

Stadtplanung Cumbernauld = Plan d'urbanisme de Cumbernauld = Town planning : Cumbernauld

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift**

Band (Jahr): **19 (1965)**

Heft 5: **Rathäuser und Stadtzentren = Hôtels de ville et centres urbains = Town halls and city centers**

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-332186>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Stadtplanung Cumbernauld

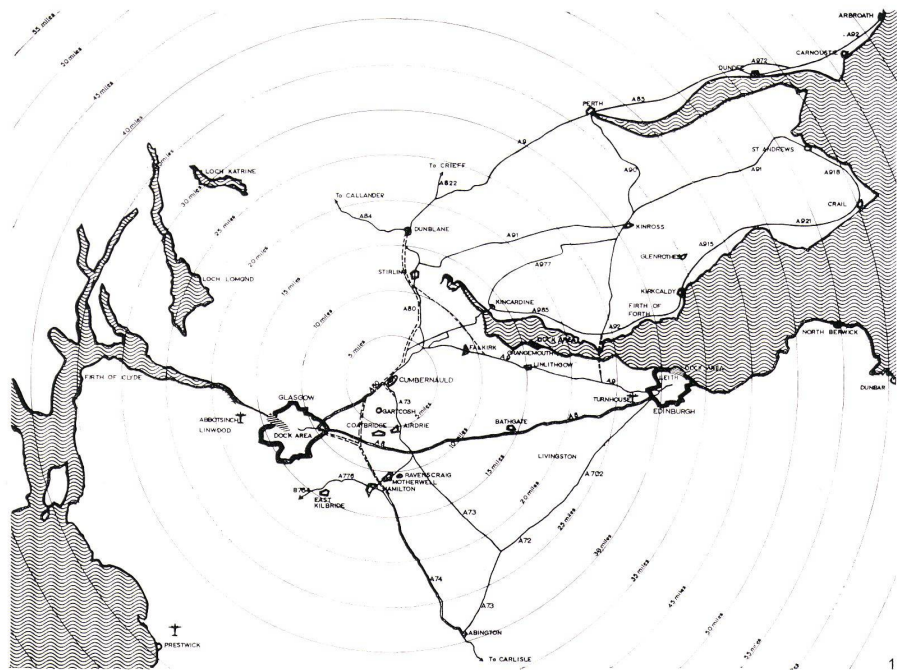
Planung: Cumbernauld Development Corporation

Gesamtplanung: Hugh Wilson
D. R. Leaker (ab 1962)

Zentrum: Geoffry Copcutt
Baubeginn: 1956

Plan d'urbanisme de Cumbernauld

Town planning: Cumbernauld



1
Regionalplan 1:1 250 000.
Plan régional.
Regional plan.

Noch bevor sich am Modellfall Hook in exemplarischer Weise Planungskonzeptionen und Methoden der öffentlichen Diskussion stellten, nahm Cumbernauld als die andere englische New Town der zweiten Generation Gestalt an. Der gebaute oder der planerisch detaillierte Bestand von Cumbernauld kann – wie wenige Beispiele zeitgenössischen Bauens – eine profunde und kritische Abschätzung dessen herausfordern, was sich oft an Inhalten und Methoden von »Stadtplanung« in reiner Realisation genügt.

Unter anderem gilt dies für Bedeutung und Standort möglicher Wissenschaftlichkeit im planerischen Prozeß; ein originär theoretisches Thema, das bisher einer Polemik absichtsvoller Mißverständnisse anheimfiel. Die Gründung Cumbernaulds erfolgte 1956 durch das Secretary of State for Scotland; die juristischen Voraussetzungen lagen, wie schon für andere englische Nachkriegsgründungen, im New Towns Act von 1946. Cumbernauld wurde als Entlastung für Glasgow gedacht, ca. 80 Prozent der Bevölkerung kommt von dort und erleichtert so die Sanierung dieser Großstadt. Obwohl exekutiv weitgehend selbständig, war die Realisierung nur als Ergebnis der Zusammenarbeit mit den amtlichen Stellen Glasgows möglich. In der Größenordnung von 70 000 Einwohnern (Endzustand) geplant und wirtschaftlich als selbständige Industriestadt gedacht, ist für diese Neugründung die Standortwahl lebensentscheidend. Etwa 24 Kilometer nordöstlich Glasgow, in der schottischen Landenge zwischen Firth of Forth und Firth of Clyde liegt Cumbernauld an einer Haupt-eisenbahnlinie, am Kreuzungspunkt wichtiger Überlandstraßen und in günstiger Entfernung von Häfen (Glasgow, Edinburgh, Region um Falkirk) und Flugplätzen (Glasgow, Edinburgh, Prestwick). Die kommunale Werbung um Industrieunternehmen hebt auf diese Standortvorteile ab, neben dem Hinweis auf die großstädtisch-industrielle Berufsstruktur der Bevölkerung – oder auf die günstigen Lebensbedingungen für das Stammpersonal der Interessenten.

Die Gesamtmarkung von etwa 1680 ha erstreckt sich ca. 8 km von NO nach SW und ca. 3 km von NW nach SO. Ein Berg-rücken von ca. 375 ha Größe wurde ob seiner beherrschenden Lage schon frühzeitig als Schwerpunkt ausgewählt. Sehen und Gesehenwerden – dazuhin begrenzen steile

Ränder und Abstürze sinnfällig die bauliche Ausdehnung und kontrastieren den Stadtkörper gegen das offene Land.

Soziologische und verkehrsanalytische Argumente führten in ihrer gegenseitigen Abhängigkeit zu verschiedenen unüblichen Konzeptionen: Aufgabe der »Nachbarschaft« als einer relativ autonomen Grundeinheit; »Kompaktplanung« mit hohen Wohndichten, aber viel Flachbau, lineares Großzentrum für den Gesamtbedarf an öffentlichen Einrichtungen und dessen lineare Erschließung durch eine untergeschossige Straße mit unterirdischen Parkflächen (Aufgabe des sog. City-Rings); eindeutige funktionale Ent-wicklung der Straßenverkehrsarten mit ab-soluter Trennung vom Fußverkehr; Stufen-plan und Erweiterungsflächen im Hinblick auf den zeitlichen Aufbau des Gemeinwesens. Gleichgelagerte Probleme der Planung werden für Hook von John Craig ausführlich in der Stadtbauwelt Nr. 1 (März 1964) disku-tiert.

In Cumbernauld wurde der Begriff der Nach-barschaft insofern reduziert, als man davon absah, Unterzentren für elementaren Gemeinbedarf auszuweisen; dafür strebte man für alle Wohnlagen Minimalwege zum Haupt-zentrum an. Damit bekommt ein sinnvoll organisiertes Fußverkehrsnetz eine erhöhte Bedeutung. Einzelne Gemeinschaftseinrichtungen wie Volksschulen wurden wohl für Einzugsgebiete bestimmter Größenordnung geplant, ohne aber als Gemeinschaftskatalysatoren für übermäßig integrierte Einwoh-nerzwangsgruppen gemeint zu sein. Oder mit den Worten des Cumbernaulder Public-Relations-Mannes: Die Einrichtungen wurden für die Menschen vorgesehen und nicht die Menschen um der Benützung der Ein-richtungen willen arrangiert.

Für elementare nachbarliche Beziehungen reichen nach Ansicht der Planer die Grup-pengrößen aus, die sich aus der kreuzungs-freien Überlagerung der Radburn-Erschlie-ßung der Wohngebiete mit dem Fußweg-Spielplatz-Netz ergaben. Diese Planungs-konzeption wurde durchgehalten für den engeren Stadtbereich mit ca. 50 000 Einwoh-ner, lediglich weiter abgelegene »Satel-litendörfer« auf der Außenseite des Stra-ßensystems, in der Nähe der Industriege-biete, haben kleinere eigene Zentren. In dieser Art wurde auch das alte Cumber-nauld Village als selbständiges Gebilde er-

Seite/Page 175

2
Flächennutzungsplan 1:40 000.

gerastert: Zentrum
grobpunktiert: Industrie
weiß: Wohngebiete
feinpunktiert: Freifläche
Plan de zones.
trame: centre
pointillé grossier: industrie
blanc: habitation
pointillé fin: espaces verts
Zoning plan.
hatched: centre
heavy dots: industry
white: residential
fine dots: green zones

3
Erschließungsplan 1:10 000.

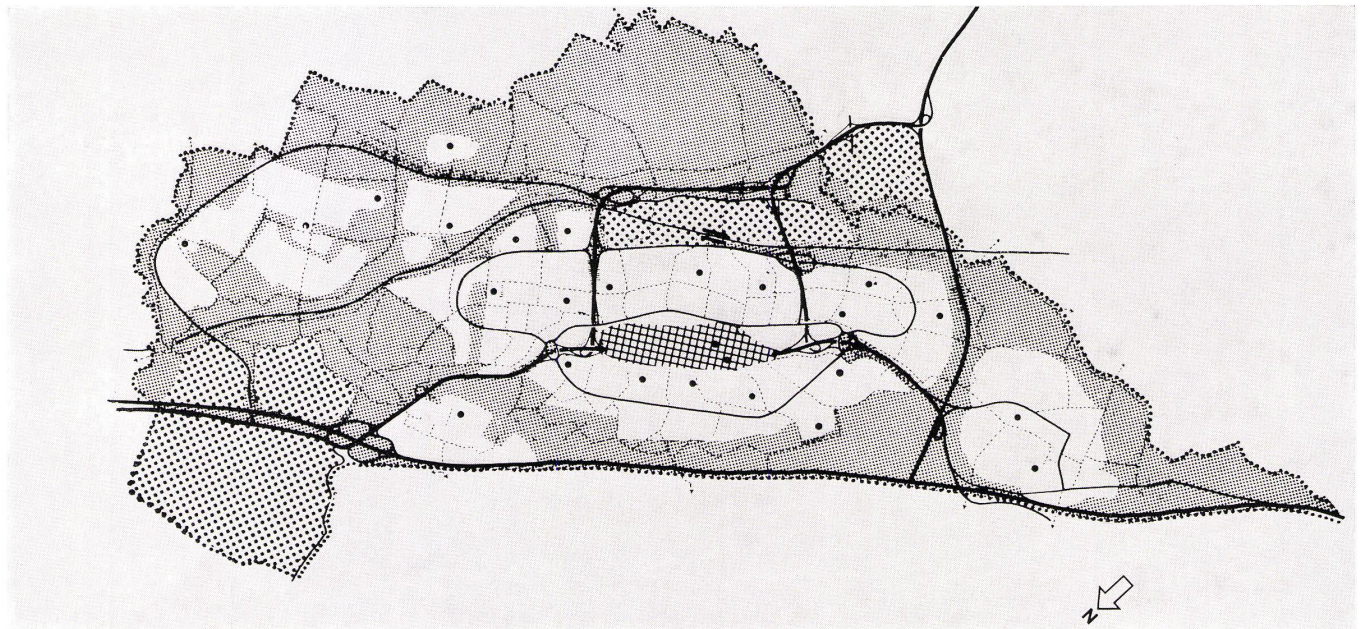
Accès.
Access plan.

4
Modellfoto von Nordwest.
Photo de maquette, vue nord-ouest.
Model photo from north-west.

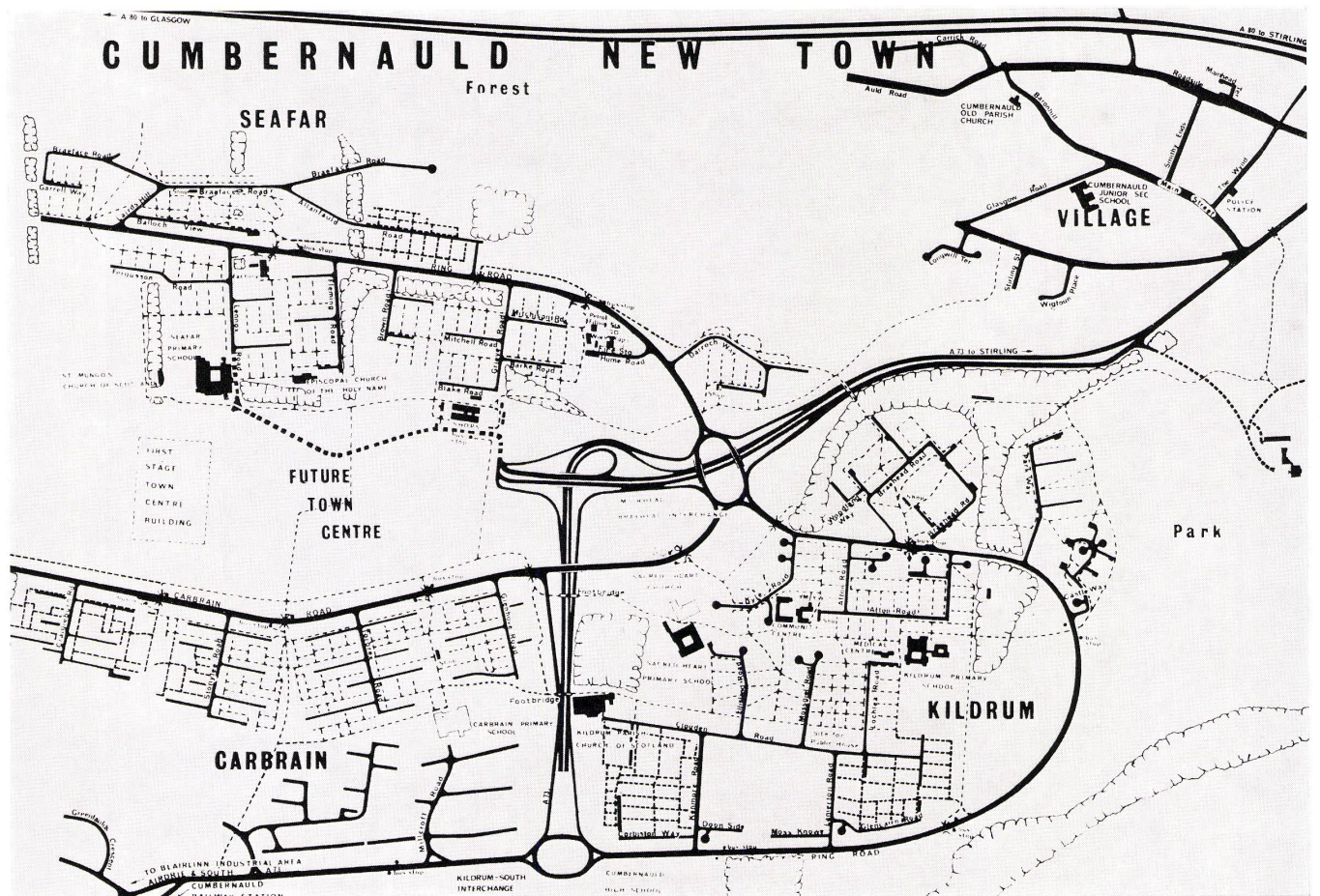
halten, das aber funktionell von der New Town profitiert.

Die innere strukturelle Balance eines solchen Großkörpers macht neben komplexem planerischem Vorgehen auch einen höheren materiellen Anfangsaufwand notwendig. Ein beträchtlicher Teil des Zentrums entsteht schon in der ersten Bauphase. Industrie wird sorgfältig mitgeplant (dies geht bis zur Bereitstellung von Mietfabriken durch die örtliche Verwaltung). Der zeitliche Aufbau geschieht nicht durch langsame innere Verdichtung okkupierten Gesamtgeländes, sondern durch sprungweises Vorschreiten in größeren »Quantensprüngen« »fertiger« Dichte und Baustruktur. (Die verschämten Analogiebegriffe vom »Wachstum« »organischer« Städte werden durch die prozessuale Wirklichkeit des Entstehens in ihrer theoretischen Unbrauchbarkeit wieder einmal entlarvt.) Besonders eingehend widmete man sich der Verkehrsplanung. Man ging von zwingender Trennung von Auto und Fußgänger aus (Prospekt der Cumbernauld Development Corporation: »Cumbernauld will be a safe town.«), wobei für den Fußgänger die kurzen Wege vorzusehen seien, während dem Fahrverkehr die längeren Wege zugemutet werden könnten (oder geradezu sollten, um nicht der Zeitersparnis wegen zum Auto zu verlocken).

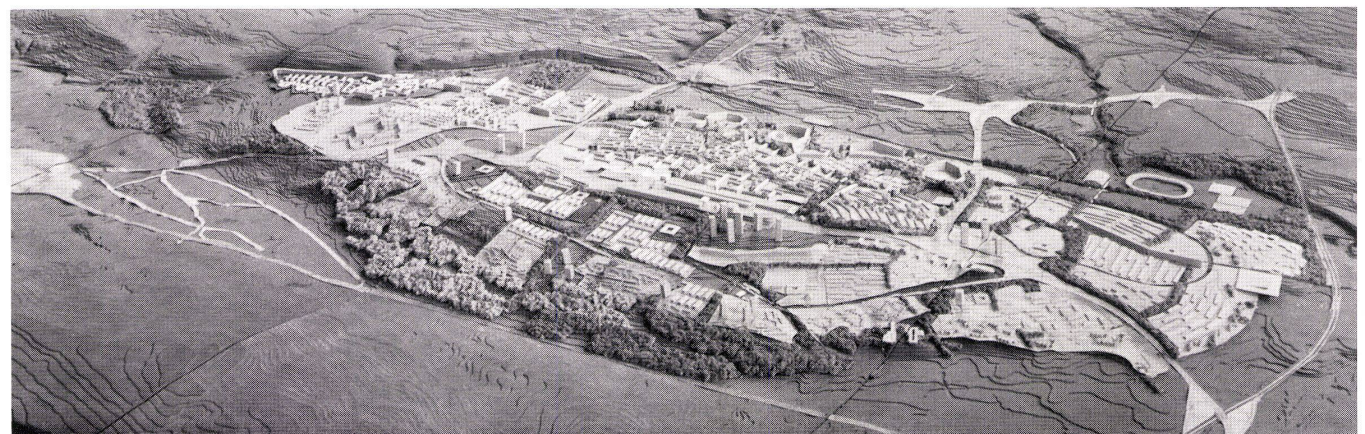
Ein ursprünglich geplantes Straßensystem



2



3



4

mit einem äußeren und einem inneren Ring wurde mathematisch, z. T. graphisch, analysiert (unter bestimmten statistisch erhärteten Annahmen von Motorisierungsgraden, Beschäftigungs- und Familienstrukturen u. a. m.). Es ergaben sich erschreckend hohe Werte, Unwirtschaftlichkeit, komplizierte Knotenpunkte. Dann wurde der City-Ring aufgegeben, die Anschlüsse an übergeordnete Straßen im Gefolge ebenfalls revidiert. Mit Hilfe graphischer Statistik wurden mehrere Trassierungsvarianten entwickelt. Die im Vergleich mit anderen Planzielen gewählte Lösung sieht nun eine eindeutige funktionale Stufung der Straßen vor (vier Klassen unter Aufgabe von Vielzweckstraßen). Die Einstufung einer benutzten Straße ist durch Trassenführung und Gestaltung des Knotenpunkts ablesbar gemacht und berücksichtigt das verkehrspsychologische Verhalten des Fahrers. Das gewählte Straßensystem bewältigt Kapazitäten bis zu 1,4 Autos/Wohn-einheit, besitzt nur 60 Prozent der Trassenlänge vergleichbarer Netze und kostet lediglich 4 Prozent mehr bei wesentlich höherer Leistungsfähigkeit.

Je nach Straßenklasse und Bauform sind Fußgänger und Auto horizontal oder vertikal getrennt. Erschließungsstraßen mit Zufahrten zu Privatgaragen, oder mit Garagenhöfen im Innerbereich oder an der Peripherie der Wohngruppen sind mit Fußwegen kreuzungsfrei in der Horizontalen verkämmt. Sammelstraßen, Stadthauptstraßen und Überlandstraßen sind anbaufrei und mit eindeutigen Vorfahrtsregelungen untereinander verbunden, sie sind ohne jede niveaugleiche Kreuzung vom Fußwegsystem überlagert. Sonderfall: das Zentrum mit unterirdischer Straßenführung. Alle diese Vorkehrungen, dazu z. B. das Vermeiden des (in England) Rechtsabbiegens, weiterhin genügend Parkfläche für den ruhenden Verkehr, erlauben eine weitgehende Selbstregulierung des Verkehrs – ein nicht zu unterschätzendes pädagogisches Faktum im Interesse vernünftigen Verkehrsverhaltens.

Zum Wohnen: Wurde die Erschließungsfrage mit wissenschaftlich unterbauter Sorgfalt behandelt, so wurden Dichten, Anordnungen und Prinzipien der Typenbildung im Wohnbereich ähnlich gründlich untersucht. Die Idee der Kompaktplanung, soziologische Beobachtungen an anderen New Towns auswertend, führte zur Annahme einer durchschnittlichen Nettowohndichte von 212 Ew./ha, gestreut zwischen 150 und 300 Ew./ha. Die dafür erforderlich »integrierte Flächennutzung« war allein schon ein Bodenordnungsproblem. Verschiedene detaillierte Planungsziele führten zum Verlassen bewährter Planungshilfen (wie z. B. Abstandsregeln) und zu experimentellen Unternehmungen. Man stellte für einige Komponenten des Wohnwerts Minimalforderungen auf: Innerhalb der angenommenen Dichte möglichst hohe Prozentsätze erdgeschossiger Wohnungen; maximal zwei Geschosse bis zur Wohnungstür bei Geschoßwohnungen; Tageslicht- und Besonnungsstandards für Hauptwohnräume; bewußte Ausnützung von Aussichtslagen; Flexibilität in der Benützung der Räume innerhalb der Wohnung; Mindestgrößen und Normen für Nebenräume; Schutz der Privatheit von Wohnräumen und Freiplatz (hier scheinen sich britisches und kontinentales Verhalten etwas zu unterscheiden); Windschutz durch Landschaftsgestaltung; genügend Einstellfläche für Privatmotorisierung. Aus der Bearbeitung ergaben sich dann genauere Fragestellungen zur Grundrißanalytik möglicher Typen (z. B. einseitig orientierter Flachbau, eingeschossige Breitachsentypen u. a.).

Das Fußwegsystem in den Wohnbereichen ergibt autosichere Kinderspielplätze. Grundschulen mit ihren Freiflächen sind, wie erwähnt, in den Wohngebieten angeordnet. Oberschulen, Sport- und Erholungsanlagen säumen den Rand des Stadtkörpers. Internationales Aufsehen hat die Planung Cumbernauld besonders durch das Zentrum

erregt – entstanden aus einer realistischen Haltung und rationalen Überlegungen; formal jedoch konsumiert von Protagonisten der »vertikalen Funktionsmischung« als Alibi für plastische Gymnastikübungen. Die methodische und subsantielle Realität dieses Beispiels hat jede Architektendiskussion um »urbanisme spatial« als einer Aporie irrationalistischen Künstlertums hinter sich gelassen.

Das Zentrum dehnt sich in seiner Längserstreckung auf dem Rücken des Hügels von NO nach SW aus. Sein »Inhalt« besetzt in Geschäften, Verwaltung, Handel, öffentlichen Einrichtungen (also dem »tertiären Sektor«), Unterhaltungseinrichtungen und Kultur- und Erziehungsgebäuden. Dazu kommen noch zentrumsnahe Wohnungen.

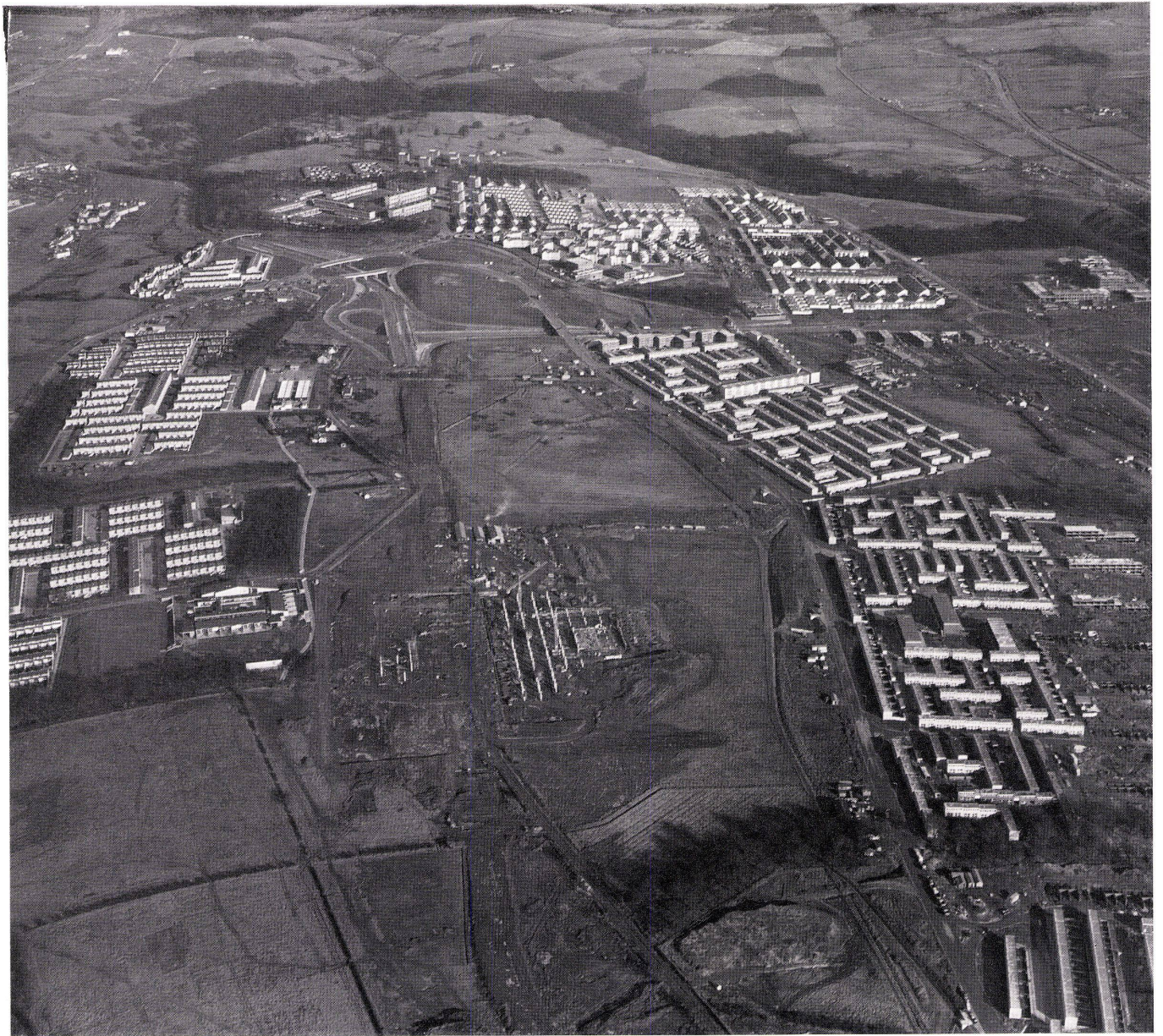
Die gesamte Länge des Zentrums wird von einer doppelten »Rückgratstraße« auf der untersten Ebene unterfahren. Diese Straße verbindet zwei Hauptknotenpunkte des städtischen Verkehrssystems. Sie erschließt maximal 3000 Parkplätze in zwei Geschossen, von ihr aus werden Lagerräume und Geschäfte beliefert. Hier befinden sich auch die Haltestellen der Buslinien. Sämtliche darüberliegenden Ebenen sind dem Fußgänger vorbehalten. Sie sind durch Treppen, Rampen, Rolltreppen und Lifte untereinander und mit dem »Transportgeschoß« verbunden. Die kurze Entfernung zum motorisierten Verkehrsmittel ist also hier eine vertikale; sie befreit das Zentrum von Lärm und Gefährdung und erlaubt eine räumliche Auslegung, die sich vollkommen der natürlichen Fortbewegungsart anpaßt. Zwei Geschosse sind von allen Seiten auf kürzesten Wegen zu erreichen. Ein Quergefälle von N nach S erlaubt den Anschluß beider Geschosse an das Gelände. Dort sind Geschäfte, Büros und Hauptpost angeordnet, in einem Flachbau, südlich vorgelagert, weitere Bürofläche, in einem nördlich liegenden Komplex eine Bank, Spezialgeschäfte, ein Hotel, sowie jeweils weitere Flächen für den ruhenden Verkehr. Der Gesamtbedarf an Ladenfläche von etwa 4 ha wurde anhand von Umsatzstatistiken vergleichbarer Beispiele ermittelt. Durch die Konzentration der Geschäfte im Zentrum sollte ein Höchstmaß an Auswahl auf engstem Raum geboten werden. Am westlichen und östlichen Ende des Zentrums sind um zentrale Fußgängerplätze weitere Gebäude geplant; im W Kirchen, weitere Verwaltungsgebäude und Geschäfte, ein Hotel, im O Vergnügungsstätten: Tanzsaal, Kino, Kegelbahn. Im benachbarten Freiraum ist Platz für Sport-, Ausstellungs- und Marktanlagen vorgesehen. Über den beiden Hauptebenen im Kerngebiet des Zentrums liegen in Obergeschoss Komunalverwaltung, Stadtbücherei, wiederum Ladengeschäfte, Restaurants und Cafés, und offene und gedeckte Freiterrassen. Als oberer baulicher Abschluß sind Reihen von Maisonettewohnungen über die ganze Länge des Zentrums gelegt. Parallel zum Hauptbaukörper des Zentrums verläuft eine »Mauer« von mehreren hundert Metern Länge als Mittelhochbau mit Geschoßwohnungen, dazu eine an das Gelände angeformte »Wohnterrasse«. Dieses zentrumsnahe Wohnen soll zu den Tageszeiten ohne Betrieb das Zentrum »beleben«. Weiterhin sind im Kernbereich die weiterführenden Schulen mit regionaler Bedeutung vorgesehen.

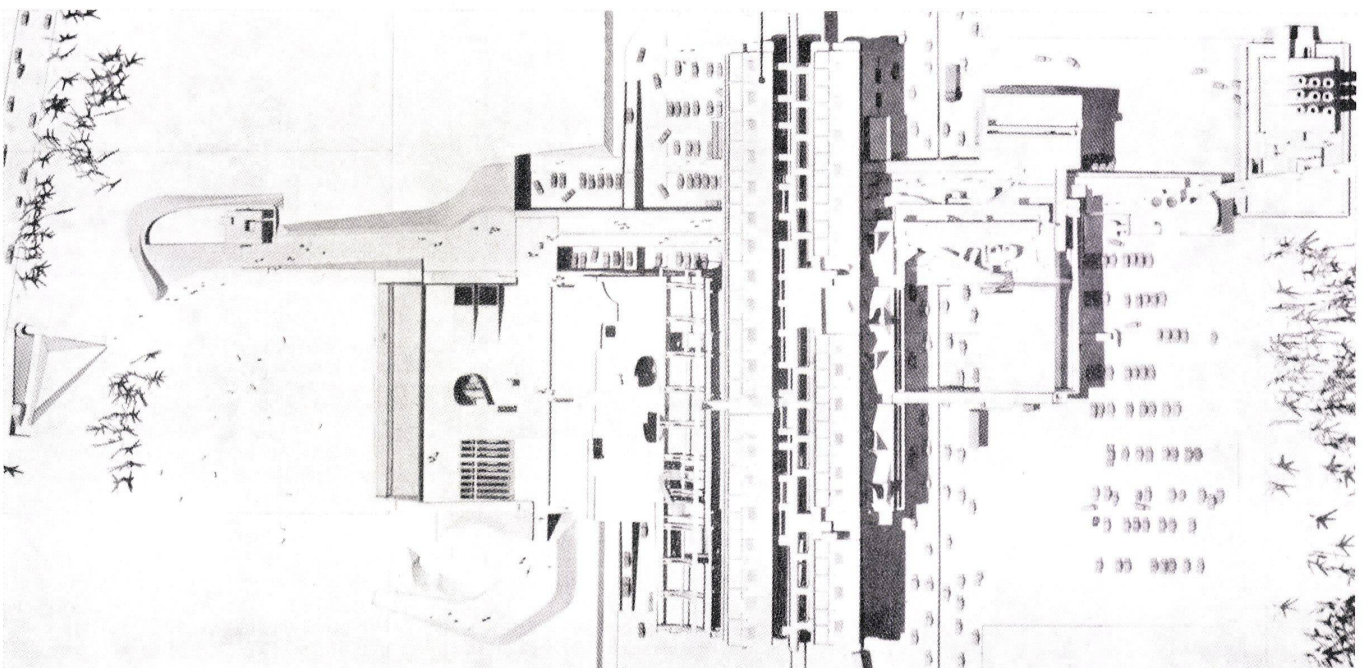
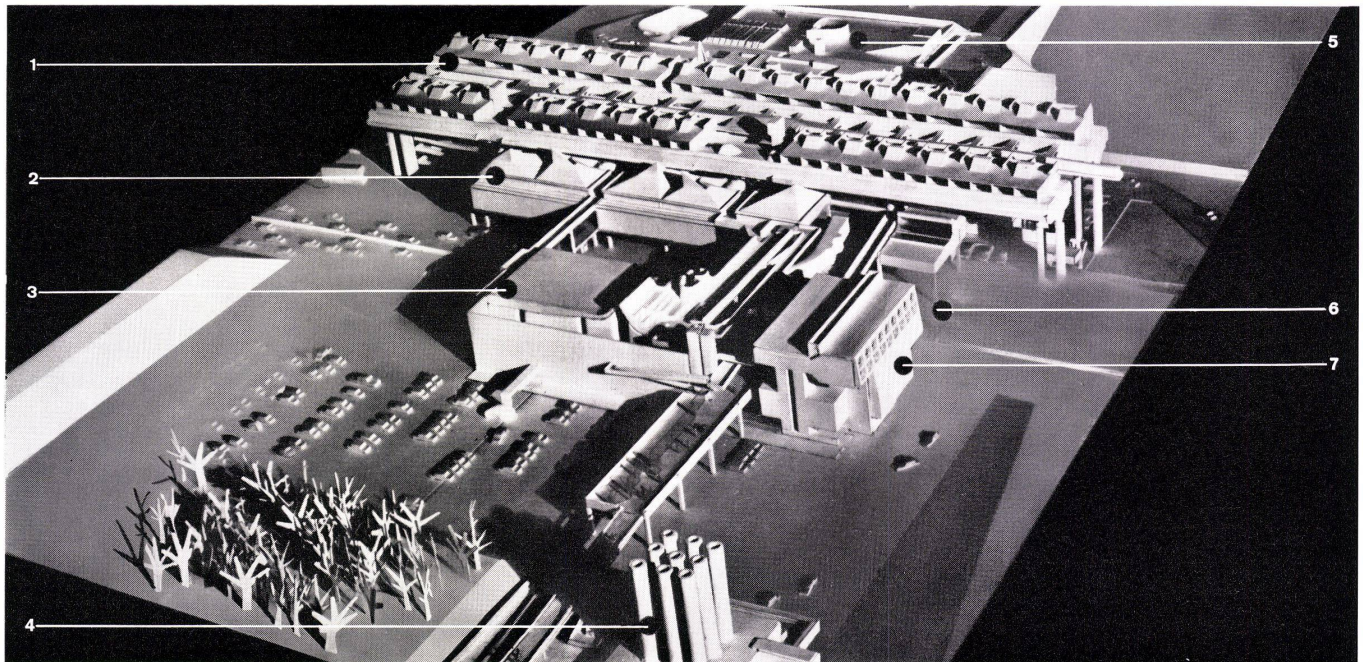
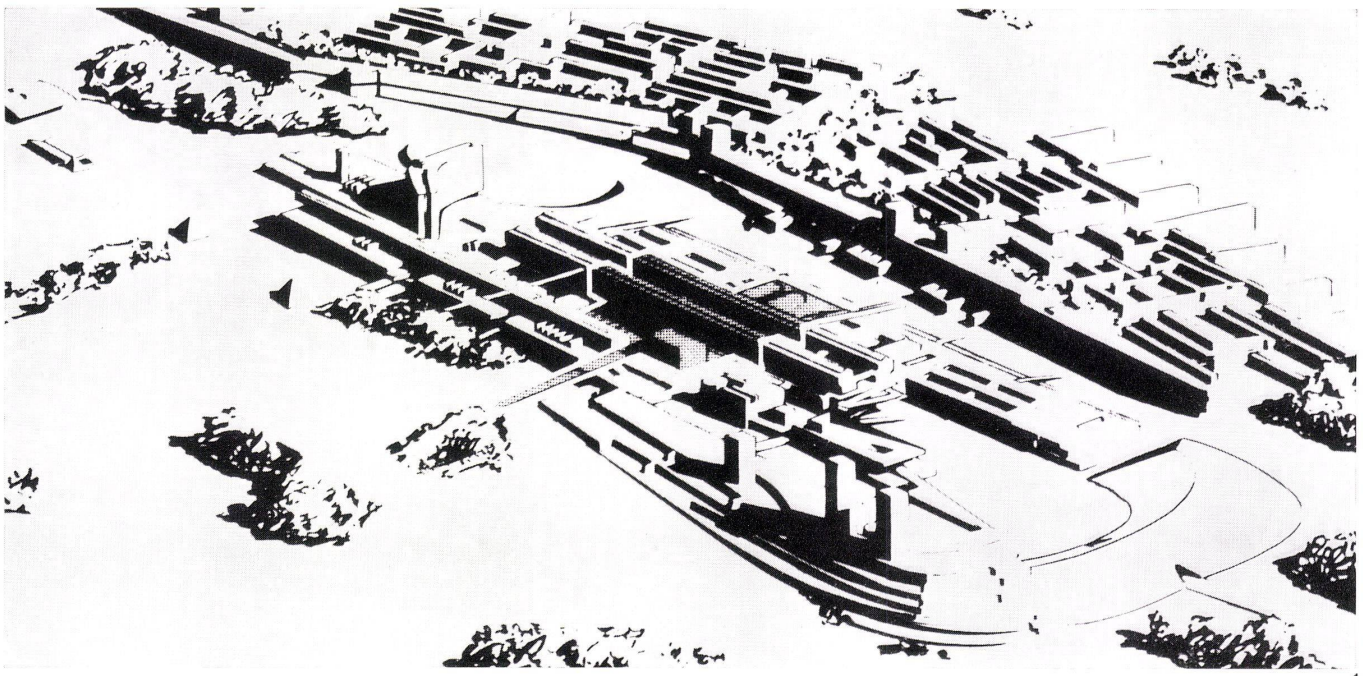
Das Zentrum kann wie die Stadt in Stufen erbaut werden; durch Reserveflächen und klare Erweiterungsrichtungen sind für inhaltlich unbekanntere Forderungen der Zukunft Möglichkeiten freigehalten. Die erste Phase des Zentrums soll die erste Stufe der Stadt (ca. 15.000 Einwohner) versorgen. Die in Umrissen angedeutete Konzeption einer solchen Stadt und ihrer Elemente scheint eine ungewohnte Funktionstüchtigkeit auch schon von Teilen mit sich zu bringen – bei einem wohlgerneht auch in seiner Zeitlichkeit geplanten, d. h. auf Grenzbedingungen untersuchten Phasenaufbau. Pz.

Seite/Page 177

1
Luftbild von Südwest.
Vue aérienne depuis le sud-ouest.
Air view from southwest.

2
Luftbild von Norden.
Vue aérienne depuis le nord.
Air view from north.





1
 Skizze des Zentrumsbereiches von Westen.
 Esquisse du centre depuis l'ouest.
 Sketch of the central area from west.

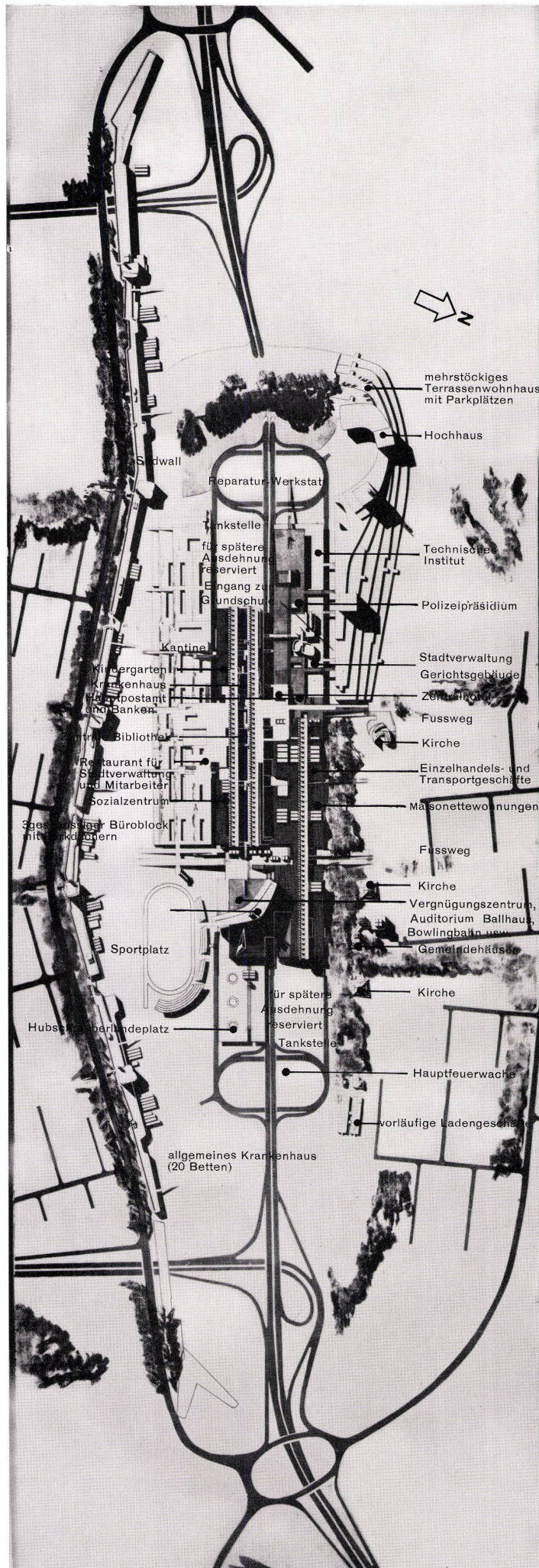
2
 Modellaufnahme der ersten Bauphase des Zentrums von Westen.
 Photo de maquette de la première étape du centre, vue depuis l'ouest.
 Model view of first building stage of centre from west.

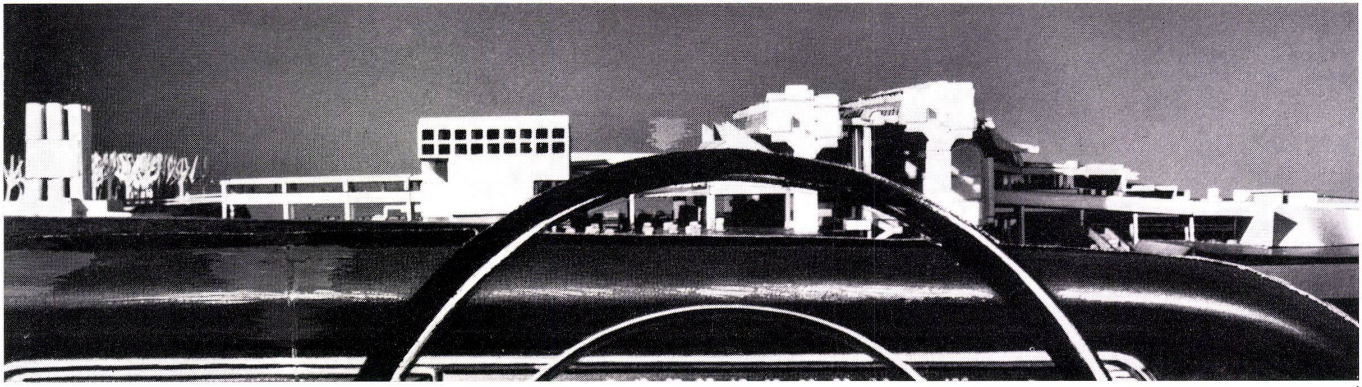
- 1 Maisonnettes / Appartements-duplex / Penthouses
- 2 Büros / Bureaux / Offices
- 3 Bank / Banque / Banking
- 4 Lage der Kirche / Situation de l'église / Situation of the church
- 5 Markthalle / Marché couvert / Retail hall
- 6 Straße / Circulations automobiles / Roads
- 7 Hotel / Hôtel

3
 Aufnahme des Modells der ersten Bauphase in Aufsicht.
 Vue à vol d'oiseau de la maquette de la première étape d'exécution.
 View of model of first building stage planned.

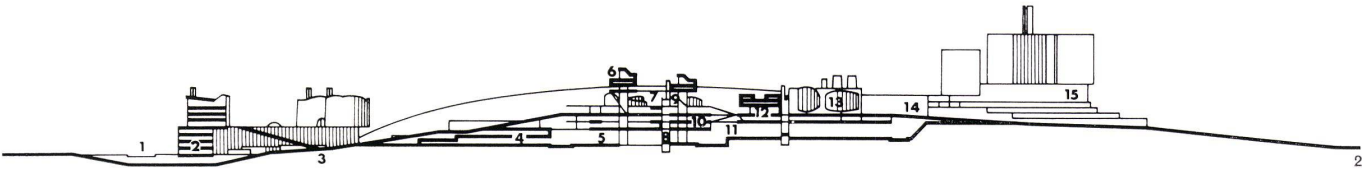
4
 Lageplan des Zentrumsbereiches 1:5000.
 Plan de situation du centre.
 Site plan of central area.

- Südwall / Rempart sud / South wall
- Reparaturwerkstatt / Ateliers de réparation / Repair shop
- Tankstelle / Pompe à essence / Service station
- Eingang zur Grundschule / Accès des écoles primaires / Entrance to primary school
- Kantine / Cantine / Canteen
- Kindergarten / Jardin d'enfant /
- Hauptpostamt und Banken / Poste et banque / Post-office and bank
- Restaurant für Stadtverwaltung und Mitarbeiter / Restaurant pour personnel de l'administration / Restaurant for municipal staff
- Sozialzentrum / Centre social / Welfare center
- 3geschossiger Büroblock mit Parkdächern / Immeuble de bureau à 3 niveau avec parkings en toiture / 3-storey office block with roof parking sites
- Sportplatz / Stade sports / Stadium
- Hubschrauberlandeplatz / Hélicoptère / Helicopter landing site
- Allgemeines Krankenhaus (20 Betten) / Hôpital général / General hospital
- Mehrstöckiges Terrassenwohnhaus mit Parkplätzen / Maison d'habitation à terrasses avec parkings / Multi-storey terrace building with parking facilities
- Hochhaus / Immeuble tour / High-rise building
- Technisches Institut / Institut technique / Technological Institute
- Polizeipräsidium / Police / Police headquarters
- Stadtverwaltung, Gerichtsgebäude / Administration municipale, tribunal / Municipal administration, courts
- Fußweg / Piétons / Pedestrians
- Einzelhandels- und Transportgeschäfte / Commerce et transports / Retail and transport businesses
- Maisonnettewohnungen / Appartements-duplex / Penthouses
- Fußweg / Piétons / Pedestrians
- Kirche / Eglise / Church
- Vergnügungszentrum, Auditorium, Ballhaus, Bowlingbahn usw. / Centre de loisir, auditoire, salles de bal, bowling etc. / Recreation center, auditorium, ballroom, bowling alley, etc.
- Gemeindehäuser / Salles communautaires / Community facilities
- Kirche / Eglise / Church
- Hauptfeuerwache / Pompiers / Fire brigade
- Vorläufige Ladengeschäfte / Magasins provisoires / Provisional shops

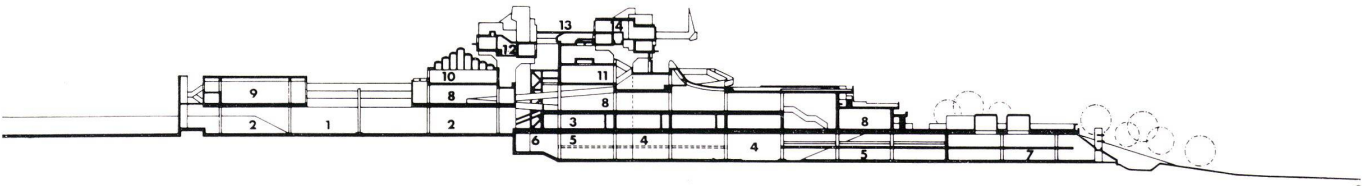




1



2



3

1
Fotomontage: Erste Bauphase des Zentrums vom Autofahrer von Südwesten gesehen.
Photomontage: première étape d'exécution du centre vue en voiture depuis le sud-ouest.
Photomontage: first building stage of the centre as seen by driver from southwest.

2
Schnitt 1:3000 durch gesamten Zentrumsbereich, von Nordosten gesehen.
Coupe générale du centre vu depuis le nord-est.
General section of central area from northeast.

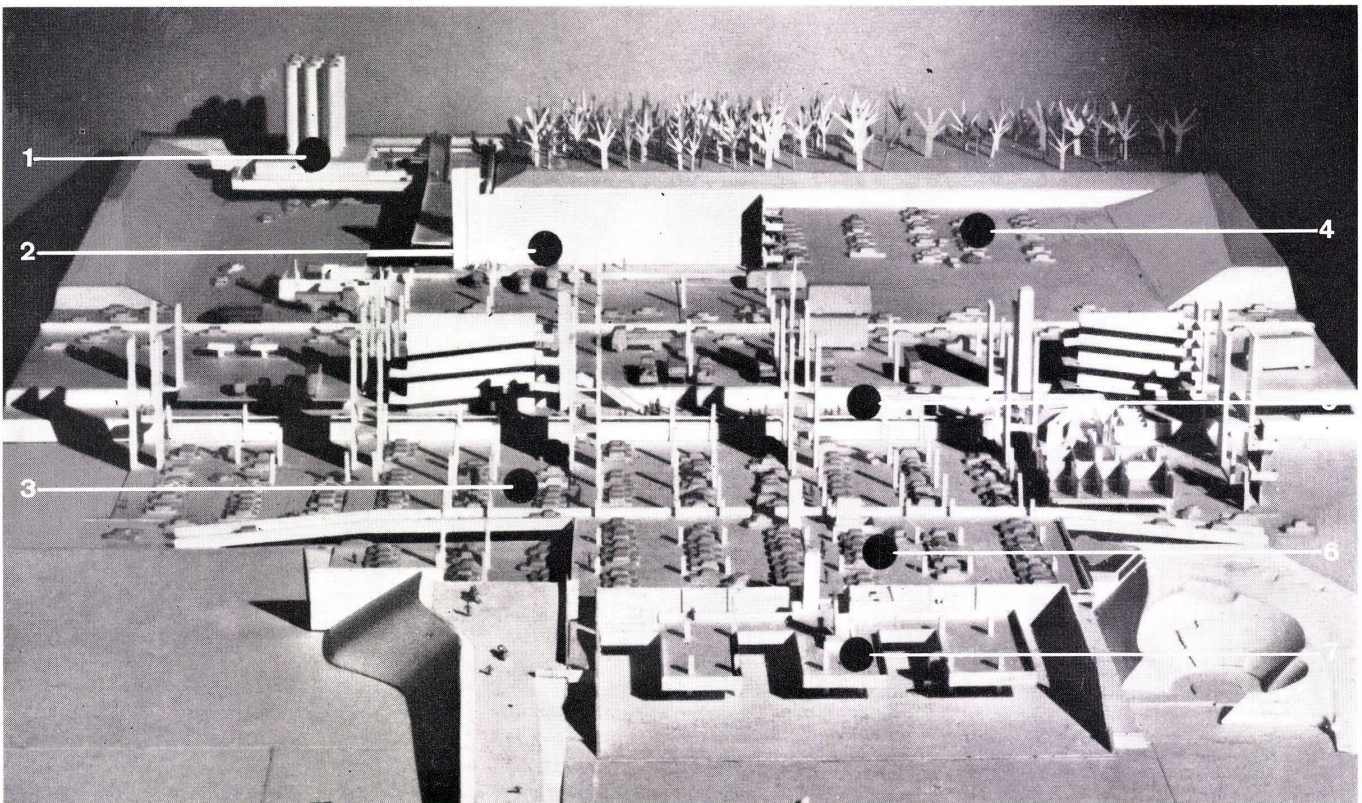
1 Fußgängerweg / Piétons / Pedestrian way
7 Südwall / Remparts sud / South wall
3 Zentralpark / Parc central / Central park
4 Büroblock / Bureaux / Offices
5 Parkplätze / Parkings / Car parks
6 Maisonnettewohnungen / Appartements duplex / Duplex flats
7 Straße / Circulations automobiles / Road

8 Verbindungskern / Noyau de liaisons / Intersection
9 Krankenhaus / Hôpital / Hospital
10 Zentraldecks / Niveau supérieur accessible depuis le centre / Central decks
11 Fahrwege / Voies à circulation automobile / Motor routes
12 Hotel / Hôtel
13 Verwaltungsgebäude / Administration
14 Aufgang für Fußgänger / Accès pour piétons / Pedestrian access
15 Westend-Terrassen / Terrasses ouest / West terraces

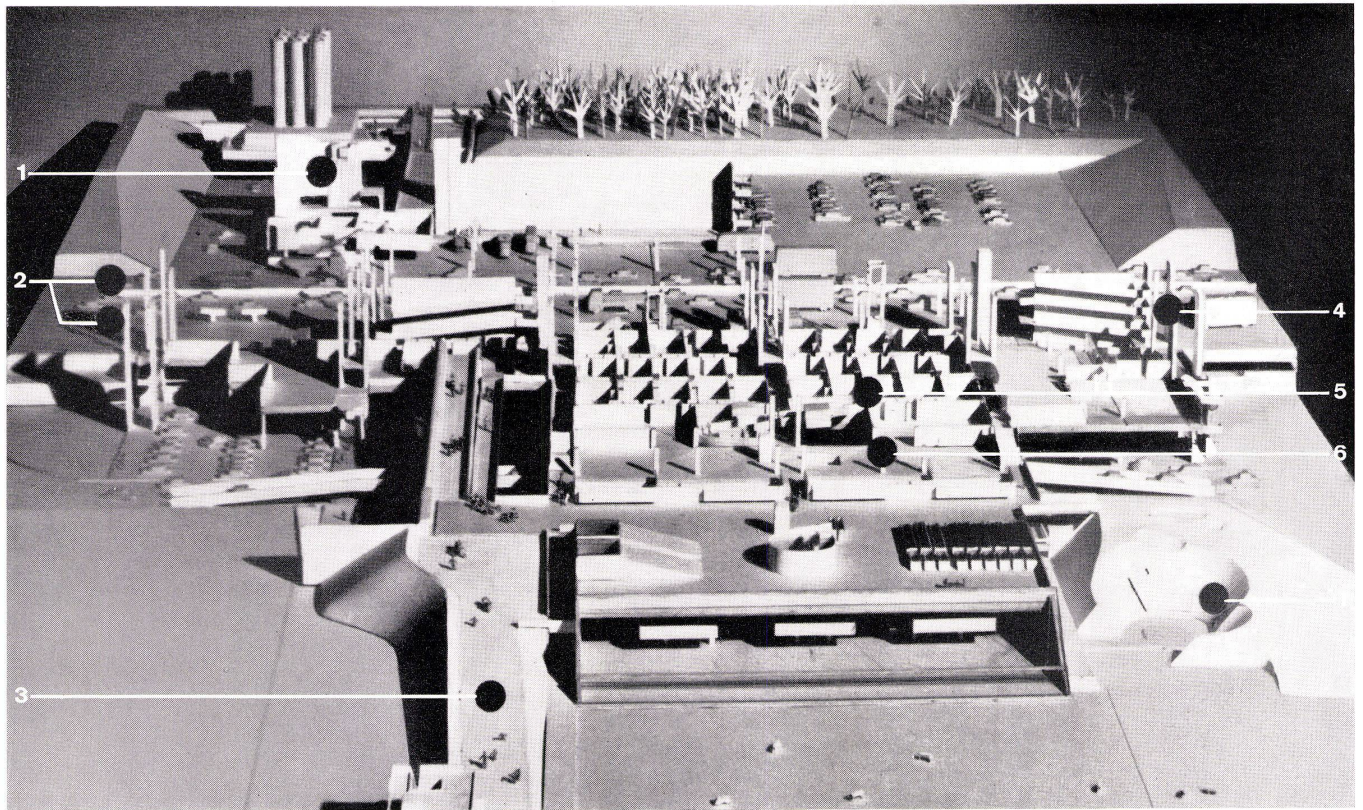
3
Schnitt 1:1500 durch Kerngebiet des Zentrums, von Südwesten gesehen.
Coupe du noyau de centre vu depuis le sud-ouest.
Section of core of centre from southwest.

1 Fahrweg / Voie à circulation automobile / Motor route

2 Anlieferungsrampen / Livraison, rampes / Delivery ramps
3 Lagerräume / Entrepôts / Storage
4 Parkstraßen / Routes avec parkings / Roads with car parks
5 Parkplätze / Parkings / Car parks
6 Aufgang / Accès / Access
7 Büros / Bureaux / Offices
8 Läden / Magasins / Shops
9 Bank / Banque /
10 Geschäftsräume / Locaux commerciaux / Commercial premises
11 Bibliothek / Bibliothèque / Library
12 Klubraum / Clubs / Clubroom
13 Straße / Route / Road
14 Maisonnettewohnungen / Appartements duplex / Duplex flats



4



5

Seite/Page 180

4

Modellaufnahme des Transportgeschosses von Südosten.

Photo de maquette du niveau carrossable vu depuis le sud-est.

Model view of the transport level from southeast.

- 1 Lage der Kirche / Centre religieux / Church site
- 2 Verwaltungsgebäude / Administration / Service core
- 3 und 4 Parkplätze / Parkings
- 5 Sozialzentrum / Centre social / Service core
- 6 Parkdeck / Parking supérieur / Mezzanine parking
- 7 Büros / Bureaux / Offices

5 und 6
Modellaufnahmen der Hauptgeschosse, Südosten.
Photo de maquette de l'étage principal vu depuis le sud-est.

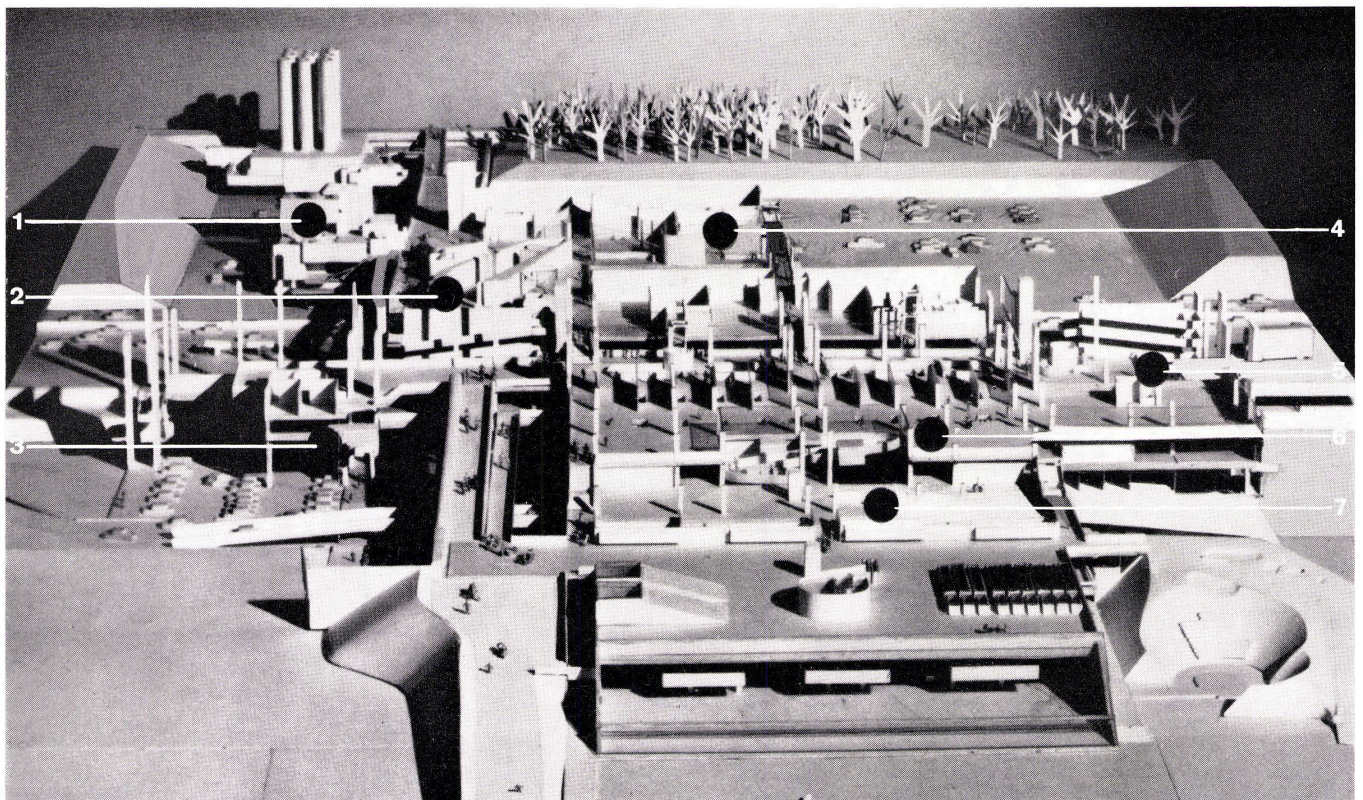
Model views of the main level from southeast.

5

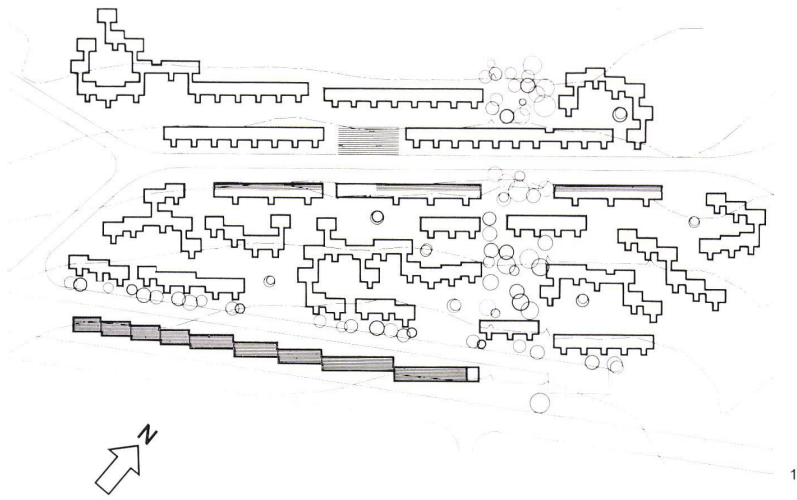
- 1 Hotel / Hôtel
- 2 Straßen / Circulations automobiles / Carriageways
- 3 Ausgang für Fußgänger / Rampe pour piétons / Pedestrian ramp
- 4 Autobus / Buses
- 5 Läden / Magasins / Stores
- 6 Markthalle / Marché couvert / Retail hall
- 7 Freilichttheater / Théâtre en plein air / Arena

6

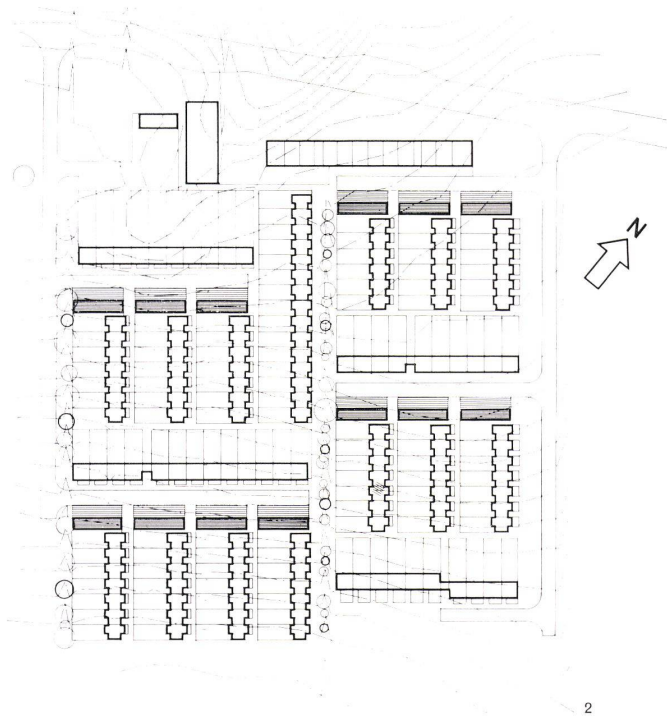
- 1 Hotel / Hôtel
- 2 Läden / Magasins / Shops
- 3 Post / Poste / Post office
- 4 Bank / Banque / Banking
- 5 Vergnügungszentrum / Centre de loisir / Variety store
- 6 Einkaufszentrum / Centre d'achat / Shops
- 7 Markthalle / Marché couvert / Retail hall



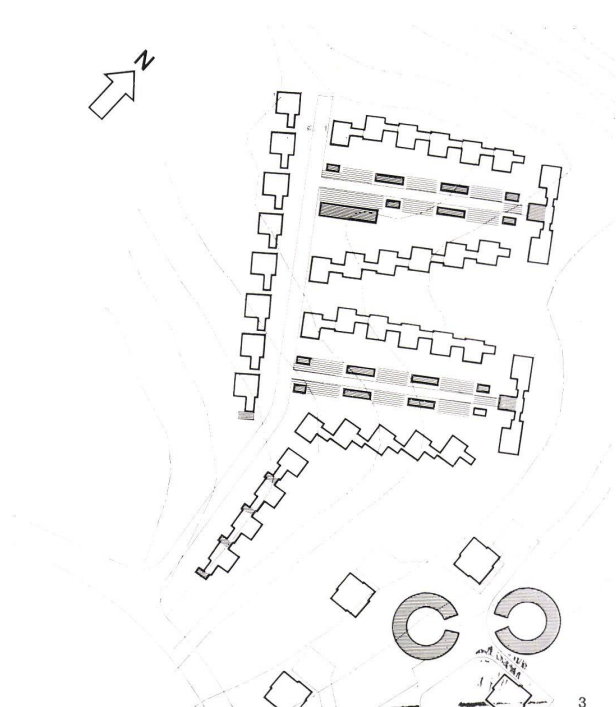
6



1
 Lageplan des Wohngebietes Seafar 2, 1:2500.
 Plan de situation du quartier d'habitation Seafar 2.
 Site plan of residential area of Seafar 2.



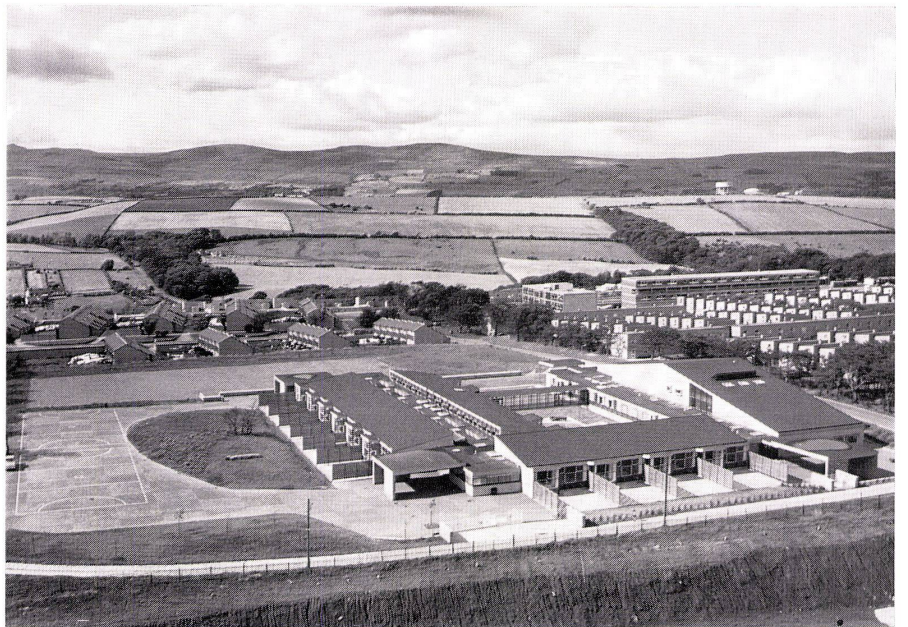
2
 Lageplan des Wohngebiets Seafar 1, 1:2500.
 Plan de situation du quartier Seafar 1.
 Site plan of residential area of Seafar 21



3
 Lageplan des Wohngebiets Park 1, 1:2500.
 Plan de situation du quartier Park 1.
 Site plan of residential park area 1.

1, 2, 3
 Schraffiert: offene und gedeckte Parkierungsflächen.
 Hachure: parkings.
 Hatched: car parks.

4
Primarschule im Wohngebiet Seafar.
Ecole primaire dans le quartier d'habitation Seafar.
Primary school in the residential area Seafar.

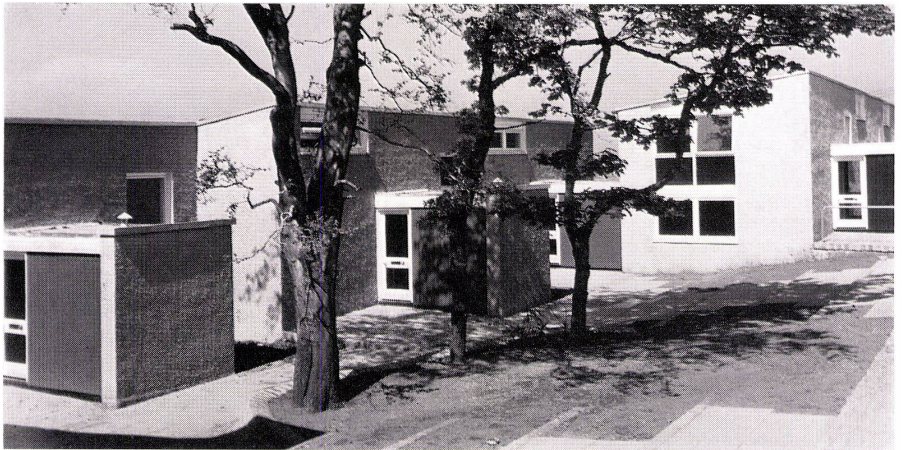


4

5 und 6
Wohngruppen aus Gebiet Seafar 2.
Groupes d'habitations de la région Seafar 2.
Residential groups in area of Seafar 2.



5



6

7
Wohngruppen aus Gebiet Park 1.
Groupes d'habitations de la région Park 1.
Residential groups in park area 1.



7