

Beteiligungsmöglichkeiten: Bürgerinformationsveranstaltung am 17.11.2015
 Internetforum (Beteiligungs-App) Ende Dezember 2015 bis Ende Januar 2016
 individuelle Rückmeldung während der gesamten Projektlaufzeit

1. ÖPNV - Anforderung an die ZOH

Lfd. Nr.	Datum	Beteiligungsform	Beitrag	Nennungen	Kurztitel	Summe Nennungen	Anteil Nennungen an allen Nennungen der vorliegenden Themenkategorie	Stellungnahme
1	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Lärmauswirkungen beachten und kompensieren Lärmschutz zu beiden Seiten vorsehen, vor allem aber für Wohn- und Geschäftshäuser im Bereich Westernmauer (insbesondere hinsichtlich der Nachtbusse)	40	Lärm-, Abgas- und Erschütterungs- auswirkungen beachten	44	28%	Die Planung berücksichtigt bzw. minimiert die Einflüsse durch Lärm, Abgase und Erschütterungen durch folgende Maßnahmen: > Orientierung der Haltepositionen an die Wallanlage, somit Schaffung einer Pufferzone zur Blockrandbebauung Westernmauer > Erhaltung des Baumbestandes als Kompensationsfaktor > Verwendung von speziellen Tiefbauelementen zum Schutz des Baumbestandes unter anderem gegenüber Erschütterungen Die Lärmauswirkungen werden im Planungsfortgang noch im Detail geprüft bzw. werden die Abgasbelastungen perspektivisch durch umweltfreundliche Antriebe im Busverkehr verbessert. Die Friedrichstraße ist eine innerstädtische Hauptverkehrsstraße mit entsprechend hoher Kraftfahrzeugfrequenz. Auch die Busse, die die Zentralstation anfahren nutzen Teilschnitte der Friedrichstraße und wirken auf das Klima der Westernmauer ein. Letztendlich lassen sich durch einen attraktiven ÖPNV auch eine Vielzahl von Pkw-fahrten vermeiden.
2	10.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Im Rahmen des Aktionsplanes zur Lärminderung und des Luftreinhalteplans wurden im Bereich Friedrichstraße die höchsten potentiell gesundheitsgefährdende Luftschadstoff- und Lärmbelastungen in Paderborn ermittelt, die durch die ZOH noch weiter verstärkt werden. Der Luftreinhalteplan sieht als Maßnahme u.a. in beiden Fahrrichtungen für die Friedrichstraße ein zeitlich unbegrenztes Verbot des Durchfahrens für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von $\geq 3,5$ t vor. Auch wenn der ÖPNV ausgenommen ist, stellt sich die Frage, wie dies im Einklang mit einer weiteren Belastung durch eine ZOH Westernmauer steht? Des Weiteren wird im Lärminderungsplan für den Bereich der Friedrichstraße die Überprüfung der Straßenraumgestaltung sowie weitere Maßnahmen empfohlen. Wie können die bestehenden Wohn- und Geschäftshäuser an der Westernmauer geschützt werden? Die im Stadtentwicklungsplan 2015 formulierten Ziele der Reduzierung der Verkehrslärm- und -abgasbelastungen werden nicht eingehalten.	1				
3	20.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Wenn die ZOH an die Westernmauer verlegt würde, hätten die Anwohner der Westernmauer noch stärker unter gesundheitsgefährdenden Stickstoffoxidbelastungen zu leiden. Busse tragen überproportional dazu bei. Die Grenzwerte des Jahresmittelwerts für NO2 werden an der Friedrichstraße seit Jahren überschritten, wobei der der Busverkehr an den Stickstoffoxidbelastungen an der Friedrichstraße bereits einen nahezu gleich großen Anteil hat wie der PKW-Verkehr. Ich verweise auf die Angaben zu den Messstandorten des LANUV an der Friedrichstraße 29 sowie Friedrichstraße 43/45 im Luftreinhalteplan der Bezirksregierung Detmold für die Stadt Paderborn, siehe hier u.a. Seite 52 f. Die Bezirksregierung hat einen Maßnahmenplan entworfen, mit dem die Grenzwerte zukünftig eingehalten werden sollen. Wie passt das alles zu einer ZOH an der Westernmauer? Was passiert, wenn die EU-Kommission die hohen Stickstoffbelastungen anmahnt? Wird dann der Busverkehr eingestellt oder reduziert?	1				

4	23.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Gibt es Untersuchungen bzw. Gutachten zu den zu erwartenden Lärm- und Abgasbelastungen am geplanten Standort Westernmauer? Inwieweit sind diese Faktoren bisher berücksichtigt worden? Die hohe Anzahl der Busse wird zu Belastungen des Untergrundes durch Erschütterungen und Vibrationen führen. Sind diese Faktoren betr. der alten Gebäude und der Platanen bisher berücksichtigt worden?	1				
5	24.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Sind aufgrund der unmittelbaren Nähe der Busfahrbahnen zur Häuserzeile Westernmauer die Erschütterungen und Schwingungen berücksichtigt worden?	1				
6	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Haltestellen nach Süden in Richtung Alte Torgasse verlegen, da der Einzelhandel in der Westernstraße durch eine Nordverlagerung geschwächt wird. Wenn die Bushaltestellen Westerntor verschwinden, ist die Untere Fußgängerzone (Westerntor bis Kaufhof) leer (> Geschäftssterben)!	27	Haltestelle Richtung AlteTorgasse verlegen wegen Einkaufsschwerpunkt Bereich Westernstraße	30	19%	Der heutige Haltepositionsbereich Westerntor-Ost ist weiterhin Teil der Planungskonzeption. Im Zusammenhang mit einer gut ausgebauten Verbindung zu den restlichen Haltepositionen der ZOH bzw. eines generell angepassten Fußwegekonzepts ist weiterhin die Anbindung des besagten Einkaufsbereichs an den ÖPNV gewährleistet.
7	18.12.2015	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Durch eine Verlagerung der Bushaltestelle Westerntor, so wie jetzt geplant würde sich ein erheblicher Verlust an Fussgängern und Besuchern im Bereich der unteren Westernstrasse sowie des Vorplatzes vor der Herz Jesu Kirche ergeben. Dieser Bereich ist jetzt durch verschiedene Maßnahmen schon in einer Art vernachlässigt worden, so das man von einer Fußgängerzone in diesem Bereich (vom Westerntor Brunnen bis ca Kaufhof) schon fast nicht mehr reden kann. Belebt werden diese Flächen viel durch die Busreisenden die am Westerntor umsteigen und die Westernstrasse von unten heraus begehen. Aus verschiedenen Gründen. Sei es der "unwohlige" Zustand der Zentralstation oder gerade für Leute mit Gehbehinderungen, Rollatoren oder auch Frauen mit Kindern die es aus der Zentralstation nicht "hoch" in die Westernstrasse schaffen. Wenn die Bushaltestelle Westerntor verlegt würde dann ist zu vermuten das diese Personen den längeren Weg meiden und die Marienstrasse nutzen. Der Bereich ist dann verlassen	1				
8	19.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Als Geschäftsinhaberin am Westerntor habe ich große Bedenken bei einer Verlegung der Haltestelle vom Westerntor zur Westernmauer hin.Sowohl die Geschäfte der unteren Westernstraße als auch am Westerntor wären negativ durch eine resultierende Veränderung in den Laufwegen der busfahrenden Kunden betroffen. Da aus unserer Sicht der untere Teil der Westernstr. sowieso schon weniger Kunden aufweist, würde eine Verlegung die dort ansässigen Geschäfte in ihrer Geschäftsgrundlage bedrohen. Wir am Westerntor sind in erheblichem Maße von der Haltestelle abhängig und können auf diese Kunden nicht verzichten. Die Stadt kann nicht einerseits die Gewerbesteuer anheben wollen und uns gleichzeitig die Kunden wegnehmen.	1				

9	24.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Durch die Zusammenlegung von Zentralstation und Haltestelle Westertor an der Westermauer ergeben sich massive Verschlechterungen für ÖPNV-Nutzer. Laut der Gutachten haben 75% der Innenstadtkunden Western- und Rosenstraße zum Ziel. Für heute täglich über 12.000 Fahrgäste an der Haltestelle Westertor verlängern sich die Fußwege durch den neuen Standort ZOH um fast 300 Meter!	1				
10	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Alle Positionen der heutigen Haltestellen Westertor und Zentralstation an einer Stelle (Anlage) zusammenlegen	16	Alle Positionen Westertor und Zentralstation zusammenlegen	17	11%	Grundlegender Bestandteil der Planungskonzeption.
11	19.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Zentralstation & Westertor zu vermeiden, dafür neue Westermauer.	1				
12	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Verdichtung der Busfahrpläne (Pulkfahrten) berücksichtigen	12	Verdichtung der Busfahrpläne	12	8%	Eigenheiten des ÖPNV-Angebotes sind in der Planungskonzeption berücksichtigt.
13	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Durchgehend überdachte Wartezonen einrichten	12	Durchgehend überdachte Wartezonen einrichten	12	8%	Die Dimensionierung der überdachten Wartezonen wird einen größtmöglichen Komfort für die Fahrgäste anstreben, aber auch das zur Verfügung stehende Budget sowie die Vereinbarkeit mit dem Baumbestand berücksichtigen müssen.
14	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Barrierefreies Umsteigen zwischen den haltenden Bussen gewährleisten (Haltestelle in Insellage, somit kein Queren der Busspuren notwendig)	9	Barrierefreies Umsteigen zwischen Bussen gewährleisten	11	7%	Durch klare Orientierung des überwiegenden Teiles der Haltepositionen an der Wallanlage (Haltestelleninsel) wird ein schnelles und barrierefreies Umsteigen zwischen den Bussen gewährleistet. Der heutige Haltestellenbereich Westertor-West, also jenseits der Friedrichstraße (von der Westermauer aus gesehen), ist kein Teil der Planungskonzeption.
15	18.12.2015	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Neue ZOH ist sinnvoll, da bei Umstieg nicht mehr die Friedrichstraße überquert werden muss	1				
16	21.12.2015	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Es sollte unbedingt daran gedacht werden, dass bei Umstiegen mitunter vorkommt, dass die Straßenseite gewechselt werden muss, da man mit einem Bus auf der anderen Seite weiterfahren muss. Selbst momentan wird hier schon einige Zeit benötigt, da die Fußgängerampel am Westertor lange Wartezeiten hat. Es sollte also eine neue Ampel installiert werden, damit Fußgänger schnell und ungefährlich und ohne Umwege die Straße überqueren können. Ohne Ampel würden vermutlich viele so über die Straße laufen, was zu vielen gefährlichen Situationen führt.	1				
17	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Dynamische Fahrgastinformationsanzeiger (DFI) mit Sprachausgabe ausstatten	7	Barrierefreie Fahrgastinformation	8	5%	Die Fahrgastinformation an der ZOH wird nach höchstmöglichen Ausbaustandards der Barrierefreiheit ausgestaltet werden. Hierzu gehören unter anderem Dynamische Fahrgastinformationsanzeiger (DFI) mit Sprachausgabe.
18	13.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Besonders für Menschen mit körperlicher Einschränkungen ist die neue ZOH eine Herausforderung. Während niedrige Kanten und Leitstrifen gesetzlich vorgeschrieben sind, wäre es sehr wichtig, dass die Dynamischen Fahrzielanzeiger mit einer Sprachausgabe versehen werden. Dies kommt z.B. im Frühjahr an der Haltestelle Rathausplatz zum Einsatz. Ein taktischer Lageplan mit Angabe der Haltestellen am Anfang und Ende des ZOH würde die Barrierefreiheit enorm verbessern. Auch die Busse der BOON und des NPH sollten auf den Dynamischen Fahrzeilenanzeigen aufgeführt werden. Die Fahrplanaushänge, insbesondere des NPH und der GOON sollten in ausreichend großer Schrift gedruckt sein. Das kommt insbesondere älteren Menschen zu Gute!	1				
19	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	ÖPNV beschleunigen (mit Hilfe von entsprechender LSA-Beeinflussung und eigenen Busspuren)	6	ÖPNV beschleunigen	6	4%	Die Signalsteuerung an der ZOH wird dem ÖPNV höchste Priorität einräumen.

20	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Halt an Haltestelle Herz-Jesu-Kirche für Regionalbusse Richtung Süden einrichten (wie früher), um ZOH kleiner dimensionieren zu können	5	Halt an Herz-Jesu-Kirche für Regionalbusse in Richtung Süden	5	3%	Die Führung ausgewählter Regionalbuslinien und -Fahrten in Richtung Süden wird auf Wunsch der betroffenen, regionalen Fahrgäste und der Verkehrsunternehmen weiterhin über die zentralen Innenstadtrand-Haltestellen verlaufen (heute: Westerntor und Zentralstation, zukünftig: ZOH). Insofern hätte die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle gegenüber der Halteposition direkt vor der Herz-Jesu-Kirche keinen entlastenden Effekt für die Dimensionierung der ZOH. Die Halteposition direkt vor der Herz-Jesu-Kirche wird aber beibehalten.
21	10.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Die Verlagerung der Zentralen Haltestelle an die Westernmauer scheint eher eine Notlösung zu sein, ohne wirkliche Vorteile für den ÖPNV-Nutzer. Die Zentralstation ist heute gegen jegliche Wettereinflüsse (Regen, Glätteis, Wind) geschützt, während an der Westernmauer lediglich kleine Buswarthäuschen vorgesehen sind. Ich verweise auf zentrale Busstationen wie z.B. Lüneburg oder Minden, in denen die gesamte Anlage überdacht und funktional ist. Dies ist und kann aufgrund der äußerst beengten Situation und des schmalen Straßenquerschnittes zwischen Promenade und Häuserzeile Westernmauer nicht gegeben sein. Wo sollen die bereits heute vorhandenen Einrichtungen bei der zentralen Busstation wie Service-Center, Fahrradständer, Kiosk, öffentliche Toiletten, Sozialräume für Busbedienstete etc. in dem engen Straßenquerschnitt angeordnet werden?	1	Platzmangel, hierdurch beeengte Gestaltung- und Erweiterungsmöglichkeiten	2	1%	Die Machbarkeitsstudie von 2011 hat verschiedene Standorte untersucht, wobei der Standort Westernmauer als der am besten geeignete Standort für eine ZOH in Paderborn herausgearbeitet wurde. Aus Sicht der Planung können hier u.a. die verschiedenen Elemente einer umfassenden Haltestellenausstattung untergebracht bzw. eine funktionale und ausreichend dimensionierte Überdachung realisiert werden. Potenzielle Ausweitungen im ÖPNV-Angebot sind, sollten sie nicht im Umfang der geplanten Anlage abgewickelt werden können, fahrplantechnisch zu lösen. Die Energiestation befindet sich in einem Gebäude mit unterschiedlichen Nutzungen. Perspektivisch würde sie in deutlich kleinerer Form (ggfls. auch unterirdisch) in der Haltestelle integriert.
22	10.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Wo soll die bestehende Energieversorgungsanlage Alte Torgasse hin verlagert werden? Bei möglicher zukünftiger Ausweitung des städtischen ÖPNV und Taktverdichtung, Umsteigevorgänge zwischen Stadt- und Regionalbusverkehr, Rendezvouspunkt für umfangreichen Nachtbusverkehr ist die ZOH an der Westernmauer in keinsten Weise ausbau- und zukunftsfähig. Ist für mobilitätseingeschränkten Fahrgäste eine ausreichende Wendemöglichkeit gewährleistet? Sind die Warte- und Haltestellen der kleinen Bushaltestellen ausreichend dimensioniert und barrierefrei? Eine durchgehende überdachte Wartezone ist aufgrund von Platzmangel nicht möglich. Wie ist die Steigerung des ÖPNV langfristig prognostiziert? Das Innenstadtverkehrskonzept von 2013 geht von einer guten ÖPNV-Erschließung der gesamten Innenstadt aus. Was hat sich seit diesem Zeitpunkt geändert? Eine Steigerung der Attraktivität des ÖPNV wird in keinsten Weise mit der Verlagerung an die Westernmauer erreicht.	1				
23	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Busabfahrten standortspezifisch ausweisen	2	Busabfahrten standortspezifisch ausweisen	2	1%	Die einzelnen Busabfahrten werden mit Hilfe der Dynamischen Fahrgastinformation (DFI) standortspezifisch ausgewiesen.
24	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Bedürfnisse von Stadtbus- und Regionalbus-Fahrgästen berücksichtigen	2	Bedürfnisse von Stadtbus- und Regionalbus-Fahrgästen berücksichtigen	2	1%	Im Zuge der Planung werden die Bedürfnisse aller Fahrgäste berücksichtigt.
25	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Haltepositionen eindeutig und verbindlich den einzelnen Linien zuordnen und ausweisen (Barrierefreiheit)	1	Haltepositionen eindeutig einzelnen Linien zuordnen	1	1%	Nach Stand der Planung werden den einzelnen Linien eindeutige und verbindliche Halte- und Abfahrtspositionen zugeordnet.

26	21.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Bei der Verlegung sollte darüber nachgedacht werden, eine alkoholfreie Zone zu schaffen, da man sich im dunklen ZOB als Frau gar nicht mehr traute einzusteigen bei all den Alkoholikern, Drogenabhängigen etc. Ganz nach dem Vorbild "Kein Alkohol in Metronom-Zügen" in Niedersachsen. Wichtig wäre auch mehr Licht und Sauberkeit (bedingt durch oben genannte).	1	Alkoholverbot auf ZOH-Anlage	1	1%	Ein Alkoholverbot auf der gesamten Anlage wird geprüft.
27	23.01.2016	Mail	Die geplanten Unterstellmöglichkeiten für Fußgänger werden zu einer Verdeckung der Häuserfronten und damit der Fenster und Schaufenster führen. Ist dies bedacht worden? Wo sind der Fahrkartenverkauf, Fahrradabstellplätze und öffentliche Toiletten vorgesehen?	1	Verschattung Häuserfronten berücksichtigen	1	1%	Durch Verzicht von Haltepositionen entlang der Blockrandbebauung der Westernmauer ist keine Verschattung der Häuserfronten durch bauliche Anlagen der ZOH zu erwarten.
28	24.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Forderung nach einem Ersatz für das öffentliche behindertengerechte WC im Trafo-Gebäude an der Alten Torgasse. Entsprechende öffentliche WC-Anlagen befinden sich am Dom, Masperrplatz und Liboriberg und damit für die angesprochene Nutzergruppe sehr weit entfernt.	1	Beibehaltung Öffentliche Toilette am Standort	1	1%	Die Beibehaltung einer öffentlichen, behindertengerechten Toilette am Standort wird angestrebt.
29	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Regionalbusverkehr über ZOH hinaus verlängern und mit Stadtbusverkehr verknüpfen	1	Regionalbusverkehr verlängern und mit Stadtbusverkehr verknüpfen	1	1%	Zukünftig wird die ZOH der wichtigste ÖPNV-Verknüpfungspunkt im Stadtgebiet sein. Hier wird der Regionalbusverkehr mit dem Stadtbusverkehr verknüpft sein.

2. Fußgänger, Radfahrer, Kfz, Parken, Anliefern

30	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Konfliktpotenzial umsteigende Fahrgäste mit Fahrradfahrern berücksichtigen (siehe Bahnhofsvorplatz)	39	Konfliktpotenzial Fahrgäste und Radverkehr berücksichtigen	42	31%	Radfahrer werden nicht, wie heute, über die neue ZOH-Insel geführt, sondern entöang der Westernmauer auf einem gesonderten Radfahrstreifen.
31	10.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Die Erreichbarkeit der Westernstraße für Busfahrgäste ist über die Zentralstation und die Haltestellen Westerntor heute optimal gegeben, gegenüber einer alleinigen peripheren Haltestelle Westernmauer. Wieso wird der entfernteste Bereich an der Westernmauer zwischen Marienstraße und Alte Torgasse zur Westernstraße und zum Knotenpunkt Westerntor/Bahnhofstraße als Haltebereich ausgewählt? Die Vorzugsvariante 1 berücksichtigt unzulänglich die Verkehrssicherheit, da keine geordnete Führung der Radfahrer und Fußgänger auf der Promenade vorgesehen ist. Querende, wartende und umsteigende Fahrgäste treten in Konflikt mit Radfahrern und Fußgängern. Die Fahrradroute um den inneren Ring wird durch die ZOH unterbrochen. Werden die Fußgänger an der Westernmauer zur Westernstraße auf einem 2m breiten Fußweg auf der Rückseite der Wartehäuschen entlang geführt? Wie ist eine verkehrssichere und behindertengerechte Wegeführung für Fußgänger über die Brückengasse und Alte Torgasse möglich?	1				
32	13.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Radfahrweg durch die neue ZOH. Laut jetziger Planung soll der Radweg entlang der Friedrichstraße. Genau mitten durch den neuen ZOH führen. Das ist aus meiner Sicht äußerst gefährlich. Busfahrgäste haben es beim Umsieg oftmals sehr eilig, sind bei der Querung nicht ausreichend konzentriert. Radfahrer sind oftmals mit abenteuerlicher Geschwindigkeit auf Radwegen unterwegs. Fußgänger werden weggeklingelt oder weggeschimpft. Aus meiner Sicht ist die sehr deutliche Markierung des Radweges erforderlich. Zudem sollten Radfahrer durch gut sichtbare Hinweisschilder auf besonders vorsichtige Fahrweise aufmerksam gemacht werden. Besonders blinde und sehbehinderte Busfahrgäste sind stark gefährdet, weil sie herannahende Radfahrer im Lärm der Friedrichstraße Nicht hören können. Ein gutes Beispiel, wie schlecht Radweg und Fußgängerplatz miteinander kombinierbar sind, bietet der Platz vor dem HBin Paderborn	1				
33	22.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Während meiner Studienzzeit in Münster habe ich Konflikte an einem Radweg in der Nähe einer Bushaltestelle beobachtet. Es gab regelmäßig Aufregung wenn dort Fußgänger ohne zu gucken den Radweg überquert haben. Ich frage hiermit die Planer, ob es in anderen Städten bessere Vorbilder gibt, wie man sich also eine funktionierende Steuerung durch Verkehrszeichen vorstellen soll. Fahrradfreundlich wäre das Abbremsen auch nicht.	1				
34	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Zu- und Übergang für Fußgänger mit Bezug zum Riemeke-Viertel verbessern (Querung der Friedrichstraße z.B. mit Hilfe einer Brücke). Dem ÖPNV ist Vorrang vor dem MIV, aber nicht vor Fuß- und Radverkehr einzurichten (LSA Friedrichstraße / Imadstraße).	29	Zu-/Übergang Riemeke-Viertel verbessern	29	21%	Es ist ein neuer Knotenpunkt Torgasse/Friedrichstraße vorgesehen mit eigener Fußgängerfurt über die Friedrichstraße.

35	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Ersatz für wegfallende Parkplätze schaffen (jeder Parkplatz wird 10-20 Mal pro Tag benutzt). Vorhandene Parkplätze fördern Umsätze der Geschäfte	16	Ersatz für entfallende öffentliche Stellplätze schaffen	21	15%	Im Bereich der Westernmauer ist ein Kombistreifen als Ladezone und Anwohnerparken vorgesehen. Kurzzeitparken tagsüber ist über das bestehende Parkhaus möglich.
36	20.12.2015	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Anwohnerparkausweis Nr.4! Auf welchen Flächen wird er nach dem Bau des Bhf gültig sein. Wieviele Parkerlaubnisse Nr.4 sind zzt. vergeben? Die derzeitigen Verhältnisse bezüglich Zugang und Zufahrt zu den Wohnungen und die beabsichtigten gehören mit Zahlen gegenübergestellt und öffentlich gemacht. Mein Gesamteindruck ist, dass die Bewohnbarkeit der Innenstadt weit hinter die monetären Interessen der in der grünen Peripherie wohnenden Geschäftsleute gestellt wird.	1				
37	21.12.2015	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Dann fallen wieder viele Anwohnerparkplätze weg. So sterben die Städte.	1				
38	10.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Mit dem Wegfall der 54 Stellplätze ist nicht zu erwarten, dass die Geschäftsstruktur an der Westernmauer weiter aufrecht erhalten werden kann. Die Stellplätze werden insbesondere für den kurzfristigen Parkbedarf tagsüber und in den Abend- und Nachtstunden intensiv genutzt. Sie weisen eine hohe Auslastung auf; auch über 2 Uhr hinaus, wenn die Tiefgarage geschlossen ist. Wie sieht das Ersatzkonzept für die 54 Stellplätze aus? Der Anlieferverkehr zu den Wohn- und Geschäftshäusern Westernmauer ist eingeschränkt bzw. nicht mehr gegeben. Kann Anwohnerparken weiterhin gewährleistet werden? Wie wird die Zufahrtsmöglichkeit zu den Grundstücken gestaltet? Aufgrund des schmalen Straßenquerschnittes an der Westernmauer ist der ZOH an dieser Stelle für alle Verkehrsteilnehmer nicht funktional.	1				
39	22.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Mit der Verlagerung würde nicht nur ein dauerhaftes Parken unmöglich, sondern auch ein kurzfristiges Halten, um z.B. Einkäufe in die Wohnung zu tragen. Dies trifft mich im besonderen Maße, da ich außergewöhnlich gehbehindert und auf einen (Behinderten)parkplatz in unmittelbarer Nähe meiner Wohnung angewiesen bin. In meinem speziellen Falle wäre ich wohl gezwungen, eine andere Wohnung zu suchen. Wer trägt die dafür entstehenden Kosten für den Umzug und die dann wohl deutlich höhere Miete?	1				
40	24.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Konzept für die ersatzlos entfallenden Parkplätze an der Westernmauer fehlt. Die Parkgarage Königsplätze ist nicht 24 Stunden geöffnet und damit kein vollwertiger Ersatz, insbesondere am Wochenende.	1				
41	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Anlieferverkehr (privat und gewerblich) berücksichtigen. Anfahrt von Kunden und Handwerkern nicht mehr gegeben. Standort ist für uns in Frage gestellt	13	Anlieferverkehr an der Westernmauer beachten	13	9%	
42	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Ersatz für wegfallende Anwohnerparkplätze schaffen, insbesondere für Behinderte (zur Zeit 4 Stellplätze)	7	Ersatz für entfallende Anwohner-Stellplätze schaffen	7	5%	
43	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Die Barrierefreiheit für Gehbehinderte, Sehbehinderte, langsame Menschen (Alter) und Personen mit Rollator, e-Scooter oder Krücken ist zu berücksichtigen	5	Barrierefreiheit und Mobilitätseingeschränkte beachten	5	4%	Die neue ZOH wird barrierefrei gestaltet.
44	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Bei Verlegung der Haltestellen Westerntor und Zentralstation an die ZOH Westernmauer existiert eine Chance zur zukunftsweisenden Radverkehrsführung (3m sind für Mischverkehr mit Zweirichtungsrادweg und Fußverkehr viel zu wenig, Benutzungspflicht eh nicht machbar)	5	Zukunftsweisende Führung des Radverkehrs beachten	5	4%	Es ist ein einseitiger Zweirichtungsrادverkehr an der Westernmauer vorgesehen.

45	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Möglichkeiten sozialer Kontrolle berücksichtigen	4	Möglichkeiten sozialer Kontrolle berücksichtigen	4	3%	Die neue ZOH wird möglichst offen und ohne "dunkle" Ecken geplant.
46	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Westernmauer wird zu einem Verkehrsknotenpunkt erheblichen Ausmaßes. Unfallgefährdung für Fußgänger.	4	Verkehrssicherheit insbesondere für Fußgänger beachten	4	3%	Die Fg werden in einer separaten Furt zu und von der ZOH und Lichtsignalgesteuert geführt.
47	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Verkehrsstärke auf der Friedrichstraße verringern	3	Verkehrsstärke auf der Friedrichstraße verringern	3	2%	Im Zuge des Neubaus der ZOH wird der IV nicht verlagert. Durch die neue Fahrstreifenanordnungen werden sich gewisse Verlagerungseffekte einstellen.
48	18.12.2015	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Wie sollten von einer neuen Bushaltestelle (Westerntor verlagerung) denn die "Massen" in die City geleitet werden ? Die Aussteiger aus den Bussen könnten nur durch die Marienstrasse (enger seitlicher Fussweg) oder durch die Brückengasse Nicht Barrierefrei (die Aufzüge sind mit Sicherheit dann mehr kaputt als funktionsfähig) oder durch die Alte Torgasse, ebenfalls wenig Barrierefrei "weggeleitet " werden. Alles enge schmale Fusswege und damit eine Kreuzung mit PKW und Radverkehr was das Unfallrisiko erhöht	1	Allgemeines Fußwegekonzept für den Gesamtbereich ZOH	2	1%	Die Anbindung an die Innenstadt wird über die Marienstraße, Brückengasse und die Torgasse sowie die Westernmauer in die Westernstraße erfolgen.
49	23.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Bis heute (21.01.2106) sind weiterhin keine Ideen, Vorschläge oder Konzepte zur Bewältigung der Fußgängerströme am vorgesehenen Standort Westernmauer benannt worden. Gleiches gilt für das Problem der Anlieferung der Geschäfte und Wohnungen an der Westernmauer. Und wie ist die Zuwegung durch Rettungswagen gesichert?	1				
50	20.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Es hört sich so an, als könne die Zentralstation den Bürgern heute nicht mehr zugemutet werden (sie hätte tatsächlich dringend eine Renovierung nötig). Jetzt soll allerdings der Teufel mit dem Beelzebub ausgetrieben werden. Ich bin über den folgenden Satz in der Machbarkeitsstudie zur Westernmauer gestolpert: „Der heute dunkel und unfreundlich wirkende Durchgang für Fußgänger zur Brückengasse wird nach Einrichtung der Haltestelle an Bedeutung stark zunehmen und sollte in seiner Gestaltung entsprechend angepasst werden.“ Es ist richtig, dass die Brückengasse an Bedeutung zunehmen würde, denn es wäre von der ZOH aus der direkteste Weg in die Innenstadt. Weil ich den Durchgang bisher übersehen hatte, habe ich mir die Situation vor Ort angeschaut. Wie will die Stadt diesen furchtbaren Weg durch das Tiefgaragenlabyrinth freundlich gestalten, wenn es ihr anscheinend schon bei der heutigen Zentralstation nicht gelingt, die schon jetzt viel heller und großzügiger ist als die Brückengasse?	1	Durchgang Brückengasse attraktivieren	1	1%	Der Durchgang durch die Brückengasse ist zu attraktivieren. Die Brückengasse und die Königstraße sollen als Fußgängerzone ausgewiesen und umgestaltet werden.
51	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Absichtliches Blockieren des Pkw-Fließverkehrs durch Busse verhindern (um Grünphasen der Ampel zu erreichen und sich gegenseitig einzulassen)	1	Busse sollen beim Halt nicht restlichen Verkehr blockieren	1	1%	Die Busse halten auf einer eigenen Busspur und werden an den Knoten bevorrechtigt geschaltet.

3. Grüngestaltung und Denkmal

52	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Wallanlage als zukünftiges Denkmal wahren. Hierbei Baumbestand erhalten und vervollständigen	27	Wallanlage wahren, Baumbestand erhalten und vervollständigen	30	91%	<p>In der Gesamtsicht der Wallanlagen sind unterschiedliche Charaktere der Ausprägung je nach angrenzenden Nutzungen sichtbar, deren Gemeinsamkeit die an der Straße stehenden Baumreihen darstellen. Ziel der Planung ist die Erhaltung des grünen Rings. Hierbei wird die Nutzung des Bereichs vor der Westernmauer als ZOH, eine diesen Anforderungen angepasste Gestaltung der Grünaspekte bedingen.</p> <p>Aus Sicht der Planer wird der Charakter eines baumüberstandenen Platzes mit hoher Aufenthaltsqualität, die Vielfalt der Eigenart der Wallabschnitte ergänzen. Diese Gestaltungselemente sollen den durch die Umstrukturierung gewonnen Platz am Westertor wieder aufwerten.</p> <p>Der Planungsstand sieht neben den Bäumen flächige Grünbereiche vor.</p> <p>Die zusätzliche, notwendige Versiegelung der Wurzelbereiche erfolgt im Bereich der später fußläufigen Platzbereiche und wird mittels Wurzelbrücken wurzelraumschonend ausgeführt.</p> <p>Die geplanten Busspuren befinden sich in einem schon jetzt durch die Friedrichstr. bzw die Parkbuchten und Straßen vor der Westernmauer versiegelten Bereich.</p> <p>In die Gestaltung des ZOH soll der in dem Bereich z.T. im Boden liegende Verlauf der Stadtmauer an der Oberfläche gestalterisch eingebunden werden.</p>
53	02.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Als Kunsthistorikerin rate ich von dem drastischen Eingriff in den Grünstreifen an der Westernmauer dringend ab. Wegen der starken Kriegszerstörungen sind in meiner Heimatstadt Paderborn heute schwerpunktmäßig die Bodendenkmäler innerhalb des mittelalterlichen Stadtkerns relevant. Dessen sichtbare Begrenzung (bei nur ansatzweise vorhandener Stadtmauer) ist der fast vollständig vorhandene Grüngürtel des Walls. Die Stadt hat für die ZOH als wichtiges Ziel „Keine Eingriffe in Grünanlagen/Wall/Bäume“ vorgegeben. Die Machbarkeitsstudie von 2011 bietet 3 Varianten zur Westernmauer. Bei den Varianten 2 und 3 wird als „bedeutender Nachteil“ die Aufgabe der vorhandenen Allee resümiert. Variante 1 wird hinsichtlich der Allee als „bestandsschonend“ tituliert. Diese Bezeichnung ist ansonsten irreführend. Im Bereich der Umsteigevorgänge würde die Rasenfläche entfallen (wohl ca. Hausnr. 18 – 32). Was das für das optische Erscheinungsbild des Walls bedeuten würde, sieht man heute am Westertor.	1				
54	10.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Die Promenade soll als Grüngürtel beibehalten werden, dennoch sehe ich die historische Substanz der Wallanlage beeinträchtigt. Diese Strukturen sind von stadtbildprägender Bedeutung und geerbte Werte, die es zu erhalten gilt und sensibel mit umzugehen ist. Durch die geplante notwendige flächenhafte Versiegelung der Promenade ist eine langfristige Sicherung der Großbäume nicht mehr gegeben. Aufgrund der hohen Belastungen durch ca. 12 t – 18 t schwere Busfahrzeuge im Wurzelbereich ist von einer dauerhaften Beschädigung mit einem Vitalitätsverlust auszugehen. Der Verankerungsmechanismus der Bäume ist langfristig nicht mehr gegeben und ein Erhalt nicht möglich. Die Promenade verliert durch den Eingriff den Anspruch an eine hohe Aufenthaltsqualität und Verweilzone. Die Großbäume haben eine hohe Bedeutung für die Luftqualität. Die Westernmauer gehört zum Satzungsgebiet über besondere Anforderungen an die äußere Gestaltung baulicher Anlagen. Wie will der ZOH dieser Satzung gerecht werden?	1				
55	22.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Die Stadt sagt, die Platanenallee soll erhalten bleiben, würde es aber in Kauf nehmen, dass der Rasen wegfällt? Was bleibt dann noch von der Promenade? Es werden Baumscheiben vorgeschlagen, über die dann die Fußgänger laufen würden, was diese robuste Baumart wahrscheinlich mitmachen würde. Ist genug Platz ist für den Wurzelbereich der Bäume einkalkuliert? Es darf jedenfalls nicht sein, dass die Allee später doch noch gefällt werden muss, weil sie das Pflaster hochdrückt. Gibt es überhaupt wirklich Befürworter einer Zentralstation an der Westernmauer?	1				

56	13.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Das Ziel lautet: Keine Eingriffe in Grünanlagen/Wall/Bäume. Wenn ich es richtig verstehe, würde auch bei der bevorzugten Variante 1 die Rasenfläche im Bereich der Umsteigevorgänge etwa von Hausnr. 18 bis 32 entfallen? Damit wäre eine bedeutend längere Strecke gepflastert und betoniert als am Westerntor. Am Westerntor steht heute noch eine Art Allee. Der Eindruck einer Promenade oder eines Grünstreifens kommt dort nicht im Entferntesten auf. Höchstens im Luftbild. Zudem: Was geschieht mit dem Ensemble der Bedürfnisanstalten an der Alten Torgasse und dem Neuhäuser Tor, die aus Bruchstein gemauert und mit Schiefer gedeckt von der Gestaltung her an die Torwachen der ursprünglichen Stadttore erinnern? Was geschieht mit dem denkmalgeschützten barocken Wegekrenz an der Alten Torgasse? Wie kann Variante 1 an der Westernmauer hinsichtlich der Wallanlagen als bestandsschonend bezeichnet werden? So wie ich den Endbericht aus 2011 verstehe, würde die Promenade an der Westernmauer rigoros zerstört.	1	Sicherung historischer, stadtbildprägender Elemente	3	9%	Die angesprochenen Bauwerke sind nachträglich errichtete Elemente, die für den angestrebten Umgang mit dem Denkmal keine Bedeutung haben. Aus Sicht der Planer sind die Bäume das Wesentliche, in allen Bereichen ablesbare Element des Wallrings, wobei auch diese ein hinzugefügtes Gestaltungselement darstellen. Die als Promenade bezeichnete Grüngestaltung der Oberflächen (Rasen und Fahrrad/Fußweg) muss für die Funktionen eines Busbahnhofes neu interpretiert werden. Der Charakter eines Baumüberstandenen (Erhalt der Bestandsbäume) Platzes mit einigen flächigen Grünelementen und gestalterisch anspruchsvoller Aufenthaltsqualität soll diese Interpretation übernehmen. Die Darstellung des Stadtmauerverlaufs an der neuen Oberfläche, sowie die Einbindung denkmalgeschützter Elemente soll die historische Identität des Ortes stärken.
57	23.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Wie soll der Erhalt der Baumreihen konkret gesichert werden? Mit welchen Argumenten soll/könnte der Eingriff in das fast historisch zu bezeichnende Stadtbild der Westernmauer mit kleingliedrigen Fassaden überzeugend begründet werden? Welche Erinnerung an ein altes Stadtbild bzw. welches Identifikationsangebot ginge verloren, wenn der symmetrische Zustand der zwei historischen Häuschen mit „Wachhäuschen-Charakter“ am Neuhäuser und Western Tor (heute öffentliche Toiletten) durch Abriss eines der Häuser beseitigt würde? Dadurch würde etwas von der Identität des Stadtbildes verloren gehen.	1				
58	24.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Die Paderborner Stadtmauer gehört mit seinen Türmen, Mauern und Gräben zu den Bau- und Bodendenkmälern in Nordrhein-Westfalen. Die Stadtmauer stellt ein gewisses Wahrzeichen der Stadt dar und die Ausmaße und der Stadtgrundriss sind noch fast vollständig erhalten und als mittelalterliche Stadtanlage wahrnehmbar. Alte Straßennamen wie Westernmauer oder Spitalmauer verweisen auf die Historie. Durch einen Investitionsdruck und den Bau einer ZOH in die Promenade soll diese noch erkennbare Struktur nun zerstört werden.	1				

4. Städtebauliche Vorstellung - ZOH Verlagerung

59	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Zugangsmöglichkeiten von und zur Innenstadt, beispielsweise über die Brückengasse oder die Westenstraße, prüfen und u.a. barrierefrei und ansprechend ausgestalten (z.B. Abbau von "Angstecken" wie die Brückengasse)	34	Zugangsmöglichkeiten von und zur Innenstadt prüfen, Angsträume abbauen (z.B. Brückengasse)	35	73%	Im Rahmen der Nachnutzung der heutigen Zentralstation ergibt sich ein Verkehrsberuhigungs- und Umgestaltungspotential für die Königsstraße, Brückengasse und alte Torgasse. Durch die Verlagerung der Zentralstation an die Westenmauer werden stärkere Frequenzen an Fahrgästen über Brückengasse und alte Torgasse erwartet, sodass neben der gestalterischen Aufwertung und einem stärkeren Fußgängerverkehr die Bildung von Angsträume reduziert bzw. vermieden werden kann.
60	24.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Die Gutachten weisen für die Straßenzüge Marienstraße, Alte Torgasse und Brückengasse deutliche funktionale und gestalterische Mängel auf. Die Aufenthaltsqualität ist äußerst gering. Für Teile dieser Straßenzüge kann man auch von Angsträumen sprechen, die gemieden werden. Als neue Eingangstore in die Innenstadt sind diese gestalterisch aufzuwerten. Entsprechende Konzepte und Kostenansätze fehlen und wären in einer ausstehenden Kosten-Nutzen-Untersuchung zur Verlegung der ZOH an die Westenmauer zu berücksichtigen.	1				
61	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Fußgängerquerung im Bereich Westerntor und Alte Torgasse einrichten. Überquerung der Straße Alte Torgasse durch Fußgänger mit Hilfe einer Ampelanlage sichern (hierbei muss aber gleichzeitig ein Rückstau des Individualverkehrs bei "Rot" bis auf die Friedrichstraße vermieden werden). Die entsprechende Überquerung ist als Zugang zur Westenstraße optisch gefällig zu gestalten.	10	Fußgängerquerung Westerntor und Alte Torgasse einrichten	10	21%	Die Querungen Westenmauer, Westerntor, Alte Torgasse werden durch entsprechende rad- und fußgängerfreundliche Übergänge sichergestellt.
62	20.12.2015	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Die Fläche der jetzigen Zentralstation sollte zum Parkplatz oder Parkhaus für die darüber liegenden Königsplätze umgebaut werden. Die Königsplätze sollten zu einem Center, ähnlich dem des Südrings, umgebaut werden. Ein Mix aus Lebensmittel- und Konsumgütergeschäften.	1	Zukünftige Nutzung heutige Zentralstation als Parkplatz	1	2%	Aufgrund eines reduzierten Bedarfs an KFZ-Stellplätze im Bereich Königsstraße wird eine Nachnutzung als Parkhaus weniger in Betracht kommen. Stattdessen sind attraktive Einzelhandels- bzw. Gewerbenutzungen zu bevorzugen, sodass die Fußgängerzone Königsstraße neben einer gestalterischen eine funktionale Aufwertung erfährt.
63	06.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Eine Verlegung der Zentralstation macht aus meiner Sicht auch nur Sinn, wenn es ein intelligentes, aufwertendes und besseres Nachfolgekonzept gibt! Den freien Platz mit anderen Discountern, Ketten oder schon bereits vorhandenen Filialen aufzufüllen ist da nicht zum Vorteil. Ich denke da an etwas positives wie einer Markthalle, im Vergleich wie z.B. in Osnabrück oder anderen Städten. So zentral gelegen könnte das ein "Magnet" seinund so etwas gibt es in PB noch nicht !!	1	Zukünftige Nutzung heutige Zentralstation als Markthalle	1	2%	Das engültige Nutzungskonzept kann zu diesem Zeitpunkt noch nicht aufgestellt werde. Zurzeit werden mit Stadt und Eigentümern verschiedene Nachnutzungsszenarien entwickelt.
64	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Schilderwald wie an heutiger Haltestelle (zu viele "H-Schilder" im "Ist-Zustand") an neuer Haltestelle reduzieren. Ansatz: Integration des "H-Schildes" in die elektronische Bus-Anzeigetafel	1	Schilderwald an Haltestellen reduzieren	1	2%	Es ist eine Integration des Verkehrszeichens StVO 224 in die DFI-Anzeige zur Vermeidung eines separaten Pfostens möglich.

5. Sonstige benannte Punkte

65	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle auf der Marienstraße (zwischen neuer ZOH und Marienplatz) bei Wegfall der Haltestelle Zentralstation	7	Einrichtung zusätzlicher Haltestelle Marienstraße	8		Die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle Marienstraße ist bereits Teil des ÖPNV-Verkehrskonzeptes und wird im Zuge der Planungen der ZOH ebenfalls befürwortet.
66	24.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Bei Entfall der Zentralstation sollte weiterhin im Abschnitt Marienstraße zwischen Königstraße und Weberberg eine Durchgangshaltestelle am Fahrbahnrand für die Innenstadtbushaltestellen vorgesehen werden. Analog der Haltestelle Kamp erscheint das aufgrund des geringen PKW-Verkehrsaufkommens in der Marienstraße realisierbar. Von dort sind große Teile der westlichen Innenstadt/Königsplätze/Marienplatz schneller fußläufig erreichbar als vom neuen ZOH.	1				
67	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Fahrgastinformationen unternehmensübergreifend gestalten	4	Fahrgastinformation unternehmensübergreifend gestalten	4		Der Ausbau der unternehmensübergreifenden Fahrgastinformation wird befürwortet, ist aber nicht Teil des vorliegenden Projektes.
68	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Organisation zwischen Busverkehr und Taxistand berücksichtigen	2	Organisation zwischen Fernbusverkehr, Busverkehr und Taxistand berücksichtigen	3		Eine Integration des Fernbusverkehrs in die ZOH ist aus Platzgründen nicht vorgesehen. Die Integration von Taxiständen wird geprüft.
69	19.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Sehr geehrte Damen und Herren, bei der Verlagerung des ZOH sollte aus meiner Sicht in Betracht gezogen werden, dass dort nicht nur Busse des ÖPNV halten können, sondern auch zeitgleich Buchten für den Fernbusverkehr (bspw. MeinFerbuxFlixbus, usw.) mit eingeplant werden. Ebenfalls in dem Zusammenhang sollten Buchten für Taxen, sowie Halteoptionen für private PKWs zum ein- und aussteigen geschaffen werden. Auch die notwendige Infrastruktur, wie Anzeige- und Informationstafeln, Fahrkartenaufnehmer, ect. sollten nicht vergessen werden. Falls die Westernmauer als Haltestelle in Betracht gezogen werden sollte, so wird aus meiner Sicht die Haltestelle am Westerntor (stadtseitig) überflüssig und kann zurück gebaut werden. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.	1				
70	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Taktung des Busverkehrs für Behinderte im Zuge der derzeitigen Inklusionsdebatte unbedingt berücksichtigen	3	Inklusionsdebatte berücksichtigen	3		Die Einflussnahme auf das ÖPNV-Angebot ist nicht Teil des vorliegenden Projektes.

71	24.12.2015	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Die Linien vollkommen neu ordnen und nur noch zum Teil durch die gesamte Stadt fahren lassen. Damit braucht man keinen zentralen Busbahnhof am Westerntor sondern kann die Haltestellen etwas dezentral um das Westerntor verteilen. Zum Beispiel: Linie 2+8 über Liboriberg, Kasseler Strasse. Haltestelle am Westerntor Richtung Osten vor der Spielothek und Richtung Westen Herz Jesu Kirche. Da beide Linien zeitgleich fahren eine Linie im Halbstundentakt durch die Stadt, umsteigen von der anderen Linie jeweils am Westerntor oder Gericht. Oder auch die Linien neu ordnen, aus Richtung Südstadt in Richtung Marienloh fahren lassen. Oder alle Busse raus und nur ein Shuttlebus fährt vom Bahnhof durch die Innenstadt (Elektrobus) Gericht-Mühlenstrasse-Neuhäuser Tor-Bahnhof und hat in dem Kreis Anschluss an alle anderen Busse. Damals wurde beim Neubau der Kasseler Tor Brücke ein Fehler gemacht, unter der Brücke hätte ein Haltepunkt integriert werden müssen mit Zugang Richtung Liboriberg (Liborigalerie)	1	Völlige Neuordnung Liniennetz	1		Die Einflussnahme auf das ÖPNV-Angebot ist nicht Teil des vorliegenden Projektes.
72	13.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Die Verlagerung der Zentralstation vom Königsplatz zur Friedrichstr. ist aus Sicht des neuen Verkehrskonzeptes sicherlich ein guter Schritt, bringt aber enorme Nachteile mit sich: Busfahrer denken genau wie Autofahrer, sie entscheiden ihren Einkauf daran, möglichst nah an ihr Ziel zu kommen. Die Verlagerung zur Friedrichstraße. Bringt enorm längere Laufwege mit sich. Aktuelles Beispiel ist der Wochenmarkt, der nur 100 m verlegt wurde, aber wesentlich schlechter von Busfahrern angenommen wird. Das wird auch die Innenstadt treffen. Fahrgäste der Linien R 50 /51 aus Richtung Bad Lippspringe haben noch längere Laufwege von der Haltestelle Herzjesukirche zur neuen ZOH. Gefährdung der Anschlüsse. In Richtung vom ZOH nach Bad Lippspringe ist der Weg zur Haltestelle Le Mans Wall noch weiter. Das ist NICHT akzeptierbar! Ich weiß nicht, wie Herr Rainer Engel von PROBAHN auf die Idee kommt, den neuen ZOH als Superlösung darzustellen. Die Ortsgruppe des Verbandes sieht das völlig anders!	1	Längere Fußwege für einzelne Regionallinien	1		Im Zuge der Einrichtung der ZOH ist das ÖPNV-Angebot im Stadtbusverkehr wie auch im Regionalbusverkehr fein abzustimmen und ggf. anzupassen. So ist beispielsweise denkbar, dass die Linien R50/51 aus Richtung Bad Lippspringe ebenfalls über die ZOH geführt werden.
73	15.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Sehr geehrte Damen und Herren, bei einer Neuregelung der Öffentlichen Verkehrsmittelgestaltung werden ältere und gehbehinderte Mitbürger außer Acht gelassen. Für die Betroffenen ist es stellenweise gänzlich unmöglich von der Haltestelle "Am Bogen" oder "Neue Zentralstation/Westernmauer" bis in die Innenstadt zu gelangen. Ein Fußweg ist mehr als beschwerlich.	1	generell verbesserungswürdige Barrierefreiheit des ÖPNV	1		Eine generelle Ausweitung der Barrierefreiheit des ÖPNV wird im Zuge der Planungen der ZOH befürwortet, ist aber nicht Teil des vorliegenden Projektes.
74	19.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Der einzige Vorteil der Zentralstation unter dem Königsplatz ist dass sie vollständig überdacht ist. Der Busverkehr darf den Innenrin nur im Uhrzeigersinn befahren. Das macht das Umsteigen von einer Linie zur anderen viel einfacher, da die Straße nicht mehr überquert werden muss.	1	Führung ÖPNV auf Innenstadtring nur im Uhrzeigersinn	1		Die Einflussnahme auf das ÖPNV-Angebot ist nicht Teil des vorliegenden Projektes. Darüber hinaus wäre eine Führung des ÖPNV auf dem Innenstadtring in nur einer Richtung aus Gründen der Erreichbarkeit der Ziele nicht zu befürworten.

75	19.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Ich bin voll und ganz für die Verlegung der zentralen Busstation an die Westernmauer. Mit so einer Neuplanung sollte unbedingt auch die Verkehrsführung der Busse geändert werden. Insbesondere das viel zu hohe Verkehrsaufkommen über die Marienstraße und den Rathausplatz sollte auf ein Minimum reduziert werden. Noch besser: Es faren zukünftig gar keine Busse mehr vor dem Rathaus her.	1	Keine Führung von Bussen durch die Fußgängerzone	1		Die Einflussnahme auf das ÖPNV-Angebot und dessen Führung ist nicht Teil des vorliegenden Projektes.
76	20.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Zentralstation kann durch Haltestellen an der Marienstr. ersetzt werden. Ohne Regionalbusse, die nur eine unnötige Schleife durch die Zentralstation auf dem Weg von/nach Borchchen fahren, ist das Busaufkommen identisch mit den Haltestellen Kamp und Rathaus. Sinnvoller wäre eine Lösung am Westerntor zu suchen, damit auch die Busse in Richtung Borchner Str. und Liboriberg am Westerntor halten können OHNE eine zeitraubende extra Schleife über z.B. die Friedrichstr, fahren zu müssen. Durch eine weitere Haltestelle, z.B. vor der Deutschen Bank könnte die meisten Probleme im ÖPNV lösen und damit eine ZOH an der Friedrichstr. überflüssig machen. Meiner Meinung nach sind die großen Probleme des Paderborner ÖPNV die schlechte Vernetzung zwischen Regionalverkehr und Stadtverkehr (z.B. getrennte Haltestellen am Bahnhof und in Neuhaus, keine abgestimmten Fahrpläne) und die Langsamkeit (z.B. Fahrt durch die Innenstadt: Hbf-Kassler Tor >10min, Regionalbus 5min (aber ohne Halt am Westerntor)).	1	Generelle Neuordnung ÖPNV könnte ZOH ersetzen	1		Die Einflussnahme auf das ÖPNV-Angebot ist nicht Teil des vorliegenden Projektes.
77	23.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Am Beispiel des Standortes Kesselbrink in Bielefeld (https://de.wikipedia.org/wiki/Kesselbrink#Planungen_und_Neugestaltung) kann man sehen, dass eine (Um-)Gestaltung eines Platzes gewinnbringend realisiert werden kann. Den Bielefelder Bürgerinnen und Bürgern wird eine Entfernung von 300m (4Minuten) bis zum Erreichen der Fußgängerzone zugemutet. Warum also nicht den Standort Florianstraße entwickeln? Man hätte genügend Platz für die Busse, würde die Bahnhofstraße aufwerten und anbinden, könnte kreativ den Platz gestalten und für Paderborn etwas wirklich Neues entwickeln.	1	Einrichtung ZOH an Standort Florianstraße	1		Die Standortdiskussion ist nicht Teil des vorliegenden Projektes sondern war Aufgabe der Machbarkeitsstudie 2011.
78	24.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Wie sieht die auf die Anlieger übertragene Straßenreinigung und der Winterdienst an der Westernmauer mit einer ZOH aus?	1	Organisation Straßenreinigung/Winterdienst im Umfeld von ZOH?	1		Durch Verzicht von Haltepositionen entlang der Blockrandbebauung der Westernmauer sind für die Anwohner hinsichtlich Straßenreinigung und Winterdienst keine Änderungen vorgesehen.
79	24.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Mehrmals im Jahr ist die Innentadt durchfahrt Marienstraße – Rathaus für Busse aufgrund Veranstaltungen (Libori, Weihnachtszeit etc.) länger gesperrt. Da an der Einmündung Westernmauer/Marienstraße Busse nur rechts abbiegen können, müssen sie an solchen Tagen an die Halteposition an der Friedrichstraße ausweichen, um von dort weiter über den Innenstadtring zu fahren. In der Friedrichstraße ist für diese Fälle gleich die notwendige Anzahl vollwertiger Haltepositionen vorzusehen. Daher können in der Variante 1 für den ZOH die Haltestellenpositionen vor der Gebäudezeile Westernmauer grundsätzlich entfallen.	1	Berücksichtigung regelmäßige Sperrungen Innenstadt bei Dimensionierung ZOH	1		In der aktuellen Planungskonzeption der ZOH sind die regelmäßigen Sperrungen der Innenstadt berücksichtigt.

80	24.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Im Tagesverkehr haben die heutigen Haltestellen Westerntor und Zentralstation laut Gutachten nur den Charakter von Durchgangshaltestellen. Busse haben dort in der Regel keine Pausenzeiten. Entsprechend reichen relativ wenige Haltepositionen für die durchfahrenden Buslinien. Die ZOH soll auf den Nachtverkehr mit bis zu 12 gleichzeitig wartenden Bussen ausgelegt werden. Dieser Spitzenbedarf tritt nur viermal an einem Wochenendabend auf, ist aber Grundlage für die gesamte Dimensionierung. Es ist ein verändertes Nachtbusbedienungskonzept zu prüfen (Takt, Linienführung, Verlegung des korrespondierenden Knoten beispielsweise zum Hbf etc.), damit auf entsprechende Flächenansprüche in der Innenstadt verzichtet werden kann.	1	Prüfung Nachtverkehrskonzept im Zuge Dimensionierung ZOH	1		In der aktuellen Planungskonzeption der ZOH ist das momentane Nachtverkehrskonzept berücksichtigt, wobei festgestellt werden kann, dass der Platzbedarf des Nachtverkehrs unter dem Platzbedarf des Tagesverkehrs zu Spitzenzeiten liegt.
81	24.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Beim Innenstadtverkehrskonzept wurden 2012 „nur“ 500 Passanten und 600 Autofahrer befragt. Busfahrgäste wurden nicht befragt. Dieses ist nachzuholen, um die tatsächlichen Mobilitätswünsche betroffener Nutzergruppen zu erfahren und in die Grundlagenplanung einfließen zu lassen.	1	Unplausible Datenerhebung im Zuge Erarbeitung Innenstadtverkehrskonzept	1		Im Zuge der aktuellen Planungen zur ZOH wird eine umfassende Bürgerbeteiligung durchgeführt, die einen wichtigen Bestandteil des Planungsprozesses darstellt..
82	24.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	In den ersten Gutachten von 2008/2009 wird in der Gestaltung der ZOH von einer Neubebauung der Westernmauer mit Arkaden als Wetterschutz ausgegangen. In der jetzigen Planung zum ZOH gibt es nur wenige Fahrgastunterstände für täglich mehr als 14.000 Fahrgäste (12.000 Westerntor + 2.000 Zentralstation). Dies ist nicht ausreichend.	1	Planungsstand Wetterschutz in Machbarkeitsstudie nicht ausreichend	1		Der Planungsstand der Machbarkeitsstudie von 2011 stellt bis auf die Standortentscheidung lediglich eine Basis dar, die durch die aktuellen Planungen zur ZOH ersetzt werden.
83	24.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	In der Kostenkalkulation zur Neustrukturierung des Stadtbusverkehrs im Zusammenhang mit der Verlegung der ZOH sind wesentliche Kostenblöcke nicht berücksichtigt: Zu wenig Fahrgastunterstände, Abriß/Verlegung des Trafogebäudes mit Behinderten-WC und Versorgungsstation der Stadtwerke an der Alten Torgasse.	1	Kostenkalkulation in Machbarkeitsstudie nicht ausreichend	1		Die Machbarkeitsstudie und die damit zusammenhängende Standortentscheidung ist nicht Teil des vorliegenden Projektes
84	24.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Alternativen auf der Basis der heutigen Situation wurden nicht begutachtet: 1.) Westerntor: Bauliche Aufwertung der heutigen Situation (Verbesserte Nullvariante) 2.) Westerntor: Bauliche Aufwertung der heutigen Situation plus Prüfung, ob ggf. weitere zusätzliche Positionen benachbart im Bereich der Alten Torgasse (jetzige Busspur) errichtet werden können für den Nachtbusverkehr	1	Keine Prüfung von Alternativen auf Basis Bestands-Infrastruktur	1		Die alternative Einrichtung einer ZOH auf Basis der Bestands-Infrastruktur kann bereits nach Prüfung der notwendigen Platzverfügbarkeit verworfen werden.
85	24.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Aufgrund der Komplexität des Vorhabens ist ein Bebauungsplan mit weiteren Gutachten u.a. zu Schall, Licht, Lärm, Grüngestaltung, Denkmalpflege, Erschütterungen etc. zu erstellen.	1	Erstellung weiterer Gutachten notwendig	1		Wenn die Sachlage bzw. der Planungsstand es erfordert, werden weitere Gutachten in Auftrag gegeben werden.
86	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Einsatz von Elektrobussen zur Vermeidung von Lärm und Abgasen	1	Einsatz von Elektrobussen zur Vermeidung von Lärm und Abgasen	1		Der Einsatz von Elektrobussen zur Vermeidung von Lärm und Abgasen wird befürwortet, ist aber nicht Teil des vorliegenden Projektes.
87	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Anschlüsse Bus < > Schiene verbessern	1	Anschlüsse Bus < > Schiene verbessern	1		Die Einflussnahme auf das ÖPNV-Angebot ist nicht Teil des vorliegenden Projektes.

88	23.11.2015	Mail	Zentralstation mitten auf die Friedrichstraße, zwischen Westerntor und Marienstraße, verlegen (so, dass es von der Machbarkeit passt). Eine lange, überdachte Insel, die die Busse aus beiden Richtungen leicht anfahren können. Die Straße müsste dementsprechend verbreitert werden, damit der Verkehr in zwei Spuren normal fließen kann. Der Fußgänger und Radweg könnte bleiben, sowie auch die Westernmauer. Die Fahrgäste würden über Zebrastreifen und Ampelschaltungen sicher auf die Insel kommen. Das Ein- und Aussteigen wäre in beiden Richtungen leicht möglich. Auch die Umsteiger hätten es viel einfacher, da sie ja nur gegenüber wieder einsteigen müssten. Die Insel könnte auch so überdacht werden, sodass die Busse teilweise unter die Überdachung fahren. In der Mitte der Insel könnten dann Sitzbänke aufgestellt werden. Die Haltepunkte der Busse sollten dann so geregelt werden, dass die Fahrgäste die Haltepunkte sofort erkennen können.	1	Einrichtung der ZOH in Mittellage der Friedrichstraße	1		Die Standortdiskussion ist nicht Teil des vorliegenden Projektes sondern war Aufgabe der Machbarkeitsstudie 2011. Überdies erscheint die Platzverfügbarkeit an besagtem Standort in Kombination mit dem Einfluss auf die Leistungsfähigkeit der Friedrichstraße als K.O.-Kriterium gegen den Standort.
89	21.12.2015	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Die Innenstadt sollte einzig Fußgängerzone bleiben, Busse stören den Ruhezonenbereich. Dafür haben wir den Stadtkern.	1	Nutzung Innenstadt ausschließlich als Fußgängerzone	1		Nach der Verlagerung der ZOH ist angestrebt die Brückengasse und die Königsstraße als Fg-Zone umzugestalten.
90	09.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Laut dem Gutachten aus dem Jahr 2011 ist die Zentralstation aufgrund der zentralen Lage mit täglich 2400 ein- und aussteigenden Fahrgästen die am meisten frequentierte Haltestelle. Der Weg zur Fußgängerzone (z.B. zum Kaufhaus Klingenthal) durch die Betonschluchten der Brückengasse oder Alten Torgasse entlang der Tiefgaragenzufahrten wäre nicht nur länger, sondern noch unattraktiver als bisher. Ist eine solche stiefmütterliche Eingangssituation noch aktuell in einer Zeit, in der Shopping als Erlebnis vermarktet wird? Will man so die Bürger animieren, das Auto in der Garage zu lassen? Wenn die Zentralstation unbedingt aufgegeben werden soll, wäre eine Eingangssituation über den Liboriberg / Le Mans Wall deutlich attraktiver. Der Weg vom Wall durch die Rosenstraße oder Liliengasse ermöglicht einen Altstadtbummel von Anfang an. Zusätzliche Möglichkeiten könnten ein Fußweg über den Rasenstreifen in Richtung Franziskanergasse und eine Öffnung für Fußgänger zur Klingelgasse bieten.	1	Alternativer Standort ZOH zur besseren fußläufigen Erreichbarkeit	1		Grundlage für die Verlagerung der ZOH ist die Vorzugsvariante aus der Machbarkeitsstudie an die Westernmauer. Alternative Standorte werden nicht untersucht. Die Zugangssituation soll im Zuge der Nachnutzung der Zentralstation verbessert werden.
91	12.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Bitte die Führung des Radweges nicht schlechter gestalten als bisher. Eher verbessern!	1	Führung Radweg verbessern	1		Die Radfahrer werden zukünftig separat an der Westernmauer entlang geführt.

92	21.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Erst einmal hoffe ich nicht das die künftige Haltestelle "ZOH Westernmauer" heißen wird, sondern den Namen Westerntor, nach einer Fusion der Haltestellen Westerntor und Zentralstation weiterhin tragen wird. Der Name "Westerntor" ist kurz, im kollektiven Gedächtnis der Paderborner verankert und prägnant. Mit dem Bau einer neuen Haltestelle für Busse am Westerntor sollte unbedingt eine Neuordnung von Radwegen und Fußwegen in Betracht gezogen werden (völliger Radweg/Fußweg-Ring-Lückenschluss, Le-Mans-Wall-Friedrichstraße Promenade), bisher durch Alte Torgasse (ohne Ampel, ohne Zebrastreifen, starker Verkehr, unübersichtlich, gefährlich), nicht gegeben. Die Errichtung einer neuen Bushaltestelle an der Westernmauer entlang (momentan Parkplatz) halte ich persönlich als zu kurz gedacht. Das hohe Aufkommen an Bussen an dieser Stelle wird den Anwohnern und den Geschäftsinhabern (und/oder Immobilienbesitzern) sicher nicht gefallen. Der Ort gibt, so denke ich, auch nicht den nötigen Platz her....	1	Generell neues Rad- und Fußwegekonzept erarbeiten	1		Die Namensgebung der neuen Haltestelle ist nicht bekannt. Die Planung der neuen ZOH sieht für die Fg und Radfahrer eine sichere Führung vor.
93	24.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Für die Verkehrsführung in der Westernmauer für den Anliegerverkehr Richtung Norden sind an der Einführung Westernmauer/Marienstraße Fahrmöglichkeiten nach links vorzusehen, damit unnötige Umwegfahrten durch die Innenstadt entfallen.	1	Flexible An- und Abfahrbarkeit des Bereiches Westernmauer zur Vermeidung von Umwegfahrten	1		Die Westernmauer wird zukünftig im Einrichtungsverkehr von Norden nach Süden betrieben.

94	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Haltestelle Zentralstation beibehalten (Bürgerbefragung) und renovieren	30	Haltestelle Zentralstation beibehalten und renovieren	38	<p>Durch die heutige dezentrale Verteilung von Haltestellen an der Zentralstation und an der Westernmauer ist die Orientierung und das Umsteigen für Fahrgäste erschwert. Mit der Verlagerung der Zentralstation ergibt sich die einmalige Chance Bushaltelinien zu bündeln und somit das Umsteigen zwischen den verschiedenen Linien zu erleichtern.</p> <p>Gleichzeitig ergibt sich durch die Verlagerung das Potential die Verkehrsfläche unter den Könisplätzen in eine innenstadtkonforme, attraktive Adresse mit entsprechenden Einzelhandelsnutzungen entlang der Marienstraße und Königsstraße umzuwandeln.</p> <p>Eine Renovierung der Zentralstation (unter ebenfalls hohen Kosten) würde in diesem Kontext nur geringfügig zur Aufwertung der Königsstraße und Marienstraße beitragen, da Flächen für attraktive Nutzungen dem Bedarf an ausreichender Fläche für den Busverkehr untergeordnet wären.</p>
95	19.12.2015	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Man sollte die Zentralstation am alten Platz lassen und im Zuge der Umbauarbeiten der Königsplätze aufwerten durch mehr Licht, helle Decken und großzügiger Zugänge zu beiden Königsplätzen. Man sollte mehr Linien über die Zentralstation führen.	1			
96	20.12.2015	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Angesicht der Schulden der Stadt sollte man nicht noch mehr als nötig Geld verschwenden . Eine Renovierung würde vollkommenen ausreichen.	1			
97	16.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Lassen Sie die Busse so wie sie derzeit sind. Die Lösugn ist ok. Ist auch eine Alleinstellungsmerkmal in der weiteren Umgebung: Busse durch die Fußgängerzone- welche Stadt hat das schon? Vor allem aber: die hohen Kosten der Verlagerung sollten gespart werden und dafür im sozialen Bereich angelegt werden. Die hohen Kosten wurden ja auch in einer der Studien belegt. Wle die Zentralstation besser und attraktiver und sicherer gemacht werden kann, können sich ja u.a. die Architekten überlegen. Falls mehr Busse fahren werden in Zukunft, können diese ja den Ring nutzen und da auch stoppen, wie z.B: die 4 oder 9 während des Weihnachtsmarktes. Warum stoppt der Bus nicht am Maspornplatz oder Gierstor?	1			
98	19.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Die Zentralstation hat momentan einen idealen Standort. Für Fußgänger aus der Innenstadt schnell zu erreichen und gleichzeitig in einem verkehrsberuhigten Bereich gelegen, sodass der normale Verkehr nicht gestört wird. Wenn nun auch die Zentralstation an die Westernmauer verlegt wird gibt es nur eine sehr geringe räumliche Trennung der Stationen Westerntor, ZOH und Neuhäuser Tor. Wenn in diesen Bereichen immer wieder Busse an- und abfahren wird der Verkehr vermutlich stark behindert. Die Anforderungen an die Zentralstation werden am momentanen Standort meiner Meinung nach besser erfüllt. Man könnte/ sollte vielleicht die Zufahrts-/Abfahrtsituation verändern, da die großen Busse momentan durch eher beengte Zufahrtsstraßen müssen. Bitte bitte bitte nicht verlegen! Modernisieren, besser ausleuchten und Paderborn - Paderborn sein lassen ;-)	1			
99	20.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Die Zentralstation sollte umgebaut werden. Hell und freundlich vielleicht mit Musik. Der Haltepunkt liegt direkt in der Stadt , die Geschäfte sind superschnell erreichbar. Eben noch einen kurzen Einkauf in der Stadt (Minipreis usw.) runter zum Bus, einsteigen , fertig. So können Pendler zwischen Padersprinter und BBH (NPH) die Zentralstation nutzen bzw. die kurzen Einkaufsmöglichkeiten. Selbst bei schlechten Wetter und im Winter steht man hier geschützt. Liegt demnächst der zentrale Umstiegsplatz an der Westernmauer, zieht es dann wie am Busbahnhof am Bahnhof ??????? Geht gar nicht !!!!!!!	1			

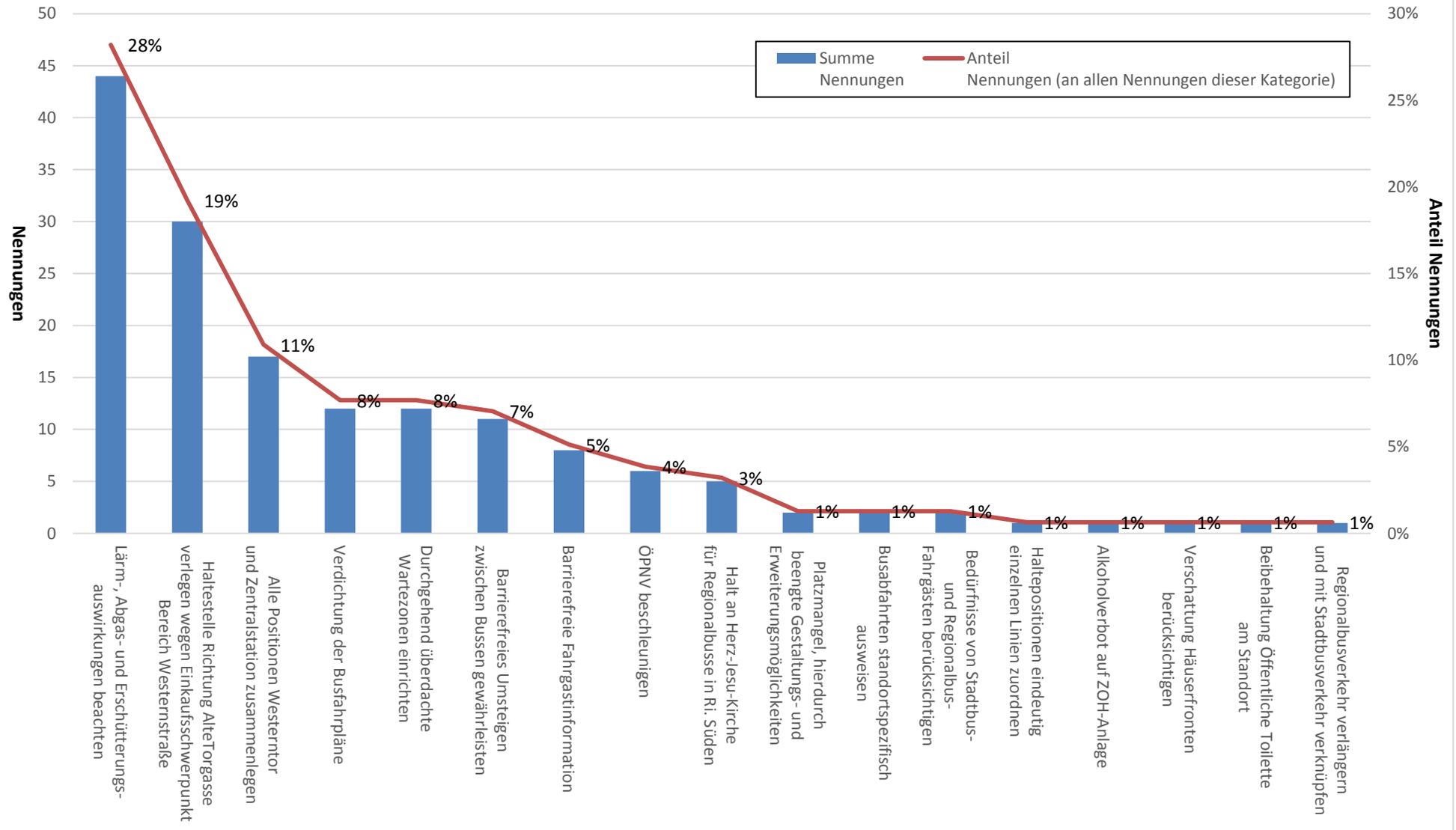
100	23.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Wurde die verbliebene Bausubstanz und Straßenführung der Altstadt in den 70er Jahren für die Zentralstation geopfert, um 50 Jahre später an der Westernmauer auch noch die grüne Rasenfläche der Promenade zu zerstören? Die sehr zentrale Lage des Busbahnhofs und seine vollständige Überdachung zum Schutz vor Wind und Wetter waren den Planern damals so wichtig, dass die Zentralstation entgegen allen Bedenken realisiert wurde. Heute kann man angesichts der steigenden Bedeutung des Klimawandels für die Stadtentwicklung im Grunde froh über diese nachhaltige Lösung sein und sollte sich zugunsten des Erhalts der Promenade mit der Zentralstation arrangieren. Hier ist der Busreisende weitgehend vor Starkregen, Gewitter und Sturm geschützt. Die Zentralstation erfüllt ihre Funktion. Hier werden die meisten Ein- und Ausstiege gezählt. Noch dazu hat die bisherige Abfolge Tiefgarage / Busbahnhof / Fußgängerzone (Letztere oben an der „frischen Luft“) wegen der Emissionen der Tiefgarage ihre Vorzüge.	1				
101	24.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	--die Zentralstation ist eine wichtige Haltestelle mitten in der Stadt..., neben Kamp sind von dort aus alle Geschäfte und Stadt-Büros in Kürze zu erreichen. Nicht nur ältere Menschen schätzen diesen Komfort des kurzen Weges! Wenn eine Verlegung zur Westernmauer erfolgen sollte (die schlechtere Variante), muss zumindest im alten Bereich der Zentralstation eine Abfahrsmöglichkeit gegeben sein. Meine Meinung: Wie schade ist es, wenn man die Promenade wieder einmal anknabbert = alten Baumbestand entfernen müsste... Wenn die Zentralstation erhalten bliebe, und von oben, durch bauliche Veränderungen, Tageslicht einfällt, wie viel mehr wäre gewonnen... Wenig Aufwand - viel Gewinn Ich hoffe auf kreative Ideen und möchte noch mitteilen: Ohne diesen Link zur Seite habe ich - auch nach längerer Suche auf der Paderborn-Seite - keinen direkten Link zu dieser Umfrage gefunden, schade für alle, die dies gerne gemacht hätten... oder auch eine Möglichkeit Meinungen zu verhindern - je nach Sicht	1				
102	24.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Durch eine Entfernung der Betonrampen in Höhe der Marienstraße würde die Zentralstation offener wirken. Welche weiteren Möglichkeiten kennt die Stadt Paderborn, um die Zentralstation gestalterisch aufzuwerten? Wie realistisch ist es, dass ein Raum, der angeblich gemieden wird und noch nicht einmal gut genug für eine Bushaltestelle zu sein scheint, sich zu einer fluktuierenden Ladenzeile mausert? Hätten hier kleinere Läden länger Bestand? Wäre das Einkaufen an den Tiefgaragenzufahrten attraktiv? Oder welche Umlegungen von Tiefgaragenzufahrten werden angedacht bzw. wären möglich? Wie will die Stadt verhindern, dass es hier überhöhte Immobilienpreise, Leerstände & Gammelecken gibt? M.E. macht an diesem Ort das bisherige Fahrgast-Kundencenter viel mehr Sinn. Wie bewertet die Stadt die Idee, hier eine Polizeiwache anzusiedeln, um den Ort auch nach Ladenschluss sicher zu machen? Wieso gibt es kein Konzept zur Aufwertung der Zentralstation, sondern nur welche zur Zerstörung der Wallanlagen?	1				

103	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Ca. 40-50 Wohnungen wären durch die Einrichtung einer ZOH Westernmauer nicht mehr wohnenswert (hohe Immissionen zusätzlich zu den Belastungen durch die Friedrichstraße, betrunkene wartende Fahrgäste)	18	Wohnungen Westernmauer nicht mehr wohnenswert bzw. Wohnwertminderung	19		Durch die Lage am Stadtring und dem Parkplatz an der Westernmauer ist die Lärm und Luftbelastung g für die angrenzende Wohnbebauung schon heute hoch. Durch eine Verlagerung der Zentralstation an die Westernmauer würde der Anteil des ruhenden und damit auch des an- und abfahrenden Autoverkehrs reduziert werden. Die durch eine Verlagerung der Zentralstation hinzukommende Lärm- und Luftbelastung durch Busverkehr könnte in einem absehbaren Zeitraum durch die Umstellung der Busflotte auf Hybrid und Elektromotoren deutlich reduziert werden. Der Einsatz von Elektrobussen zur Vermeidung von Lärm und Abgasen ist nicht Teil des vorliegenden Projektes.
104	22.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Als Bewohner einer Wohnung in der Westernmauer 24 bin ich grundsätzlich gegen die ZOH-Verlagerung, weil, abgesehen von erheblichen Kosten für die Steuerzahler der Stadt Paderborn, mit diesem Vorhaben eine immense Minderung des Wohnwertes einhergeht (z.B. durch die Lärmbelästigung).	1				
105	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Wo war eigentlich die Bürgerbeteiligung bezüglich der Entscheidung zur Verlegung der Zentralstation? Existiert eine Planstudie für eine Verbesserung der Situation unter Beibehaltung der Zentralstation?	9	Bürgerbeteiligung bzw. Machbarkeitsstudie bezüglich Entscheidung zur Verlegung der Zentralstation?	10		im Rahmen der Machbarkeitsstudie zur Zentralen Haltestelle Westernmauer wurde lediglich ein alternativer Standort für eine neue Haltestelle gesucht. Der Alternativstandort wurde anhand von betrieblich und auch wirtschaftlichen Aspekten für einen funktionalen ÖPNV ausgesucht. Außerdem waren Linienverknüpfungen und Umsteigebeziehungen in der Betrachtung wichtig. Der Standort Westernmauer hat sich als einzige Alternative zur Zentralstation herausgestellt. Die Entscheidung zur Verlagerung ist noch nicht gefallen.
106	10.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Aus den bisherigen Unterlagen ist nicht ersichtlich, dass eine Machbarkeitsstudie zur Aufwertung der Situation an der Zentralstation aufgestellt worden ist, ebenso ist keine intensive Alternativprüfung vorgenommen worden. Wie sieht die Nullvariante aus? Die Zentralstation soll verlegt werden um weitere Verkaufsflächen zu schaffen. Bereits schon jetzt ist ein hoher Leerstand auf den Königsplätzen zu verzeichnen und in der Westernstraße ist ein hoher Bestand an Schnellimbissen, Telefonanbietern und Billigläden zu verzeichnen, die auf eine schwächelnde Struktur hinweisen. In Zeiten knapper Finanzmittel halte ich eine Verlagerung der Zentralstation ohne wirkliche Vorteile für äußerst bedenklich. Die ZOH sieht lediglich verschiedene kleine Buswartehäuschen vor. Dies entspricht nicht einem modernen Stadtbild und setzt die gelungene Entwicklung mit moderner Architektur wie die der Rathauspassage und am Neuen Platz in keinsten Weise fort.	1				
107	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Zu Nutzung der jetzigen Fläche der ZOH: Ohne konkrete Vorstellungen ist eine Entscheidung schwierig! - Handel?! Frequenz, Attraktivität - Nahversorgung durch Lebensmittel?! Andienung an Tiefgarage	10	Nutzung der heutigen Zentralstation nach Verlagerung?	10		Die konkrete Nutzung kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend geklärt werden. Zwischen Stadt und Eigentümern werden verschiedene Szenarien diskutiert. Durch die Lage an der Königsstraße und das Flächenpotential nach Verlagerung der Zentralstation wäre eine Nachnutzung v.a. mit Einzelhandel
108	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Zu Erreichbarkeit der Oberen Ebene des Kö-Platzes: Gibt es Frequenzprognosen für die neue Erschließungseinheit mit den zwei Fahrstühlen und dem Treppenhaus? Reicht das für frequenzstarke Zeiten (die Fahrstühle bedienen ja auch die Tiefgarage)?	8	Erreichbarkeit obere Ebene des Königsplatzes; Frequenzprognose für neue Erschließungseinheit?	8		Die Erstellung einer Frequenzprognose ist nicht Teil dieses Projekts. Es ist anzunehmen, dass im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens zur Umgestaltung der Königsplätze aus dem Jahr 2011 und der darauf folgenden Ausführungsplanung die Belastbarkeit des zentralen Erschließungselements geprüft wurde.
109	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Werden überhaupt die Anwohner, Mieter, Eigentümer an der Westernmauer bedacht (Lärm, Mief, Verkehr)?	4	Werden Anwohner, Mieter, Eigentümer Westernmauer bedacht (Lärm, Mief, Verkehr?)	4		Die Planung berücksichtigt bzw. minimiert die Einflüsse durch Lärm, Abgase und Erschütterungen durch verschiedene Maßnahmen, welche auf Seite 1, Punkt 1 bereits erläutert wurden.
110	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Wichtig ist zu erklären, dass die Busse voraussichtlich weiterhin durch die Stadt fahren (Marienplatz, Rathausplatz, etc.). Die Mehrheit der Bevölkerung wünscht dieses vermutlich.	3	Vermitteln, dass Busse weiterhin durch Stadt fahren (Marienplatz, Rathausplatz, etc.)	3		Durch eine Verlagerung der Zentralstation an die Westernmauer werden die weiteren Haltepunkte in der Innenstadt nicht berührt und bleiben erhalten.

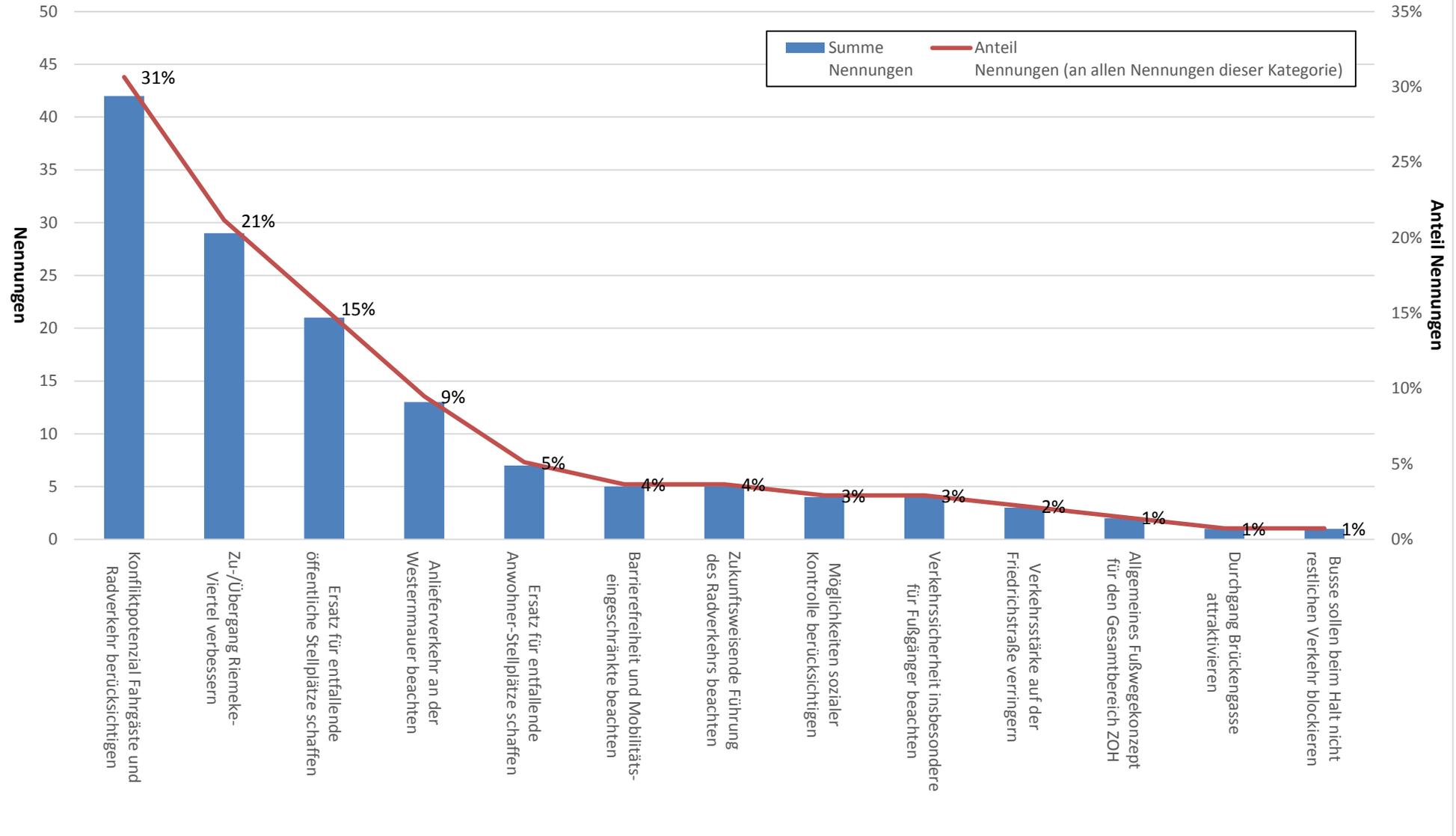
111	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Menschenansammlungen (Fahrgäste) vor den Geschäften verhindern, dass Kunden das Geschäft aufsuchen	2	Menschenansammlungen (Fahrgäste) vor Geschäften verhindern, um Zugänge zu Geschäften zu ermöglichen	2		Die Wartebereiche und Haltestellen der Buslinien der neuen ZOH Westernmauer werden nicht auf Straßenseite der Wohnbebauung geplant, wodurch Ansammlungen an Fahrgästen vor den Geschäften ausgeschlossen werden können. Zugleich sieht die Planung einen entsprechend breiten Fuß- und Radweg entlang der Geschäftszeile Westernmauer vor, wodurch Engstellen ausgeschlossen und die Anbindung der Geschäfte und Wohnhäuser sichergestellt werden.
112	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Was ist mit Zugang zum Bahnhof (Veränderung kann Konsequenzen haben)?	1	Was ist mit Zugang zum Bahnhof?	1		In Bezug auf Anbindung zum Hauptbahnhof Paderborn: Durch eine Verlagerung der Zentralstation an die Westernmauer wird die Distanz und Fahrtzeit zum Hauptbahnhof reduziert. Die Distanz der neuen ZOH zum Hbf ist vergleichbar mit der Distanz der bestehenden Haltestelle Westerntor zum Hbf. In Bezug auf Anbindung und Zugänglichkeit der neuen ZOH Westernmauer: mittels Fußgänger- und Radfahrerübergängen wird die Anbindung der Haltestellen und Wartebereiche an die Umgebung sichergestellt.
113	20.12.2015	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Mein Mann und ich sind auf jeden Fall für eine Verlegung der ZHO an die Westernmauer. Wir finden es schon sehr störend, wenn wir im Sommer die Außengastronomie genießen wollen und fast viertelstündlich die Busse direkt an unseren Plätzen vorbei fahren. Es geht viel vom Flair in der Innenstadt verloren.	1	Befürwortung ZOH	1		Durch eine Verlagerung der Zentralstation, eine verkehrsberuhigste Gestaltung der Königsstraße als Fußgängerzone und verminderten Busverkehr auf der Marienstraße würde das Wohn- und Geschäftsumfeld entsprechend profitieren und aufgewertet werden. Das Areal der Zentralstation würde funktional und räumlich wieder zu einem Teil der Innenstadt werden.
114	05.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Sehr geehrte Damen und Herren, ich habe gelesen, dass die Verlegung der ZOH stark von einer Nachnutzung der bisherigen Fläche abhängig ist. Diesbezüglich würde ich Ihnen gerne den Vorschlag unterbreiten sich mit dem Gedanken auseinanderzusetzen dort ein Fitnessstudio unterzubringen. Damit würde ein zentraler Ort geschaffen an dem sich sportlich bestätigt werden könnte. Die Fläche wäre ausreichend groß, es wäre ohne unverhältnismäßig großen Aufwand umzusetzen und würde in der Innenstadt einen zusätzlichen Anlaufpunkt schaffen. Außerdem wäre eine gute Verkehrsanbindung sei es durch öffentliche Verkehrsmittel oder durch ausreichend Parkplätze in dem darunter befindlichen Parkhaus gegeben. Es würde einen totalen Kontrast zu dem bisherigen Bild der Zentralstation darstellen. Man tauscht Angsträume gegen eine gesundheitsorientierte Flächennutzung. Andere Städte wie bspw. Bielefeld, Dortmund oder Hamburg zeigen dass ein innerstädtisches Fitnessstudio funktioniert. Ihr Sportstudent	1	Nachnutzung Zentralstation als Fitnessstudio (gute Anbindung, Abbau Angsträume)	1		In der weiteren Bearbeitung werden verschiedene Nutzungsszenarien mit der Stadt und weiteren Eigentümern durchdacht. Die abschließende Nachnutzung kann noch nicht festgelegt werden. Hervorzuheben ist, dass das Lage-, Nutzungs- und Flächenpotential entlang der Königsstraße und Marienstraße durch eine Verlagerung der Zentralstation an die Westernmauer sehr hoch ist und eine große Chance für die funktionale - räumliche Aufwertung der Fußgängerzone Königsstraße darstellt. Gleichzeitig werden durch eine Aufwertung der Ränder zur Königsstraße und Marienstraße durch Ladenzeilen, Belichtung und Umgestaltung Angsträume vermieden.

115	22.01.2016	Internet (Beteiligungs-App) Dez. 2015 bis Jan. 2016	Für den Fahrgast bringt eine Verlegung der Zentralen Bushaltestelle an die Westernmauer mehr Nachteile als Vorteile. Der Weg ins Zentrum zu den Kaufhäusern ist weiter und der Schutz vor Regen ist an der Westernmauer weniger vorhanden als in der Zentralstation. Leider gibt es hier wegen der Zentralstation und wegen des Krieges keine Altstadt mehr. Das lässt sich aber nicht mehr rückgängig machen. Was meinen die Experten zu der Luftqualität in der Zentralstation, wenn dort Ladengeschäfte hinkommen würden? Auch wenn die Busse weg sind, ist die Tiefgarage noch da. Wird es noch geprüft, ob die Luft gut genug ist, damit das Personal auf Dauer nicht geschädigt wird? Es gibt dort viel Verkehr und Abgase an den Zufahrten zur Tiefgarage.	1	Prüfung Luftqualität unter Berücksichtigung Nachnutzung Zentralstation	1		Die Auswirkung von Schadstoffen durch Auto- und Busverkehr auf das Umfeld Königsstraße und Königsplätze wird durch eine Verlagerung der Bushaltestellen verbessert, da v.a. der Busverkehr nicht mehr im selben Maße über die Marienstraße stattfinden wird. Gleichzeitig wird durch den Rückbau von Straßenraum und die Beschränkung auf Fuß- und Radverkehr in der Königsstraße der Autoverkehr aus dem Quartier verdrängt, wodurch die Luftqualität ebenfalls verbessert werden kann. Im Falle der Nachnutzung der Zentralstation müssen technische Standards eingehalten werden, sodass Mitarbeiter von Luftschadstoffen geschützt sind.
116	17.11.2015	Bürgerinformationsveranstaltung	Ohne die Verlegung von "BOSS" geht m. E. gar nichts	1	Ohne Verlegung von "BOSS" geht gar nichts	1		Eine Verlagerung des BOSS ist im Zusammenhang mit der Verlagerung der Zentralstation an die Westernmauer nicht erforderlich. Durch eine offene Gestaltung der Haltestelle wäre eine soziale Kontrolle gegeben.

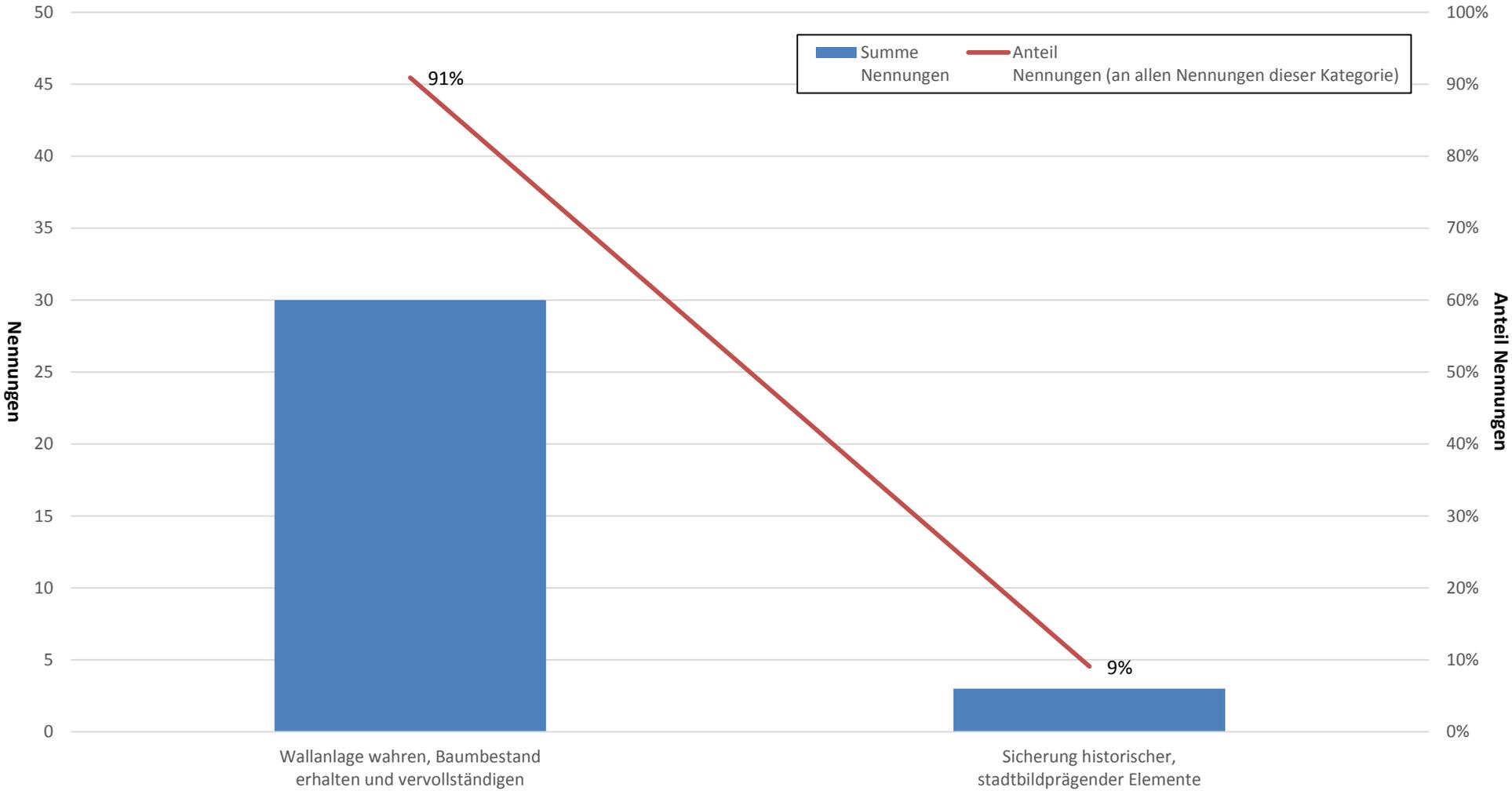
1. ÖPNV - Anforderungen an die ZOH



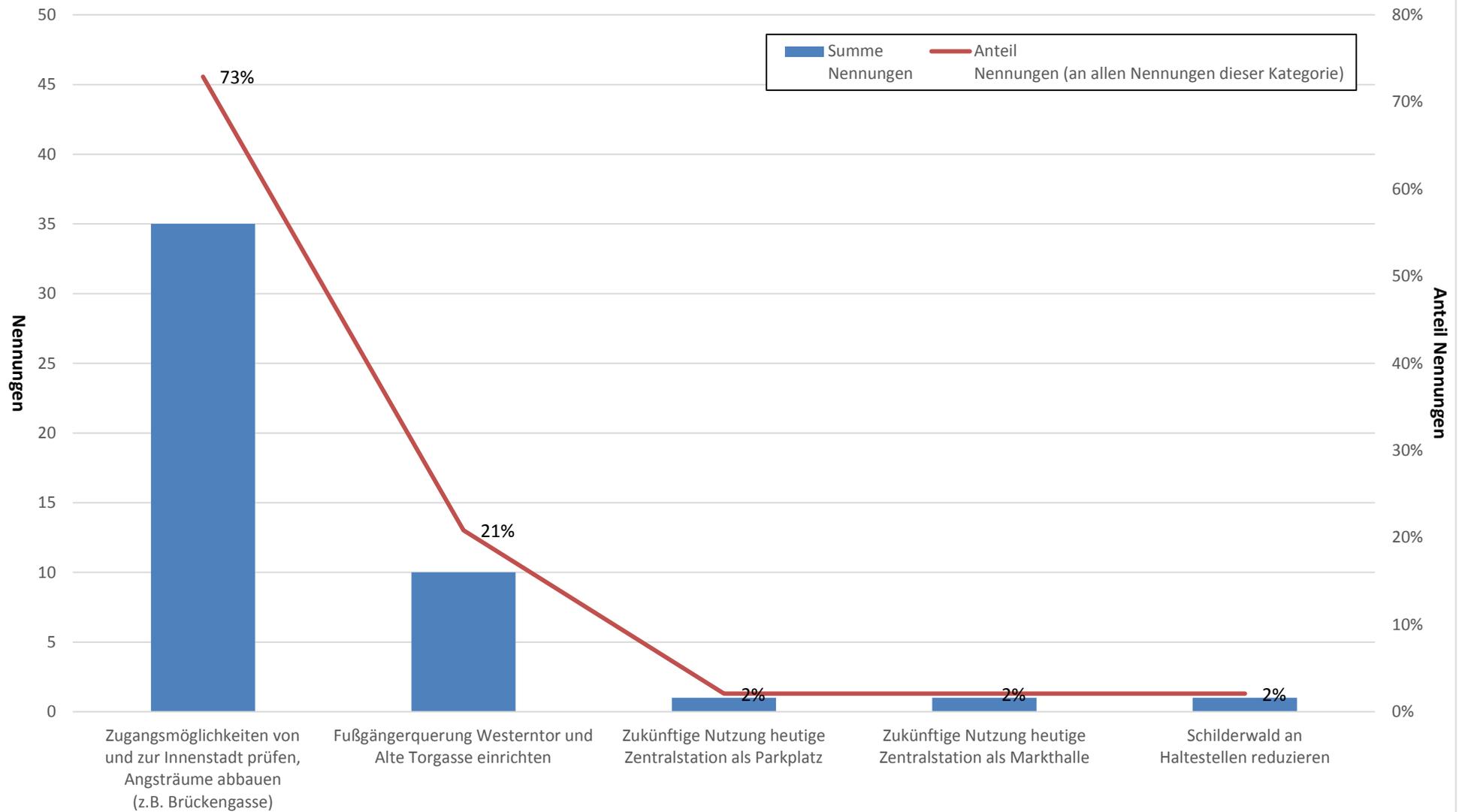
2. Fußgänger, Radfahrer, Kfz, Parken, Anliefern



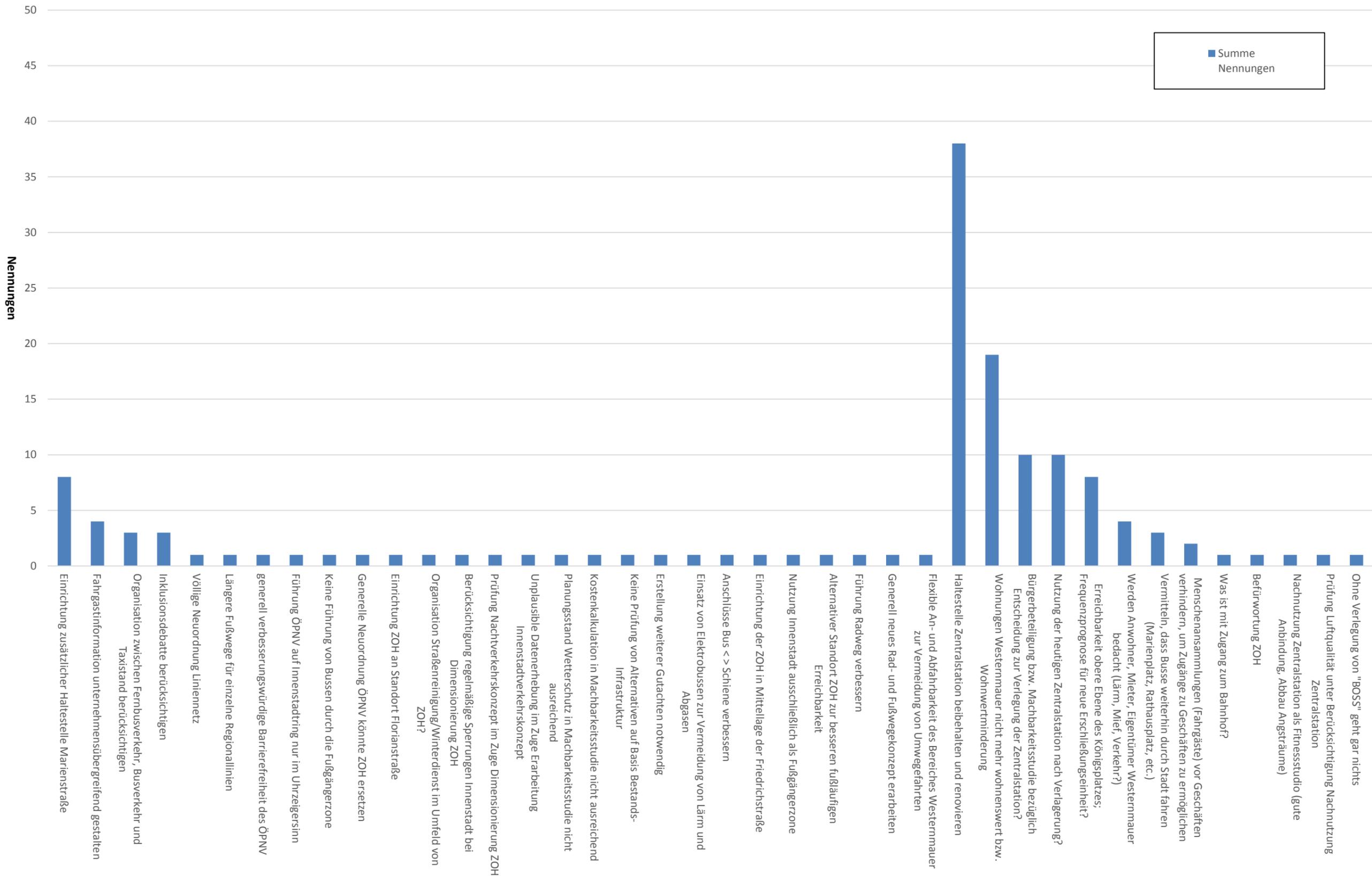
3. Grüngestaltung und Denkmal



4. Städtebauliche Vorstellung - ZOH-Verlagerung



5. Sonstige benannte Punkte



Kurztitel
Lärm-, Abgas- und Erschütterungs- auswirkungen beachten
Haltestelle Richtung AlteTorgasse verlegen wegen Einkaufsschwerpunkt Bereich Westernstraße
Alle Positionen Westerntor und Zentralstation zusammenlegen
Verdichtung der Busfahrpläne
Durchgehend überdachte Wartezonen einrichten
Barrierefreies Umsteigen zwischen Bussen gewährleisten
Barrierefreie Fahrgastinformation
ÖPNV beschleunigen
Halt an Herz-Jesu-Kirche für Regionalbusse in Ri. Süden
Platzmangel, hierdurch beengte Gestaltungs- und Erweiterungsmöglichkeiten
Busabfahrten standortspezifisch ausweisen
Bedürfnisse von Stadtbus- und Regionalbus- Fahrgästen berücksichtigen
Haltepositionen eindeutig einzelnen Linien zuordnen
Alkoholverbot auf ZOH-Anlage
Verschattung Häuserfronten berücksichtigen
Beibehaltung Öffentliche Toilette am Standort
Regionalbusverkehr verlängern und mit Stadtbusverkehr verknüpfen

Kurztitel
Konfliktpotenzial Fahrgäste und Radverkehr berücksichtigen
Zu-/Übergang Riemeke- Viertel verbessern
Ersatz für entfallende öffentliche Stellplätze schaffen

Anlieferverkehr an der Westernmauer beachten
Ersatz für entfallende Anwohner-Stellplätze schaffen
Barrierefreiheit und Mobilitäts- eingeschränkte beachten
Zukunftsweisende Führung des Radverkehrs beachten
Möglichkeiten sozialer Kontrolle berücksichtigen
Verkehrssicherheit insbesondere für Fußgänger beachten
Verkehrsstärke auf der Friedrichstraße verringern
Allgemeines Fußwegekonzept für den Gesamtbereich ZOH
Durchgang Brückengasse attraktivieren
Busse sollen beim Halt nicht restlichen Verkehr blockieren

Kurztitel
Wallanlage wahren, Baumbestand erhalten und vervollständigen
Sicherung historischer, stadtbildprägender Elemente

Kurztitel
Zugangsmöglichkeiten von und zur Innenstadt prüfen, Angsträume abbauen (z.B. Brückengasse)
Fußgängerquerung Westerntor und Alte Torgasse einrichten
Zukünftige Nutzung heutige Zentralstation als Parkplatz
Zukünftige Nutzung heutige Zentralstation als Markthalle
Schilderwald an Haltestellen reduzieren

Kurztitel
Einrichtung zusätzlicher Haltestelle Marienstraße
Fahrgastinformation unternehmensübergreifend gestalten
Organisation zwischen Fernbusverkehr, Busverkehr und Taxistand berücksichtigen
Inklusionsdebatte berücksichtigen
Völlige Neuordnung Liniennetz
Längere Fußwege für einzelne Regionallinien
generell verbesserungswürdige Barrierefreiheit des ÖPNV
Führung ÖPNV auf Innenstadtring nur im Uhrzeigersinn
Keine Führung von Bussen durch die Fußgängerzone
Generelle Neuordnung ÖPNV könnte ZOH ersetzen
Einrichtung ZOH an Standort Florianstraße
Organisation Straßenreinigung/Winterdienst im Umfeld von ZOH?
Berücksichtigung regelmäßige Sperrungen Innenstadt bei Dimensionierung ZOH
Prüfung Nachtverkehrskonzept im Zuge Dimensionierung ZOH
Unplausible Datenerhebung im Zuge Erarbeitung Innenstadtverkehrskonzept
Planungsstand Wetterschutz in Machbarkeitsstudie nicht ausreichend
Kostenkalkulation in Machbarkeitsstudie nicht ausreichend
Keine Prüfung von Alternativen auf Basis Bestands-Infrastruktur
Erstellung weiterer Gutachten notwendig
Einsatz von Elektrobussen zur Vermeidung von Lärm und Abgasen
Anschlüsse Bus < > Schiene verbessern
Einrichtung der ZOH in Mittellage der Friedrichstraße
Nutzung Innenstadt ausschließlich als Fußgängerzone
Alternativer Standort ZOH zur besseren fußläufigen Erreichbarkeit
Führung Radweg verbessern
Generell neues Rad- und Fußwegkonzept erarbeiten
Flexible An- und Abfahrbarkeit des Bereiches Westernmauer zur Vermeidung von Umwegefahrten
Haltestelle Zentralstation beibehalten und renovieren
Wohnungen Westernmauer nicht mehr wohnenswert bzw. Wohnwertminderung
Bürgerbeteiligung bzw. Machbarkeitsstudie bezüglich Entscheidung zur Verlegung der Zentralstation?
Nutzung der heutigen Zentralstation nach Verlagerung?
Erreichbarkeit obere Ebene des Königsplatzes; Frequenzprognose für neue Erschließungseinheit?
Werden Anwohner, Mieter, Eigentümer Westernmauer bedacht (Lärm, Mief, Verkehr?)
Vermitteln, dass Busse weiterhin durch Stadt fahren (Marienplatz, Rathausplatz, etc.)
Menschenansammlungen (Fahrgäste) vor Geschäften verhindern, um Zugänge zu Geschäften zu ermöglichen
Was ist mit Zugang zum Bahnhof?
Befürwortung ZOH
Nachnutzung Zentralstation als Fitnessstudio (gute Anbindung, Abbau Angsträume)
Prüfung Luftqualität unter Berücksichtigung Nachnutzung Zentralstation
Ohne Verlegung von "BOSS" geht gar nichts

Anteil Nennungen (an allen Nennungen dieser Kategorie)	Summe Nennungen
28%	44
19%	30
11%	17
8%	12
8%	12
7%	11
5%	8
4%	6
3%	5
1%	2
1%	2
1%	2
1%	1

Anteil Nennungen (an allen Nennungen dieser Kategorie)	Summe Nennungen
31%	42
21%	29
15%	21

9%	13
5%	7
4%	5
4%	5
3%	4
3%	4
2%	3
1%	2
1%	1
1%	1

Anteil Nennungen (an allen Nennungen dieser Kategorie)	Summe Nennungen
91%	30
9%	3

Anteil Nennungen (an allen Nennungen dieser Kategorie)	Summe Nennungen
73%	35
21%	10
2%	1
2%	1
2%	1

