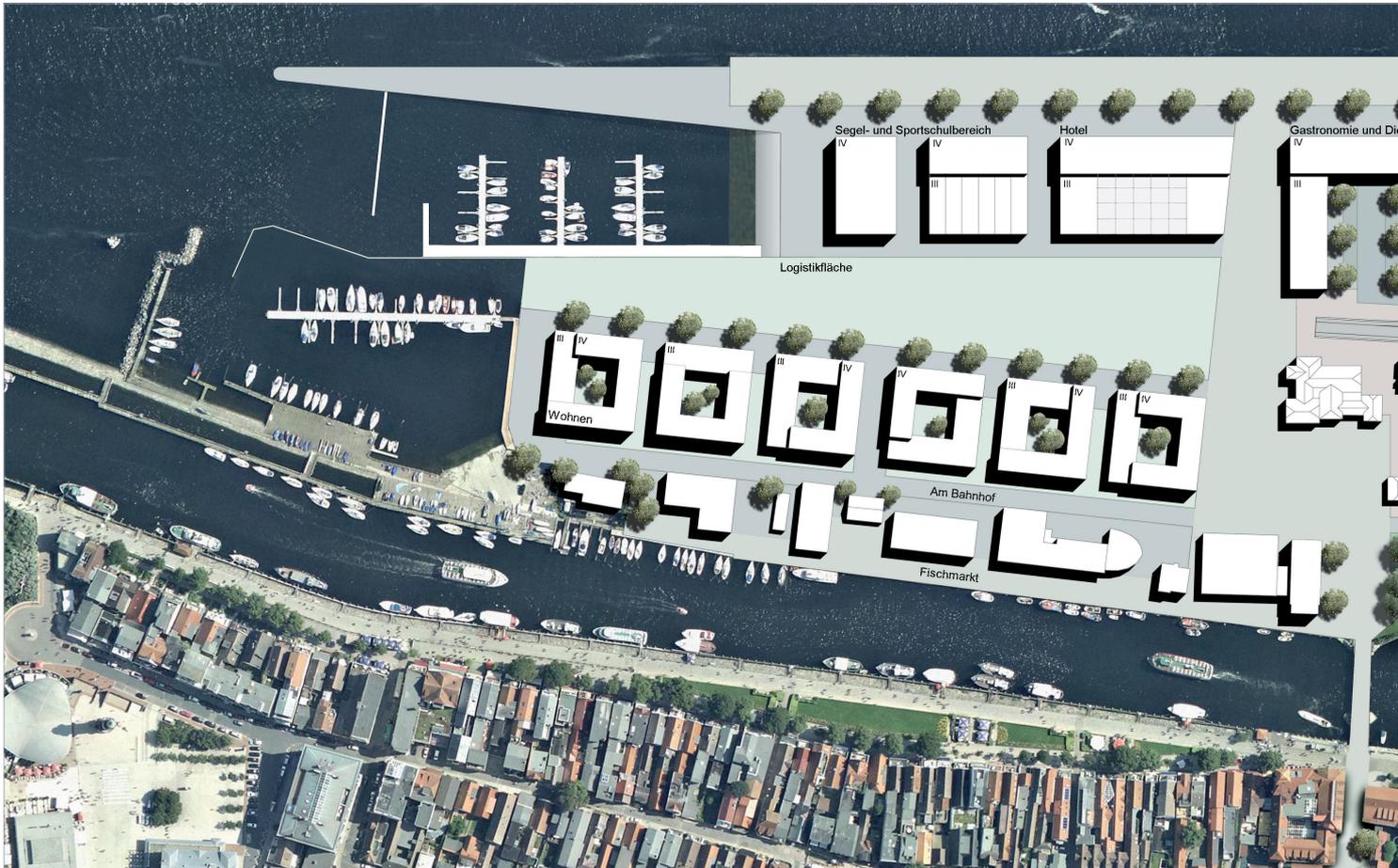
ÖKONOMIE: Die vorgeschlagene Lösung stellt eine innovative Stadtbauweise dar, die die Qualität der öffentlichen Räume und die Integration der Natur in den städtischen Raum fördert. Die vorgeschlagene Lösung stellt eine innovative Stadtbauweise dar, die die Qualität der öffentlichen Räume und die Integration der Natur in den städtischen Raum fördert.

ÖKOLOGIE: Die vorgeschlagene Lösung stellt eine innovative Stadtbauweise dar, die die Qualität der öffentlichen Räume und die Integration der Natur in den städtischen Raum fördert. Die vorgeschlagene Lösung stellt eine innovative Stadtbauweise dar, die die Qualität der öffentlichen Räume und die Integration der Natur in den städtischen Raum fördert.

ÖKONOMIE: Die vorgeschlagene Lösung stellt eine innovative Stadtbauweise dar, die die Qualität der öffentlichen Räume und die Integration der Natur in den städtischen Raum fördert. Die vorgeschlagene Lösung stellt eine innovative Stadtbauweise dar, die die Qualität der öffentlichen Räume und die Integration der Natur in den städtischen Raum fördert.

ÖKOLOGIE: Die vorgeschlagene Lösung stellt eine innovative Stadtbauweise dar, die die Qualität der öffentlichen Räume und die Integration der Natur in den städtischen Raum fördert. Die vorgeschlagene Lösung stellt eine innovative Stadtbauweise dar, die die Qualität der öffentlichen Räume und die Integration der Natur in den städtischen Raum fördert.

TEILNEHMER 1. PHASE: AUSWAHL 2. PHASE



Entwurfsplan

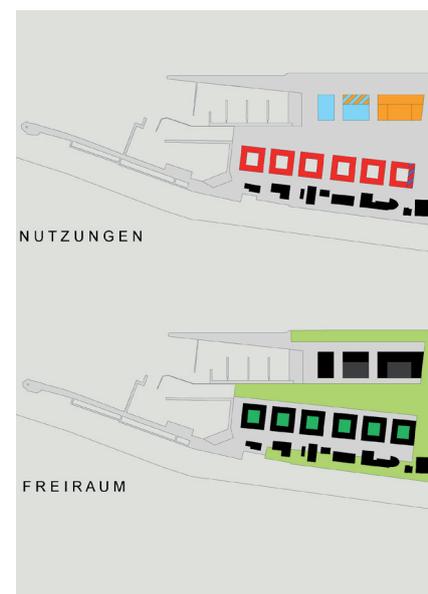
Verfasser:

Konermann + Sigmund Architekten BDA Stadtplaner, Lübeck

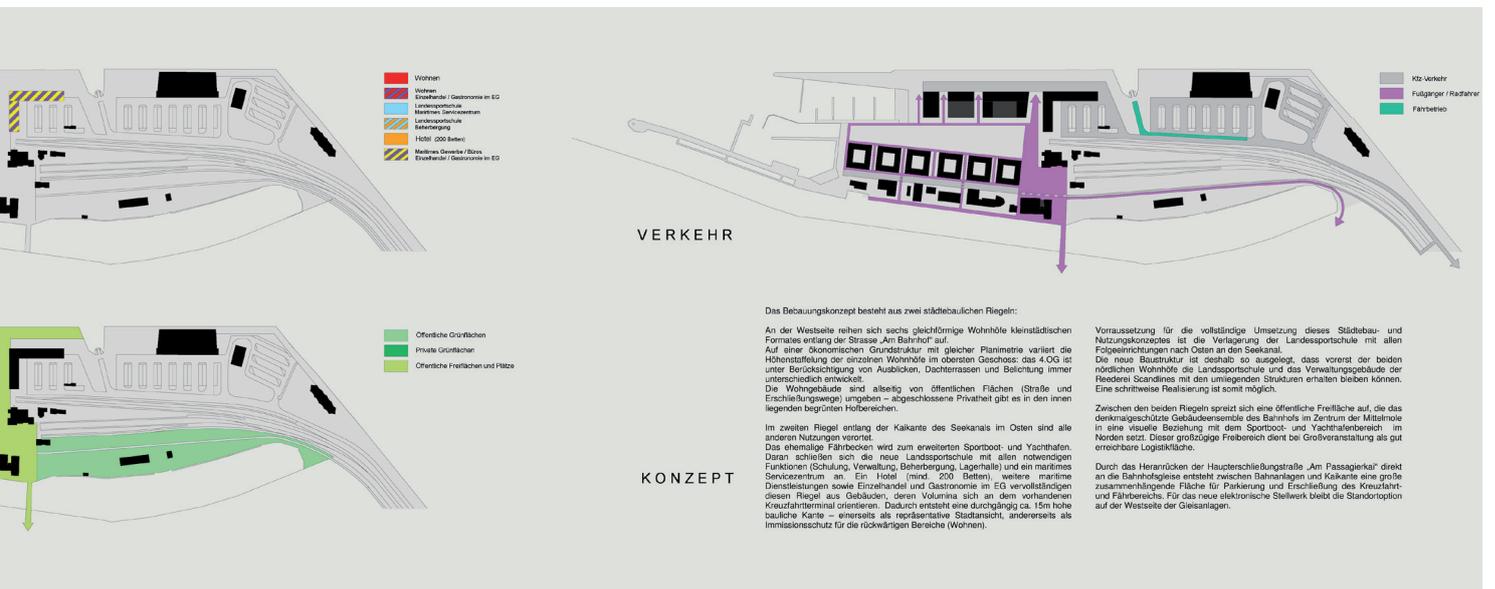
Georg Konermann, Ingo Sigmund

Mitwirkende:

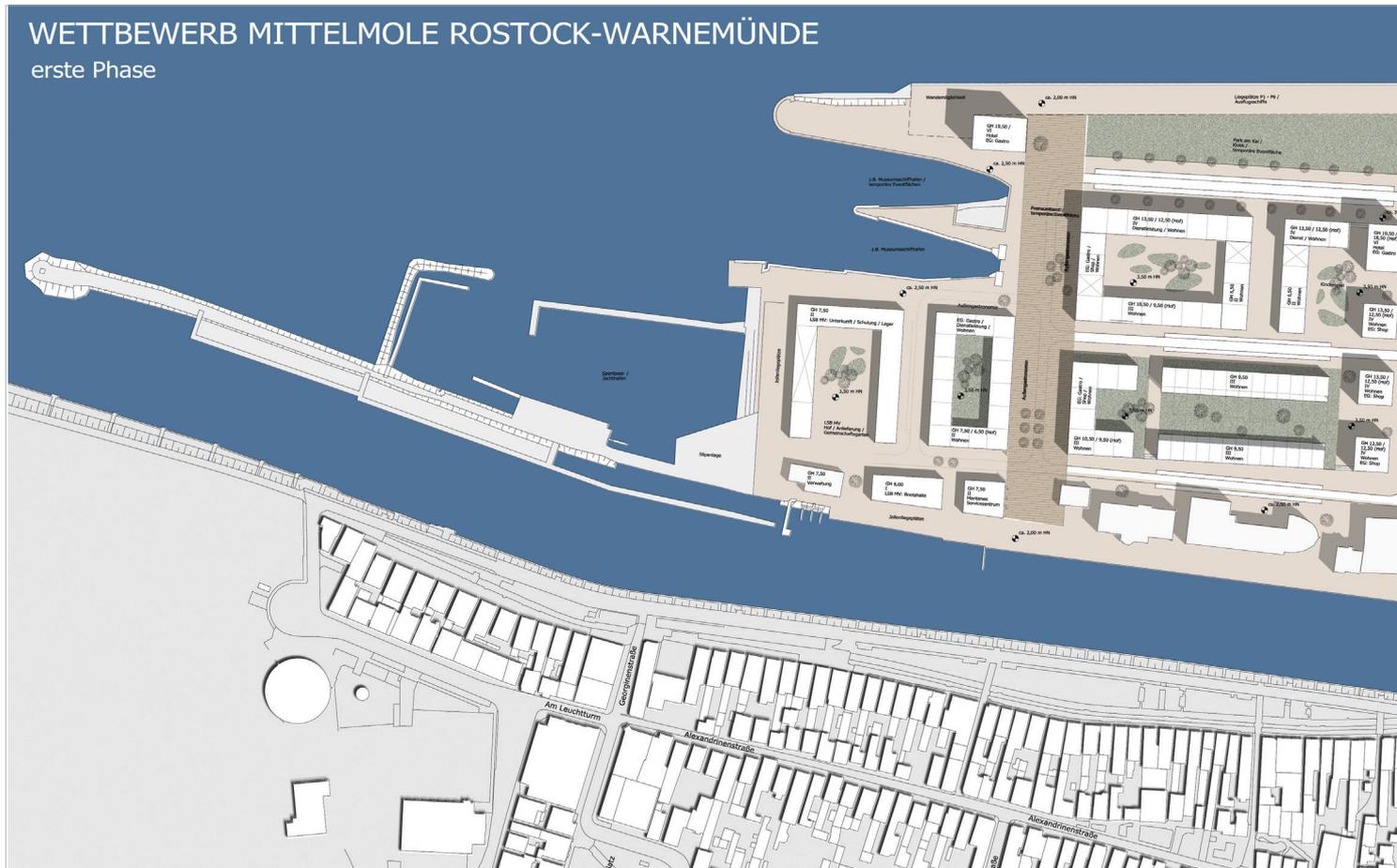
Janis Eickelberg, Claudia Schwarzenberg

Ausgewählt für 2. Phase

Piktogramme



TEILNEHMER 1. PHASE: AUSWAHL 2. PHASE



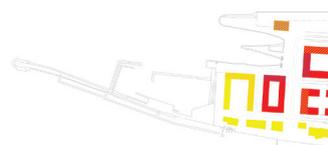
Entwurfsplan

Verfasser:
Markus Rudolph Architekt, München

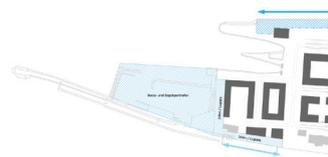
Markus Rudolph

Mitwirkende:
Alexander Kneer

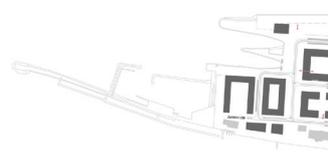
Ausgewählt für 2. Phase



Piktogramm Nutzungen landseitig M 1:2500

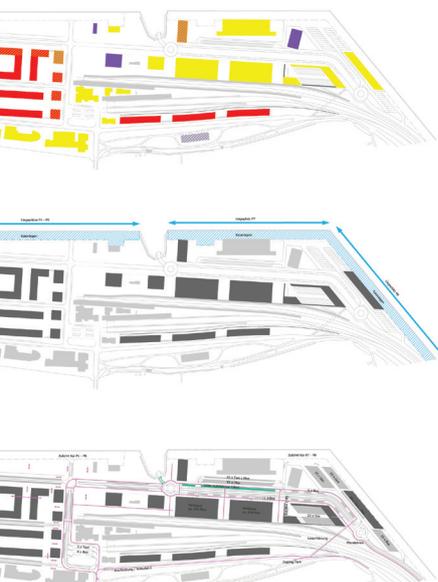
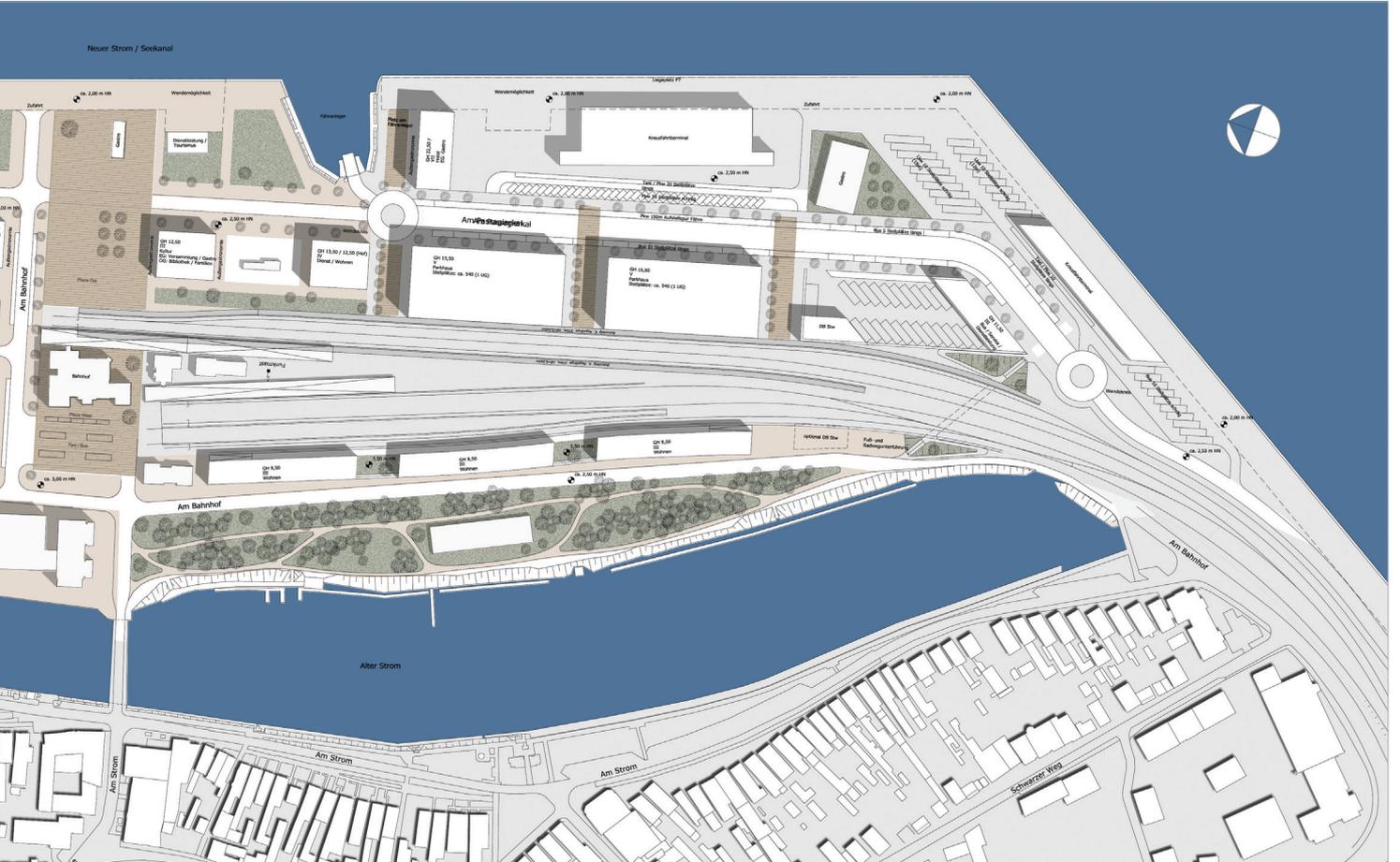


Piktogramm Nutzungen wassersseitig M 1:2500



Piktogramm Verkehr M 1:2500

Piktogramme



Städtebauliche Struktur

Zum „Neuen Strom“ wird eine klar abgrenzbare städtebauliche Kante entlang der Nord-Süd-Achse „Am Passagierka“ ausgebildet. Dieser Kante vorgelagert ist eine Funktionszone für den Betrieb des Hafens. Hier sind auch das bestehende Kreuzfahrtterminal sowie die teilweise demingeschützten Betriebsbauten für angedacht. Eine Grundordnung entsteht durch zwei markante, als Landmark dienende Gebäudekörper am nördlichen Ende der Kaimauern sowie südlich der Kaimauern. Letzteres Gebäude markiert dabei den Übergang zwischen dem verkehrlich-funktional geprägten südlichen Abschnitt und der nördlich anschließenden Ortskernentwicklung.

Vom „Neuen Strom“ aus erfolgt die Stadtdichtung durch ein weites Platzband, das sich von den Kaimauern bis zum westlichen Bahnhofsvorplatz erstreckt und wichtige Blickachsen Richtung Bahnhof bzw. zum „Neuen Strom“ erhält. Die dienstleistungsorientierten Nachbarbauten sind in die Platzbandstruktur und bilden den dienstleistungsorientierten Mittelteil der neuen Hauptachse, die in Verlängerung der historischen Durchbrüche angedacht. Auf der Nordseite des Platzbandes markiert ein etwas Gebäudefuß, das als Landmark überbaut ausgebildet ist, den Stadteingang.

Als dritte wichtige Achse verläuft ein weiteres Platzband als Promenade in Ost-West-Richtung unmittelbar südlich des ehemaligen Eisenbahnhofs.

Im Westen mündet die Promenade unmittelbar nördlich des historischen Sanierungsgebäudes am „Alten Strom“ und erlaubt freie Durchblicke vom dienstleistungsorientierten Ort zum „Neuen Strom“.

In südlichen Teil der Mittelmole sind zwischen den Bahnanlagen und der Nord-Süd-Achse „Am Passagierka“ die erforderlichen Parkhäuser als große, langgestreckte Solare angedacht. Sie vermitteln im Maßstab zwischen den großen Kreuzfahrtschiffen und der Ortsbebauung. Im Rückfeld auf das historische Ensemble am südlichen Ende des „Alten Strom“ sind die angrenzenden Neubauten für die Verkehrsinfrastruktur mit maximal drei Geschossen niedriger gestuft.

Im Bereich des Fahleragers schafft das als Landmark ausgebildete, insbesondere Gebäude eine städtebauliche Zuspitzung. Nordlich davon geht die Bebauungsstruktur in horizontalen, drei- bis viergeschossigen Punktbaukörper über. Es entsteht eine lockere, perforierte und durchgrünte Bebauungsstruktur, welche die harte Stadtkante gezielt auflöst. Verschiedene Regenerationsformen von Fahlerager Richtung Bahnhof und Ortzentrum werden ermöglicht. Das Konzept der Parkhäuser wird in Einklang mit der vorhandenen Gebäudedichte auch entlang der nördlichen Kante des Straßenzuges am Bahnhof aufgeführt. Mit seiner durchlässigen Struktur und Durchgrünung enthält in Zusammenspiel mit den dienstleistungsorientierten Bahnanlagen ein Straßenzug neue Rhythmen, die in spielerischen Kontrast zu der geschlossenen Bebauung des historischen Ortsortes steht.

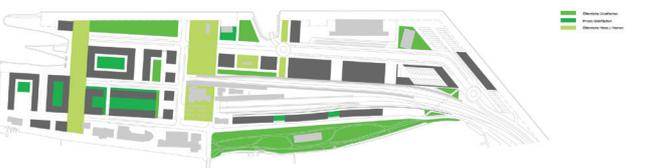
Nördlich der Bahnanlagen geht die Stadtdichtung in eine unerschwerlich ausgeformte und aufgedehnte Blockstruktur mit zwei bis vier Geschossen über. Es entstehen klar strukturierte, differenzierte Quartiersblöcke sowie halböffentliche soziale private Plätze mit differenzierten Freizeitanlagen und Grünräumen sowie Kinderspielflächen. Neben der Schaffung differenzierter Räume bildet die Blockstruktur den Vorteil eines hervorragenden Schallschutzes. Durch ein zusätzliches Geschoss des südlichen Gebäudes wird der Schallschutz weiter verbessert.

Der Bereich des ehemaligen Eisenbahnhofs wird im Süden und Westen durch Blockbauweise und auf der Ostseite durch das sechsgeschossige Landmarkgebäude geprägt. Dadurch öffnet sich im Verlauf der nördlichen Promenade ein dreistöckiger Stadtraum zum Wasser und bietet hervorragende Aufenthaltsqualität. Den Abschluss bildet im Nordwesten das Regel des Landesparcades. Zum „Alten Strom“ ist eine städtebauliche Verbindung im südlichen Teil und ermöglicht die Verbindung der maximalen Zeltdachfläche. Das Hauptgebäude bildet einen offenen Hof aus, wodurch eine klare Aufschichtung ermöglicht wird. Die östliche Gebäudemasse ist gegenüber dem Bestand zurückgesetzt, so dass eine Nutzung der Kaimarte möglich ist.

Im südwestlichen Teil der Mittelmole ist westlich der Bahnanlagen eine Zeilenbebauung vorgesehen, welche den angrenzenden Park am „Alten Strom“ vor der Längsmasse des Hafens und Bahnbetriebs schützt und einen räumlichen Abschluss schafft. Im weiteren Verlauf des Grünzugs verbindet eine barrierefreie Fuß- und Radwegverbindung das südliche Ende des „Alten Strom“ mit dem Kreuzfahrtterminal und dem übergeordneten Radwegnetz.

Nutzungen

Entgegen der eher geringen Anzahl von erforderlichen Flächen für den Tagespark und den Kreuzfahrtbetriebs erfolgt die Aufteilung auf zwei Parkhäuser. Durch die Parkhäuser ist ein Teil der Fläche des Straßenzuges für die Nutzung als Aufenthaltszone kann ein neues Straßenzug westlich der Gleisanlagen erschaffen werden. Sollte das bestehende Straßenzug der verbleibenden Fläche der Bahnanlagen nicht ausreichen, ist gegebenenfalls eine Verlagerung der Parkhäuser nach Norden oder Süden erforderlich. An das Straßenzug ist ein Busparkplatz mit einem vorgelagerten Gebäude für Service- und Dienstleistungsangeboten an. Außerhalb der Sektion kann der Busparkplatz auch für verschiedene Veranstaltungen genutzt werden.



Piktogramm Freiraum M 1:2500

Entlang der Kaimauern bilden die beiden Landmarkgebäude eine positive Auswirkung und verbleibende Lücke. Hier wird eine Hofbebauung mit Konferenzräumen und Gastronomie vorgesehen. Bei Bedarf ist auch eine Barbelegung möglich. Eine weitere Hofbebauung ist eine Barbelegung oder gegebenenfalls Wohnen denkbar. Neue Einkaufsmöglichkeiten sind im Westlichen entlang des Freiraumbandes am Bahnhof auf der Nordseite vorgesehen. Die Parkhäuser öffnen sich ebenfalls dem Stadtraum und laden ein. Die nördlich angrenzende Blockbauweise dient dem Wohnen. Entlang der östlichen Promenade ist in der Erdgeschosszone auch Gastronomie, Einzelhandel und Dienstleistungs möglich. Aufgrund der guten Schallschutzes durch die Blockbauweise sind auf der Ostseite der Blockbauweise Dienstleistungs- und Einzelhandelsbetriebe denkbar. Weitere Wohnnutzungen sind in der Zeilenbebauung westlich der Bahn vorgesehen. Aus Schallschutzgründen ist eine einseitige Orientierung erforderlich. Die Orientierung Richtung Südwesten mit Ausblick Richtung „Alter Strom“ und die Nähe zum angrenzenden Park und Vorfeld des Straßenzuges.

Ein wichtiges Gebäude ist der Sockel an der Südseite des Freiraumbandes am Bahnhof. Es fungiert als Gelenk zwischen der zentralen Ost-West-Achse und der Nord-Süd-Achse „Am Passagierka“. Es liegt an der charakteristischen Schnittstelle von westlichem Ortzentrum und Hafen sowie an der wichtigen Verbindung zwischen Bahnhof und Fahlerager. Hier wird ein neues Kulturzentrum mit Veranstaltungsausschuss, Bibliothek sowie angereicherter Bistro vorgeschlagen.

Das Areal um das ehemalige Eisenbahnhofsgebäude ist durch seine hohe Aufenthaltsqualität geprägt. Durch Außenaktivitäten und kulturelle Außenbereiche kann der historische Charakter weiter beibehalten. Optional könnte das ehemalige Eisenbahnhofsgebäude z.B. als Museumsschiffchen einer Nachnutzung mit hohem touristischem Potenzial zugeführt werden.

Freiraum

Neben den privaten, halböffentlichen und öffentlichen Freiräumen innerhalb des Wohnquartiers schafft ein neuer öffentlicher Park „Am Neuen Strom“ entlang der Kaimauern zwischen den beiden Landmarkgebäuden, Bewegung, Aufenthalt, Entspannung, Ausblick und Beobachten sowie für Ortsanerkennung und Orientierung. Temporäre kleine Treffpunkte können auch für Events genutzt werden.

Der Park am „Alten Strom“ bildet die Nordostseite zum Park „Am Neuen Strom“ und erhält durch die Zeilenbebauung einen qualifizierten, räumlichen Abschluss. Zugleich wird er besser vom Längsmassenzug des Hafens abgegrenzt. Der neue Bewohner bildet den Park zusätzlich. Durch die neue Fuß- und Radwegunterführung am südlichen Ende wird er in ein neues funktionales Freiraumnetz eingebunden.

Das Freiraumband am Bahnhof und die Promenade am ehemaligen Eisenbahnhofs werden als wichtige Straßenzug mit dichter Baumplanung vorgesehen. Vorgeschlagen werden attraktive Plätze und Plätze für Freizeitanlagen, Gruppen- und einzelne Baumgruppen.

TEILNEHMER 1. PHASE: AUSWAHL 2. PHASE



Entwurfsplan

Verfasser:
Niemann + Steege, Düsseldorf
mit **FSWLA Landschaftsarchitekten, Düsseldorf**

Dr. Beate Niemann, Claudio Steege, Patrick Reimann
Thomas Fenner

Mitwirkende:
Lars Schuchard, Esther Mayo, Sabrina Nießen

Ausgewählt für 2. Phase

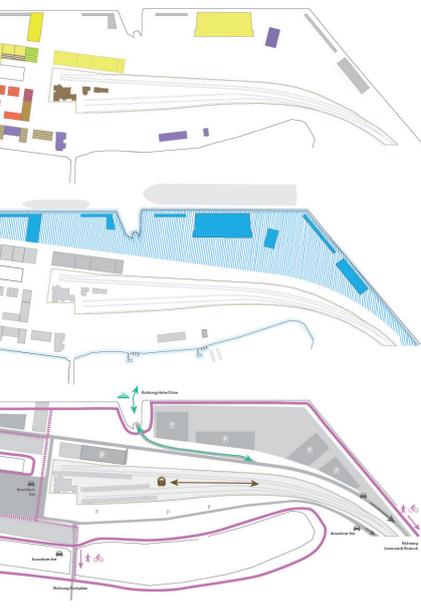
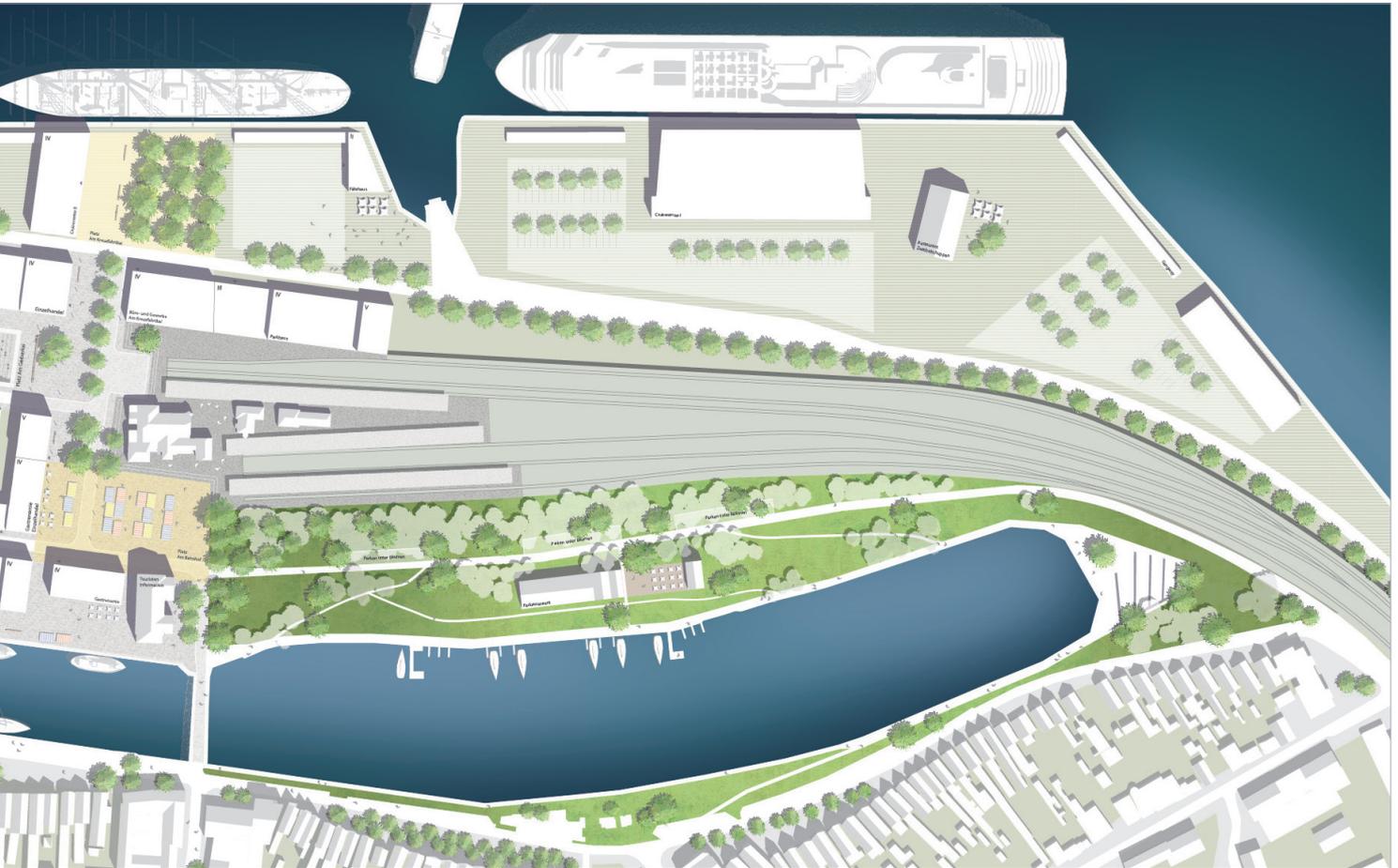
GESTALTUNGSPLAN M 1:1000

NUTZUNG LANDSCHAFT M 1:2500

NUTZUNG WASSERBEREICH M 1:2500

NUTZUNG VERKEHR M 1:2500

Piktogramme



Wohnen
Gewerbe/Büro
Behörden/Sportplatz
Gesamtwohnfläche
Parkhaus
Infrastruktur

Einkaufszentrum
Binnen- und Seeparkplatz

Einkaufszentrum / Parkhaus
Parkhaus
Binnen- und Seeparkplatz



NUTZUNG FREIRAUM M 1:2000



Verkehr
Durch eine gezielte Gestaltung der zwei Plätze und der Achse sowie eine Ergänzung durch Baumreihen, Bänke und dem rezeptionsfähigen 'Janus-Straßen' wird die Blickführung zwischen den Freiheiten, 'Janus-Straßen' und 'Janus-Straßen' gesteuert. Die Anordnung und Dimensionierung Freiheiten unterstreicht das Ziel eines attraktiven und lebendigen neuen Quartiers.

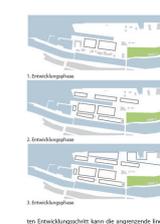
Freizeitanforderungen
Durch die Promenade wird eine flexible, dynamische Wohnorganisation geschaffen. Die angrenzenden unterschiedlichen Nutzungen spiegeln sich im Charakter des Freiheits an der Promenade wieder und bereichern die angrenzenden Bereiche wie zum Beispiel die 'Mehrzweckgrünflächen' an den Freiheiten, das Platz 'Janus-Straßen', die Platzanlagen an den Freiheiten an den Kreuzungspunkten sowie die verschiedenen Aufenthaltsorte in der Parkanlage 'Janus-Straßen'.

Die Parkanlage
Die Parkanlage bildet in der gesamten Stadtsilhouette ein wichtiges Element und ist eine Ergänzung der angrenzenden Quartiere. Die Gestaltung orientiert sich entlang des südlichen Strahles der 'Janus-Straßen' und schafft eine ruhige Fläche für die Anbindung an die angrenzenden Quartiere. Die Parkanlage ist ein zentraler Ort für die Erholung und die Nutzung der Parkanlage.

Verkehr
Durch eine gezielte Gestaltung der zwei Plätze und der Achse sowie eine Ergänzung durch Baumreihen, Bänke und dem rezeptionsfähigen 'Janus-Straßen' wird die Blickführung zwischen den Freiheiten, 'Janus-Straßen' und 'Janus-Straßen' gesteuert. Die Anordnung und Dimensionierung Freiheiten unterstreicht das Ziel eines attraktiven und lebendigen neuen Quartiers.

Freizeitanforderungen
Durch die Promenade wird eine flexible, dynamische Wohnorganisation geschaffen. Die angrenzenden unterschiedlichen Nutzungen spiegeln sich im Charakter des Freiheits an der Promenade wieder und bereichern die angrenzenden Bereiche wie zum Beispiel die 'Mehrzweckgrünflächen' an den Freiheiten, das Platz 'Janus-Straßen', die Platzanlagen an den Freiheiten an den Kreuzungspunkten sowie die verschiedenen Aufenthaltsorte in der Parkanlage 'Janus-Straßen'.

Die Parkanlage
Die Parkanlage bildet in der gesamten Stadtsilhouette ein wichtiges Element und ist eine Ergänzung der angrenzenden Quartiere. Die Gestaltung orientiert sich entlang des südlichen Strahles der 'Janus-Straßen' und schafft eine ruhige Fläche für die Anbindung an die angrenzenden Quartiere. Die Parkanlage ist ein zentraler Ort für die Erholung und die Nutzung der Parkanlage.

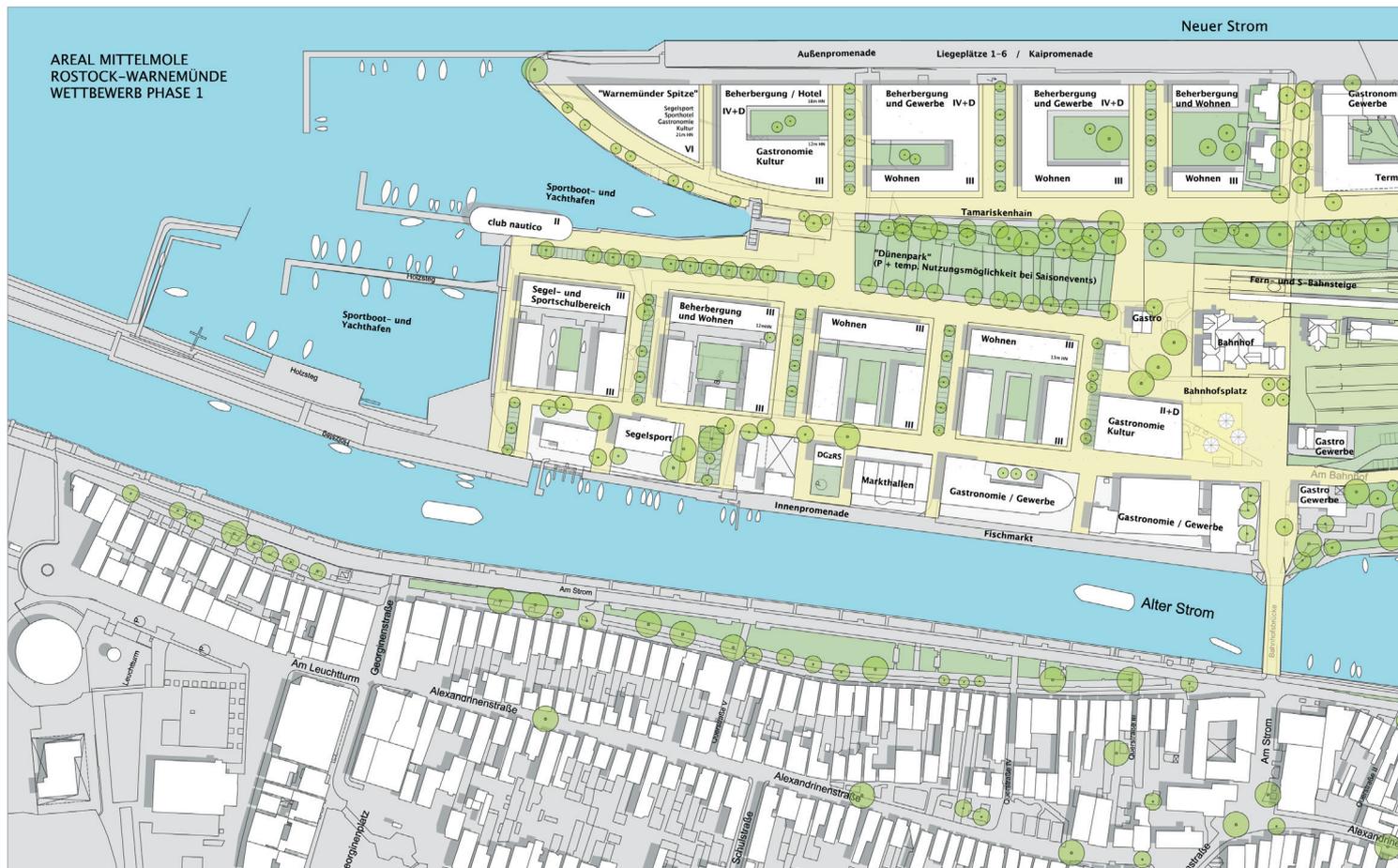


Entwicklungsprozess
Der Entwicklungsprozess kann in drei Phasen unterteilt werden: 1. Entwicklungsschritt: Die ersten Gebäude werden entlang der Promenade errichtet. 2. Entwicklungsschritt: Die Entwicklung des Quartiers wird durch die Errichtung von weiteren Gebäuden und die Erschließung der Grünflächen fortgesetzt. 3. Entwicklungsschritt: Die Entwicklung des Quartiers ist abgeschlossen, und die Grünflächen sind vollständig erschlossen.

Freizeitanforderungen
Durch die Promenade wird eine flexible, dynamische Wohnorganisation geschaffen. Die angrenzenden unterschiedlichen Nutzungen spiegeln sich im Charakter des Freiheits an der Promenade wieder und bereichern die angrenzenden Bereiche wie zum Beispiel die 'Mehrzweckgrünflächen' an den Freiheiten, das Platz 'Janus-Straßen', die Platzanlagen an den Freiheiten an den Kreuzungspunkten sowie die verschiedenen Aufenthaltsorte in der Parkanlage 'Janus-Straßen'.

Die Parkanlage
Die Parkanlage bildet in der gesamten Stadtsilhouette ein wichtiges Element und ist eine Ergänzung der angrenzenden Quartiere. Die Gestaltung orientiert sich entlang des südlichen Strahles der 'Janus-Straßen' und schafft eine ruhige Fläche für die Anbindung an die angrenzenden Quartiere. Die Parkanlage ist ein zentraler Ort für die Erholung und die Nutzung der Parkanlage.

TEILNEHMER 1. PHASE: AUSWAHL 2. PHASE



Entwurfsplan

Verfasser:
Osterwold°Schmidt EXP!ANDER Architekten BDA, Weimar

Antje Osterwold, Matthias Schmidt

Fachberatung:
Freiraum: lohrer.hochrein landschaftsarchitekten bda, stadtplaner dasl,
München

Ausgewählt für 2. Phase