Stadt Zürich

Parkierung

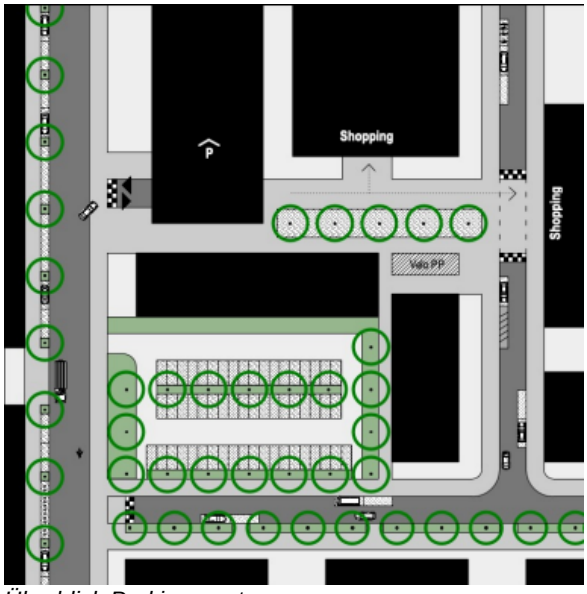
Standards Stadträume

Kontakt:
Stadt Zürich
Tiefbauamt
Verkehr und Stadtraum
Werdmühleplatz 3, 8001 Zürich

Inhaltsverzeichnis

Parkierung 3
Planungsgrundlagen 5
Strassenparkierung Auto 6
Längsparkierung Fahrbahnniveau 7
Längsparkierung Trottoirniveau 7
Senkrechtparkierung Fahrbahn- oder Trottoirniveau 8
Schrägparkierung 10
Flächige Autoparkierung 12
Offene Parkierung 12
Parkhäuser 13
Strassenparkierung Zweirad 15
Fahrbahnniveau 16
Trottoirniveau 17

Parkierung



Überblick Parkierungstypen

Bei der Parkierung auf öffentlichem Grund handelt es sich hauptsächlich um weiss markierte Besucher- und Kundenparkfelder in der Innenstadt und um blau markierte Anwohnerparkfelder in den Wohngebieten. Für Kommunen besteht keine Pflicht Parkplätze im öffentlichen Raum anzubieten. Hoheitliche Aufgaben wie zum Beispiel der Schutz der Bevölkerung vor den Auswirkungen des Klimawandels (Hitzeminderung) sind hoch zu gewichten.

Autos und Lastwagen erreichen die Grösse von Kleinbauten und brauchen viel Platz. Abstellplätze mit ruhenden Fahrzeugen sind deshalb stadtraumprägende Objekte. Der Platzbedarf, etwa zum Manövrieren, konkurrenziert andere Nutzungen des öffentlichen Raums, zum Beispiel Menschen, die sich dort aufhalten und kommerzielle Angebote wahrnehmen, oder den Veloverkehr.

Parkfelder werden so reduziert wie möglich angeboten und dimensioniert. Sie sind möglichst multifunktional nutzbar zu gestalten und den räumlichen Gegebenheiten, den Bedürfnissen der Nutzenden und des Gewerbes angepasst und übersichtlich angeordnet. Auch eine spätere Umnutzung, z.B. als Gastro- oder Aufenthaltsfläche ist mitzudenken. Die Dienstabteilung Verkehr bewirtschaftet Parkplätze. Wägen Sie für die stadträumliche Eingliederung von Parkierungen folgende Aspekte ab:

- Verzicht auf Parkierung zugunsten Hitzeminderung
- Anordnung auf privatem Grund (gemäss PPV)
- stadträumliche und verkehrliche Eignung für Parkierung
- mögliche stadträumliche Eignung für andere Nutzungen
- raumgliedernde und raumtrennende Auswirkungen
- Auswirkungen auf Aus- und Einsichten
- in Abhängigkeit der Nutzungsdichte sickerfähig zu gestalten

Die Parkierung soll räumlich so organisiert werden, dass die folgenden Bedürfnisse von Parkplatznutzenden möglichst befriedigt werden:

– Auffindbarkeit mit dem Auto, z. B. durch Parkleitsystem, möglichst direkte Zufahrt ab Hauptverkehrsachsen
– Verfügbarkeit der Abstellplätze
– soziale Sicherheit durch Übersichtlichkeit, Einsichten und Beleuchtung
– attraktive und sichere Fusswege von und zu Zielorten
– Gehwegdistanz zu Zielorten bis maximal 400 m, analog zum Einzugsgebiet einer ÖV-Haltestelle
– Auffindbarkeit der Abstellplätze zu Fuss mithilfe eines Wegleitsystems
– Beschattung

In sehr bedeutenden Stadträumen, an stadtgestalterisch empfindlichen Plätzen, Verkehrsknoten und Strassen sowie in Gebieten mit einem Mangel an öffentlichen Freiräumen sind Parkplätze möglichst aufzuheben. Ein hoher Anteil an sickerungsfähigen und begrünten Flächen ist ein wichtiger Punkt in der Interessensabwägung.

Wo Bedarf besteht und der benötigte Platz vorhanden ist, können rollstuhlgerechte Parkfelder markiert werden. Stellen Sie auch dem Taxiverkehr ein zweckmässiges Angebot an Taxistandplätzen zur Verfügung. Berücksichtigen Sie dafür geeignete Umsteigepunkte zum öffentlichen Verkehr sowie Orte mit Kultur, Sport und Tourismus. Wo mit Reisebussen zu rechnen ist, etwa bei Kulturzentren, Stadien, Theatern oder der Messe, sind entsprechende Carabstellplätze vorzusehen.

In Gebieten mit starkem Anlieferungsverkehr und/oder bei Gebäuden ohne Anlieferungsmöglichkeiten auf privatem Grund können Sie in angemessener Zahl Güterumschlagfelder auf öffentlichem Grund anordnen.

Verläuft auf einer Strasse der öffentliche Verkehr nur in einer Fahrtrichtung, dann ordnen Sie die Parkierung auf der ÖV-Gegenrichtung an, damit Busse nicht durch Parkierungsmanöver behindert werden. Bei Einsätzen für den Tramersatz verkehren Busse auch durch Nebenstrassen und Tempo-30-Zonen. Berücksichtigen Sie auf diesen Umleitrouten das Lichtraumprofil für kreuzende Busse.

Wenn Sie Bäume einsetzen, ordnen Sie den Manövrierraum der Fahrzeuge ausserhalb der Baumscheibe an, sodass kein Überhang auf die Baumscheibe entsteht. Schützen Sie offene Baumscheiben mit Baumscheibenschutz gegen das Befahren.

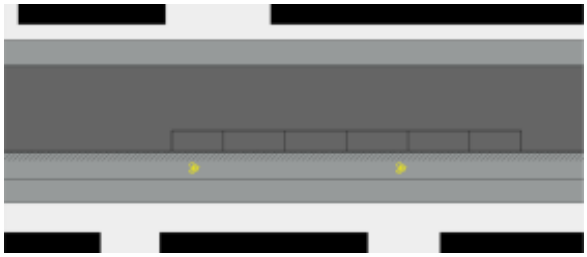
Planungsgrundlagen

mit Änderungen bis 16. Dezember 2015 (PPV; AS 741.5)
- Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS, insbesondere:
  VSS-Norm 40 291 Parkieren
  VSS-Norm 40 066 Projektierung von Veloparkierungsanlagen
- Velostrategie 2030 der Stadt Zürich, Tiefbauamt Stadt Zürich TAZ, 2021
- Leitfaden Parkierung, Tiefbau- und Entsorgungsdepartement Stadt Zürich TED, 2014
- Schemata Umleitungsrouten, Verkehrsbetriebe Zürich VBZ (Bezug bei VBZ)
- Verkehrskonzept Innenstadt, Tiefbauamt Stadt Zürich TAZ, 2011
- Leitfaden «Standards Fussverkehr», Tiefbauamt Stadt Zürich TAZ, 2020 (Trottoirbreiten) / 2022 (Querungen)
- Velostandards Stadt Zürich, Tiefbauamt Stadt Zürich TAZ, 2024
- Signalisationskonzept Velovorzugsrouten Stadt Zürich, Dienstabteilung Verkehr Stadt Zürich DAV, 2023
- Merkblatt Neuer Umgang mit Strassen-Parkplätzen bei der Planung und Projektierung, Tiefbauamt Stadt Zürich TAZ, 2023
- Handhabung Veloparkierung auf öffentlichem Grund, Tiefbauamt Stadt Zürich TAZ, 2022
- Guideline Quickwins Hitzeminderung, Tiefbauamt Stadt Zürich TAZ, 2022
- Fachplanung Hitzeminderung, Grün Stadt Zürich GSZ, 2020
- Fachplanung Stadtbäume, Grün Stadt Zürich GSZ, 2021
- Arbeitshilfe Verdunstung und Versickerung in Stadträumen, Entsorgung + Recycling Stadt Zürich ERZ, 2025
- Richtlinie und Praxishilfe Regenwasserbewirtschaftung, Baudirektion, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), 2022
- TED-Normen, Tiefbau- und Entsorgungsdepartement Stadt Zürich TED

Strassenparkierung Auto

Die Strassenparkierung gewährleistet das dezentrale öffentliche Angebot an Abstellplätzen. Sie ist längs oder quer, auf der Fahrbahn oder dem Trottoir angeordnet. Abstellplätze prägen und gliedern den Raum stark.

Ordnen Sie sie so an, dass der Fuss- und Veloverkehr sicher ist. Bei übergeordneten Wegbeziehungen, insbesondere bei Schulwegen, soll es zwischen den Parkfeldern sichere und übersichtliche Querungen geben. In dicht besiedelten Gebieten wie Zentrums- oder Blockrandgebieten erleichtert eine einseitige Parkierung nicht nur flächige Querungen, sondern sie erhöht auch den Komfort für den Veloverkehr. Es kann zugunsten von hitzemindernden Massnahmen auf Parkplätze verzichtet werden.



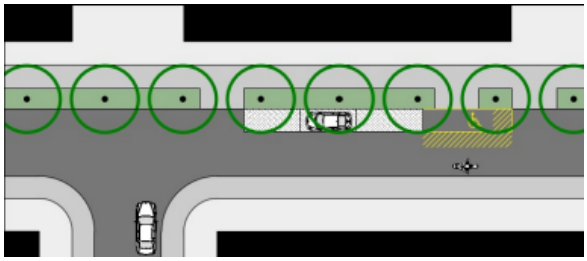
Abstand zwischen Radweg und Parkierung

Der Abstand zwischen den Markierungen für Parkfelder und einem allfälligen Radstreifen oder Radweg ist gemäss den Velostandards zu dimensionieren. Auf dem Radweg bzw. Trottoir können Sie innerhalb dieses Zuschlags Elemente gemäss TED-Norm 16.02 platzieren.

Entlang von Hauptverkehrsachsen sind Parkfelder auf Fahrbahnniveau aus Sicherheitsgründen problematisch. Wo es die Platzverhältnisse erlauben, können Sie sie auf Trottoirniveau im sickerfähigen und möglichst begrünten Elementband anordnen. Achten Sie auf genügend Sicherheits- und Manövrierabstand. Entlang von Strassen mit Mischverkehr MIV/Tram dürfen keine Autoabstellplätze angeordnet werden. In Ausnahmefällen ist die Längsparkierung auf Trottoirniveau zu wählen. Dimensionieren Sie die Parkfelder so, dass ein zügiges Ein- und Ausmanövrieren möglich ist.

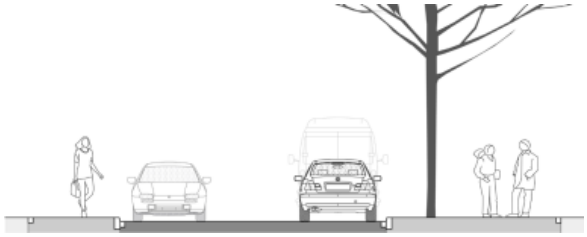
In Quartierstrassen sind die Parkfelder in der Regel auf der Fahrbahn anzuordnen. Zur Verkehrsberuhigung und Raumgliederung können Sie sie wechselseitig platzieren. Bei kleinen Querschnitten und um Parkierungsbuchten zu vermeiden, können Sie die Parkfelder auch im Elementband auf Trottoirniveau anordnen, sofern genügend Platz für den Fussverkehr bleibt. Kombinieren Sie Parkierungsbänder mit Baumpflanzungen. Kurzzeitparkfelder sollen sich vorwiegend vor publikumsorientierten und stark frequentierten Nutzungen wie Bahnhöfen befinden. Aufgrund der vielen Belegungswechsel sind die Parkfelder entsprechend grosszügig zu dimensionieren. Setzen Sie wasserdurchlässige und möglichst helle Beläge ein. Rollstuhlgerechte Parkfelder brauchen seitlich und hinter dem Fahrzeug Zuschläge für das Manövrieren. Sie müssen eben sein und können nur auf Fahrbahnniveau realisiert werden.

Längsparkierung Fahrbahnniveau



Schematische Situation

Die Längsparkierung auf Fahrbahnniveau eignet sich für Quartier- und Aufenthaltsstrassen. Ordnen Sie die Autoabstellplätze nur auf Strassen innerhalb von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen wechselseitig an, die verkehrsberuhigt werden sollen. Stimmen Sie die Versätze in Gebieten mit Blockrandbebauung auf die Bebauungsstruktur ab.



Schematischer Querschnitt

Ausnahmsweise können Autoabstellplätze an Hauptverkehrsachsen angeordnet werden. Sie müssen jedoch so dimensioniert sein, dass das Manövrieren auf der richtungsgleichen Fahrspur gewährleistet ist. Ansonsten ist die Längsparkierung auf Trottoirniveau vorzuziehen.

Die Zuschläge für rollstuhlgerechte Parkfelder betragen für die Manövrierfläche auf Fahrerseite mindestens 1.40 m, auf der Rückseite des Fahrzeugs mindestens 1.70 m.



Möhrlistrasse / Schanzackerstrasse. Einseitige Parkfelder innerhalb Tempo-30-Zone (Begegnungsfall MIV/Velo).



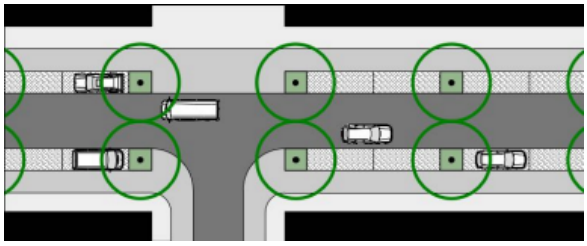
Streulistrasse. Wechselseitige Parkfelder innerhalb Tempo-30-Zone.

Längsparkierung Trottoirniveau

Die Längsparkierung auf Trottoirniveau eignet sich für Hauptverkehrsachsen oder Quartierstrassen mit oder ohne öffentlichen Verkehr.

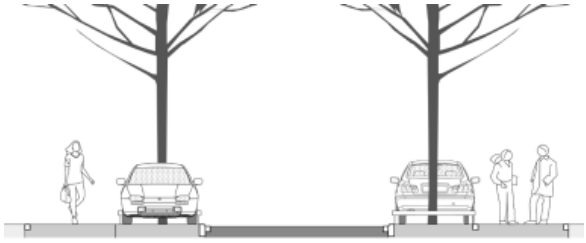
Planen Sie die Trottoirbreite zwischen Baumscheibe und Grundstücksgrenze entsprechend den Standards Fussverkehr. Dieser Bereich soll weder befahren noch als Autoabstellplatz genutzt werden.

Ordnen Sie zum Schutz von Bäumen überfahrbare Baumabdeckungen mit Stammschutz an.



Längsparkfelder auf Trottoirniveau müssen einschliesslich Randstein mindestens 2.30 m breit sein. Setzen Sie wasserdurchlässige Beläge für Parkfelder ein und ordnen Sie diese zwischen Bäumen an.

Dimensionieren Sie innerhalb von Tempo-30-Zonen die Fahrbahnen so, dass sie verkehrsberuhigend wirken. Ansonsten soll die Längsparkierung auf Fahrbahnniveau erfolgen.



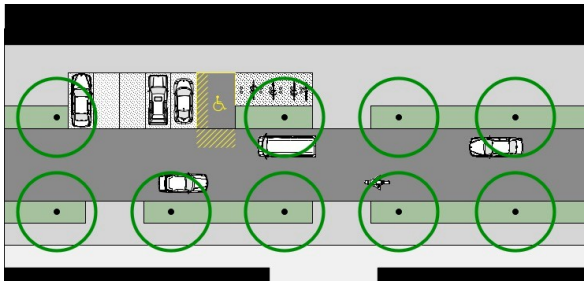


Edisonstrasse. Parkfelder zwischen Fahrbahn und Elementband.

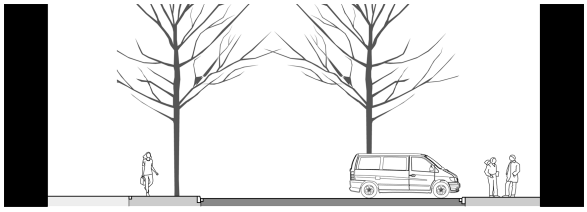


Josefstrasse. Parkfelder mit Bäumen in regelmässigen Abständen.

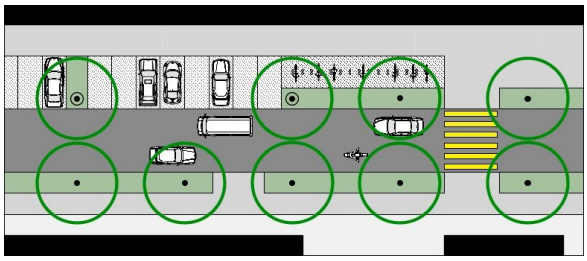
Senkrechtparkierung Fahrbahn- oder Trottoirniveau



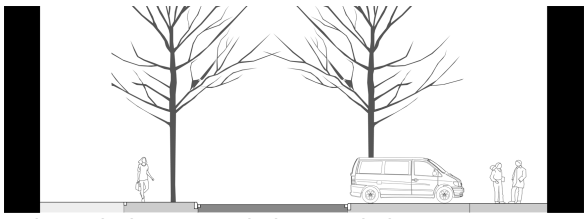
Schematische Situation Fahrbahnniveau



Schematischer Querschnitt Fahrbahnniveau



Schematische Situation Trottoirniveau



Schematischer Querschnitt Trottoirniveau

Senkrechtparkfelder eignen sich bei breiten Querschnitten auf Quartier- und Aufenthaltsstrassen mit publikumsorientierten Nutzungen. Ordnen Sie sie bei Nutzungsschwerpunkten paketweise an und planen Sie Baumpflanzungen mit grosszügigen Baumscheiben ein. Setzen Sie wasserdurchlässige Beläge ein.

Wo möglich sollen Senkrechtparkfelder eine eigene Zufahrt haben. Entlang von Hauptverkehrsachsen müssen sie über eine Nebenfahrbahn rückwärtig erschlossen werden.

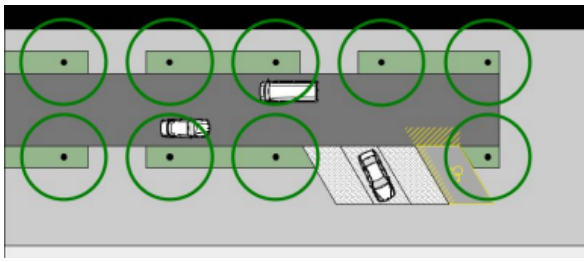
Ordnen Sie Senkrechtparkfelder nach Möglichkeit auf Trottoirniveau an, um Parkbuchten zu vermeiden. Beachten Sie dabei die Wunschlinien des Fussverkehrs. Innerhalb von Tempo-30-Zonen müssen die Fahrbahnen so dimensioniert sein, dass sie verkehrsberuhigend wirken.

Ordnen Sie rollstuhlgerechte Parkfelder bevorzugt auf Fahrbahnniveau an. Auf der Fahrerseite sowie auf der Rückseite des Fahrzeugs ist eine Manövrierfläche entsprechend VSS-Norm 40 291 notwendig.



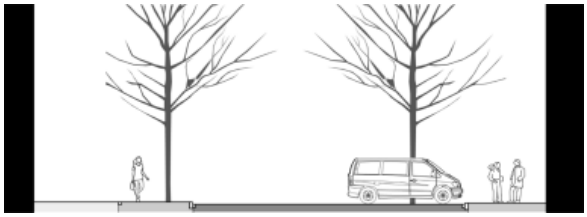
Bullingerstrasse. Parkfelder auf Trottoirniveau, mit Bäumen gegliedert.

Schrägparkierung



Schematische Situation

Schräg angeordnete Autoabstellplätze überzeugen aus gestalterischer Sicht nicht, planen Sie sie deshalb nur in Einbahnstrassen mit geringen Platzverhältnissen. Optimal stehen die Autoabstellplätze in einem 60°-Winkel zur Strasse. Die Parkfeldbreite regelt die VSS-Norm 40 291; die Breite der rollstuhlgerechten Parkfelder wird senkrecht zu den Begrenzungslinien des Parkfelds gemessen.



Schematischer Querschnitt



Oerlikonerstrasse. Schrägparkierung in blauer Zone.



Zürichbergstrasse. Weisse Parkfelder in Schrägparkierung.

Flächige Autoparkierung

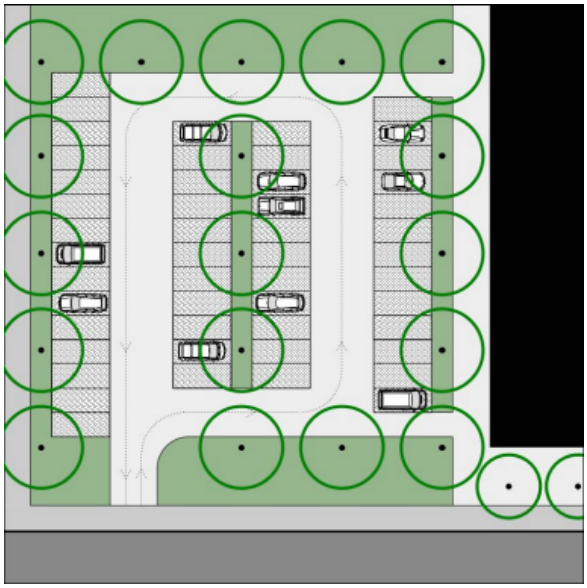
Flächige Parkierungen brauchen viel Platz. In Form von grossen Parkplätzen sowie ober- und unterirdischen Bauten treten sie als eigenständige Stadträume in Erscheinung. Sie decken punktuell in Zentrumsgebieten und bei Einzelobjekten mit überdurchschnittlich grossem Publikumsverkehr, wie einer Messe oder einem Stadion, den Bedarf an Parkfeldern ab. Als Park-and-Ride-Anlagen an Bahnhöfen ermöglichen sie es der Bevölkerung, vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen.

Ordnen Sie die Anlagen möglichst an Hauptverkehrsachsen an. Planen Sie wenn möglich eine eigene Zufahrt ab übergeordneten Strassen.

Gewährleisten Sie die soziale und verkehrliche Sicherheit mit folgenden Massnahmen:

- kurze Wege vom Parkfeld zu Auf- und Zugängen
- gut auffindbare, attraktive und direkte Wege zu Zielorten
- Parkfelder für Frauen und Betagte in der Nähe von Aufgängen
- gute Ausleuchtung der Parkplätze, Fusswege und Aufgänge mit möglichst viel Tageslicht
- elektronische Überwachungsanlagen (Kameras, Luftreinhaltungskontrolle, Notrufsäulen, Einzelplatzbelegungsanzeige)
- übersichtliche Parkfeld- und Fahrgassenanordnung mit entsprechender Signalisation

Offene Parkierung



Offene Parkplätze befinden sich primär in vorstädtischen Gebieten. In innerstädtischen Gebieten sind Parkhäuser vorzuziehen.

Ordnen Sie die Parkfelder wegen des geringeren Platzbedarfs und aus gestalterischen Gründen vorzugsweise senkrecht an. Parkfelder und schattenspendende Bäume sind so zu setzen, dass die Anlagen für Veranstaltungen oder als Aufenthaltsplätze genutzt werden können.

Achten Sie auf ein nachhaltiges, aktives Wassermanagement. Oberflächenwasser ist soweit möglich zurück zu halten, um die Verdunstungsleistung zu erhöhen und/oder vor Ort versickern zu lassen. Das Wassermanagement ist systemisch zusammen mit der Vegetation zu entwickeln.

Parkfelder sind mit wasserdurchlässigen und möglichst hellen Belägen zu planen. Prioritär werden unvergossene Natursteinpflästerungen mit begrünten Fugen eingesetzt. Asphalt ist reduziert für Fahrbahnen zu verwenden.

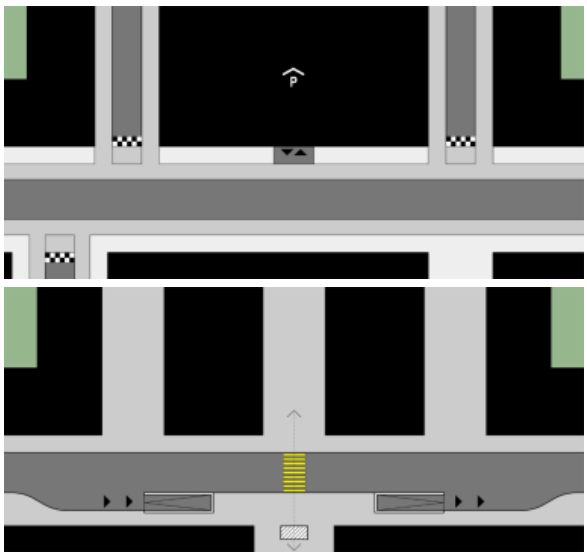


Mythenquai / Badeanstalt. Parkplatz (Asphalt + Pflästerung) mit senkrechten und schrägen Parkfeldern.

Parkhäuser

Parkhäuser können in unmittelbarer Nähe von publikumsorientierten Nutzungen in innerstädtischen oder vorstädtischen Zentren eingerichtet werden.

Binden Sie sie sorgfältig in die Stadtstruktur ein, um eine gute Gesamtwirkung von Bauten und Umgebung zu erzielen. Die Zufahrtsrampen sollen wenn möglich innen liegen. Ist dies nicht möglich, sind die Rampen bei oberirdischen Parkhäusern zurückhaltend am Gebäude und bei unterirdischen Parkhäusern im Stadtraum zu integrieren.



Zufahrten sowie die Zugänge für den Fussverkehr sollen gut zu finden sein. Gestalten Sie sie mit Kassen und Ticketautomaten als kompakte Einheiten im Stadtraum.



Gessnerallee. Tiefgaragenein- und -ausfahrt direkt ab Hauptverkehrsachse.



Sihlquai. Freistehendes Gebäude mit separater Zufahrt direkt ab Hauptverkehrsachse.

Strassenparkierung Zweirad

Abstellplätze für Velos, Mofas und Motorräder befinden sich möglichst nah am Zielort auf der Fahrbahn oder dem Trottoir. Bei hoher Nachfrage kommen auch flächige Parkierungsanlagen und überdachte Velostationen infrage. Für die Förderung des Veloverkehrs haben Abstellplätze eine hohe Bedeutung. Sie müssen jedoch sensibel ins Stadtbild eingefügt werden.

Gestalten Sie Zweiradabstellplätze ebenerdig und als sickerfähige Flächen. Sie sollen einfach auffindbar und gut beleuchtet sein. Binden Sie Veloabstellplätze sicher und direkt an das städtische Velonetz und die vorhandene Veloinfrastruktur an. Ordnen Sie sie nahe beim Zielort an und ohne den Fussverkehr zu behindern (Umfeldzuschläge gemäss Standards Fussverkehr beachten). Die maximale Gehdistanz bei offenen Zweiradabstellplätzen beträgt 30 m, bei gedeckten 100 m.

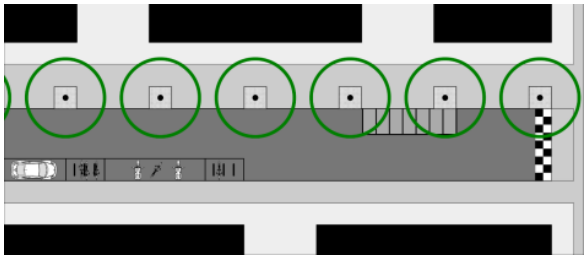
Zu Standorten mit grosser Nachfrage oder einem hohen Potenzial gehören insbesondere:

– Haltestellen, vor allem Bahnhöfe, End- und Knotenhaltestellen
– Zentren mit hohem Publikumsverkehr aufgrund von Einkaufsmöglichkeiten, Kultur usw.
– öffentliche Bauten und Anlagen wie Verwaltung, Sportanlagen, Grünanlagen
– dichte Wohngebiete ohne Abstellmöglichkeiten auf privatem Grund

Bieten Sie bei Plätzen, Verkehrsknoten und Grünanlagen die Zweiradabstellplätze in den angrenzenden Strassen an. Je nach Situation kann eine Anordnung in Randzonen geprüft werden.

Zentrales Anliegen ist die Diebstahlsicherung. Neben einfachen Möglichkeiten, Velos an Velopfosten und -agraffen anzuschliessen, können vergitterte, abschliessbare Kleinbauten oder eine Überwachung infrage kommen. Ein Witterungsschutz dient dem Komfort und fördert die Verkehrstauglichkeit der Zweiräder. Wo möglich und stadträumlich verträglich sind die Abstellplätze deshalb zu überdachen und die Kleinbauten zu begrünen.

Wählen Sie wasserdurchlässige, wenn möglich begrünte Oberflächen für Veloabstellplätze in Abstimmung auf die umgebenden Flächen. Setzen Sie an Orten mit einem historischen Bezug, wie in der Altstadt oder in ehemaligen Dorfkernen, Pflästerungen aus Quarzsandstein mit unvergossenen offenen Fugen ein. Die Felder sind weiss und zurückhaltend zu markieren, wenn möglich sind nur die Ecken zu kennzeichnen.



Anordnung von Zweiradabstellplätzen

Ordnen Sie Velo- und Motorradabstellplätze getrennt an, ausser bei Abstellplätzen über 9.0 m Länge. Dort können mittig Veloagraffen bzw. Pfosten weggelassen werden, um auch das Parkieren von Motorrädern zu ermöglichen.

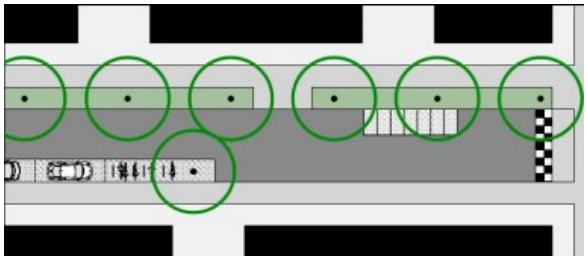
Ordnen Sie Veloabstellplätze möglichst senkrecht zur Strasse an. Auf Fahrbahnen sind Veloagraffen, auf Trottoirs und Fussverkehrsflächen Velopfosten anzuwenden. Platzieren Sie Abstellplätze an Orten mit viel Fussverkehr so, dass sie kein Hindernis

darstellen (Umfeldzuschläge gemäss Standards Fussverkehr beachten).

Wählen Sie die Oberflächen für Veloabstellplätze analog der umgebenden Flächen. Setzen Sie an Orten mit einem historischen Bezug, wie in der Altstadt oder in ehemaligen Dorfkernen, Pflästerungen aus Quarzsandstein ein. Die Felder sind weiss und zurückhaltend zu markieren, wenn möglich sind nur die Ecken zu kennzeichnen.

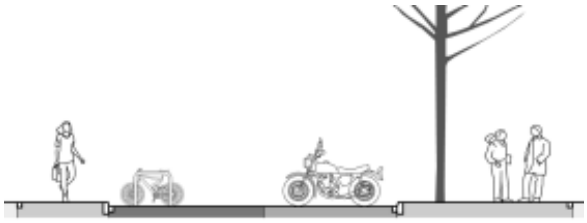
Motorradabstellplätze sind in der Regel auf Fahrbahnniveau in der Grösse von Parkfeldern für den motorisierten Individualverkehr anzuordnen. Unterteilen Sie sie in weiss markierte und vorzugsweise senkrecht zur Fahrbahn angeordnete Felder von 2.30 m mal 1.20 m. Führen Sie Motorradabstellplätze mit verstärkten Betonplatten statt Asphalt aus, da die Abstellständer Abdrücke hinterlassen.

Fahrbahnniveau



Schematische Situation

Zweiradabstellplätze auf Fahrbahnniveau befinden sich in Quartier- und Aufenthaltsstrassen. Ordnen Sie sie wenn möglich in Kombination mit Parkfeldern des motorisierten Individualverkehrs an.



Schematischer Querschnitt

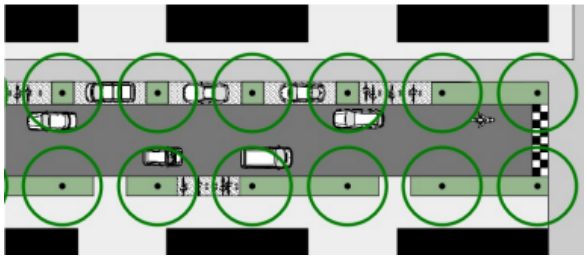


Ausstellungsstrasse. Einseitige Velo- und Motorradabstellplätze mit Veloagraffen, unmittelbar neben Grünanlage.



Werdmühleplatz. Einseitige Velo- und Motorradabstellplätze mit Veloagraffen.

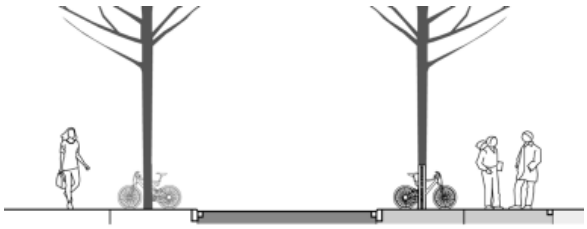
Trottoirniveau



Schematische Situation

Zweiradabstellplätze auf Trottoirniveau befinden sich entlang von Haupt-, Quartier- und Aufenthaltsstrassen.

Kombinieren Sie diese mit Parkfeldern des motorisierten Individualverkehrs und integrieren Sie sie in möglichst durchgehende Baumreihen. Führen Sie Parkierungsbänder als sickerungsfähige Flächen aus und setzen Sie Bäume ausserhalb des Manövrierraum ein, sodass kein Überhang auf die Baumscheibe entsteht. Schützen Sie offene Baumscheiben gegen das Befahren.



Schematischer Querschnitt



Franklinstrasse. Velopfosten in Elementband versetzt (Pflästerung), unmittelbar vor Eingang Neumarkt Oerlikon.



Seidengasse. Velopfosten in Elementband versetzt (Pflästerung), nahe publikumsorientierten Nutzungen.