

Betreff:

Südstraße: Neuordnung der Verkehrsflächen

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

01.03.2024

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Status

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 12.03.2024

Ö

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Kenntnis)

14.03.2024

Ö

Sachverhalt:

Die Südstraße erstreckt sich über eine Länge von ca. 130 m und ist im Straßenabschnitt zwischen Bankplatz und Alte Knochenhauerstraße als Einbahnstraße mit Freigabe der Gegenrichtung für den Radverkehr geregelt. Auf der Nordseite ist in diesem Abschnitt das Parken halbhoch auf dem Gehweg mit Markierung geregelt. Am östlichen Ende sind zwei Taxenplätze (nachts) eingerichtet.

In einem Teilbereich ist im Rahmen eines eingeschränkten Haltverbotes werktags von 08:00 - 16:00 Uhr (zehn Parkstände - zwischen den Hausnummern 24 und 30) Lieferverkehr vorgesehen. Häufig ist dieser Bereich auch durch parkende Kfz belegt.

Auf der Südseite erfolgt das Parken innerhalb gekennzeichneten Flächen auf der Fahrbahn. Innerhalb der Parkreihe auf der Südseite wird regelmäßig in Höhe der Hausnummer 14 eine Freisitzfläche als Sondernutzung genehmigt.

In diesem Straßenabschnitt ist eine Fahrbahnbreite von ca. 7,50 m zwischen den Borden vorhanden. Durch das Parken auf der Fahrbahn auf der Südseite und das halbhoch Parken und Halten auf dem Gehweg auf der Nordseite verringert sich die verbleibende Fahrgasse auf ca. 4,50 m Breite. Vor den Hausnummern 25 bis 26 ist das Halten auf der Fahrbahn auf der Nordseite vor den im Seitenraum montierten Fahrradständern möglich, sodass an dieser Stelle eine Engstelle mit 3,50 m Breite vorhanden ist (Anlage 1). Die vorhandenen Breiten verringern sich regelmäßig durch nicht exakt abgestellte Kfz.

Anlass der Planung/Bewertung des Bestandes

Die Unfallkommission hat in der Südstraße eine Unfallhäufungsstelle (UHS) mit einem deutlichen Konflikt des Radverkehrs sowohl mit geparkten als auch aus Grundstückszufahrten ausfahrenden Kfz festgestellt. Die Unfallhäufung konzentriert sich auf den Abschnitt der Südstraße zwischen dem Bankplatz und der Alte Knochenhauerstraße.

Die Ursachen für die Unfälle liegen im Wesentlichen in der eingeschränkten Breite und in schwierigen Sichtbeziehungen durch stehende Kfz. Unfälle durch sich unerwartet öffnende Autotüren („Dooring“) und Fehler beim Ausfahren aus Grundstücken werden dadurch begünstigt.

Zunehmende Fahrzeugbreiten sowohl bei Kfz als auch Fahrrädern (Lastenfahrräder, Fahrräder mit Anhänger) verschärfen die Situation. Mindestabstände zwischen den Fahrzeugen können bei Weitem nicht eingehalten werden.

Bei der von der Stadtverwaltung durchgeführten Online-Öffentlichkeitsbeteiligung zu

Hindernissen im Radverkehrsnetz und Problemstellen an Kreuzungen „Was stoppt dich“ im Herbst 2023 wurde auch die Situation in der Südstraße thematisiert.

Die Fahrradstaffel der Polizei bestätigt den Eindruck, dass die Querschnittsaufteilung der Straße für die vorhandene Nutzung kritisch ist. Radfahrende weichen unter dem Hinweis, dass ihnen die Nutzung der Fahrbahn zu gefährlich sei, auf die Gehwege aus.

Aufgrund der Bedeutung der Südstraße im Radverkehrsnetz ist eine Aufhebung der Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung der Einbahnstraße nicht zu empfehlen, da dann eine weiter verstärkte verbotswidrige Nutzung der Gehwege zu verzeichnen sein wird.

Die Unfallkommission empfiehlt daher, das Parken in der Südstraße nur noch auf einer Seite zuzulassen.

Anträge und Anfragen

Weiterhin sind mehrere Anträge und Anfragen im Stadtbezirksrat 130 gestellt worden:

- Antrag 23-22507, Südstraße - aufgesetztes Parken:
Der Antrag wurde zurückgezogen.
- Antrag 24-22887, Südstraße - aufgesetztes Parken:
Der Antrag wurde zurückgestellt.
- Antrag 24-22903, Errichtung von Fahrradständern im Bereich Südstraße:
geändert beschlossen
- Anfrage 24-22902, Unfallhäufungspunkt Südstraße:
Die inhaltliche Bearbeitung erfolgt im Zusammenhang mit der weiter zu verfolgenden Variante.

Die Verwaltung hat zwei Varianten erarbeitet und stellt sie hiermit zur Diskussion.

Planung Variante 1 (Anlage 2)

Die Nutzungen der Verkehrsfläche werden neu geordnet, sodass eine durchgängig ausreichend breite Fahrbahn für die vorhandene Nutzung entsteht und die Sicht für aus Privatgrundstücken ausfahrende Fahrzeuge verbessert wird.

Auf der nördlichen Straßenseite wird das halbohohe Parken und Halten auf dem Gehweg im Bereich der Hausnummern 30/31 beibehalten. Zwischen den Hausnummern 12 und 16 wird die südliche Fahrbahnseite für das Halten, Parken, Taxi (nachts) und die Freisitzfläche genutzt. Durch den Wechsel der Nutzung durch ruhenden Verkehr von der Nord- auf die Südseite wird eine Geschwindigkeitsreduzierung erzielt.

In den übrigen Bereichen wird ein absolutes Haltverbot angeordnet, damit die Breite der Fahrgasse eine durchgängig sichere Nutzung der Straße gewährleistet.

Die neu angeordneten Parkstände sollen gem. den „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs“ (EAR) mit einer der heutigen Fahrzeugen angepassten Breite von 2,15 m markiert werden.

Durch die entstehende durchgängige Fahrgassenbreite von ca. 5,35 m bzw. 6,35 m besteht die Möglichkeit für Radfahrende im Begegnungsfall mit einem entgegenkommenden Kfz, den erforderlichen Sicherheitsabstand zu parkenden Fahrzeugen einzuhalten.

Planung Variante 2 (Anlage 3)

Da die Variante 1 zu deutlichem Parkraumverlust führt, hat die Verwaltung eine zweite Variante entwickelt, um mehr Parkraum zu erhalten. Auch hier werden die Nutzungen der Verkehrsfläche neu geordnet. In der Mitte der Straße entsteht eine Ausweichstelle mit einer Breite von ca. 7,50 m (ca. 25 % der Gesamtstrecke) durch ein beidseitiges absolutes Haltverbot. Die Breite des überwiegenden Teiles der Strecke verbleibt mit der heutigen Breite von 4,50 m.

Auf der nördlichen Straßenseite wird vor und nach der Ausweichstelle das halbhohes Halten und Parken innerhalb eines eingeschränkten Haltverbotes auf dem Gehweg beibehalten. Auf der südlichen Seite bleibt der Bestand vor und nach der Ausweichstelle erhalten.

Eine Anpassung der Breite der Parkstände auf 2,15 m kann nicht erfolgen.

Die Sicht für Fahrzeuglenkende, die aus privaten Ausfahrten in die Straße einfahren, verbessert sich im Bereich der Ausweichstelle punktuell.

Vergleich der Varianten

Zur Ermittlung der Auswirkungen der Varianten auf den ruhenden Verkehr wurden die in der Südstraße durch Markierung ausgewiesenen Parkstände über ihre Länge erfasst und gem. EAR bilanziert (Länge Parkstand = 5,50 m). Teilweise sind durch kleinere Fahrzeuge oder das Parkverhalten vor Ort andere Nutzungszahlen erkennbar. Da diese über die Zeit erheblich variieren, musste der genannte, eher theoretische Ansatz gewählt werden.

Anzahl Parkstände	Bestand	Variante 1		Variante 2	
Plätze Lieferzone	10	5	-5	14	+4
Taxi	2	2		2	
Freisitzfläche	1	1		1	
Fahrradparkstände	12	28	+16	28	+16
Kfz. Parkstände tagsüber	16	12	-4	11	-5
Kfz. Parkstände abends/ nachts	24	15	-9	23	-1

Im Bestand kann auf den zwei Taxisständen in der Zeit zwischen 08:00 Uhr und 20:00 Uhr geparkt werden. In beiden Planungsfällen werden die Taxiparkstände außerhalb der Taxizeiten als Lieferzone genutzt.

Für die Belieferung der in der Südstraße ansässigen Betriebe erscheinen die in Variante 1 geplanten fünf Lieferplätze auskömmlich.

Hinsichtlich der tagsüber verfügbaren Parkstände ergibt sich eine geringe Differenz zwischen beiden Varianten. Während in der ersten Variante im Vergleich zum Bestand vier Parkstände tagsüber entfallen, fallen in der zweiten Variante tagsüber im Vergleich zum Bestand fünf Parkstände weg. Dieser Entfall kann im unmittelbaren Umfeld kompensiert werden. Dazu stehen in ca. 60 m Entfernung der öffentliche Parkplatz Südstraße, in ca. 190 m Entfernung das private Parkhaus Steinstraße und in jeweils ca. 300 m Entfernung die öffentlichen Parkhäuser Eiermarkt und Wallstraße mit ausreichend freien Kapazitäten zur Verfügung.

Ein größerer Unterschied ergibt sich bei den abends bzw. nachts entfallenden Parkständen. Während in der ersten Variante im Vergleich zum Bestand neun Parkstände abends/nachts entfallen, entfällt in der zweiten Variante ein Parkstand. Der Bedarf kann ebenfalls im näheren Umfeld abgedeckt werden.

Bewohnerparkplätze sind von dieser Maßnahme nicht betroffen.

Im Bestand wurden bereits auf der Nordseite sechs Fahrradbügel vor der Hausnummer 25/26 installiert, die für 12 Fahrräder einen sicheren Abstellplatz bieten. In beiden Varianten sind zusätzliche Fahrradparkstände geplant.

Die Taxisstände werden in der ersten Variante auf die Südseite vor die Hausnummer 13 verlegt. Außerhalb dieser Zeiten dienen diese Parkstände als Lieferzone. In der zweiten Variante verbleiben die Taxisstände auf der Nordseite, werden jedoch weiter in Richtung Güldenstraße verschoben.

Die bislang vor der Hausnummer 14 auf der Südseite vorhandene Freisitzfläche kann bei beiden Varianten im Rahmen einer Sondernutzungsgenehmigung erhalten bleiben.

Sollten sich im Laufe der Zeit Bedarfe ändern, kann innerhalb der Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr die Nutzung angepasst werden.

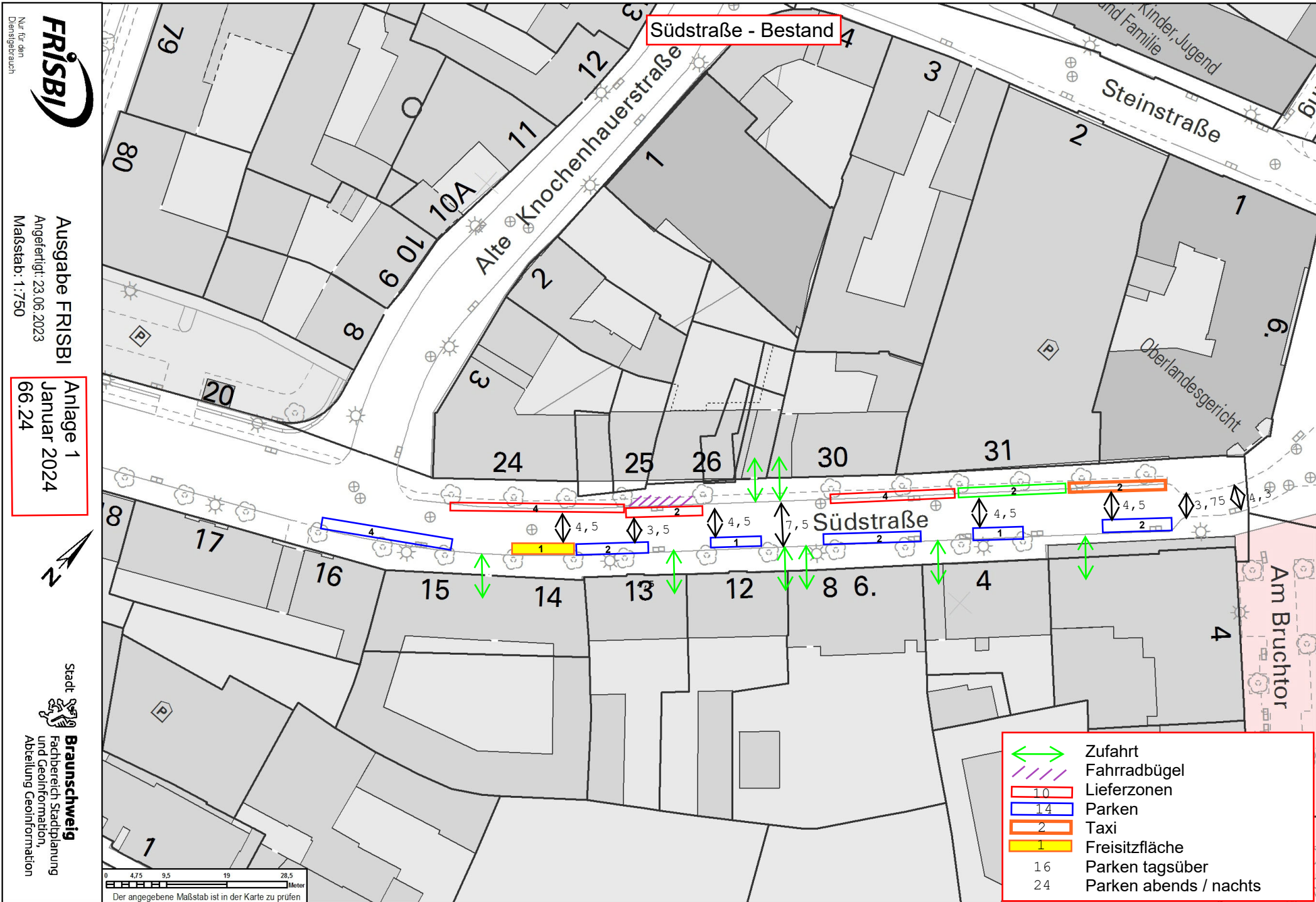
Leuer

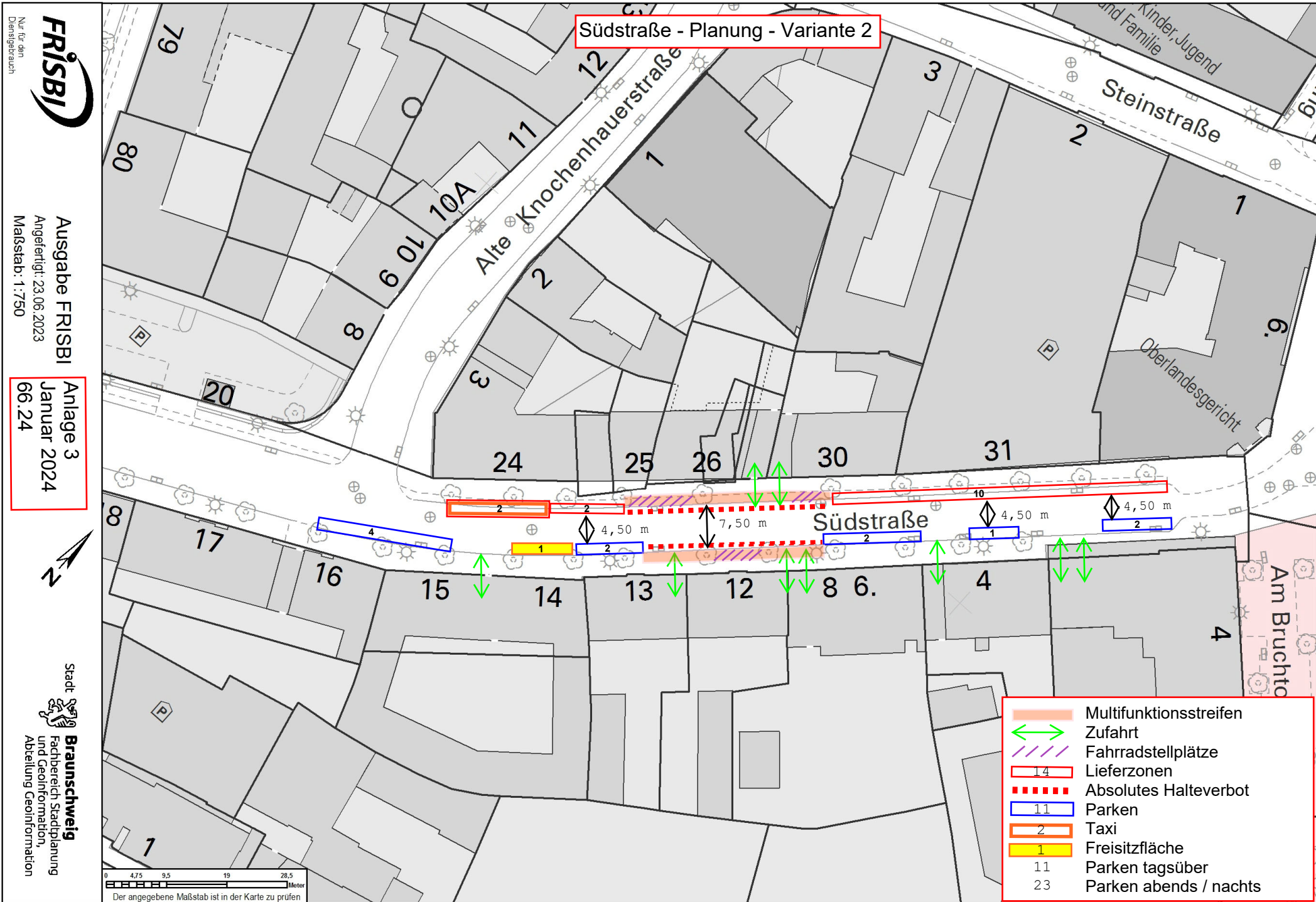
Anlage/n:

Anlage 1: Bestand

Anlage 2: Planung Variante 1

Anlage 3: Planung Variante 2





Betreff:

Logistikstudie Innenstadt - Sachstandsbericht 2024

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

05.03.2024

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Status

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 12.03.2024

Ö

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Kenntnis)

14.03.2024

Ö

Sachverhalt

Im Dezember 2021 wurde der Abschlussbericht „Branchenübergreifende Logistik- und Mobilitätsstudie für die Braunschweiger Innenstadt“, ein Projekt im Auftrag der Braunschweig Zukunft GmbH (BSZ), veröffentlicht (vgl. DS 21-17473).

Mit der vorliegenden Mitteilung informiert die Verwaltung über den aktuellen Sachstand.

Hintergrund

Getrieben durch den schnell wachsenden Onlinehandel ist zu erwarten, dass die Anzahl der Kurier-, Express- und Paketsendungen zukünftig ansteigen wird. Ein Wachstum des Sendungsvolumens wird sich besonders in der Innenstadt Braunschweigs (PLZ 38100) bemerkbar machen. Um die Versorgung von Gewerbetreibenden, sowie Bewohnerinnen und Bewohnern der Innenstadt Braunschweig stadtverträglich gestalten zu können, werden in der Logistikstudie Handlungsansätze und Lösungsvorschläge zur Verbesserung der Letzen-Meile-Logistik aufgezeigt.

Ziel ist es, neben der Sicherstellung einer leistungsfähigen und nachhaltigen Versorgung, auch die Aufenthaltsqualität der Innenstadt durch eine stadtgerechte Abwicklung und Organisation des Lieferverkehrs zu erhöhen. Um die genannten Ziele zu erreichen, sollen schrittweise, nach detaillierter Einzelfallprüfung und abschließender Bewertung, verschiedene Konzepte und einzelne Maßnahmen der Logistik- und Mobilitätsstudie umgesetzt werden.

Logistik- und Mobilitätsstudie – Zwischenbericht

Nach Abschluss des Stellenbesetzungsverfahrens (Sep. 2023) erfolgte zunächst die Einarbeitung in das Themengebiet. So erfolgte unter anderem:

- der Dialog mit anderen Kommunen zum Thema nachhaltige Stadtlogistik,
- die Schaffung von Wissensgrundlagen nachhaltiger Logistiklösungen,
- die Kontaktaufnahme und Informationsaustausch mit BSZ,
- das Bekanntmachen in Logistikkreisen zwecks Netzwerkaufbau,
- erste Gespräche zur einheitlichen Gestaltung von „Lieferzonen“ und
- der Austausch mit einem externen Anbieter von Paketstationen.

Um die Innenstadtlogistik Braunschweigs weiterzuentwickeln, wurden in der Logistikstudie unmittelbare, mittelfristige und langfristige anzugehende Maßnahmenempfehlungen aufgezeigt.

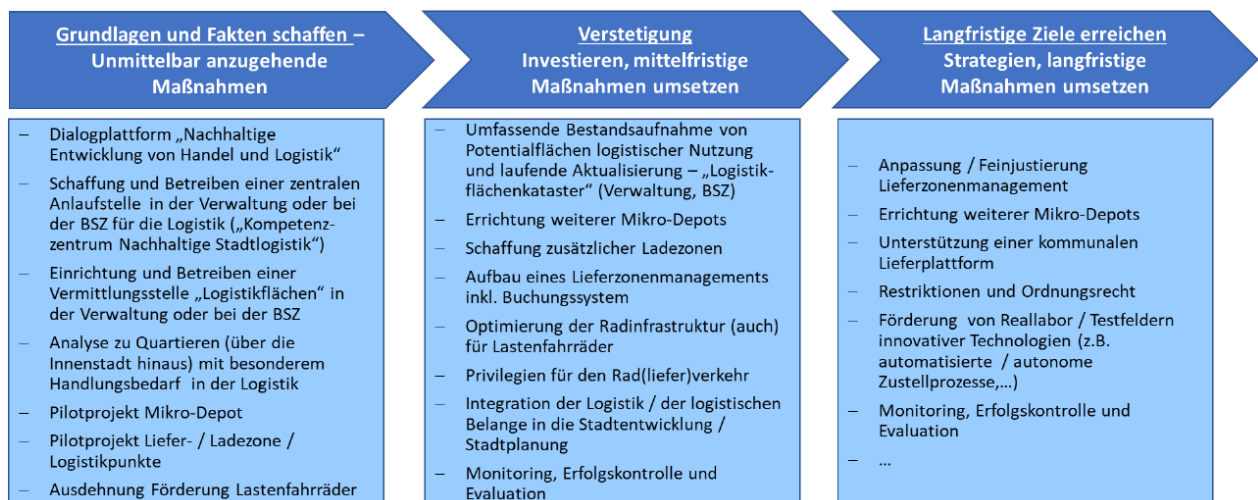


Abb.1 Struktur und Inhalte des Handlungskonzeptes City Logistik für die Braunschweiger Innenstadt (KE-Consult)

Bereits erfolgt ist die Ausweitung der Förderung von Lastenfahrrädern (DS 23-20867-01). Eine weitere unmittelbare anzugehende Maßnahme ist die Organisation einer kontinuierlichen Dialogplattform „nachhaltige Entwicklung von Handel und Logistik“. In Zusammenarbeit mit BSZ wird ein Konzept zur Initialisierung einer Dialogplattform erstellt.

Über diese Plattform sollen alle relevanten Stakeholder zusammentreffen, um im Rahmen eines Dialog- und Beteiligungsprozesses in Planung und Umsetzung verschiedener City Logistikmaßnahmen mit eingebunden zu werden. Der Beteiligung von Stakeholdern in den Umsetzungsprozessen wird eine hohe Bedeutung zugewiesen. Die Umsetzbarkeit der einzelnen Konzepte zur Optimierung der Logistik sind maßgeblich von der Akzeptanz und der Beteiligung der Stakeholder abhängig. Gemeinsam sollen konkrete Logistiklösungen für die letzte Meile konzipiert und anschließend in Form von Pilotprojekten umgesetzt werden.

Das erste Thema, welches in der Dialogplattform betrachtet werden soll, ist das Thema Paketstation. Paketstationen werden in der Studie als eine Maßnahme für die Gestaltung einer verbesserten Letzte-Meile-Logistik in Braunschweig genannt. Diese Maßnahme bringt unter anderem folgend Vorteile, zur nachhaltigeren und umweltverträglicheren Abwicklung der Letzte-Meile-Verkehre, mit sich:

- Paketstationen stehen rund um die Uhr zur Verfügung.
- Bündelungseffekte von Paketsendungen an einem Ort
- Vermeidung von erfolglosen Zustellversuchen
- Effizienterer Ablauf von Logistikverkehren
- Reduktion der Schadstoffemission durch Vermeidung von Wegen
- Effektivere Flächennutzungen

Bevor Paketstationen errichtet werden, wird ein verwaltungsinternes Prüfverfahren zur Standortfindung und - freigabe entwickelt. An diesem Prozess sollen auch die Logistikunternehmen beteiligt werden.

Ausblick:

Die Verwaltung schafft die konzeptionellen, infrastrukturellen und kommunikativen Rahmenbedingungen für eine nachhaltige City Logistik. Zur Förderung der Akzeptanz dieser Rahmenbedingungen seitens der Logistikunternehmen werden diese kontinuierlich in den Planungsprozess eingebunden. Daher wird durch die Etablierung der kontinuierlichen

Dialogplattform ein vertiefender Kontakt und ein offener Austausch mit allen relevanten Stakeholdern forciert.

Die Dialogplattform soll auch in Zukunft zu der Schaffung notwendiger Strukturen und zu der Umsetzung weiterer unmittelbar anzugehender Maßnahmen aus der Logistikstudie nach Abbildung 1 beitragen.

Leuer

Anlage/n:

keine

Betreff:

Aufstellung von 2 Sitzbänken neben dem Bücherschrank in der Böcklerstr.

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

12.03.2024

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

14.03.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Beschluss des Stadtbezirksrats 130 vom 30.01.2024 (Entscheidung gem. § 93 Abs. 1 NKomVG):
Neben dem Bücherschrank in der Böcklerstr. werden 2 Sitzbänke mit Rücken- und Armlehnen aufgestellt. Die Finanzierung soll aus bezirklichen Mitteln erfolgen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verwaltung hat vor Ort mögliche Standort betrachtet und dabei zwei Standorte bestimmt, an den eine Aufstellung von Sitzbänken sinnvoll wäre (s. Anhang).

Da sich keine weiteren Standorte im gewünschten Bereich anbieten, schlägt die Verwaltung vor, auf den Ortstermin zu verzichten.

Neue Sitzbankstandorte werden immer auch mit einem Abfallbehälter ausgestattet. Die Kosten für die Aufstellung der zwei Sitzbänke und zwei Abfallbehälter würden sich auf ca. 8.000 € belaufen. Die Finanzierung erfolgt nach dem Beschluss des Stadtbezirksrats aus bezirklichen Mitteln.

Leuer

Anlage/n:

Sitzbänke Böcklerstraße



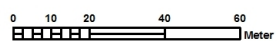
Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI

Angefertigt: 26.02.2024

Maßstab: 1:2 000

Erstellt für Maßstab



Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen



Stadt



Braunschweig

Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation

Betreff:

Erste Satzung zur Änderung der Gebührenordnung für das Parken auf gebührenpflichtigen Parkplätzen in der Stadt Braunschweig (ParkGO)

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

06.03.2024

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	12.03.2024	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (Anhörung)	14.03.2024	Ö
Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung (Vorberatung)	02.04.2024	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	03.04.2024	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	09.04.2024	Ö

Beschluss:

„Die erste Satzung zur Änderung der Gebührenordnung für das Parken auf gebührenpflichtigen Parkplätzen in der Stadt Braunschweig (ParkGO) wird in der als Anlage beigefügten Fassung beschlossen.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz ergibt sich aus § 58 Abs. 1 Nr. 5 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes. Danach ist der Rat für Beschlüsse über Satzungen und Verordnungen zuständig; hierzu gehören neben dem Erlass auch die Änderungen oder Neufassung von Satzungen und Verordnungen.

Anlass

Mit Änderungsantrag 22-19222-03 wurde am 20.12.2022 die Ausweitung des gebührenpflichtigen Parkens innerhalb der Okerumflut (DS 22-19665) beschlossen. Mit Umsetzung des Beschlusses wurden insbesondere in den Wallbereichen viele vorher dauerhaft belegte Parkflächen frei. Dadurch stehen insbesondere den Anliegerinnen und Anliegern sowie anliegenden Nutzungen bessere Parkmöglichkeiten zur Verfügung.

Bei der Verwaltung gingen in Folge der Ausweitung der Parkgebührenpflicht vielfältige Rückmeldungen aus der Bevölkerung ein. Wesentliches Thema vieler Hinweise war insbesondere in den Bereichen des Wallringes die auf drei Stunden begrenzte Höchstparkdauer. Insbesondere für Besucher der Anlieger besteht derzeit keine Möglichkeit, ein Kfz bei längeren Besuchen abzustellen.

Im Bereich der Ausweitung des gebührenpflichtigen Parkens herrscht weniger auf Kurzzeitparkplätze angewiesener Geschäftsbesatz vor, so dass dem Kritikpunkt durchaus nachgekommen und hier bei der Regelung zur Parkgebührenpflicht nachgesteuert werden kann.

Vorschlag der Verwaltung

Um dem beschriebenen Kritikpunkt entgegenzuwirken, schlägt die Verwaltung für den Bereich der Ausweitung des gebührenpflichtigen Parkens (zukünftige Parkgebührenzone I b) vor, die Höchstparkdauer von drei Stunden ab dem 01.05.2024 aufzuheben und das gebührenpflichtige Parken mit Hilfe eines 24 Stunden-Tickets auch länger zu ermöglichen. Hierbei soll für die Parkdauer zwischen fünf Stunden und 24 Stunden ein Höchstsatz von 9,00 € festgelegt werden.

Hierzu ist eine Änderung der Parkgebührenordnung erforderlich.

Für die übrigen Bereiche bleiben die bisherigen Regelungen bestehen.

Leuer

Anlage/n:

Parkgebührenordnung

**Erste Satzung zur Änderung der Gebührenordnung
für das Parken auf gebührenpflichtigen Parkplätzen
in der Stadt Braunschweig (ParkGO)
vom 9. April 2024**

Aufgrund des § 6 a Abs. 6 des Straßenverkehrsgesetzes vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3108) in Verbindung mit § 1 Abs. 4 der Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Verkehr in der Fassung vom 25. August 2014 (Nds. GVBl. S. 249), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 5. März 2021 (Nds. GVBl. S. 92) in Verbindung mit § 10 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetz vom 17. Dezember 2010, zuletzt geändert durch Gesetz vom 8. Februar 2024 (Nds. GVBl. Nr. 9), hat der Rat der Stadt Braunschweig in seiner Sitzung am 9. April 2024 folgende Satzung beschlossen:

Artikel I

Die Gebührenordnung für das Parken auf gebührenpflichtigen Parkplätzen in der Stadt Braunschweig (ParkGO) vom 20. Dezember 2022 wird wie folgt geändert:

§1 (2) wird wie folgt geändert:

„(2) Die Parkgebühren betragen:

In der Parkgebührenzone I a

30 Min.	0,90 €
60 Min.	1,80 €
90 Min.	2,70 €
120 Min.	3,60 €
150 Min.	4,50 €
180 Min.	5,40 €

Die Höchstparkdauer in der **Parkgebührenzone I a** beträgt während der gebührenpflichtigen Zeiten 180 Minuten.

In der Parkgebührenzone I b

30 Min.	0,90 €
60 Min.	1,80 €
90 Min.	2,70 €
120 Min.	3,60 €
150 Min.	4,50 €
180 Min.	5,40 €
usw.	
270 Min	8,10 €
5 h (300 Min.) bis 24 Stunden-Parkschein	9,00 €

Die Höchstparkdauer in der **Parkgebührenzone I b** beträgt während der gebührenpflichtigen Zeiten 24 Stunden.

In der Parkgebührenzone II

30 Min.	0,50 €
60 Min.	1,00 €
90 Min.	1,50 €
120 Min.	2,00 €
150 Min.	2,50 €
180 Min.	3,00 €
USW.	

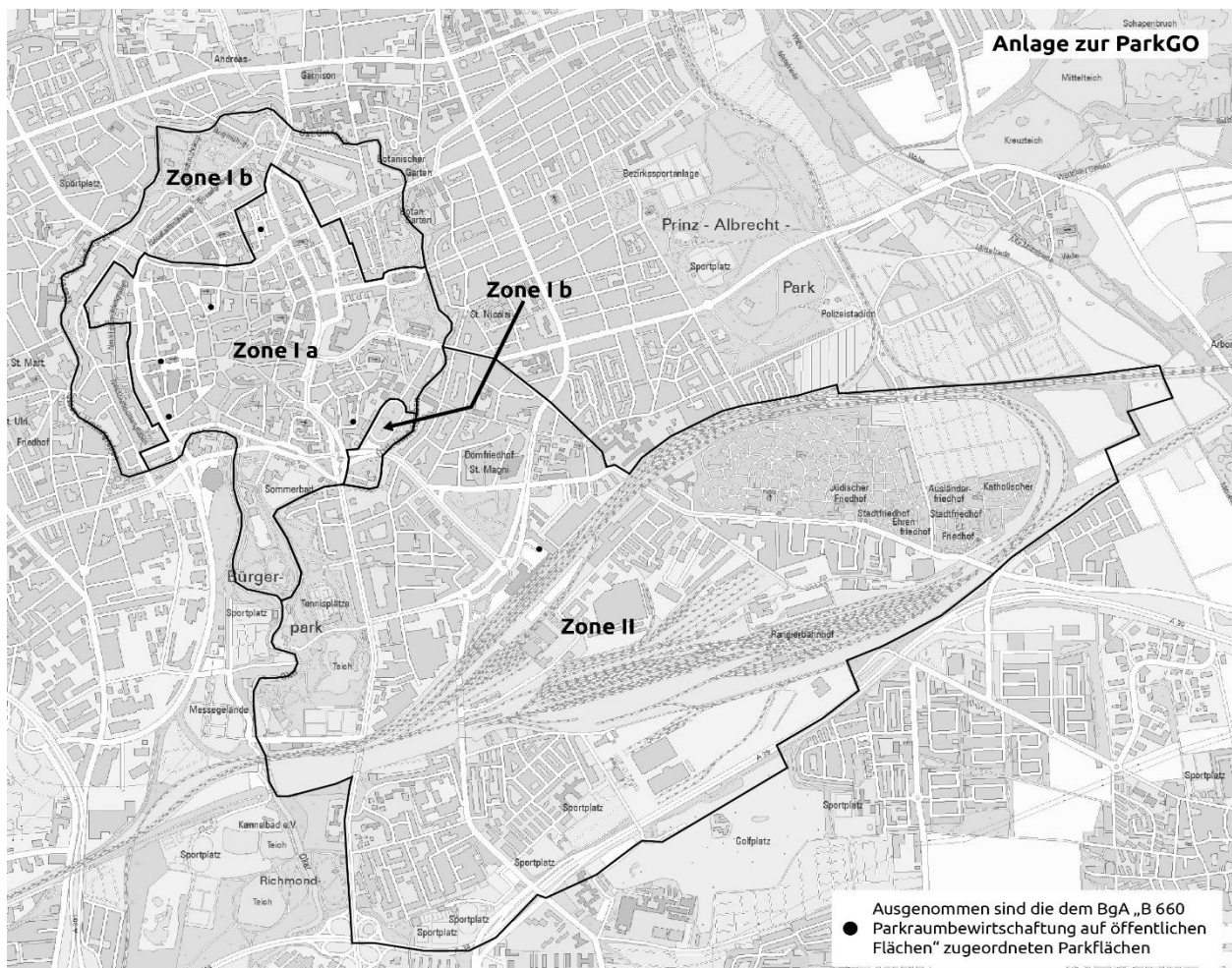
9 h (540 Min.) bis 24-Stunden-Parkschein 9,00 €

Die aufgeführten Zeiten und Beträge sind beispielhaft. Die exakte Parkdauer ergibt sich am Parkscheinautomaten-Display entsprechend der eingeworfenen Münzen, bei elektronischer Parkgebührenzahlung (Handyparken) minutengenau. Es sind die am Parkscheinautomaten ausgewiesenen gebührenpflichtigen Zeiten zu beachten.“

§ 2 wird wie folgt geändert:

„(1) Die räumlichen Ausdehnungen der geltenden Parkgebührenzonen **I a**, **I b** und **II** ergeben sich aus der als Anlage beigefügten Karte. Ausgenommen sind die dem Betrieb gewerblicher Art (BgA) „B 660 Parkraumbewirtschaftung auf öffentlichen Flächen“ zugeordneten und in der Karte gekennzeichneten Parkflächen.

(2) Für den BgA „B 660 Parkraumbewirtschaftung auf öffentlichen Flächen“ gilt eine gesonderte Entgeltordnung.



Artikel II

Die Änderungssatzung tritt am 01.05.2024 in Kraft.

Braunschweig, den

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister
I. V.

Leuer
Stadtbaurat

Die vorstehende Änderung der Satzung wird hiermit bekannt gemacht.

Braunschweig, den

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister
I. V.

Leuer
Stadtbaurat