Vectorworks Educational Version

Verkehr- und Stellplatzstrategie Bestandsaufnahme | Analyse

Von der autofreundlichen zur menschenfreundlichen Neustadt

KH-Neustadt 2030

Themeneinführung sowie die überörtliche (1) und gesamtstädtische (2) Anbindung

Bad Kreuznach

Das Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums ist das wirtschaftliche und administrative Zentrum des Landkreises Bad Kreuznach. In der Region leben rund 150.000 Menschen. In der Kurstadt selbst sind es 52.000 Menschen. Bad Kreuznach liegt südwestlich der A61 und ist durch die Bundesstraßen B41 und B48 an diese angeschlossen. Die Stadt wird von mehreren Barrieren durchzogen. Einerseits verlaufen Nahe und Ellerbach durch das Stadtgebiet, andererseits trennt die massiv ausgebaute Bundesstraße das Stadtgebiet mit außerordentlich starker Wirkung. Das Potential der Fluss- bzw. Bachverläufe wurden in der Vergangenheit nur wenig beachtet. Die Gesamtstadt scheint heute als Verlierer der autogerechten Stadt der 1960er Jahre.

Zu weiteren Problemen führen die unterschiedlichen Ansichten des LBM und der Stadtverwaltung. Während die Stadtverwaltung gewillt ist die Stadt auch für den Rad- und Fußverkehr attraktiv zu machen, verfolgt der LBM nach wie vor eine Politik mit dem Fokus auf dem motorisierten Individualverkehr (MIV).

Als Unterthema zum Studienprojekt Neustadt 2030 wurde in Absprache mit der Stadtverwaltung eine Verkehrs- und Stellplatzstrategie für die Bad Kreuznacher Neustadt entwickelt.

Vorgehensweise:

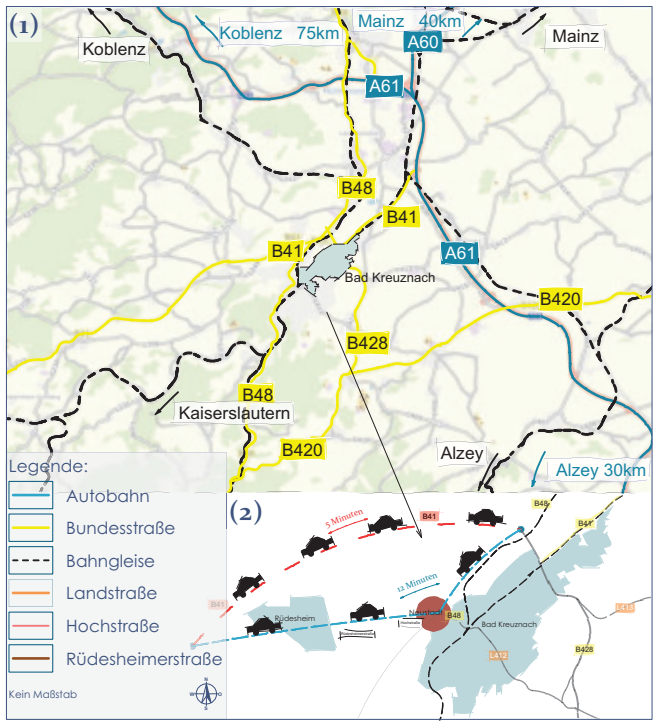
- Ortsbegehung und Kennenlernen des Plangebietes Bad Kreuznacher Neustadt
- Auswertung der Expertenbefragung und Stimmungsbild aus der Stadtverwaltung
- Analyse der Verkehrsanbindung in verschiedenen Maßstäben
- Vollständige Kartierung der öffentlichen und privaten Stellplätze
- Berechnung der notwendigen Stellplätze anhand einschlägiger Worte

Problemlagen:

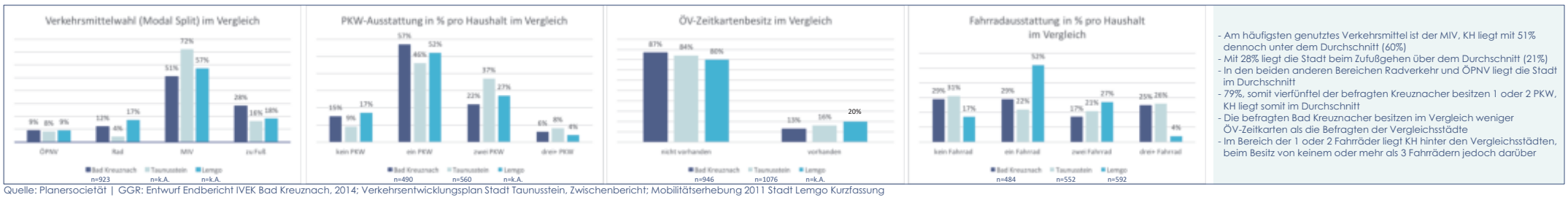
- Fremdverkehr im Plangebiet
- Schwerpunkt der bisherigen Gesamtverkehrspläne lag auf dem MIV
- Autofahrer weigern sich umzudenken
- Die Neustadt wurde über Jahre vernachlässigt
- Stellplatzzonierung in der Neustadt vorhanden, jedoch nicht nachvollziehbar

Lösungsansätze:

- Verkehrsmittelübergreifendes Denken
- Radverkehr und Fußverkehr sicherer und attraktiver gestalten
- Entwicklung einer Mobilitätssatzung
- Neuorganisation der vorhandenen Parkplätze
- Neue dezentrale Fahrradabstellmöglichkeiten schaffen
- Umgestaltung der Hochstraße
- Straße nicht als Verkehrsraum, sondern als Straßenraum betrachten.



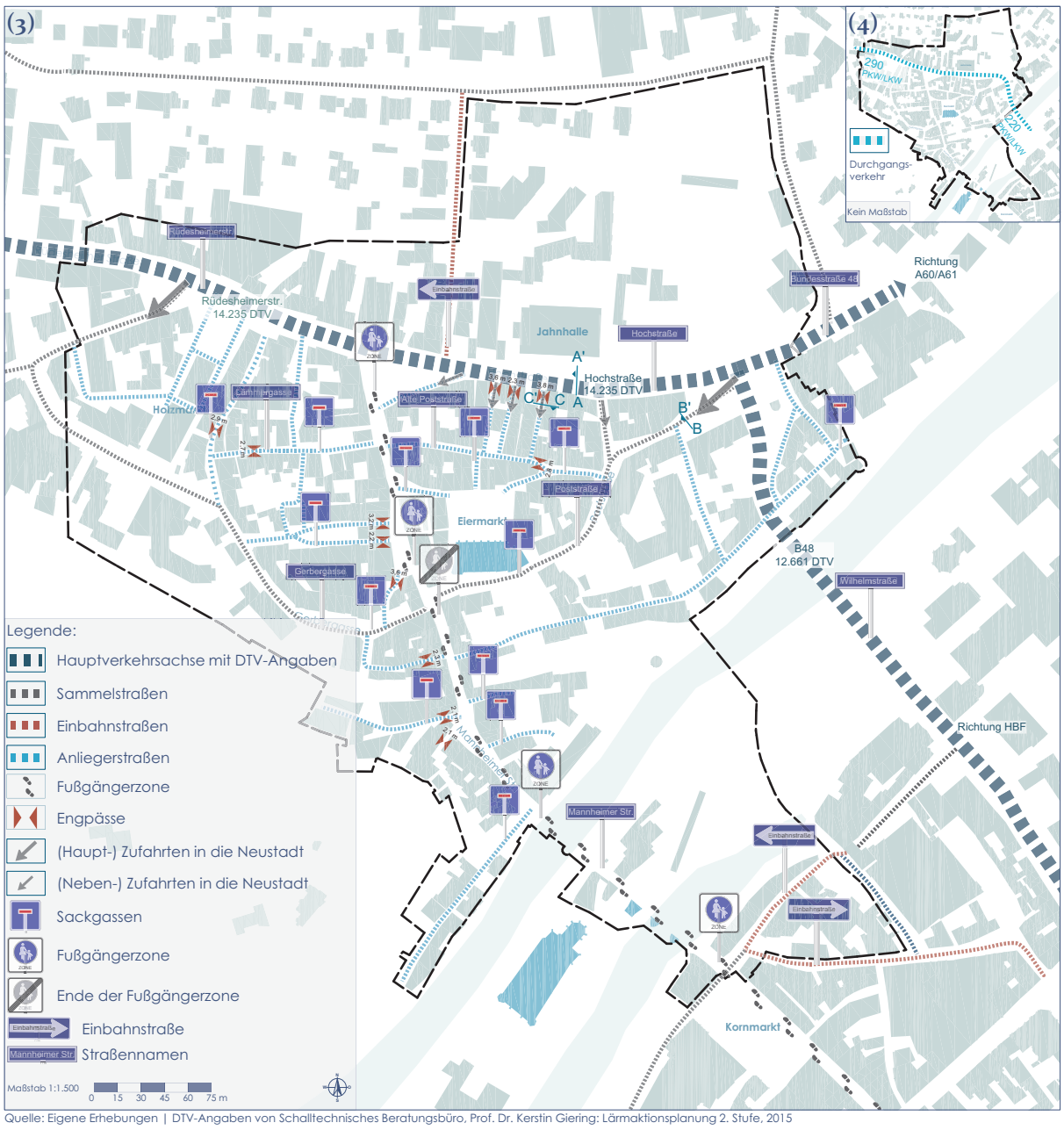
Verkehrsrelevante Statistiken für die Gesamtsadt



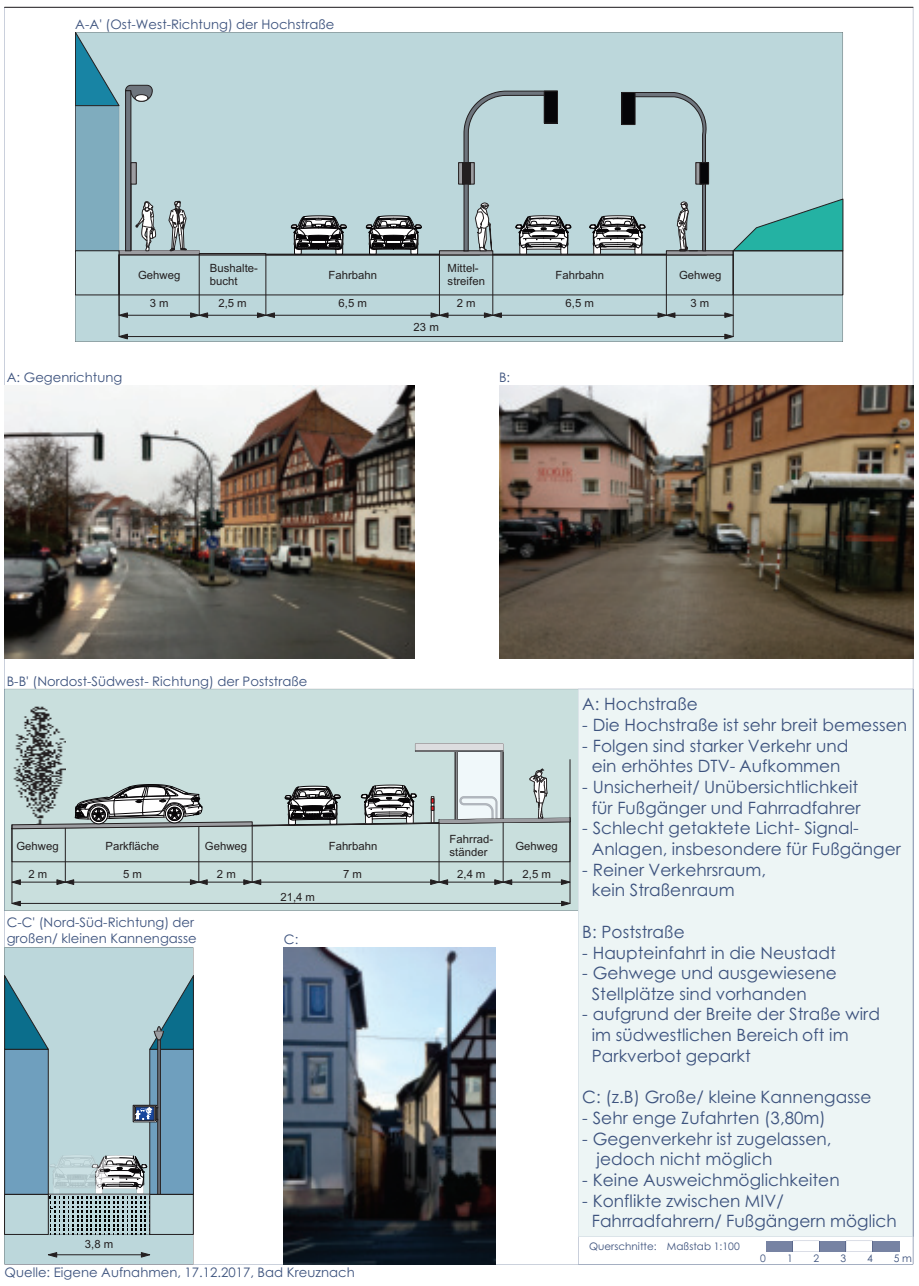
- Am häufigsten genutztes Verkehrsmittel ist der MIV, KH liegt mit 51% dennoch unter dem Durchschnitt (60%)
- Mit 28% liegt die Stadt beim Zufußgehen über dem Durchschnitt (21%)
- In den beiden anderen Bereichen Radverkehr und ÖPNV liegt die Stadt im Durchschnitt
- 79%, somit vierfünftel der befragten Kreuznacher besitzen 1 oder 2 PKW, KH liegt somit im Durchschnitt
- Die befragten Bad Kreuznacher besitzen im Vergleich weniger ÖV-Zeitkarten als die Befragten der Vergleichsstädte
- Im Bereich der 1 oder 2 Fahrräder liegt KH hinter den Vergleichsstädten, beim Besitz von keinem oder mehr als 3 Fahrrädern jedoch darüber

Quelle: Planersocietät | GGR: Entwurf Endbericht IVEK Bad Kreuznach, 2014; Verkehrsentwicklungsplan Stadt Taunusstein, Zwischenbericht; Mobilitätserhebung 2011 Stadt Lemgo Kurzfassung

Hauptverkehrsachsen und Straßenverkehrsnetz (3) sowie der Durchgangsverkehr (4)



Quelle: Eigene Erhebungen | DTV-Angaben von Schalltechnisches Beratungsbüro, Prof. Dr. Kerstin Giering: Lärmaktionsplanung 2. Stufe, 2015



Quelle: Eigene Aufnahmen, 17.12.2017, Bad Kreuznach

TECHNISCHE UNIVERSITÄT KAISERSLAUTERN
STADTUMBAU+ ORTSERNEUERUNG
Behutsame Stadterneuerung
Bad Kreuznach Neustadt 2030
Wintersemester 2017/2018
Betreuer
Prof. Dr.-Ing. Holger Schmidt
Dr.-Ing. Thomas Fischer
Brüll, Kevin
Gawlik, Ralf
Schubing, David
Weinkauff, Jonas
Wolff, Anika

Vectorworks Educational Version

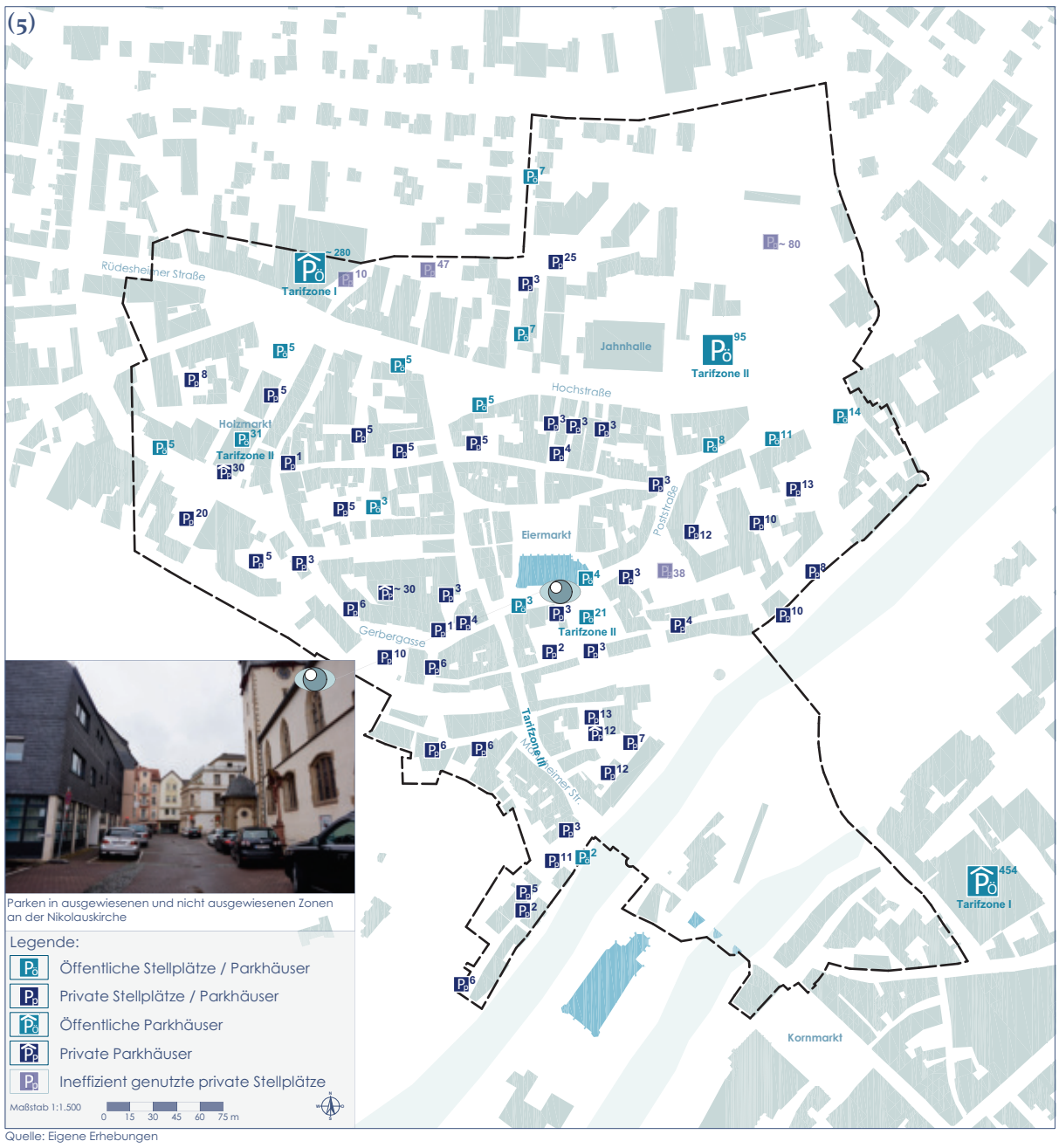
Vectorworks Educational Version

Verkehr- und Stellplatzstrategie Bestandsaufnahme | Analyse

Von der autofreundlichen zur menschenfreundlichen Neustadt

KH-Neustadt 2030

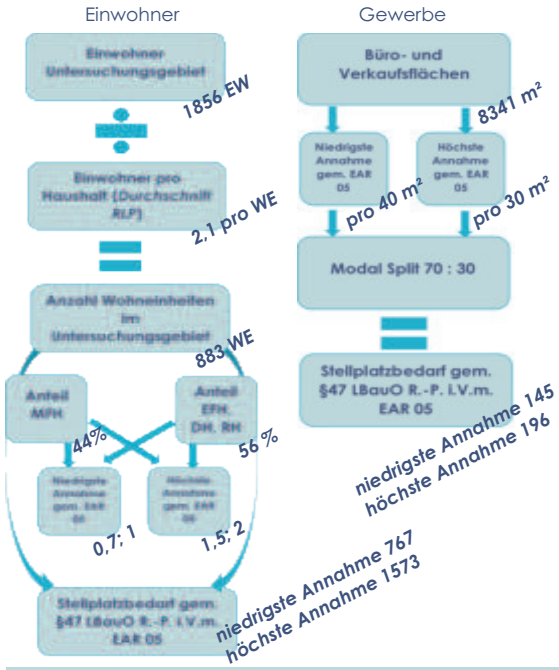
Öffentliche sowie private Parkhäuser und Stellplätze (5)



Parken in ausgewiesenen und nicht ausgewiesenen Zonen an der Nikolauskirche

Quelle: Eigene Erhebungen

Berechnung des Stellplatzbedarfes



Tarifzonen

Tarifzone 1:
Tagestarif:
MO-SO 8.00-20.00 Uhr
ereste 30min 0,80€
zweite 30min 0,70€
jede weitere Min 0,50€

Nachttarif:
MO-SO 20.00-8.00 Uhr á 60min 0,70€

Wochen-und Dauerparkkarte:
Wochenticket: 22,00€ (mit Kurkarte) 19,00€
Dauerparkkarte: 60,00€ pro Monat

Tarifzone 2:
Tagestarif:
MO-FR 8.00-20.00 Uhr á 30min 0,50€
SA 8.00-18.00 Uhr á 30min 0,50€
SO, Feiertage 8.00-18.00 Uhr á 60min 0,50€

Zusätzlich: Kurzparkertaste
MO-FR 8.00-20.00 Uhr á 12min 0,20€
SA 8.00-18.00 Uhr á 12min 0,20€
SO, Feiertage 8.00-18.00 Uhr á 12min 0,20€

Höchstbetrag an SO, Feiertagen:
SO, Feiertage 8.00-18.00 Uhr 2,00€

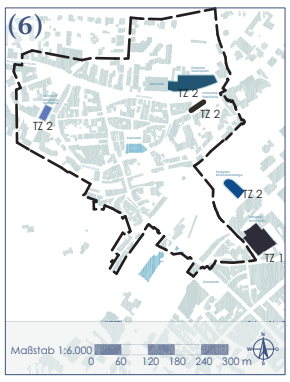
Tarifzone 3:
Tagestarif:
MO-SO 8.00-20.00 Uhr á 60min 0,50€

Zusätzlich: Kurzparkertaste
MO-FR 8.00-20.00 Uhr á 12min 0,20€
SA 8.00-18.00 Uhr á 12min 0,20€
SO, Feiertage 8.00-18.00 Uhr á 12min 0,20€

Höchstbetrag an SO, Feiertagen:
SO, Feiertage 8.00-18.00 Uhr 2,00€

Stellplatzbedarf private Haushalte		Gewerblicher Stellplatzbedarf		Stellplätze im Bestand			Defizit (-) / Überschuss (+)		
niedrigste Annahme EAR 05	höchste Annahme EAR 05	niedrigste Annahme EAR 05	höchste Annahme EAR 05	Privat	Gewerbe	Öffentliche	Privat	Gewerbe	Öffentliche
767	1573	145	194	380	175	960	- 387 - 1193	+ 30 - 19	+ 960

Tarifzonenbereiche (TZ) (6)



Bewirtschaftung bereits vorhanden, jedoch wenige Kontrollen

kein flächendeckendes, nachvollziehbares Tarifsystem

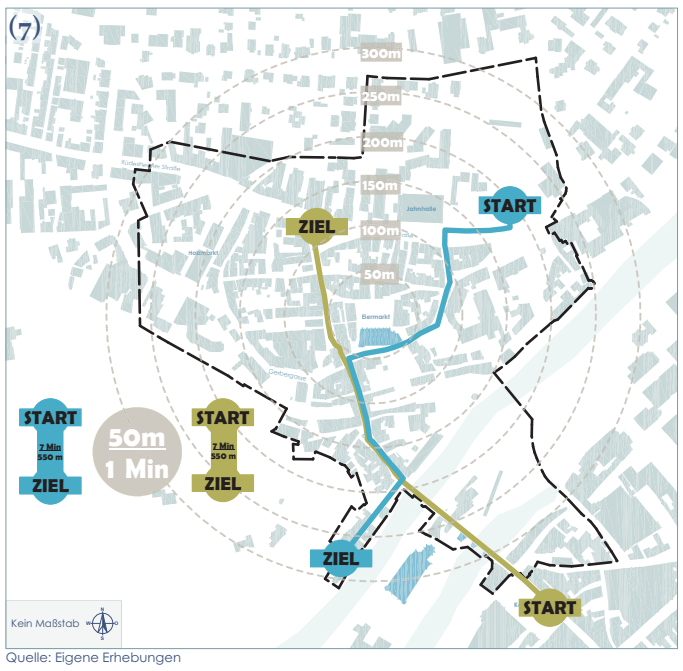
Tarifzone II: Kurzzeitparker
Tarifzone III: Langzeitparker
Anwohnerparkzonen

Anwohnerparkbereiche ziehen sich durch die ganze Neustadt

- nachvollziehbares, flächendeckendes Tarifsystem inklusive Kontrollen erforderlich
- möglichst nur Anwohnerparken in der Neustadt
- Kunden und Touristen möglichst auf umliegende Parkmöglichkeiten umleiten
- Sonderregelung für Handwerker und Zulieferer

Themenkarten

Themenkarte 1: Fußläufige Erreichbarkeiten (7)



Quelle: Eigene Erhebungen

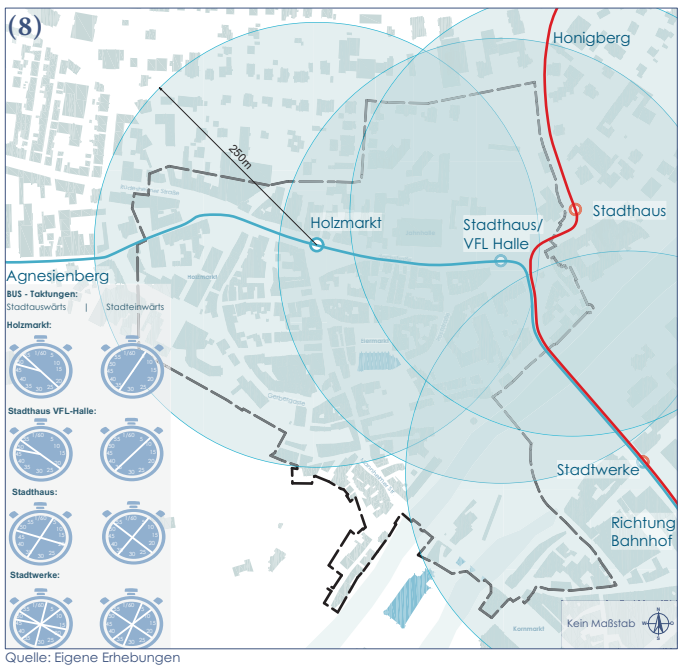
Themenkarte 1: Fußläufige Erreichbarkeiten

innerhalb der Neustadt alles fußläufig erreichbar; kurze Wege

ca. 7 min für fußläufige Nord-Süd- sowie Südwest-Nordost-Durchquerung

→ **Reduktion vom MIV möglich**

Themenkarte 2: ÖPNV- Anbindungen (8)



Quelle: Eigene Erhebungen

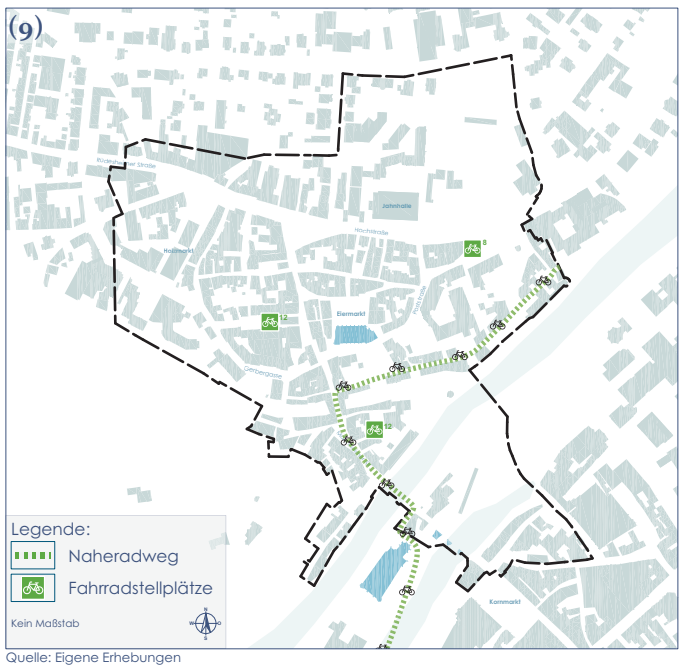
Themenkarte 2: ÖPNV-Abindungen

alle Haltestellen innerhalb der Neustadt sind fußläufig erreichbar

30-Minuten-Taktung zu Zielen innerhalb und außerhalb der Stadt

→ **gute, aber ausbaufähige ÖPNV-Anbindung**

Themenkarte 3: Radwegenetz (9)



Quelle: Eigene Erhebungen

Themenkarte 3: Radwegenetz

Naheradweg kreuzt die Neustadt

keine weiteren, zusammenhängende Radwege

→ Handlungsbedarf:
Umlegung Naheradweg,
Fahrradstellplätze schaffen
Neuausweisung Radweg
Mannheimerstr. bis Hochstr.

Tourismuspotential vorhanden

Die Mannheimerstr. ist mit Unterbrechungen verkehrsberuhigt

Viele Menschen gehen in der Neustadt zu Fuß

Das ÖPNV-Angebot in der Neustadt ist ausbaufähig

Es finden sich vereinzelt Fahrradstellplätze in Hinterhöfen

Der Naheradweg führt teilweise durch die Neustadt

Quelle: Eigene Aufnahmen, 17.12.2017, Bad Kreuznach

TECHNISCHE UNIVERSITÄT KAISERSLAUTERN
STADTUMBAU+ ORTSERNEUERUNG
Prof. Dr. Holger Schmidt • Technische Universität Kaiserslautern

Behutsame Stadterneuerung
Bad Kreuznach Neustadt 2030
Wintersemester 2017/2018

Betreuer
Prof. Dr.-Ing. Holger Schmidt
Dr.-Ing. Thomas Fischer

Brüll, Kevin
Gawlik, Ralf
Schubing, David
Weinkauff, Jonas
Wolff, Anika

Vectorworks Educational Version

Verkehr- und Stellplatzstrategie Maßnahme "Hochstraße"

Von der autofreundlichen zur menschenfreundlichen Neustadt

KH-Neustadt 2030

Status Quo der Hochstraße

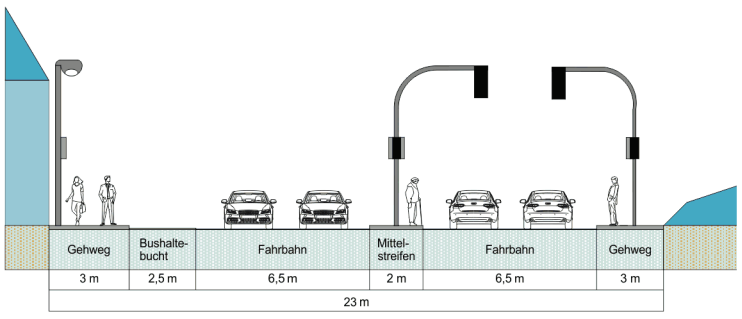
(10)

hoher DTV + hoher Fremdverkehrsanteil

Fahrrad- + fußgängerunfreundlicher Bereich

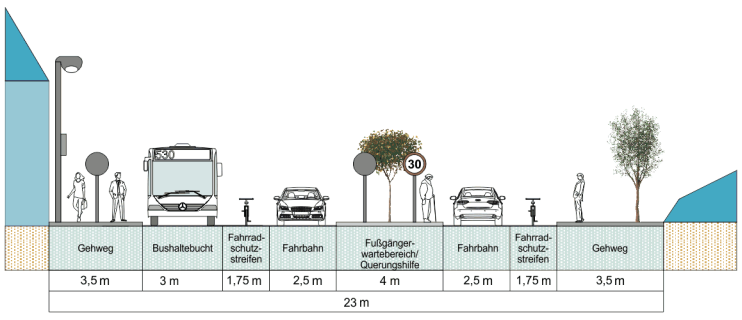
überdimensionierte Ausmaße

Verkehrsraum



Konzept für die Hochstraße

(11)



Verschmälerung der Fahrbahn + Reduzierung auf Tempo 30:

Verringerung des DTV + Fremdverkehrsanteil

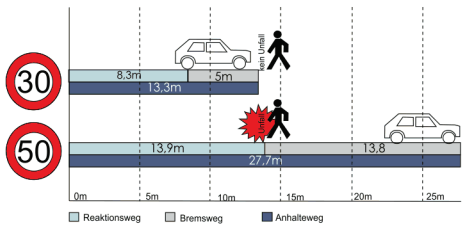
Errichtung Fahrradschutzstreifen + Querungsmöglichkeiten für Fußgänger

fahrrad- & fußgängerfreundlicher Bereich

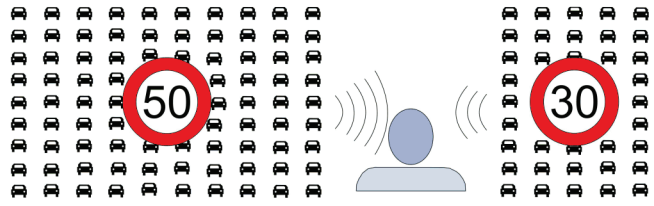
Shared Space im Platzbereich mit gleichem Belag

Straßenraum

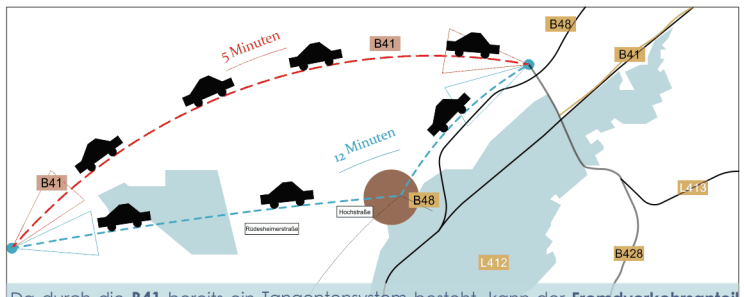
Auswirkung bei Verringerung der Geschwindigkeit



Bei **Tempo 50** verlängert sich der Bremsweg und bewirkt somit eine **erhöhte Unfallgefahr. Tempo 30** erweist sich somit für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere für Fußgänger und Fahrradfahrer als **sicherer.**



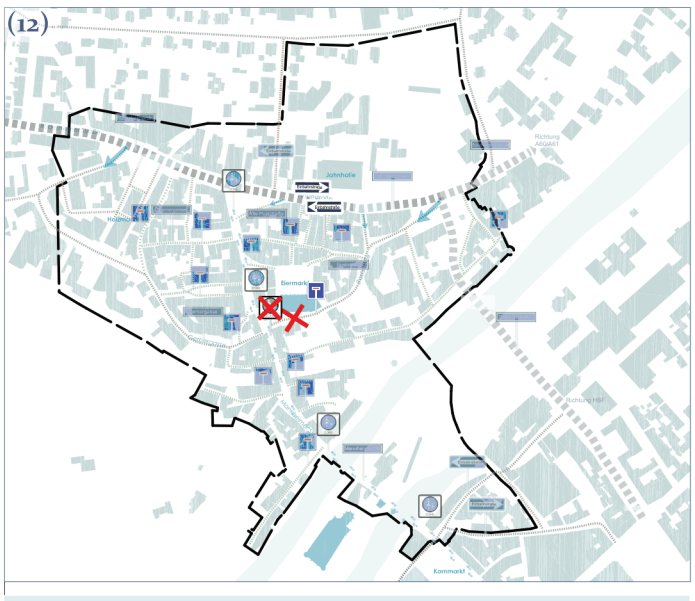
Tempo 50 nimmt das menschliche Gehör **doppelt so laut** wahr wie Tempo 30. Eine geringere Lärmbelastung durch Tempo 30 ermöglicht eine **Verbesserung der Gesundheit** der Anwohner der Hochstraße. Des Weiteren wird die **Attraktivität** des Verkehrsraums **erhöht** und das Ziel "vom Verkehrsraum zum Straßenraum" verwirklicht.



Da durch die **B41** bereits ein Tangentensystem besteht, kann der **Fremdverkehrsanteil** und somit auch der **DTV** durch eine **Tempo 30 Zone in der Hochstraße** deutlich **verringert werden.** Künftig wird ein Großteil des MIV aufgrund von Zeitersparnis die **B41 nutzen.**

Maßnahmekarte 1: Verkehrsführung

(12)



Maßnahmenkarte 1: Verkehrsführung

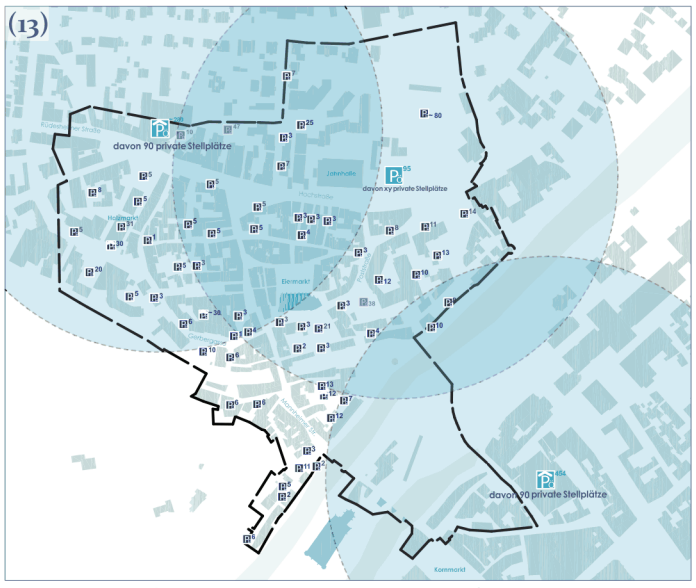
durchgängige Fußgängerzone in Mannheimerstr.

Einbahnstraßensystem bei engen Gassen an der Hochstraße

→ **Reduktion des MIV**

Maßnahmekarte 2: Stellplatzverteilung

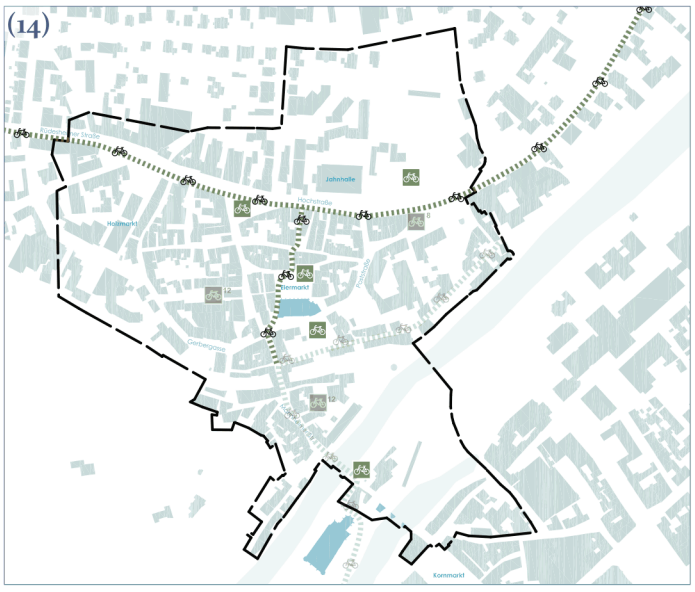
(13)



Stellplatzbedarf private Haushalte		Gewerblicher Stellplatzbedarf		Stellplätze im Bestand			Defizit (-) / Überschuss (+)		
niedrigste Annahme EAR 05	höchste Annahme EAR 05	niedrigste Annahme EAR 05	höchste Annahme EAR 05	Privat	Gewerbe	Öffentliche	Privat	Gewerbe	Öffentliche
767	1573	145	194	380	175	960	+ 10 - 803 davon 180 in TG´s	+ 30 - 19	+ 570

Maßnahmekarte 3: Radwegenetz

(14)



Maßnahmenkarte 3: Radwegenetz

Schaffung neuer Fahrradstellplätze

Alternativroute des Naheradwegs über Eiermarkt/Radweg von Ellerbach bis Hochstraße

→ **Touristenpotential/Radverkehr fördern**

TECHNISCHE UNIVERSITÄT KAISERSLAUTERN

S+O STADTUMBAU + ORTSERNEUERUNG
Prof. Dr. Holger Schmidt • Technische Universität Kaiserslautern

Behutsame Stadterneuerung
Bad Kreuznach Neustadt 2030
Wintersemester 2017/2018

Betreuer
Prof. Dr.-Ing. Holger Schmidt
Dr.-Ing. Thomas Fischer

Brüll, Kevin
Gawlik, Ralf
Schubing, David
Weinkauff, Jonas
Wolff, Anika

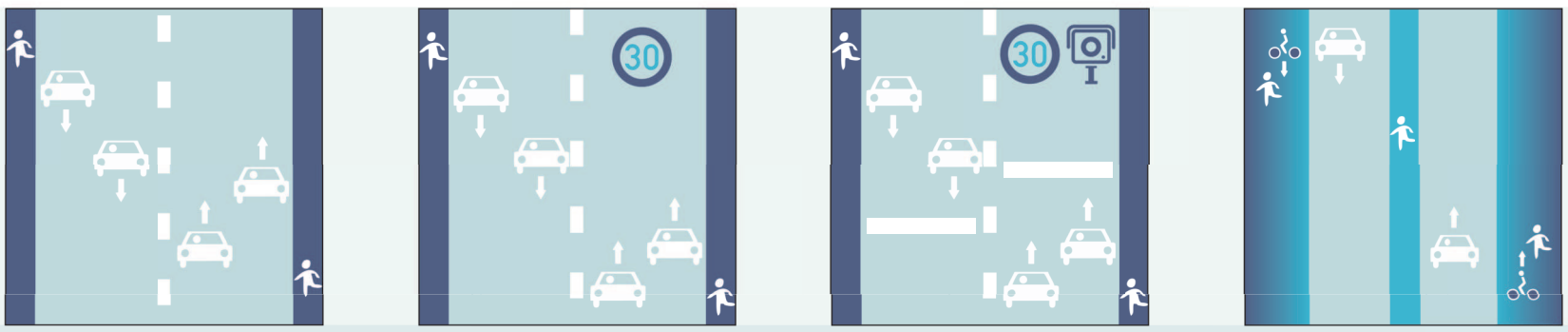
Vectorworks Educational Version

Verkehr- und Stellplatzstrategie Maßnahmenplan

Von der autofreundlichen zur menschenfreundlichen Neustadt

KH-Neustadt 2030

Behutsame Verkehrsberuhigung der Hochstraße - Von einem Verkehrsraum zum Straßenraum



Status Quo - Verkehrsraum

- 50 Kilometer Zone
- Stark, schnell befahrene und unübersichtliche Hauptverkehrsstraße
- Fehlende oder gefährliche Querungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr
- Hoher Anteil an vermeidbarem Fremdverkehr
- Schlechte Taktung der Lichtsignalanlagen führen zu Rückstau und erhöhten Lärmemmissionen

Kurzfristige Maßnahmen

- Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h:
  Entschleunigung wirkt positiv auf Wohlbefinden Sicherheit im Fuß- und Radverkehr
- Deutlichere Beschilderung mit Hinweis zur Umfahrung des Plangebietes über die L244
- Sinkende Attraktivität des Befahrens durch Verlangsamung
- Spürbare Lärmreduktion

Mittelfristige Maßnahmen

- Dauerhafte Geschwindigkeitsüberwachung stellt das Einhalten des Tempolimit sicher
- Gewährleistet Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und vermeidet unübersichtliche Stresssituationen
- Schwellen zum Überfahren als zusätzliches Hemmnis

Langfristige Maßnahmen

- Verringerung der Fahrspuren von 4 auf 2 Fahrspuren
- Verkehrshemmende Wirkung durch Verengung mindert den DTV weiter.
- Entstehende Flächen werden zugunsten´des Fuß- und Radverkehrs genutzt.
- Fahrbahnbelagsänderung schafft Platzsituation an der Einmündung zur Mannheimerstraße und entschleunigt den MIV.

"Stellplatzproblematik" im Altstadtkern

Mehr als 10 Jahre

& Lieferverkehr

LANGFRISTIG

Elekrofahrzeuge klingen heute noch einer fernen **Zukunftsvision**. Diese Entwicklung wird nach Stand der Dinge jedoch deutlich schneller stattfinden als der Großteil der Bevölkerung denken würde. **Langfristig** gesehen wird es insgesamt **weniger private PKW** geben.
Sharing Angebote werden kostengünstig und flächenübergreifend für Jedermann zur Verfügung stehen.
Die Bad Kreuznacher Neustadt soll in diesem Zuge nur noch mit Elektofahrzeugen befahren werden dürfen. Wenn nicht anders möglich sollen **Fahrzeugen zur Belieferung** der Gastronomie und Dienstleister eine **Sondergenehmigung** erhalten. Zusätzlich wird das **E-Bike** stark an Aufmerksamkeit gewinnen.
In Großstädten plant man heute schon sogenannte **Radschnellwege** um Arbeitnehmern die Möglichkeit zu geben Distanzen **bis zu 20 Kilometern** schnell, **sicher und stressfrei** bewältigen zu können. In Nantes, einer Stadt in Frankreich, wird ein der Bad Kreuznacher Neustadt ähnliches Altstadtquartier schon heute und aussschließlich von **E-Lastenrädern wie KLARA** beliefert und bewirtschaftet.

5 - 10 Jahre

Öffentliche Stellplätze nur außerhalb des Altstadtkerns

MITTELFRISTIG

Am **Rand der Neustadt** ist eine große Anzahl **öffentlicher Stellplätze** vorhanden. Diese sind teilweise untergenutzt. Auch die Parkhäuser in unmittelbarer Nähe der Neustadt sind nur teilweise ausgelastet. Es müssen **Anreize** geschaffen werden die **Besucher aber auch Bewohner** in diesen Räumen unterzubringen. Dauerparkplätze sollten hier erschwinglicher sein, als die verzettelten privaten Einzelstellplätze.
innerhalb des Altstadtgebietes.
Die **großen Parkflächen** außerhalb der engen Altstadtbebauung sind **nicht weit** entfernt. Jeder Besucher der Neustadt sollte **6-7 Gehminuten** durch das attraktive Altstadtgebiet verschmerzen können. So kann mittelfristig gesehen der öffentliche **Parksuchverkehr** gänzlich aus der Neustadt **verbannt** werden. Dadurch reduziert sich sowohl der Frust der hiesigen Anwohner bei der Parkplatzsuche als auch die **Belastung durch Lärm** und Abgase.
Zumindest testweise sollte man **Flächen** wie den Parkplatz nordöstlich der Vfl-Halle **für die Allgemeinheit öffen** und ggf. gratis Stellplätze anbieten. Wer nicht zahlt muss laufen. Wer viel zahlen möchte, kann zentraler parken!

!!

Frequenz der Kontrollen erhöhen

Verkehrsordnungsrechtlich Durchgreifen

Tarife im Altstadtkern erhöhen

SOFORTMASSNAMHEN

Ein **härteres** verkehrsordnungsrechtliches **Durchgreifen** ist dringend notwendig.
Aktuell bestehen zwar **Tarifzonen** aber **Kontrollen** finden nicht oder in zu **niedriger Frequenz** statt. Häufigere Kontrollen sollen wildes Parken vermeiden. Außerdem sollte man bei schweren Verstößen (z.B. Parken in einer **Feuerwehrzufahrt**, Blockieren einer Straße) auch über das kostenpflichtige **Abschleppen** eines Fahrzeuges gedacht werden. In diesem Fall gilt: **"Lernen durch Erfahren"**.
Die **Preise** der Tarifzonen sollten überdacht werden. Auf den **großen Stellplätzen**, z.B. an der VfL Halle sollen die Ticketpreise gleich bleiben oder sogar **sinken**. Im historischen **Stadtkern** sollte die maximale **Parkdauer** weiter **reduziert** und die **Preise** extrem **erhöht** werden. Niemand muss in der Neustadt parken.
Die Besucher **parken aus "Faulheit"** in den engen Gassen.
Besonders zu den **Abend- und Nacht** stunden müssen **Kontrollen** stattfinden um die feierwürtige Generation an die Regeln der Neustadt zu gewöhnen. Schon nach enigen Wochen werden Verbesserungen spürbar sein. Wird nichts geändert, wird sich auch keine Verbesserung einstellen.

Radewegenetz und Bike-Sharing Angebot

Bad Kreuznachs ländliche Lage und die **mangelnde** Verfügbarkeit von ÖPNV- oder **Radverkehrsangeboten** in der Vergangenheit hat bis heute große Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Besonders auf dem Land liegt der Fokus häufig auf dem motorisierten Verkehr. Ein **Umdenken in der Bevölkerung** anzuregen ist extrem **schwierig**. Um Fortschritte im Bereich des Radverkehrs zu erreichen, muss eine Angebotsplanung stattfinden. **Leuchtturmprojekte** wie **KLARA zeigen**, dass Angebote nach einer kurzer Eingewöhnungsphase genutzt werden.

Quelle: http://www.bad-kreuznach.de/sv_bad_kreuznach/Wirtschaft%20und%20Wohnen/Aktuelles/

Die Umsetzung soll **durch eine Mobilitätssatzung** unterstützt werden, die auch privaten Investoren finanzielle Anreize bietet, wenn diese sich für den Radverkehr einsetzen. Durch einen Wettbewerb hat Bad Kreuznach die **Möglichkeit eine Mobilitätsstation** in Nähe des Hauptbahnhofes zu errichten Sollte die Planung aus politischen Gründen verworfen werden, sieht die Zukunft des Radverkehrs in Bad Kreuznach weiterhin ernüchternd aus. Möchte man mit dem Fahrrad zum Einkaufen in die Neustadt fahren, benötigt man auch hierfür einen Abstellplatz. **Radstationen** sollen **gesamtstätisch** in **einheitlichem Stil** verteilt werden.

Servicestationen erlauben dem Benutzer kleinere Wartungsarbeiten unterwegs durchzuführen. Durch das **Herstellen** eines attraktiven innerstädtischen **Radverkehrsnetzes** wird Fahrradfahren sicher und stressfrei. Dazu gehört auch das Herstellen von sicheren Fahrradboxen für hochpreisige E-Bikes und dazugehörige Ladestationen.
Die **Aktivierung der Bürgerschaft** ist die schwierigste und zugleich **wichtigste Aufgabe**. Man muss auf Wünsche eingehen und Zweifel ausräumen. Eines ist klar: Erst wenn es **einfach, intutitiv** und **gesamtstädtisch** möglich ist auf innovative und ökologisch vertretbare Sharing- Systeme zuzugreifen, beginnt der autoliebende Teil der Gesellschaft diese Angebote zu testen. Besonderes **Potential** liegt bei den jüngsten Verkehrsteilnehmern (**U18**), da diese noch nicht selbst am MIV teilnehmen können. Um die **junge Generation zu locken**, kann man in Kooperationen mit den Schulen eine "coole" Alternative zu KLARA schaffen. Segways oder Hoverboards sind hier zu nennen.x

Mobilitätssatzung - Eine zukunftsorientierte Alternative zur Stellplatzsatzung

Stellplatzschlüssel ändern: 4 Fahrradstellplätze an Stelle von 1 KFZ-Stellplatz

Bauherren dürfen, anstelle von Stellplätzen, in andere zukunftsorientiertere Systeme investieren

Private Dritte können in Abstellanlagen investieren und diese per Baulast im Umkreis zur Verfügung stellen

MOBILITÄTS SATZUNG

Ein geringerer Stellplatzschlüssel für geförderten Wohnraum durchsetzen

Erhöhte Stellplatzablösesatzung für KFZ Stellplätze dafür aber Alternativen in Art der Ablöse

Durch BGK hergestellte und finanzierte Fahrradstellplätze oder Ladestationen zugunsten der Bewohner

TECHNISCHE UNIVERSITÄT KAISERSLAUTERN

S+O STADTUMBAU + ORTSERNEUERUNG
Prof. Dr. Holger Schmidt • Technische Universität Kaiserslautern

Behutsame Stadterneuerung
Bad Kreuznach Neustadt 2030
Wintersemester 2017/2018

Behutsame Stadterneuerung
Bad Kreuznach Neustadt 2030
Wintersemester 2017/2018

Betreuer
Prof. Dr.-Ing. Holger Schmidt
Dr.-Ing. Thomas Fischer

Brüll, Kevin
Gawlik, Ralf
Schubing, David
Weinkauff, Jonas
Wolff, Anika

Vectorworks Educational Version