

## Bönen Bahnhof und sein Umfeld

Integriertes Handlungskonzept für die Gemeindemitte Bönen



# **Impressum**

InHK Gemeinde Bönen  
Stand November 2018

## **Herausgeber**



Fachbereich III - Planen, Bauen, Umwelt  
Robert Eisler  
Sabrina Kohl

## **Bearbeiter**



plan-lokal PartmbB  
Bovermannstraße 8  
44141 Dortmund  
0231.952083.0  
[www.plan-lokal.de](http://www.plan-lokal.de)

Alfred Körbel  
Isabell Brand

## **Hinweis**

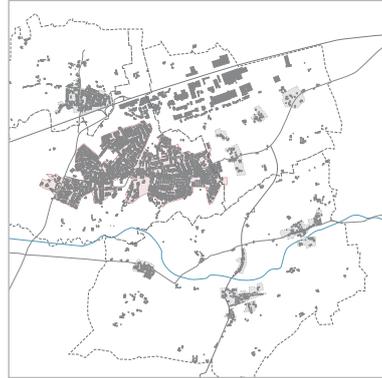
Alle Abbildungen stammen – sofern nicht anders angegeben – von plan-lokal.

Alle Plandarstellungen basieren auf Kartengrundlagen der Gemeinde Bönen.

Das vorliegende InHK spricht alle Personengruppen und Geschlechter gleichermaßen an. Für eine bessere Lesbarkeit wird in den Texten die männliche Form verwendet.



Parkanlage in der Gemeindemitte



**1 Einführung**

*ab Seite 5*

Anlass und Aufbau des InHK  
Planungs- und Kommunikationsprozess

**2 Untersuchungsraum**

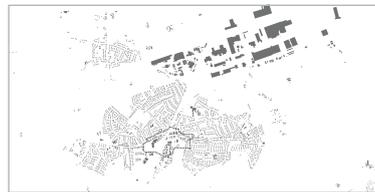
*ab Seite 10*

Regionale Einordnung  
Historische Entwicklung  
Untersuchungsraum  
    Bönen  
    Altenbögge  
Planungsraum  
    Bevölkerungsanalyse  
    Strukturanalyse  
        Bahnhof und Umfeld  
        Bahnhofstraße Ost  
        Fußgängerzone  
        Parkanlage

**3 Integriertes Gesamtkonzept**

*ab Seite 28*

Handlungsräume  
    Bahnhof und Umfeld  
    Bahnhofstraße Ost  
    Fußgängerzone und Parkanlage  
Leitbild für den Planungsraum  
Leitbilder für die Teilräume  
Maßnahmenbögen



**4 Ausblick**

*ab Seite 40*

**5 Zusatz**

*ab Seite 42*

Quellenverzeichnis  
Anhang

# 1 Einführung



Stellwerk des Bahnhofs Bönen

## Anlass und Aufbau des Integrierten Handlungskonzeptes

Die Gemeinde Bönen liegt mit rund 18.500 Einwohnern am östlichen Rand des Ballungsraums Ruhrgebiet. Wie viele nordrhein-westfälische Städte und Gemeinden ist auch Bönen von den Folgen demografischer und wirtschaftsstruktureller Veränderungen betroffen.

Um auf städtebauliche, wirtschaftliche und ökologische Veränderungen reagieren zu können, strebt die Gemeinde mit dem Integrierten Handlungskonzept (im Folgenden: InHK) die Aufnahme in das Städtebauförderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ an.

Das Förderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ wurde 2008 von Bund und Ländern zur Bewältigung von strukturellen Schwierigkeiten in Stadt- und Gemeindezentren veröffentlicht. Ziel ist es, die zentralen Versorgungsbereiche, die von Funktionsverlusten und gestalterischen Defiziten betroffen sind, zu stärken und weiterzuentwickeln. Fördervoraussetzung ist ein Entwicklungs- und Handlungskonzept.

Mit dem Beschluss vom **TTMMJJ** beabsichtigt die Gemeinde Bönen, Mittel aus dem Städtebauförderungsprogramm beim Land Nordrhein-Westfalen zu beantragen. Das vorliegende InHK ist eine inhaltliche Auseinandersetzung und fachliche Einschätzung der Stärken und Defizite des Ortskerns der Gemeindegemeinde Bönen-Altenböge. Auf Grundlage der Bestandsanalyse werden Handlungsbedarfe und Leitziele formuliert. Der aktuelle Förderantrag, der mit dem vorliegenden Konzept unterstützt werden soll, enthält Maßnahmen für die Handlungsräume *Bahnhof und direktes Umfeld* sowie für die *Bahnhofstraße Ost*. Die zwei Handlungsräume *Fußgängerzone und Parkanlage* sind auf Wunsch der Gemeinde in einer „Fortschreibung des Integrierten Handlungskonzeptes“ weiter zu verfolgen.

Schwerpunktthema des Integrierten Handlungskon-

zeptes sind der zentral gelegene Bahnhof und das Bahnhofsumfeld, wo sich seit langer Zeit erhebliche Funktionsverluste hinsichtlich des Ortsbildes, des Verkehrs, der Nahversorgung und der Freiraum- und Grünstrukturen ergeben haben.

Die Gemeinde fokussiert mit dem InHK die Strukturierung eines Handlungsrahmens für die kommenden Jahre. Für die Anpassung an heutige und in Zukunft zu erwartende Anforderungen müssen verschiedene Perspektiven für diesen Bereich und vielfältige Ansprüche, die von unterschiedlichen Nutzergruppen und Akteuren gestellt werden, Berücksichtigung finden.

## Planungs- und Kommunikationsprozess

Einen wesentlichen Bestandteil bei der Erarbeitung des des InHK bildeten Beteiligung und Kommunikation. Im Planungsprozess wurden geeignete Formate der Beteiligung eingesetzt, um die lokalen Akteure und Bewohner Bödens zu aktivieren und an der Gemeindeentwicklung mitwirken zu lassen. Die Kommunikation erfolgte in drei Wirkungsbereichen:

- » Steuerung: Fachliche Begleitung und strategische Steuerung des Gesamtprozesses, Kommunikation zwischen Gemeindeverwaltung und Planungsbüro
- » Beteiligung: Information, Diskussion und Beteiligung von Bürgern und lokalen Akteuren zur Aufnahme von Sichtweisen und Einschätzungen
- » Mitwirkung: Diskussion und Entscheidungsfindung auf politischer Ebene

Parallel zum Planungsprozess des InHK wird durch die Gemeindeverwaltung Bönen und das auch damit beauftragte Planungsbüro plan-lokal ein Gemeindeentwicklungskonzeptes/Integriertes Kommunales Entwicklungskonzept (IKEK) für die

Gesamtgemeinde erarbeitet. Mit dem IKEK ergreift die Gemeinde Bönen die Möglichkeit, sich zu den bestehenden und zu erwartenden Herausforderungen wie dem demografischen Wandel, dem Digitalisierungsprozess, Klimaveränderungen und allgemeinen Entwicklungstrends in ländlich geprägten Gebieten zu positionieren und Strategien für die demografischen, wirtschaftlichen und soziokulturellen Veränderungen zu entwickeln. Hierbei werden sowohl die gesamte Gemeinde als auch die einzelnen Ortslagen Bönens berücksichtigt. Darüber hinaus möchte die Gemeinde Bönen mit dem IKEK die Fördermöglichkeiten für eine integrierte ländliche Entwicklung nutzen, die durch das NRW-Programm „Ländlicher Raum 2014-2020“ geschaffen wurden.

Die öffentlichen Veranstaltungen und verwaltungsinterne Abstimmungstermine für beide Konzepte wurden miteinander verknüpft. Inhaltlich übergreifende Kernfragen und Diskussionspunkte waren Gegenstand gemeinsamer Beteiligungsformate (Auftaktforum, Ortsteilspaziergänge, Ideenwerkstätten, Online-Beteiligung PLAN-PORTAL). Dabei bildete der Planungsraum Bahnhof und Bahnhofsumfeld sowohl ein eigenes Element im gesamten Planungsprozess als auch einen integrierten Bestandteil im Gemeindeentwicklungskonzept.

Im Folgenden werden die für das InHK relevanten Kommunikations- und Beteiligungsbausteine erläutert:



Kommunikations- und Planungsprozess



Auftaktforum



Ortsteilsparziergang

### Steuerungsgruppe

Die Steuerungsgruppe setzt sich aus Vertretern des Fachbereichs Planen und Umwelt der Gemeinde Bönen und den Mitarbeitern des Planungsbüros plan-lokal zusammen. Während des Planungsprozesses wurden zwischen den Beteiligten strategische, organisatorische und inhaltliche Aspekte für die Kommunikations- und Beteiligungsbausteine beider Konzepte (InHK und IKEK) geklärt und abgestimmt.

### Auftaktforum

Das Auftaktforum fand am 29.03.2017 in der Goethe Grundschule statt. Die Veranstaltung informierte rund 80 Teilnehmer (Bürger, Politiker, lokale Akteure wie Gewerbetreibende) über den Planungsprozess und gab ihnen die Möglichkeit, sich mit Kritik und Ideen zu ihrer Gemeinde einzubringen. Mit Vertretern von verschiedenen Institutionen und Fraktionen wurden erste fachliche Einschätzungen zur Bestandssituation und Beurteilungen zukünftiger Herausforderungen ausgetauscht. Die Ergebnisse der Veranstaltung bildeten eine Grundlage für die Erarbeitung von Handlungsfeldern und -räumen wie auch zur Vorbereitung des Ortsteilsparziergangs und der Ideenwerkstatt in der Gemeindefitte.

### Ortsteilsparziergang

Zwischen April und Mai 2017 wurden fünf Ortsteilsparziergänge durchgeführt, die in den Ortschaften Bönen-Altenböge, Nordböge, Oster- und Westerbönen, Flierich und Bramey-Lenningsen

stattfanden. Daran nahmen die Bewohner, lokale Akteure und Politiker teil, um die begleitende Steuerungsgruppe auf örtliche Qualitäten und Defizite aufmerksam zu machen und bereits auf Handlungsbedarfe hinzuweisen. Im Anschluss an die Spaziergänge wurden die Anmerkungen der Bürger in einer ausgewählten Lokalität in der Ortschaft zusammengefasst und gemeinsam diskutiert.

Der Ortsteilsparziergang in Bönen-Altenböge bestand aus zwei Routen, die durch wichtige Orte der in den beiden Ortschaften Altenböge (Westen) und Bönen (Osten) führten. Die Route in Altenböge startete am Kreuzungsbereich/Rondell Vöhdestraße, während die Route in Bönen am Kreuzungsbereich Bockeldamm/Pestalozzistraße begann. Beide Routen führten zur Goethe Grundschule, in der eine Zusammenfassung der Erkenntnisse aus den Spaziergängen mit anschließender Diskussion erfolgte.

### Onlinebeteiligung PLAN-PORTAL

Die Online-Beteiligungsplattform bot den Bürgern in einem Zeitraum von drei Monaten parallel zu den Ortsteilsparziergängen die Gelegenheit, Anregungen und Ideen gezielt zu äußern. In einer interaktiven Karte konnten die Nutzer in erster Linie themenzugeordnete Hinweise auf Stärken und Schwächen in der Gesamtgemeinde und im eigenen Wohnumfeld verorten. Zusätzlich wurden erste Ideen formuliert, die in den folgenden Werkstätten eine konzeptionelle Vertiefung fanden.



Ideenwerkstatt



### Ideenwerkstatt Bahnhof und Bahnhofsumfeld

Auf die Ergebnisse der Ortsteilspaziergänge aufbauend, wurden im Juni, Oktober und November Werkstätten (Beteiligungsformat ähnlich wie Workshop) durchgeführt. Neben den vier themenbezogenen Werkstätten im Rahmen des Gemeindeentwicklungskonzeptes fand für den Planungsraum Bahnhof und Bahnhofsumfeld am 22.06.2017 eine raumbezogene Veranstaltung statt. Gemeinsam mit der Bürgerschaft und Politik wurde an die Ergebnisse der bisherigen Beteiligungsformate angeknüpft und die vier Handlungsräume Bahnhofstraße Ost, Bahnhof und Umfeld, Fußgängerzone und Parkanlage auf Potenziale, Herausforderungen und Bedarfe untersucht. Die von den Teilnehmern entwickelten Lösungsansätze und Zukunftsbilder bildeten mitunter eine Grundlage zur weiteren Konzeptentwicklung.

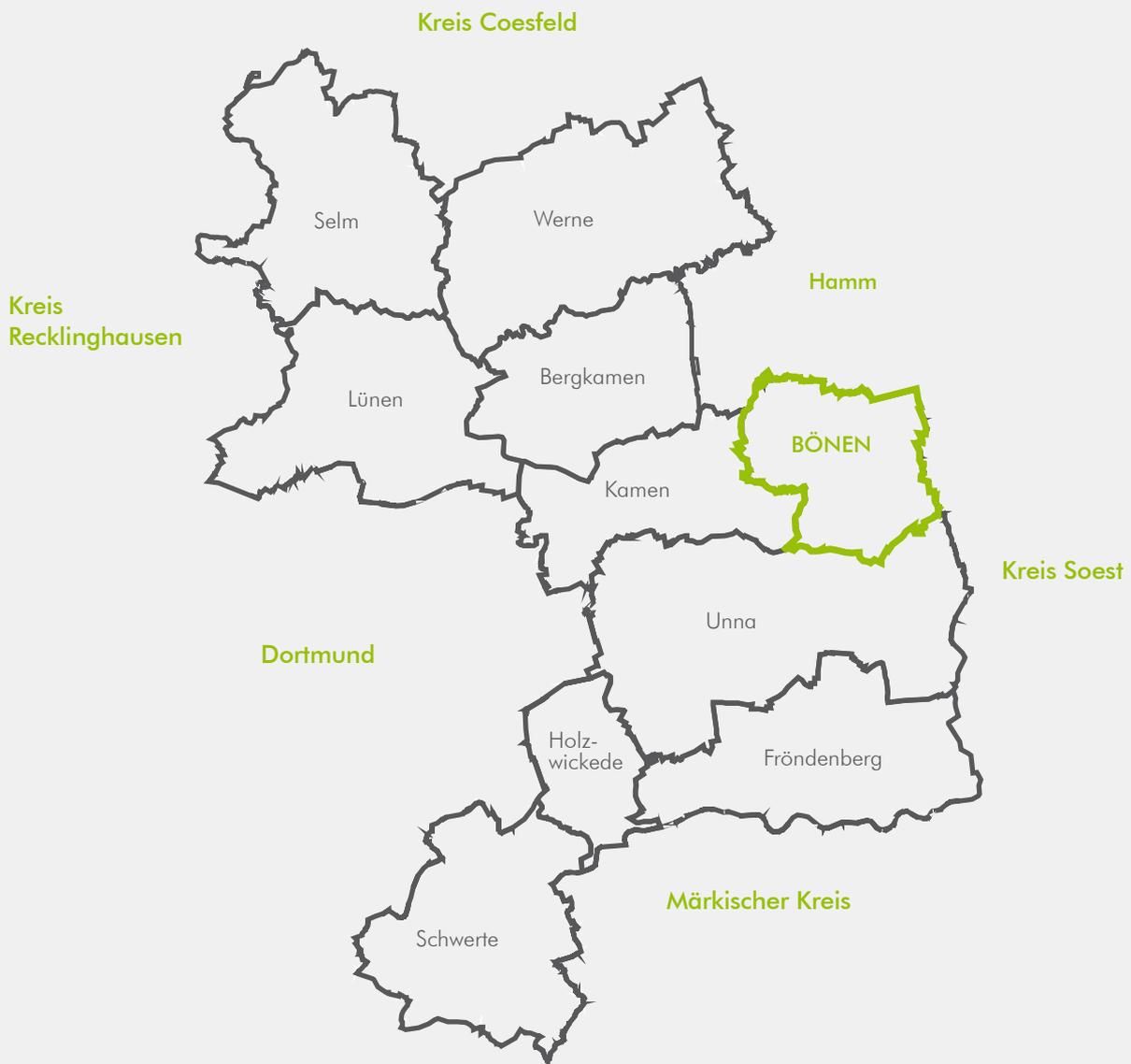
### Abschlussforum

Am TTMMJJ fand das Abschlussforum mit rund XY Teilnehmern statt. Die Veranstaltung diente zur Präsentation der Ergebnisse des Planungsprozesses aus dem InHK und IKEK. Dabei wurden die Maßnahmenprogramme beider Konzepte vorgestellt. Mit beiden Entwicklungskonzepten hat die Gemeinde Bönen die Möglichkeit, Fördermittel zu akquirieren und somit die Chancen zur Umsetzung der geplanten Maßnahmen zu steigern.

### Politische Beratung

Für einen gesicherten und legitimierten Planungsprozess und zur Information wurden die politischen Mandatsträger eingebunden. In der Sitzung des Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (PBU) der Gemeinde Bönen wurde der Planungs- und Kommunikationsprozess am 23. Februar 2017 für die Erstellung des InHK und IKEK vorgestellt und beraten. Das Konzept wurde am 15.11.2018 im Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (PBU) vorgestellt, beraten und vom Gemeinderat am TTMMJJ beschlossen.

## 2 Untersuchungsraum



### Regionale Einordnung

Die nordrhein-westfälische Gemeinde Bönen gehört zum Kreis Unna, der im Norden an das Münsterland, im Süden und Westen an die Märkische Region und den Hochsauerlandkreis grenzt.

Das Grundzentrum Bönen ist von den Mittelzentren Hamm, Bergkamen, Kamen und Unna umgeben. Die Stadt Dortmund bildet das nächstgelegene Oberzentrum.

Mit rund 18.500 Einwohnern ist Bönen nach der Gemeinde Holzwickede die zweitkleinste Kommune im Kreis Unna (Stand Januar 2018). Die Bevölkerungsdichte von rund 4,8 EW/ha stellt einen Wert deutlich unter dem Kreisdurchschnitt (7,55 EW/ha) und etwas unter dem Landesdurchschnitt (5,23 EW/ha) dar.

Die Gemeindefläche von 3.804 ha besteht zu 27 % aus Siedlungs- und Verkehrsflächen und zu 10 % aus waldeprägten Landschaftsräumen. Den größten Anteil der Gesamtfläche machen landwirtschaftlichen Flächen mit rund 63 % aus, die weitestgehend für Ackerbau und Grünlandnutzung verwendet werden.

Die Gemeinde umfasst sechs Ortsteile: Bönen-Altenbögge, Bramey-Lenningsen, Flierich, Nordbögge, Osterbönen und Westerbönen. Dabei liegt der Siedlungsschwerpunkt in Bönen-Altenbögge. Während sich dort größtenteils die Versorgungs- und Bildungseinrichtungen befinden, sind in Osterbönen überwiegend Industrie- und Gewerbebetriebe angesiedelt.

Bönens direkte Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz erfolgt über drei Straßen. Die Bundesautobahn A 2 verläuft durch das Gemeindegebiet nördlich des Ortsteils Bönen-Altenbögge. In unmittelbarer Nähe zur Gemeinde liegen die Bundesautobahn A 1 im Westen, die A 44 und die Bundesstraße B 1 im Süden. Mit den Bahnhö-

fen Bönen und Nordbögge bestehen Anschlüsse an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Dabei werden die Bahnstrecken Hagen-Hamm und Dortmund-Hamm stündlich von Regionalzügen befahren.

### Historische Entwicklung

Durch Urkunden dokumentierte Siedlungen auf dem Gebiet des heutigen Bönens sind zwischen dem 7. und 9. Jahrhundert nachweisbar. Diesen urkundlichen Einträgen zufolge ist zu dieser Zeit die „villa Flethriki“ entstanden, der heutige Ortsteil Flierich. Der Kirchturm der Alten Kirche im derzeitigen Ortsteil Bönen bildet mit seiner Errichtung im 12. Jahrhundert das älteste Baudenkmal in der Gemeinde. Somit ist die damalige Konzentration der Bevölkerung auf die Pfarrbezirke Bönen und Flierich anzunehmen. Im Laufe der folgenden Jahrhunderte entwickelten sich die Bauernschaften Altenbögge und Nordbögge, die mit den umliegenden Siedlungen nur schlecht verbunden waren. Die im 19. Jahrhundert errichteten Verkehrsverbindungen in Altenbögge (1866), Nordbögge (1885) und Lenningsen (1876) sowie der Bau des ersten Bahnhofgebäudes in Altenbögge (1896) waren für die wirtschaftliche, siedlungsstrukturelle und verkehrliche Entwicklung entscheidend.

Mit der Entwicklung des Bergbaus und dem Bau der Schachtanlage Königsborn III/IV zum Ende des 19. Jahrhunderts (ab 1898) auf Bönener Gebiet wuchs die Bevölkerungszahl in der Gemeinde rasant an. Die bisher die Gemeinde prägende Landwirtschaft wurde durch den Bergbau als führendem Wirtschaftszweig abgelöst.

Die Schließung des zentralen Wirtschaftsstandortes in der Gemeindemitte, die Zeche Königsborn III/IV, leitete ab dem Jahr 1981 den Prozess des Strukturwandels ein.

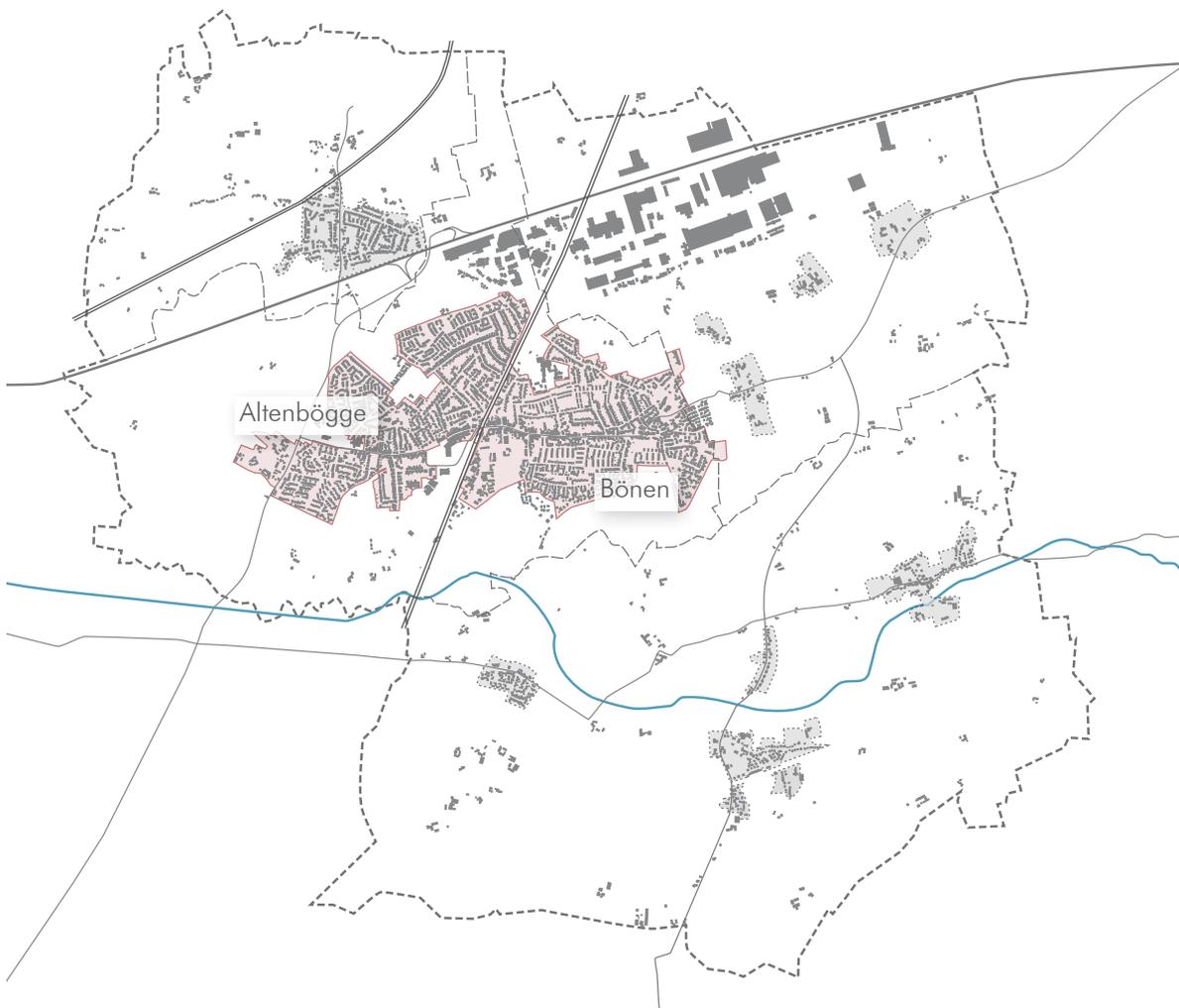
## Untersuchungsraum

Die monozentrische Versorgungsstruktur der Gesamtgemeinde konzentriert sich auf den Ortsteil Bönen-Altenbögge, der zentral zwischen den fünf Ortsteilen liegt. Die eher städtisch geprägten Siedlungsbereiche Bönen und Altenbögge sind von einem stark ländlich-dörflich strukturierten Raum umgeben.

Die Ortschaften Bönen (Osten) und Altenbögge (Westen) bilden somit die gemeinsame Ortsmitte der Gemeinde. Die durch das Ortszentrum in Ost- und West-Richtung verlaufende Bahnhofstraße (ehemals Landesstraße L 667) verbindet die beiden Siedlungsbereiche Bönen und Altenbögge miteinander, wobei die Bahnhofstraße im Westen

durch die Hammer Straße und im Osten durch die Rhynerner Straße begrenzt wird. Der Bahnhof Bönen liegt zwischen den Siedlungsbereichen. Die in nordsüdlicher Richtung verlaufende Bahntrasse teilt die Gemeindefläche räumlich. Der beschränkte Bahnübergang beeinträchtigt die Verbindung zwischen Bönen und Altenbögge. Der Bahnhof und sein Umfeld bilden jedoch den Schwerpunkt beider Siedlungsbereiche.

Im Folgenden werden die zwei Haupt-Siedlungsbereiche hinsichtlich ihrer städtebaulichen und freiräumlichen Strukturen, Versorgungs- und Verkehrsinfrastruktur sowie ihrer kulturellen und sozialen Angebote vorgestellt:





Teichanlage mit Grünflächen



Zechenturm Ostpol



Ehemaliger Marktplatz

### Altenbögge

Der Siedlungsbereich Altenbögge liegt westlich des zentralen Bahnhofes Bönen. In Verlängerung der Bahnhofstraße verläuft die Fußgängerzone, die im Rahmen einer Umgestaltung der Ortsmitte in den 1990er Jahren entstand. Die Einkaufszone und das südlich gelegene Nahversorgungszentrum bilden den zentralen Versorgungsbereich in der Ortschaft Altenbögge. Im Westen schließt sich eine offene gestaltete Platzsituation, in der die Fußgängerzone ausläuft, an den Versorgungsbereich an.

Die angrenzende Parkanlage, die auf der Fläche der ehemaligen Zeche Königsborn III/IV Anfang der 90er Jahre errichtet wurde, stellt ein zentrales Freiraumangebot in der Gemeindemitte dar.

Im Süden der Ortschaft erstreckt sich das Grünareal des Förderturms (1929) der damaligen Schachtanlage. Heute bildet der Zechenturm mit seiner prägnanten Industrie-Architektur und dem kulturellen Angebot ein Wahrzeichen Bönen. Das Gelände ist jedoch noch untergenutzt und stellt für die Gemeinde Bönen ein Entwicklungspotenzial dar.

Der Marktplatz war mit der Entwicklung des Siedlungsbereichs in den 90er Jahren der Ortsmittelpunkt, erfüllt aber heute die Funktion als zentraler Marktplatz nicht mehr.

Altenbögge ist weitestgehend von einer homogenen Wohnstruktur geprägt. Im Ortskern konzentrieren sich in der Fußgängerzone und entlang der

Bahnhofstraße Mehrfamilienhäuser mit vereinzelt Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben im Erdgeschoss. Nördlich und südlich der Bahnhofstraße sind mehrheitlich Einfamilienhäuser in Einzel-, Doppel- und Reihenhäusern vorzufinden. Zu Zeiten des Bergbaus wurden acht Zechenkolonien errichtet, die das Ortsbild und den Wohnungsbestand prägen. Altenbögge selbst verfügt über fünf Zechensiedlungen. Die *Kap-Kolonie*, die *Alte Kolonie/Zechensiedlung Altenbögge*, die *Neue Kolonie* und die *Zentral-Kolonie* konzentrieren sich überwiegend im Bereich der Bahnhofstraße. Die *Leinkamp-siedlung* entstand im Norden der Ortschaft.

Im Wohnungswegweiser für Senioren sind durch die Gemeinde Bönen im Jahr 2009 die Angebote der vorhandenen altengerechten Wohnbestände festgehalten worden. In Altenbögge liegen das KBS Servicewohnen und Pflegezentrum, das Wohnprojekt Lebensräume und die Senioren-WG über dem Kaufhaus Gröbblinghoff.

Südlich der Parkanlage befindet sich die Goethe Grundschule mit einer angrenzenden Skater-Anlage.



Bahnhofstraße Ost



Alte Mühle



Rathausneubau mit Nahversorger

### Bönen

Der Bahnhof und das Rathaus bilden den räumlichen und infrastrukturell bedeutsamen Mittelpunkt des Siedlungsbereichs Bönen. Die östlich der Bahntrasse gelegene Ortschaft ist von einer heterogenen Nutzungsstruktur aus Einzelhandel, Dienstleistung, Gastronomie und Wohnen geprägt. In der Regel befindet sich die öffentlich zugängliche Nutzung im Erdgeschoss, während die Obergeschosse dem Wohnen vorbehalten sind. Die Wohngebiete im Norden und Süden der Bahnhofstraße sind von Ein- und Mehrfamilienhäusern sowie Reihenhäusern geprägt. Hier sind drei ehemalige Zechensiedlungen vorzufinden: die *Siedlung am Kirchplatz/Zechensiedlung Beethovenstraße*, die *Mühlen-Kolonie* und die *Viterra-Siedlung*. Mit dem *Raiffeisen-Karree* auf der Bahnhofstraße wurde ein neuer, barrierefreier Wohnkomplex für Familien geschaffen. Im nördlichen Wohngebiet liegt das AWO-Seniorenzentrum, in der Bahnhofstraße befinden sich der Vitalishof mit barrierefreien Wohnungen und die Senioren-WG Villa Sonnenblick.

In Bönen gibt es mit dem Marie-Curie-Gymnasium, der Humboldt-Realschule, der Hellwegschule, und der Pestalozzi-Hauptschule vier Schulen. Der Jugendtreff *Go-In* ist seit 2006 ein Anlaufpunkt für Kinder und Jugendliche. Das dort ansässige Kinder- und Jugendbüro sowie das Jugendforum der Gemeinde engagieren sich für eine attraktive Freizeitgestaltung für Familien im Bereich Sport und Kultur.

Die Alte Mühle ist neben dem historischen Förder-turm eine weitere Attraktion im Ortskern. Die für die umliegenden Bauernhöfe im Jahr 1860 errichtete Turmwindmühle wurde in den 1960er Jahren zu einem Kulturzentrum umgenutzt.

Die Alte Kirche im östlichen Teil des Siedlungsraums bildet den Ursprung Bönens und ist somit das älteste Bauwerk der Gemeinde. Neben dieser evangelischen Kirche verfügt die Ortschaft mit drei Moscheen entlang der Bahnhofstraße über weitere religiöse Institutionen.

## Planungsraum

Der Planungsraum liegt zentral in der Gemeindefmitte und schließt den gemeinsamen Siedlungsschwerpunkt der Ortschaften Altenböge und Bönen ein. Die Bahnhofstraße umfasst hier einen Abschnitt von 900 m, in dessen Mitte der Bahnhof und das Rathaus liegen. Der zentrale Versorgungsbereich mit Fußgängerzone und Nahversorgungszentren gehört zum unmittelbaren Umfeld. Der Planungsraum umfasst die Parkanlage im Westen und die Bahnhofstraße im Osten. Dort wird der Raum durch Wohnbaugrundstücke zwischen Feld- und Nelkenstraße begrenzt. Insgesamt hat der Abgrenzungsbereich eine Fläche von rund 26 ha.

## Bevölkerungsanalyse

Bönen umfasst zum 01.01.2018 eine Einwohnerzahl von insgesamt rund 18.500, wovon etwa 15.000 Einwohner in Bönen-Altenböge leben (Quelle: Einwohnermeldeamt, Gemeinde Bönen). Somit ist die Gemeindefmitte mit rund 83 % der Gesamtbevölkerung Bönen der am stärksten bewohnte Ortsteil der Gemeinde.

Aufgrund des hohen Anteils an Dienstleistungs-

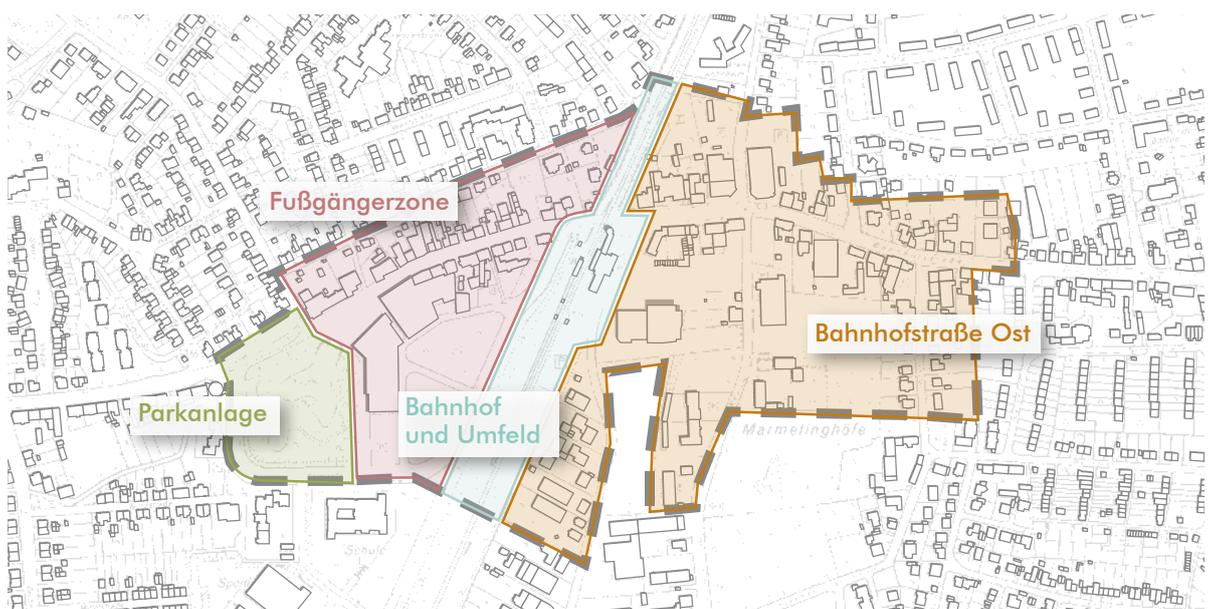
und Einzelhandelsunternehmen, verbunden mit nur wenigen Wohngebäuden, leben im Planungsraum ca. 500 Einwohner. Im Jahr 2010 sind für die Gesamtgemeinde hohe Bevölkerungszahlen festzustellen, die in den Folgejahren kontinuierlich abnehmen. Erst im Zeitraum 2014/15 ist wieder ein Anstieg der Bevölkerung zu verzeichnen.

## Strukturanalyse

Die Betrachtung des Planungsraums wird im Rahmen des Integrierten Handlungskonzeptes in insgesamt vier Teilräume untergliedert. Dabei strukturieren sich die Teilräume wie folgt:

1. Bahnhof und Umfeld
2. Bahnhofstraße Ost
3. Fußgängerzone
4. Parkanlage

Die Räume werden in der folgenden Strukturanalyse auf ihre Bestandssituation, Stärken und Schwächen sowie Bedarfe untersucht. Die Unterteilung ist nach ihrer Handlungspriorität gegliedert und bildet die Grundlage für die Handlungsräume im Gesamtkonzept (Kapitel 3).



Planungsraum in Bönen-Altenböge



Bahnhof Bönen Ostseite (Haupteingang)



Historische Ansicht (1960er bis 80er Jahre)

## 1. Bahnhof und Umfeld

Der Bahnhof Bönen ist neben dem Bahnhof Nordbögge ein wichtiger verkehrlicher Verknüpfungspunkt in der Gemeinde.

### **Anschluss an den Öffentlichen-Personen-Nahverkehr**

Der Bahnhof wird planmäßig von Personenfernverkehrszügen, Personennahverkehrszügen und dem Schienengüterverkehr auf dem Überholgleis durchfahren. Die zweigleisige Strecke von Unna nach Hamm (Westfalen) bedient den Personennahverkehr: Mit dem National Express RE 7 von Rheine bis Krefeld und dem Maas-Wupper-Express RE 13 von Hamm bis Venlo (NL) bestehen im 60-Minuten-Takt innerhalb des Kreises Unna Verbindungen nach Kamen und Unna. Über den Kreis hinaus sind Verbindungen nach Köln und Münster vorhanden.

Eine Nutzerbefragung durch die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna hat ergeben, dass die befragten Ein- und Auspendler mehrheitlich aus Bönen kommen. Unna und Hamm sind mit 25 % und 19 % das erste Fahrziel, Dortmund und Münster gehören mit jeweils acht und sechs Prozent zu weiteren Zielen. Dabei nutzt rund die Hälfte aller Berufspendler die Bahn zum Arbeitsort, rund ein Drittel fährt mit der Bahn zur Ausbildungsstätte. Das zeigt zum einen, dass der Bönener Bahnhof einen wichtigen Verkehrsknoten in der Region darstellt (Quelle: Intermodale Verknüpfungspunkte im Kreis Unna, S. 57). Zum anderen gilt Bönen als attraktiver Wohnstandort insbesondere für Menschen, die in benachbarten Städten arbeiten und ausgebildet werden.

### **Historische Entwicklung des Bahnhofs Bönen**

Die Gemeindemitte wurde erstmalig über die im Jahr 1865 errichtete Eisenbahnlinie überörtlich zwischen Unna und Hamm erschlossen. Der Bau des ersten Bahnhofgebäudes in Altenbögge um 1896 bedeutete einen enormen Fortschritt in der Entwicklung des Verkehrs. Die Errichtung der Schachanlage Königsborn III/IV zwei Jahre später hatte einen Ausbau der Gleisanschlüsse an den Bahnhof zur Folge. 1907 erhielt der Bahnhof an der Gleisüberführung sein erstes mechanisches Stellwerk, Ende der 20er Jahre ein neues. Das heutige Bahnhofsgebäude und das Stellwerk entstanden – nach einem ersten Bau im Jahr 1896 – um 1960, drei Jahre nach der Installation der elektronischen Schrankenanlage. Nach einem Eigentümerwechsel in den 90er Jahren wurde der Bahnhof zu einem Ausbildungs- und Schulungszentrum ausgebaut. Diese Nutzung hielt für zwei Jahre an, bis der Bahnhof seine ursprüngliche Funktion zurück erlangte. In diesem Zusammenhang erhielt das Gebäude eine Radstation mit über 160 Einstellplätzen und einem Fahrradverleih, ein Kundencenter, ein Bürger- und Kinderbüro sowie das Gemeindearchiv. Mit dem Umzug des Bürgerbüros in das Rathaus und mit der Schließung des Kundencenters und des Kinderbüros sind heute nur noch die Radstation und das Gemeindearchiv im Bahnhofsgebäude untergebracht. In den ehemals genutzten Räumen ist heute Leerstand vorzufinden.



Zugang zum Bahnhofsgebäude



Mittelbahnsteig



Personenunterführung

Der Bahnhof ist für die Bewohner der Gemeindegemeinde in bis zu 20 Minuten fußläufig erreichbar. Laut der Studie der Nahverkehrsplanung liegen die Entfernungen zu den Bushaltestellen in der Gemeinde bei etwa sieben Minuten, wobei der Anteil der Befragten, die maximal in zehn Minuten eine Haltestelle erreichen können, bei 40 % liegt (Quelle: Nahverkehrsplanfortschreibung Kreis Unna, S. 36f.).

Innerorts erfüllt der Buslinienverkehr das ÖPNV-Angebot. Die Anbindung der Wohnorte erfolgt über den RegioBus und den Stadtlinien mit fünf stündlich getakteten Buslinien (C91, R92, 192, 194, 195). Ein zusätzliches Angebot besteht mit drei Linien im Nachtnetz und dem Anrufsammeltaxi. Der Nahverkehr in der Gemeinde ist zentrisch organisiert. Das bedeutet, dass die Verbindungen aus den Ortsteilen in die Ortsmitte Priorität haben. Nach Aussagen des Nahverkehrsplans aus dem Jahr 2014 ist die Gemeinde Bönen unter Berücksichtigung der Priorisierungskriterien ausreichend erschlossen.

### **Bahnhofsgebäude und Bahnhofsumfeld**

Der Bahnhof und sein Umfeld weisen folgende Funktionsverluste und Defizite auf:

#### *Bahnhofsgebäude und Bahnsteige*

- » Die Personenunterführung zwischen dem Seitenbahnsteig (Gleis 1) und dem Mittelbahnsteig (Gleis 2 und 3) weist lediglich eine lichte Höhe von 2,45 m auf, womit die aktuellen Anforderungen nicht erfüllt werden. Darüber bestehen Setzrisse in Wänden und Decken, Feuchtigkeit und unangenehme Gerüche
- » Die Personenunterführung verfügt an beiden Aufgängen zum Seitenbahnsteig und Mittelbahnsteig nur über Treppenanlagen. Eine barrierefreie Erschließung des Mittelbahnsteigs 2 und 3 ist nicht gegeben
- » Die Oberflächen der Bahnsteige (insbesondere das fehlende Blindenleitsystem) entsprechen nicht dem aktuellen Regelwerk der DB-RIL 813.02 (Technisches Lastenheft für Bahnsteigkanten). Die Beleuchtung der Bahnsteige ist nicht ausreichend
- » Teile des Bahnhofsgebäudes stehen wegen der Verlegung des Bürgerbüros in das neue Rathaus leer
- » Die Räumlichkeiten des bestehenden Gemeindegemeindearchivs reichen für diese Nutzung nicht aus. Ein Umzug in die Alte Mühle ist geplant.

### Bahnhofsumfeld

- » Schrankenanlage/beschränkter Bahnübergang: Nördlich des Bahnhofs werden der motorisierte Individualverkehr (MIV) sowie der Rad- und Fußverkehr über die Schienen geleitet. Vor der Einfahrt der Züge werden die Schranken geschlossen.
- » Städtebaulich funktionale Trennung der beiden Ortschaften Bönen und Altenbögge mit der Folge negativer struktureller Entwicklungen der Gemeindemitte
- » Lange Wartezeiten bei häufig geschlossenen Schranken für alle Verkehrsteilnehmer und somit ein erhöhter Rückstau und starke Umweltbelastung
- » Keine zeitgemäße Gestaltung und Aufenthaltsqualität im Bahnhofsgebäude und Außenraum

## Stärken und Schwächen

### aus der Bürgerbeteiligung und aus fachlicher Bestandserhebung

#### Verkehr

- Attraktive ÖPNV-Anbindung an Münster, Unna und Kamen
- Zentrisch orientierter Nahverkehr: Busanbindung in verschiedene Ortsteile Bönen
- Fußläufige Erreichbarkeit durch Bewohner der Gemeindemitte
- Parkmöglichkeiten auf Parkplätzen des Rathauses und der Einzelhandelsbetriebe (Lidl, Gröblichhoff, Edeka)
- Mangelnde Barrierefreiheit/kein barrierefreier Zugang zu den Gleisen 2 und 3 (Mittelbahnsteig)
- Passanten nehmen Abkürzung über die Gleise, um Umwege zu vermeiden → Fehlen von direkten Wegeverbindungen
- Vorhandene Fahrradabstellanlagen sind meist überfüllt  
Keine kostenlosen, diebstahlsicheren und wettergeschützten Fahrradabstellmöglichkeiten am Bahnhof
- Fehlende Beschilderungen zum Überholungsverbot für MIV im Bereich des Bahnhofs
- Rückstau: starkes Abgasaufkommen durch stehenden Verkehr an der Schrankenanlage
- Fehlende Angebote für umweltfreundliche Mobilität (z. B. Ladestationen für Elektrofahrräder und -autos sowie Angebote des Car-Sharings)

#### Ortsbild und Städtebau

- Mechanisches Stellwerk als architektonisches, identifikationsstiftendes Merkmal der Gemeindemitte
- Architektonisch unansehnliches und auffälliges Empfangsgebäude
- Kein repräsentativer und attraktiv gestalteter Bahnhofsvorplatz

#### Versorgungsstruktur und Gewerbe

- Angebote durch Radstation
- Einzelhandels- und Dienstleistungsstandorte in unmittelbarer Nähe (Fußgängerzone, Edeka, Gröblichhoff, Lidl, Aldi, K+K)
- Bürgeranlaufstelle im gegenüberliegenden Rathausneubau
- Leerstehender Gebäudeteil wegen Standortwechsel des Bürgerbüros
- Unscheinbares Gemeindearchiv mit ungeeigneten Räumlichkeiten



Leerstand im Ladenlokal



Fahrradabstellanlagen ohne diebstahlsichere Anlehnbügel



Jugendtreff Go-In

## 2. Bahnhofstraße Ost

Der östliche Abschnitt der Bahnhofstraße bildet ein Teilstück der ehemaligen Landesstraße L 667. Er dient als Bindeglied zwischen den östlichen Wohngebieten in der Gemeindemitte und dem Bahnhof Bönen.

Die heterogene Nutzungsstruktur ist von Einzelhandel, Dienstleistung, Gastronomie, Wohnen und einigen sozialen Einrichtungen (Jugendtreff Go In, Kulturverein, Seniorenzentrum) geprägt. In der Regel befinden sich hier die gewerblichen Betriebe in den Erdgeschossen, während die Obergeschosse der Wohnnutzung vorbehalten sind. Die Stichstraßen zur Bahnhofstraße wie z. B. Feldstraße und Franz-Schubert-Straße, sind durch Ein- und Mehrfamilienhäuser geprägt.

Zentral gegenüber dem Bahnhof ist das Rathaus in einem gemeinsamen Gebäudekomplex mit einer Lidl-Filiale untergebracht. Der Neubau aus dem Frühjahr 2018 hat den Ortskern der Gemeinde ein Stück weit aufgewertet. Das repräsentative Gebäude kommt seiner Funktion als zentraler Verwaltungssitz und primäre Bürgeranlaufstelle nach.

Bis zum Jahr 1984 hatte die Gemeindeverwaltung ihren Sitz im ehemaligen Jugendzentrum im westlichen Abschnitt der Bahnhofstraße. Auf einen kostenintensiven und architektonisch anspruchsvollen Bau für das Rathaus wurde verzichtet, da zu dieser

Zeit die Errichtung der Fußgängerzone und der Parkanlage Vorrang hatten. Anfang der 2000er Jahren wechselte das Amt seine Räumlichkeiten in die für diese Nutzung angepasste Woortschule. Mit steigendem Bedarf nach einem zentralen Standort zog die Verwaltung in das dem Bahnhof gegenüberliegende Gebäude der Hoch- und Tiefbau GmbH Oevermann, die ihren Firmensitz nach Dortmund verlagerte. Rund 18 Jahre später entstand auf selbigem Grundstück ein Rathausneubau in einem gemeinsamen Gebäudekomplex mit einem Lidl-Markt.

Die Gebäude südlich des Bahnhofes und unmittelbar östlich der Bahntrasse weisen eine gemischte Nutzungsstruktur aus Wohnen und Gewerbe auf. Überwiegend sind Dienstleistungsunternehmen angesiedelt. Eine Dienststelle der Kreispolizeibehörde Unna ist unscheinbar zwischen den Betrieben angesiedelt. Perspektivisch ist aus fachlicher Sicht ein Standortwechsel in die Bahnhofstraße in Betracht zu ziehen.

Im Einzelhandelskonzept der Gemeinde aus dem Jahr 2011 wird ersichtlich, dass sich die Einkaufslagen an drei folgenden Mikrostandorten Bödens konzentrieren:

- » Fußgängerzone und südlich gelegene Einzelhandelsbetriebe Edeka, Gröblinghoff, Rossmann, KIK etc.
- » Westliche Bahnhofstraße

### » Östliche Bahnhofstraße (Bahnhofstraße Ost)

Die Haupterschließungsstraße des Ortskerns ist insbesondere im östlichen Abschnitt von einem kleinteiligen Dienstleistungsbesatz und von mittel- bis großflächigen Einzelhandelsbetrieben geprägt. Insgesamt sind elf Einzelhandelsbetriebe und zwölf Dienstleistungsbetriebe dort angesiedelt.

Für die wohnungsnaher Versorgung mit Lebensmitteln befinden sich drei von fünf Einzelhandelsgeschäften auf der östlichen Bahnhofstraße. Mit dem Umzug des Discounters Lidl in den Gebäudekomplex gegenüber dem Bahnhof ist die Einkaufssituation in Verbindung mit dem Angebot der benachbarten Aldi-Filiale verbessert worden. Zugleich besteht nun aber ein Leerstand am ehemaligen Lidl-Standort in der Bachstraße. Das zurückgelassene Ladenlokal steht im südlichen Gebäudeteil zur Bahnhofstraße ebenfalls leer.

Der K&K Supermarkt gegenüber sowie der inhabergeführte Hofladen im Marmelinghöfener Weg ergänzen das Lebensmittelangebot.

Bei der Ortsbesichtigung im Rahmen der Erstellung des InHK (Juli 2018) wurden fünf Leerstände in der östlichen Bahnhofstraße festgestellt. Des Weiteren

ist eine Vielzahl an Ladenlokalen aus dem Niedrigpreissegment vorhanden. Das Erscheinungsbild ist durch Werbeanlagen, die geringe Gestaltqualität der Gebäude und die unzureichende Gestaltung der öffentlichen Räume stark beeinträchtigt. Aufgrund des Fehlens von Grünstrukturen und Spiel- und Sitzgelegenheiten gibt der Straßenraum für Fußgänger und Radfahrer nur wenig Aufenthaltsqualität her. Darüber hinaus wird die Qualität des Raums durch den Durchgangsverkehr, den Rückstau an der Schrankenanlage und die für diesen Ort überdimensionierte Bahnhofstraße (ehemals Landesstraße L 667) verringert.

Die Verkehrssituation auf der östlichen Bahnhofstraße ist hinsichtlich der Sicherheit für Radfahrer an Knotenpunkten besonders problematisch. Aufgrund fehlender Radwege oder Markierungen und Beschilderungen für Radfahrer sind diese in den Kreuzungsbereichen der Bahnhofstraße besonders gefährdet.

Im Bereich des Jugendtreffs Go In und im Bereich von Straßenkreuzungen besteht - besonders für Kinder und Jugendliche - aufgrund fehlender Querungshilfen eine geringe Verkehrssicherheit.

## Stärken und Schwächen

### aus der Bürgerbeteiligung und aus fachlicher Bestandserhebung

#### Verkehr

- Zentrale Hauptverbindungsstraße in der Gemeindemitte
- Mangelnde Querungshilfen im Bereich Go In, Feldstraße, Bahnhof
- Mangelnde städtebauliche Gestaltung des Straßenraums  
Fehlender beidseitiger Radfahrstreifen
- In Zeiten hohen Verkehrsaufkommens: Gefährdung der Schulkinder bei der Überquerung der Straße
- Überlastung und Gefahrensituation an der Kreuzung Marmelinghöfener Weg/ Bahnhofstraße/Bachstraße
- Die zugelassene Geschwindigkeit von 50 km/h kann dazu führen, dass der Einzelhandels- und Dienstleistungsbesatz in diesem Bereich weniger stark wahrgenommen wird
- Rückstau an Schrankenanlage durch lange Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer

## Ortsbild und Städtebau

↗ Barrierefreie/r Altbausanierung und Neubau (z. B. Neubauprojekt Vitalishof)

- ↘ Geringe Aufenthaltsqualität: fehlende fahrbahnbegleitende Pflanzbeete und Bäume, desolate Wegeoberflächen, mangelnde Sitzgelegenheiten und Verweilflächen
- ↘ Uneinheitliches Gestaltungsbild durch verschiedene Baumaterialien; Vielzahl an unattraktiven Fassaden aus der Nachkriegszeit

## Versorgungsstruktur und Gewerbe

- ↗ Diverse Angebote in Einzelhandel und Dienstleistung
- ↗ Drei großflächige Einzelhandelsbetriebe (Lidl, Aldi, K+K)
- ↗ Etablierung des barrierefreien Ärzte- und Wohnhauses Vitalishof mit Apotheke und Sanitätsfachhandel

- ↘ Fünf leerstehende Ladenlokale, davon zwei seit über einem Jahr
- ↘ Einige Betriebe aus dem Niedrigpreissegment: Gastronomie (Schnellimbiss), Einzelhandel/Dienstleistung (An- und Verkauf, Handy-Reparatur) und Vergnügungstätten (Spielhalle, Wettbüro)
- ↘ Schließung der Geschäftsstelle des Jobcenters (Ersatz: Hauptstelle in Unna)

## Soziale Infrastruktur und Freizeit

- ↗ Go In als beliebte Anlaufstelle für Jugendliche und Kinder
- ↗ Wohnangebote für Senioren



Östlicher Eingang zur Fußgängerzone



Leerstand im Ladenlokal



Blick auf die Rückseite des Einzelhandelsbetriebs Gröblinghoff

### 3. Fußgängerzone

Die Bahnhofstraße westlich der Gleisanlagen ist mit rund 300 Metern als Fußgängerzone ausgebaut. Der Verkehr wird hier über die Oststraße in Richtung Süden umgeleitet. Die Parkanlage, die von der Oststraße umschlossen wird, schließt den Einkaufsbereich im Westen ab.

Aufgrund der nahegelegenen Mittel- und Oberzentren im Ruhrgebiet ist davon auszugehen, dass die Bönener Bevölkerung Angebote der Versorgungszentren in den Nachbarstädten in Anspruch nehmen. Das Einzelhandelsangebot der Gemeinde Bönen steht überwiegend mit den rund 10 km entfernten Mittelzentren Unna, Hamm und Kamen sowie dem in ca. 30 km Entfernung liegendem Oberzentrum Dortmund in Wettbewerbsbeziehungen. Insbesondere die dort gelegenen Fachmarktzentren mit den Segmenten Elektronik, Bekleidung, Einrichtungs-, Bau- und Gartenbedarf verfügen über eine überörtliche Ausstrahlungskraft auf die Bönener Gemeinde.

Die meisten Einzelhandelsbetriebe konzentrieren sich im zentralen Versorgungsbereich der Gemeindefmitte. Mit dem Mikrostandort Fußgängerzone ist ein geschlossener Einzelhandelsbestand vorhanden. Die Ladenlokale und Geschäfte im Bereich der Fußgängerzone weisen eine entsprechend kleinteilige Struktur auf. Die Obergeschosse enthalten überwiegend Wohnungen. In der

südlichen Randzone der Fußgängerzone befinden sich Gebäude (Gröblinghoff, Edeka) mit größeren Verkaufsflächen. Da die großflächigen Kaufhäuser zum Süden hin ausgerichtet sind und somit rückwärtig zur Fußgängerzone liegen, haben sie eine für die Einkaufszone abweisende Wirkung.

In der Fußgängerzone haben knapp 24 Betriebe ihren Standort, wovon elf Einzelhandelsbetriebe und dreizehn Dienstleistungsbetriebe sind (Juli 2018). Der Landesentwicklungsplan NRW stuft die Gemeinde Bönen als Grundzentrum ein, was bedeutet, dass die Bewohner mit Gütern des täglichen Bedarfs versorgt werden können. Die Güter, die über das Angebot hinausgehen, müssen in den benachbarten Mittel- und Oberzentren unter guten Nahverkehrsanbindungen erreichbar sein.

Die zwei Vollversorger südlich der Fußgängerzone bieten nahversorgungsrelevante Sortimente an (Nahrungs- und Genussmittel/Drogeriewaren). Daneben werden in der Fußgängerzone auch Angebote aus den Sortimenten Bekleidung (u. a. Ernstings Family, Kik) und Schuhe, Tapetenbedarf, Uhren/Schmuck sowie Hausrat vorgehalten.

Der am westlichen Ausläufer der Fußgängerzone liegende Platz nimmt zweimal pro Woche den Wochenmarkt auf, der sich mit seinen Verkaufsständen bis in die Fußgängerzone zieht. Nach Aussagen der Veranstalter und Händler sind die Nutzerzahlen des Marktes am Mittwoch deutlich



Westliche Wegeverbindung zur Fußgängerzone



Östliche Wegeverbindung zur Fußgängerzone



Platzsituation zwischen Fußgängerzone und Parkanlage

niedriger. Ein Rückgang der Marktbesucher am Samstag wird ebenfalls befürchtet.

Der kleinteilige Einzelhandel in der Einkaufszone gerät zunehmend unter Druck. Das geschieht unter anderem durch die südlich angrenzenden Vollversorger, aber auch die Nachbarstädte mit der größeren Angebotsstruktur, die wachsende Konkurrenz des Onlinehandels und die damit einhergehenden Veränderungen im Kaufverhalten der Kundschaft. Die augenscheinlichen Folgen dieser Entwicklung sind Leerstände und ein damit verbundener Abwärtstrend hinsichtlich der Versorgungsfunktion und des Gesamterscheinungsbildes. Grundsätzlich sind gewerbliche Leerstände für (Ortsmitten-)Standorte kritisch zu betrachten, da sie den Ortskern durch die eingeschränkte Versorgungsfunktion, das städtebauliche Erscheinungsbild beeinträchtigen.

Bei der Ortsbegehung im Juli 2018 sind in der Gemeindemitte Bönen dreizehn Ladenlokal-Leerstände vorzufinden. Besonders gravierend ist der Trading-Down-Prozess in der Fußgängerzone, in der fünf Ladenlokale innerhalb des letzten Jahres u. a. aus Altersgründen der Geschäftsinhaber geschlossen wurden und aufgrund von mangelnden Nachfolgeregelungen dauerhaft leer stehen. Das schrumpfende Angebot der Einzelhandelsstruktur in der Einkaufszone zieht einen deutlichen Rückgang der Kunden und Passanten nach sich, die

den Versorgungsbereich zum Einkaufen und Aufenthalt nutzen. In Anbetracht der hohen Altersstruktur der derzeitigen Geschäftseigentümer und der Konkurrenz in den Nachbarstädten und des Onlinehandels ist zu erwarten, dass sich in den folgenden Jahren die Leerstandsquote in der Fußgängerzone noch weiter erhöhen wird.

Die zunehmenden Leerstände und das dadurch sinkende Angebot an Waren führen zu einer abnehmenden Kunden- und Passantenfrequenz in der Fußgängerzone. Das Erscheinungsbild ist zugleich aufgrund der nicht mehr zeitgemäßen Gestaltung der Aufenthalts- und Durchgangsf lächen sowie der teilweise abgängigen Möblierung (Sitzbänke, Spielgeräte, Abfalleimer) stark beeinträchtigt. Zusätzlich wirkt der noch recht hohe Grünanteil in Form von Hochbeeten in seiner Gestaltung platzeinnehmend, nicht mehr zeitgemäß und eher unattraktiv.

Darüber hinaus ist die Einkaufszone mit nur wenigen Fahrradständern ausgestattet, die sicher und gestalterisch ansprechend sind. In der Fußgängerzone, die nur zu bestimmten Zeiten für Radverkehr zugelassen ist, besteht ein erhöhtes Konfliktpotenzial zwischen Fußgängern und Radfahrern. Hier bedarf es einer Neuregelung.

Eine zentrale Stellplatzanlage liegt südlich der großflächigen Einzelhandelsbetriebe Gröblichhoff und Edeka und ist über die Oststraße verkehrlich

angebunden. Sie bietet Parkmöglichkeiten für Kunden dieser Betriebe und der Fußgängerzone. Die Wegeführung zwischen der Stellplatzanlage und der Einkaufszone hat erhebliche städtebauliche und gestalterische Defizite, was zu einer negativen Auswirkung auf den Kundenstrom in der Fußgängerzone führt. Die Erreichbarkeit ist lediglich über einen offenen Durchgang zwischen den Betrieben und über zwei unattraktive Wegeverbindungen in den Randzonen gewährleistet. Die nordöstlich gelegene Fußwegeverbindung führt entlang des Grundstücks des aufgegebenen Rei-

sebüros und Gastronomiebetriebs „Georg’s Piano Bar“, wo aufgrund abgängiger Gebäudeteile und verwahrloster Freiflächen deutliche Trading-Down-Prozesse wahrzunehmen sind.

Die Fußgängerzone weist vier Baudenkmäler auf, von denen ein Gebäude als ein reines Wohnhaus, die übrigen als Dienstleistungs- und Einzelhandelsbetriebe dienen.

## Stärken und Schwächen

### aus der Bürgerbeteiligung und aus fachlicher Bestandserhebung

#### Verkehr

- Einkaufsbereich mit ausgeschlossenen Kfz-Verkehr
- Bahnhof mit ÖPNV-Anschluss in unmittelbarer Nähe

- Gefährlicher Straßenübergang zwischen Fußgängerzone und südlichem Bahnübergang (fehlende Querungshilfe)
- Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern in der Einkaufszone
- Viele Fahrradständer im desolaten Zustand

#### Ortsbild und Städtebau

- Vier denkmalgeschützte Gebäude
- Barrierefreie Zugänge zu den Ladenlokalen der Vollversorger

- Eingangssituation im Bereich der Fußgängerzone Platzsituation zwischen Einkaufsbereich und Parkanlage bietet nur wenig Aufenthaltsqualität
- Zugänge zu Ladenlokalen im alten Gebäudebestand sind nicht barrierefrei/stufenfrei
- Wegeverbindungen zwischen Fußgängerzone und südlicher Stellplatzanlage
- Vollversorger (Edeka, Gröblichhoff) orientieren sich Richtung Süden; rückwärtige Situation zur Fußgängerzone besteht aus großflächigen Werbeanlagen
- Pflanz- und Baumbeete in der Fußgängerzone geben Wege der Passanten vor und verhindern eine klare, freizügige Raumstruktur und offene Quer- und Längsverbindungen
- Gepflasterte Hochbeete sind nicht zeitgemäß und attraktiv gestaltet
- Vorhandene Spielgeräte sind abgängig; grundsätzlich keine kinder- und jugendfreundliche Gestaltung
- Möblierung ist nicht mehr zeitgemäß und teilweise vom Vandalismus gezeichnet (z. B. Sitzbänke und Abfalleimer) Sitzbänke orientieren sich teilweise zur Gebäudezeile statt zum Freiraum
- Abgängige Fassaden und Gebäudeteile (insbesondere im Bereich der „Georg’s Piano Bar“)

### Versorgungsstruktur und Gewerbe

- Weitreichendes Angebot im Lebensmittel- und Drogeriesegment durch die Einzelhandelsbetriebe Edeka und Gröblichhoff (inkl. Getränkehandel und Bäckerei) und Rossmann
- Zunehmender Leerstand (fünf Ladenlokale und ein künftig absehbarer Ladenlokal-Leerstand)
- Geringes Angebot an Modegeschäften, Gastronomie, Haushalts- und Eisenwaren



Kunst an der Teichanlage



Desolate Möblierung



Vernachlässigte Boule-Bahn

#### 4. Parkanlage

Die Teichanlage und die umgebenden Grünflächen bilden den räumlichen Abschluss der Fußgängerzone. Die Grünflächen werden im Süden von der Oststraße umschlossen.

Mit ihrer zentralen Lage bietet die Parkanlage ein großes Potenzial für Erholung und Freizeitaktivitäten. Der Teich ist ein wesentlicher Bestandteil des Grünraums.

Als einzige öffentliche Grün- und Freifläche im Gebiet stellt die heutige Teichanlage ein Symbol für den Strukturwandel in Bönen dar. Die Schließung der Zeche Königsborn III/IV und die auf dieser Fläche angelegte Grün- und Teichanlage war im Jahr 1992 Bestandteil der umfassenden Umgestaltung der Gemeindemitte.

In den Bürgerveranstaltungen im Rahmen des Integrierten Handlungskonzeptes verdeutlichten die Teilnehmer, dass sie sich nur wenig auf den Grünflächen und an der Teichanlage aufhalten. Bei den internen Ortsbegehungen zu verschiedenen Jahreszeiten bestätigte sich die geringe Nutzung.

Die Grünanlage weist schon länger Mängel in der Gestaltung und Nutzbarkeit auf. Als weitere Defizite wurden in den Bürgerveranstaltungen das subjektive Sicherheitsempfinden, die Sauberkeit und der Pflegezustand der Freiflächen benannt.

Die Möblierung der Parkanlage mit Bänken, Abfall-

eimern und Fahrradständern ist in weiten Teilen vom Vandalismus geprägt und abgängig, wodurch die Aufenthaltsqualität stark beeinträchtigt wird. Die in den Randbereichen der Wege befindlichen Sitzgruppen werden vermehrt von sozial benachteiligten Personen genutzt und von Spaziergängern gemieden.

In der Gemeindemitte besteht das grundsätzliche Defizit an hochwertigen Spiel- und Begegnungsräumen für verschiedene Altersgruppen. Nur die Parkanlage verfügt über einen zentralen Spielplatz. Mit der Entwicklung der Parkanlage wurde ein Kletternetz errichtet, das im Laufe der Jahre bis 2015/16 um eine Dreifachschaukel, eine Wippe, Wipptiere und ein Drehelement ergänzt wurde. In den Bürgerveranstaltungen wurde u. a. der Pflegezustand des Boule-Feldes bemängelt, das zwar im Rahmen des 25. Jubiläums der Parkanlage saniert wurde, jedoch im folgenden Jahr 2018 aufgrund fehlender Pflege und Erhaltung erneut den Zustand vor der Instandsetzung aufwies.

Darüber hinaus kann die geringe Nutzung der Grünflächen auf die rückläufige Passantenfrequenz in der Fußgängerzone zurückgeführt werden. Denn auch die Platzsituation zwischen Parkanlage und Einkaufszone hat derzeit keine zeitgemäße Gestalt- und Aufenthaltsqualität und erfüllt nur geringfügig die Funktion eines Verbindungsglieds.

## Stärken und Schwächen

aus der Bürgerbeteiligung und aus fachlicher Bestandserhebung

### Ortsbild und Städtebau

- Zentraler Erholungsraum in der Gemeindemitte
- Kunstfiguren an der Teichanlage
- Unzureichende Integration des Grünraums in die Ortsmitte und Fußgängerzone
- Erscheinungsbild und Gesamteindruck der Parkanlage ist stark beeinträchtigt: Möblierung, Spiel- und Bewegungsflächen für verschiedene Altersgruppen
- Angstraum aufgrund des Aufenthalts sozial benachteiligter Personen (Obdachlose und Trinker)
- Uneinsehbare Randbereiche und fehlende freie Sichtbeziehungen durch die südlich befindliche, mit Bäumen bewachsene Wallanlage
- Mangelnde Sauberkeit und dunkle Randbereiche in Teilräumen
- Fehlende öffentliche Toilettenanlage

### Versorgungsstruktur und Gewerbe

- Einzelhandels- und Dienstleistungsstandorte in unmittelbarer Nähe (Fußgängerzone, Edeka, Gröblinghoff, Rossmann, KIK)

### Soziale Infrastruktur und Freizeit

- Spielplatz für ältere Schulkinder, Boule-Bahn



### 3 Integriertes Gesamtkonzept

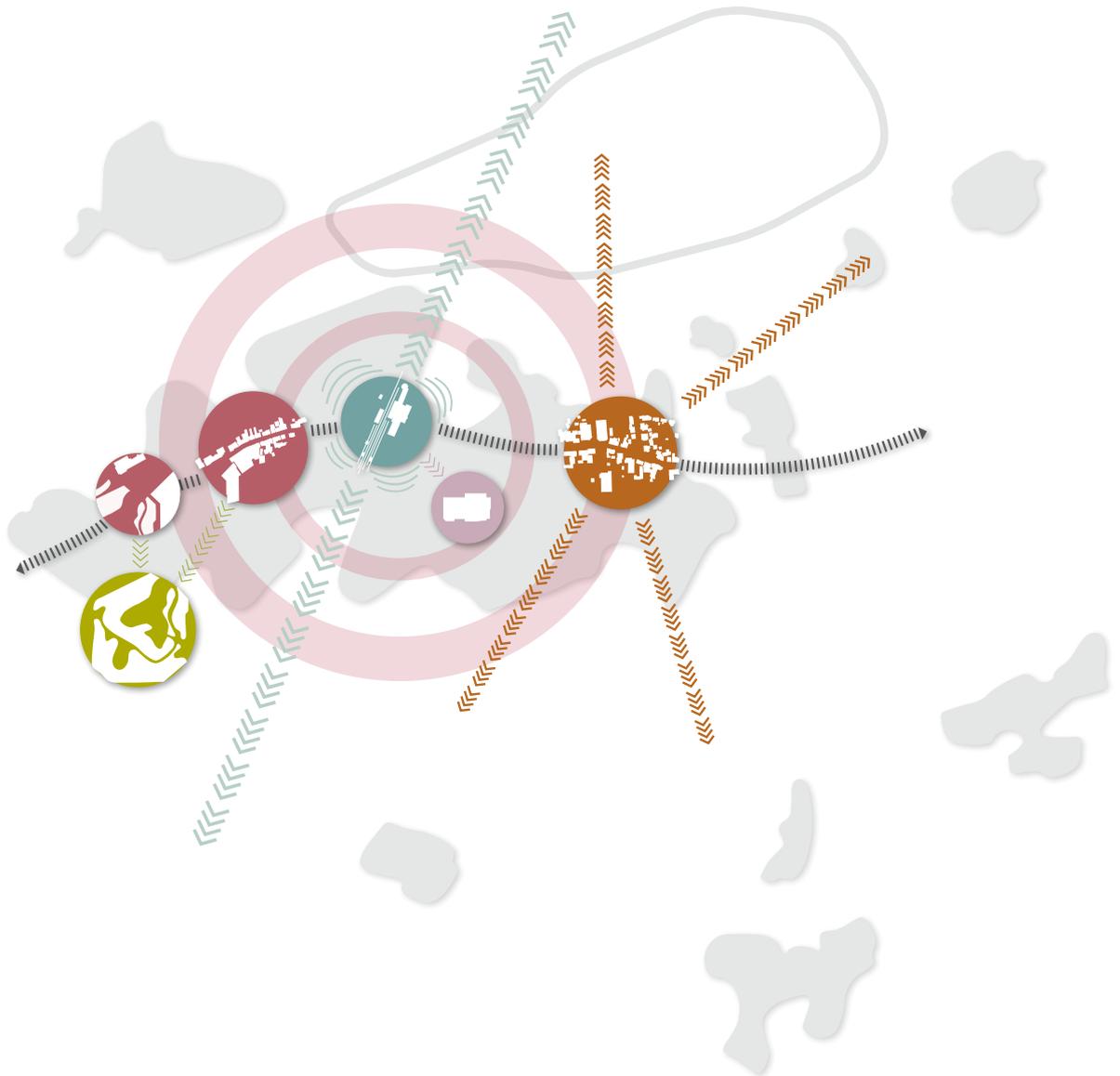
Im Folgenden werden – auf der Grundlage der in der Analyse ermittelten Stärken und Schwächen - Leitbilder für die vier Handlungsräume entwickelt und die einzelnen Maßnahmen im Weiteren in Form von Projektbögen veranschaulicht.

## LEITBILD FÜR DEN PLANUNGSRAUM

Das Leitbild stellt die übergeordnete, räumliche Idee für die Neustrukturierung des Bahnhofumfeldes dar. Ziel dabei ist es, räumliche Entwicklungsschritte zu lenken und eine zukunftsfähige Gemeindemitte zu schaffen. Das Leitbild gründet sich auf die darauffolgenden formulierten Leitlinien für die vier Teilräume (Bahnhof und Umfeld, Bahnhofstraße Ost, Fußgängerzone, Parkanlage).

### Zentralität, Vielfältigkeit und Vernetzung:

- » Stärkung der Gemeindemitte als zentraler und vielfältiger Ort, der attraktive Räume miteinander vernetzt
- » Qualifizierung der Wegebeziehungen zwischen den einzelnen Teilräumen



Leitbild für den Planungsraum

## LEITBILDER FÜR DIE TEILRÄUME

### Handlungsraum 1 Bahnhof Bönen und Umfeld

#### Attraktiver ÖPNV für alle

Der an der Bahnhofstraße (ehemals Landesstraße L 667) und in der Ortsmitte gelegene Bahnhof Bönen, der ein wichtiger Haltepunkt des SPNV ist, bildet mit seinem Umfeld einen wichtigen Handlungsschwerpunkt. Die Situation ist geprägt durch die trennende Wirkung der Bahntrasse und des beschränkten Bahnübergangs, die unattraktive Gestaltung, fehlende Barrierefreiheit und Leerstand im Bahnhofsgebäude. In diesem zentralen Bereich der Ortsmitte fehlen Aufenthaltsqualität und barrierefreie Zugänge zum Mittelbahnsteig.

Der primäre Handlungsbedarf der Gemeinde Bönen ist eine Neugestaltung des Bahnhofs und seines Umfeldes als zentraler und attraktiver Verknüpfungspunkt für Bewohner, Pendler und Besucher. Dabei sollen die Schaffung von barrierefreien Zugängen und Querungsmöglichkeiten, die gestalterische Aufwertung des Bahnhofsgebäudes und des Vorplatzes sowie die Erweiterung der Verkehrsinfrastrukturen des ÖPNV wichtige Bestandteile der Planung sein.

Im Kontext der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes wurde eine Entwurfsplanung für die Umgehungsstraße durch das Ingenieurbüro Stapelmann und Bramey im Jahr 2007 erarbeitet. Der Entwurf sieht eine alternative Kraftverkehrsführung zum derzeit beschränkten Bahnübergang vor. Diese soll durch eine Unterführung der Bahnstrecke im Süden gewährleistet werden. Die zusätzlich geplante Unterführung für Fußgänger und Radfahrer befindet sich im Bereich südlich der Schrankenanlage. Somit wurde auf einen Rück- und Neubau des Bahnhofsgebäudes verzichtet.

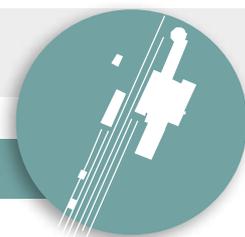
Im Jahr 2016 wurde der unmittelbare Bahnhofsbereich von Bönen weitergehend überplant.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie zum „barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Bönen“ wurden vom Ingenieurbüro Vössing verschiedene Lösungsvarianten entwickelt. Von sieben Konzeptvorschlägen priorisiert die Gemeinde Bönen in Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG die Variante 7, welche eine „Neue Personenunterführung an bestehender Stelle“ vorsieht.

Mit der Variante 7 werden folgende Handlungsziele und Baumaßnahmen verfolgt:

- » Rückbau und Neubau der **Personenunterführung** zum Seiten- bis Mittelbahnsteig
  - » Errichtung einer zweiläufigen Treppenanlage und einem Aufzug (Flächen der DB AG) für die Zugänglichkeit der Bahnsteige
  - » Veränderung der Breite (3 m zu 5,5 m) und Höhe (2,4 m zu 2,5 m)
  - » Durchstich der Personenunterführung zur Westseite für die Ortsteilverbindung Richtung Fußgängerzone
- » Empfangsgebäude (**Ostseite**)
  - » Errichtung einer Rampen- und Treppenanlage als Zugang zur Personenunterführung
  - » Mit der Erweiterung der Nutzfläche des Gebäudes von rund 296 qm auf 350 qm werden die bestehenden Räumlichkeiten (Archiv, Büros, Bürgerbüro etc.) vergrößert und um einen Sanitär- und Flurbereich ergänzt.

Im Zuge des Rathausneubaus im Jahr 2018 wurden bereits Räumlichkeiten für das Bürgerbüro u. a. geschaffen. Für das Gemeindearchiv ist ein Umzug in die Alte Mühle geplant. Somit sind neue Nutzungsmöglichkeiten der geplanten Räumlichkeiten möglich.

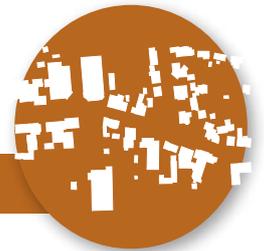


Eine sinnvolle Nutzung für diesen Bereich wäre eine Wartehalle, um einen attraktiven, wettergeschützten und weiträumigen Unterstand zu gewährleisten.

- » Erhalt des Teilbereichs der Radstation, mögliche Erweiterung der Radstation nach Süden

» Neubau des Zugang zur Personenunterführung (Westseite)

- » Errichtung einer Rampen- und Treppenanlage als Zugang zur Personenunterführung
- » Die Umsetzung dieser Maßnahme tangiert in der jetzigen Planung den Straßenraum der Oststraße südlich des Bahnübergangs.



## Handlungsraums 2 Bahnhofstraße Ost

### Straßenraum als Lebensraum

Die Bahnhofstraße ist die Hauptverbindung zu den östlichen Gemeindeteilen. Der Straßenraum wird deutlich vom Kfz-Verkehr dominiert, der den Radverkehr insbesondere in den Kreuzungsbereichen erheblich gefährdet. Der öffentliche Raum ist in gestalterischer und funktionaler Hinsicht für Fußgänger und Radfahrer wenig attraktiv. Die ansäs-

sigen Dienstleistungs- und Einzelhandelsbetriebe weisen überwiegend eine geringe Qualität auf.

Angesichts der zentralen Lage in der Gemeinde-mitte und der unmittelbaren Nähe zum Bahnhof ist eine fußgänger- und radfahrerfreundliche Neugestaltung des Straßenraums erforderlich.



## Handlungsraum 3 Fußgängerzone

### Vielseitiger Ort der Begegnung

In der Fußgängerzone dünnt der traditionelle Besatz an Einzelhandel und Dienstleistung merklich aus. Dieser wird die Hauptfunktion aufgrund allgemeiner Trends und der Konkurrenz durch vielseitig aufgestellte Einzelhandelsbetriebe nicht mehr erfüllen können. Hinzu kommt die nicht mehr zeitgemäße Gestaltung der Aufenthaltsflächen. Die sichtbare Folge ist der Verlust von Vitalität und Attraktivität. Für die Fußgängerzone müs-

sen grundsätzlich Lösungen für die derzeitigen und zukünftig zu erwartenden Leerstände auf der einen Seite und die Belebung des Ortes und Aufwertung der öffentlichen Flächen (im Sinne einer behutsamen Qualifizierung) auf der anderen Seite entwickelt werden. Die Zentrumsaufwertung schafft gute Rahmenbedingungen für zentrale Dienstleistungen, Einkaufsmöglichkeiten und Möglichkeiten für gemischte Nutzung.



## Handlungsraum 4 Parkanlage

### Zentrales Spiel- und Naherholungsangebot

Die eher isolierte Lage der Parkanlage in der Gemeindemitte stellt eine deutliche Schwäche für den Raum dar. Der Bereich der Aufweitung der Fußgängerzone (im Folgenden: Platzsituation) hat aufgrund mangelnder Gestaltung und Ausstattung eine geringe Aufenthaltsqualität. Daher wird die Distanz zwischen der Parkanlage und der Einkaufszone vergrößert wahrgenommen. Mit der Schließung der Bäckerei im Westen der Fußgängerzone besteht ein Defizit an Außengastronomie, die Kunden anziehen und die Parkanlage beleben könnte.

Der Zustand der Parkanlage vermittelt ein eher negatives Erscheinungsbild: hier fehlt ein vielfälti-

ges Angebot an attraktiven Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten für verschiedene Altersgruppen. Die Möblierung ist stark in die Jahre gekommen und die Rasenflächen sind untergenutzt.

Zur Qualifizierung der öffentlichen Grünflächen ist zum einen eine Integration in einen gesamtgemeindlichen Spielflächenleitplan, zum anderen die Entwicklung eines Gesamtkonzeptes für die Parkanlage erforderlich. Dabei sind neue, an verschiedene Altersgruppen ausgerichteten Spiel-, Begegnungs- und Aufenthaltsräume miteinander zu vernetzen und die Platzsituation und Fußgängerzone funktional und gestalterisch mit einzubeziehen.

## MAßNAHMENBÖGEN

Die Handlungsräume **Bahnhof und sein direktes Umfeld (1)** sowie **Bahnhofstraße Ost (2)** haben die höchste Priorität und bilden die Schwerpunkte im Integrierten Handlungskonzept. Demnach sind für diese Räume kurz- bis mittelfristige Maßnahmen formuliert worden, für die der Umsetzungsbeginn in den nächsten drei bis zehn Jahren vorgesehen ist. Die Räume Fußgängerzone und Parkanlage sind in diesem Konzept zwar mit Handlungsvorschlägen aufgeführt, die Gemeinde Bönen sieht dafür jedoch in Anbetracht des finanziellen, zeit-

lichen und personellen Aufwandes eine spätere Umsetzung vor. Die Gemeinde beabsichtigt, die dafür formulierten Maßnahmen in eine Fortführung des Integrierten Handlungskonzeptes für die Gemeindemitte zu integrieren. Die **Fußgängerzone und Parkanlage** sowie deren Randbereiche sind als zusammenhängender Raum zu begreifen. Im Rahmen der Maßnahmenentwicklung ist ein ganzheitliches Konzept vorgesehen, sodass sie zum **Handlungsraum 3** zusammengeführt werden.

### HANDLUNGSRAUM 1 Bahnhof Bönen und sein direktes Umfeld

1.0 Städtebauliche Umgestaltung des Bahnhofs, Bahnhofsvorplatzes und direkten Umfeldes

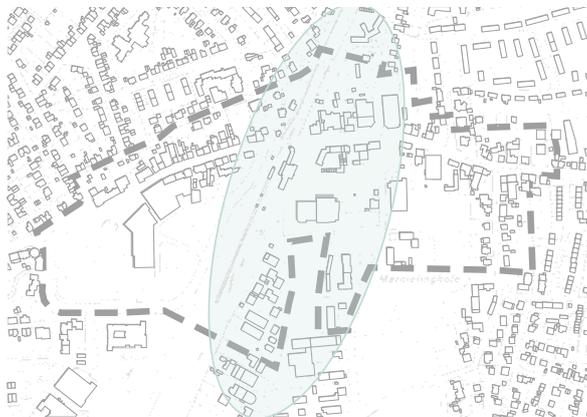
### HANDLUNGSRAUM 2 Bahnhofstraße Ost

2.0 Umbau der Bahnhofstraße (ehemals L 667)

### HANDLUNGSRAUM 3 Fußgängerzone und Parkanlage

3.0 Gesamtheitliches Konzept zur Neustrukturierung der Fußgängerzone und Parkanlage

## HANDLUNGSRaum 1 Bahnhof Bönen und sein direktes Umfeld



<b>Maßnahme</b>	<b>1.0 Städtebauliche Umgestaltung des Bahnhofs, Bahnhofsvorplatzes und direkten Umfeldes</b>
<b>Projekthierarchie</b>	Kurz- bis mittelfristig
<b>Ausgangslage</b>	<p>Die Bahnhofstraße (ehemals Landesstraße L 667) fungiert durch den Anschluss an wichtige Nord-Süd-Achsen als maßgebende Verbindungsstraße im überregionalen Straßennetz und übernimmt somit grundlegende Aufgaben für den innerörtlichen Verkehr. Im Zuge des kommunalen Zusammenschlusses von Bönen und Altenbögge bildete sich das Bahnhofsumfeld als Siedlungsschwerpunkt heraus. Hier sind verschiedene Nutzungsansprüche wie z. B. Verkehr, Einzelhandel, Aufenthalt und Wohnen auf beidseitigen Abschnitten des Bahnübergangs überlagert.</p> <p>Die Gestaltung der Flächen und die Gliederung der Verkehrsstruktur kommen einer qualitativen Gemeindeentwicklung nicht nach. Ferner bedeutet der niveaugleiche, beschränkte Bahnübergang eine Zäsur im Siedlungsbereich.</p> <p>Hinzu kommt, dass der Bahnhof im Bereich der bestehenden Personenunterführung (PU) erhebliche Defizite aufweist: Einerseits erfüllt die PU nicht die aktuellen Anforderungen an Höhe und Breite, andererseits verfügt sie an den Aufgängen zu den beiden Bahnsteigen lediglich über Treppenanlagen. Der Mittelbahnsteig kann somit nicht barrierefrei erschlossen werden. Die Erschließung zum Seitenbahnsteig erfolgt am Haupteingang und am Nebeneingang an der Radstation über Rampenanlagen. Da eine Erschließung von der westlichen Seite nicht gegeben ist, nutzen viele Personen eine Abkürzung über die Gleise, was eine hohe Gefährdung bedeutet.</p> <p>Im Außenbereich des Bahnhofs besteht erhöhter Handlungsbedarf hinsichtlich der Gestalts- und Aufenthaltsqualität.</p>
<b>Ziel</b>	Sicherheit in der Verkehrsstruktur für alle Verkehrsteilnehmer; Schaffung von Aufenthalts- und Gestaltungsqualität im öffentlichen Raum; barrierefreie Erreichbarkeit des Mittelbahnsteigs; Stärkung der Ortsteilverbinding; Bahnhof als multimodaler Umstiegspunkt

Maßnahme	1.0 Städtebauliche Umgestaltung des Bahnhofs, Bahnhofsvorplatzes und direkten Umfeldes
<b>Kurzbeschreibung</b>	<p>Die Entwurfsplanungen zur Umgehungsstraße/Unterführung der Bundesbahnstrecke (2007) und zum barrierefreien Ausbau des Bahnhofs (2016) bedürfen einer Aktualisierung ihrer Aussagen. Im Rahmen einer aktualisierten Vorplanung sind die bestehenden Entwürfe mit dem derzeitigen Planungsstand der Gemeinde abzugleichen und für den weiteren Planungs- und Bauprozess neu zu definieren. Die Planung stellt einen Bestandteil der zu fördernden Maßnahmen dar.</p> <p>Für eine Neuordnung der Verkehrs- und Gestaltungssituation werden folgende Einzelmaßnahmen, nach ihrer Handlungspriorität gegliedert, vorgeschlagen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>1. Barrierefreie Fußgänger- und Radfahrerunterführung im Bahnhofsbereich:</b> <p>Mit dem Teilrückbau und Neubau des Bahnhofgebäudes sollen die Radfahrer und Fußgänger mittels einer Unterführung die Bahnsteige und die Ostseite des Bahnhofs erreichen können. In der Unterführung sind Treppen- und Aufzuganlagen zur Zugänglichkeit des Seiten- und Mittelbahnsteigs vorgesehen. An den beidseitigen Eingängen der Unterführung werden Rampen- und Treppenanlagen errichtet, die eine barrierefreie Ortsteilverbindung sicherstellen. Eine aktuelle Vorplanung wird neue Nutzungen für die Räumlichkeiten im Gebäude definieren (z. B. Wartehalle).</p> </li> <li><b>2. Bau des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB)/Anbindung ÖPNV:</b> <p>Der Bahnhofsvorplatz wird hinsichtlich seiner Verkehrsflächen neu gegliedert. Dabei soll der Öffentliche Personennahverkehr einen neuen Haltepunkt erhalten, indem neben zwei versetzten Haltestellen eine platzartige Buswendeschleife vorgesehen ist.</p> </li> <li><b>3. Stellplatzneuordnung:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>» Schaffung von rd. 46 Stellplätzen für Park &amp; Ride</li> <li>» Schaffung von Stellplätzen für Bike &amp; Ride und Kiss &amp; Ride</li> <li>» Schaffung von rd. 110 neuen Stellplätzen auf dem Parkplatz Gröblinghoff westlich der Gleisanlagen durch Nutzung der Flächen des alten Trassenverlaufs</li> </ul> </li> <li><b>4. Angebote für umweltfreundliche Mobilität</b> <p>Ladestationen für Elektrofahrzeuge sowie Angebote des Car-Sharings</p> </li> <li><b>5. Aufhebung des niveaugleichen Bahnübergangs und Neubau einer Unterführung der Bahnstrecke (Deutsche Bahn):</b> <p>Der Bau der Entlastungsstraße erfolgt durch eine Unterquerung der Bahntrasse in Verlängerung der Oststraße in nordöstlicher Richtung, die sich durch den neuen Kreisverkehr an die Straße Am Bahnhof und an die südlich verlaufene Erweiterung der Franz-Schubert-Straße anknüpft. Die bisherige Querungsmöglichkeit der Gleisanlagen im Bereich der Schrankenanlage wird aufgehoben. Die beidseitig der Gleisanlagen gewonnenen Flächen werden zu attraktiven Aufenthaltsbereichen umgestaltet. In Absprache zwischen der DB AG und der Gemeinde Bönen sind im Bereich der Kfz-Unterführung nur Notgehwege entlang der Straße zu errichten.</p> </li> </ol>

Maßnahme	1.0 Städtebauliche Umgestaltung des Bahnhofs, Bahnhofsvorplatzes und direkten Umfeldes	
Beteiligte	Gemeinde Bönen, Deutsche Bahn-Betriebe	
Kostenschätzung	Barrierefreie Fußgänger- und Radfahrerunterführung im Bahnhofsbereich, Teilrückbau des Empfangsgebäudes (Ostseite), Neubau des Zugang zum Bahnhofsgebäude (Westseite)	11.000.000,00 €* <sup>1</sup>
	Bau des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB)/ Anbindung ÖPNV	725.000,00 €
	Stellplatzneuordnung	275.000,00 €
	Angebote für umweltfreundliche Mobilität (Ladestationen für Elektrofahrzeuge sowie Angebote des Car-Sharings)	Prüfung im Kontext der Errichtung von Mobilstationen
	<b>Aufhebung des niveaugleichen Bahnübergangs und Neubau einer Unterführung der Bahnstrecke</b>	<b>14.665.000,00 €</b>
	Teilstück Straßenunterführung	11.600.000,00 €
	Teilstück Poststraße – Marmelinghöfener Weg	1.300.000,00 €
	Teilstück Marmelinghöfener Weg bis Franz-Schubert-Straße	815.000,00 €
Teilstück Oststraße nach Aufhebung Bahnübergang	950.000,00 €	

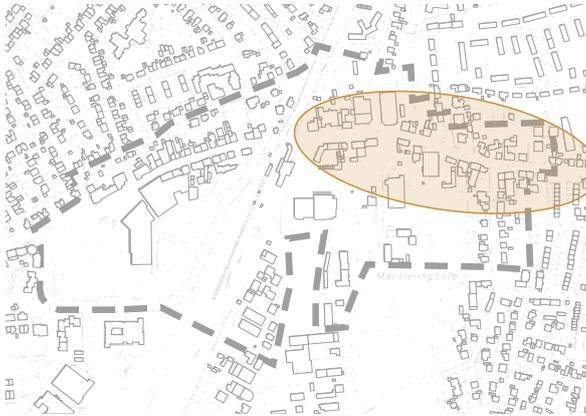
\*<sup>1</sup> Anmerkung:

Die o.a. Kostenschätzung basiert auf der Vorplanung der Ing.-büros Obermeyer (Köln, Stand 2017 per Index angepasst auf 2018) und Stapelmann & Bramey (Schalksmühle, Stand 2007 per Index angepasst auf 2018),

die Kosten für die Fußgänger- und Radfahrerunterführung im Bahnhofsbereich sind als Gesamtkosten aller Beteiligten, also auch der Deutschen Bahn, zu betrachten, der gemeindliche Anteil ist darin enthalten.

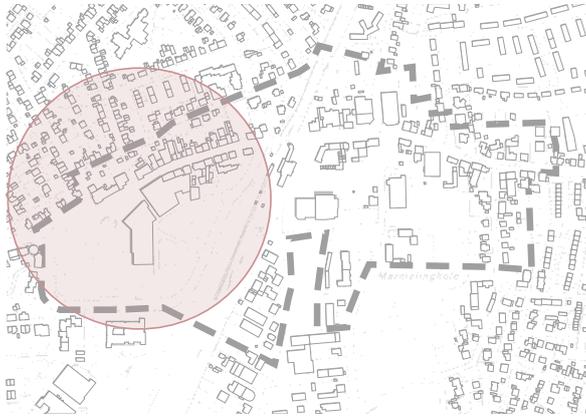
Im weiteren Verfahren müssen die Kosten weiter konkretisiert bzw. ergänzt (z. B. Rückbau des Empfangsgebäudes) und auf die Beteiligten entsprechend verteilt werden.

## HANDLUNGSRaum 2 Bahnhofstraße Ost



<b>Maßnahme</b>	<b>2.0 Umbau der Bahnhofstraße (ehemals Landesstraße L 667)</b>	
<b>Projekthierarchie</b>	Kurz- bis mittelfristig	
<b>Ausgangslage</b>	Der Hauptverkehr verläuft über den westlichen Abschnitt der Bahnhofstraße und die sich anschließende Oststraße, wobei es hier aufgrund der vorhandenen, niveaugleichen Bahnstrecke zu erheblichem Rückstau vor dem beschränkten Bahnübergang kommt. Des Weiteren ist die Bahnhofstraße teilweise von deutlichen Mängeln in der Aufenthaltsqualität und Sicherheit im Bereich der Gehwege geprägt. Unebenheiten in der Oberflächenstruktur und fehlende Bordsteinabsenkungen an Kreuzungspunkten stellen Barrieren für bewegungsbeeinträchtigte und alte Menschen dar. Besonders wurde seitens der Bürger fehlende Sitzmöglichkeiten und Beleuchtungselemente bemängelt.	
<b>Ziel</b>	Barrierefreie Wege für alle Personengruppen; Schaffung von Qualität in Gestaltung und Ausstattung im öffentlichen Raum	
<b>Kurzbeschreibung</b>	Die bereits bestehenden Planungen für den Umbau der Bahnhofstraße sehen folgende Einzelmaßnahmen vor (gegliedert nach ihrer Handlungspriorität): <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Markierung von Schutzstreifen und Errichtung von zusätzlichen Hinweisschildern</li> <li>2. Umbau des Kreuzungsbereiches Franz-Schubert-Straße/Bahnhofstraße</li> <li>3. Prüfung von Möglichkeiten für Aufenthaltsbereiche</li> <li>4. Beleuchtungskonzept</li> <li>5. Schaffung von taktilen Leitsystemen im Gehwegbereich für sehbehinderte Personen</li> <li>6. Absenkung der Bordsteinkanten in Kreuzungsbereichen</li> </ol>	
<b>Beteiligte</b>	Gemeinde Bönen, Land NRW	
<b>Kostenschätzung</b>	Gesamt (Bachstraße-Rhynerner Straße)	3.705.000,00 €
	Geltungsbereich InHK	595.000,00 €

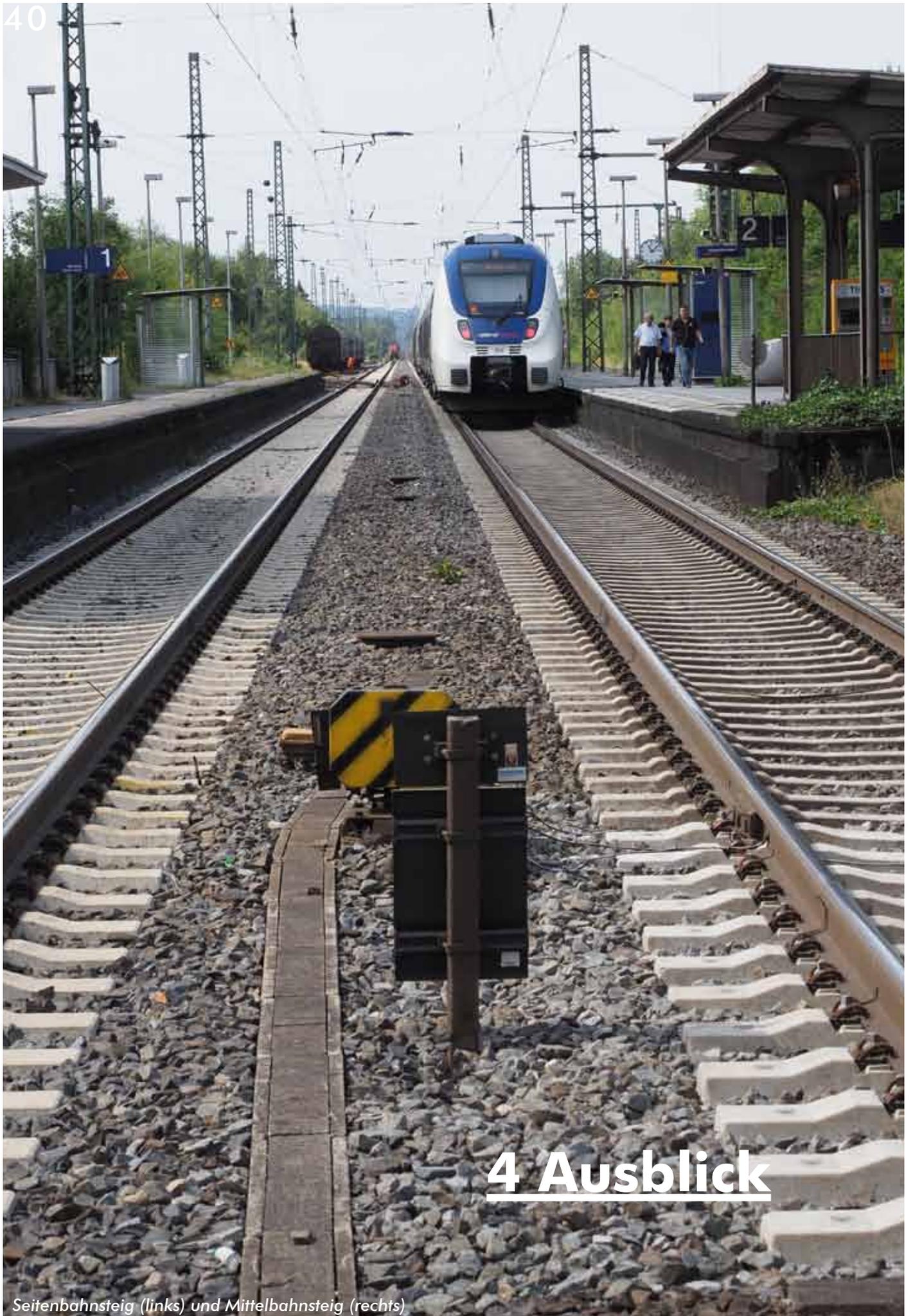
## HANDLUNGSRaum 3 Fußgängerzone und Parkanlage



<b>Maßnahme</b>	<b>3.0 Gesamtheitliches Konzept zur Neustrukturierung der Fußgängerzone und Parkanlage</b>
<b>Projekthierarchie</b>	Langfristig
<b>Ausgangslage</b>	<p>Die Fußgängerzone und Parkanlage werden in dieser Maßnahme im Zusammenhang betrachtet. Dies begründet sich zum einen aus der gemeinsamen Entstehung im Rahmen der Neugestaltung der Gemeindemitte in den 90er Jahren, zum anderen aus dem heutigen Zustand: Die beiden Freiräume werden durch eine Platzsituation miteinander verbunden und gehen somit ineinander über. Die Fußgängerzone weitet sich in diesem Bereich auf. Der Einzelhandels- und Dienstleistungsbesatz zieht sich bis zur Höhe der Teichanlage. Die Platzsituation ist jedoch nur an Markttagen belebt. Außerhalb dieser Nutzung ist sie untergenutzt.</p> <p>Die Fußgängerzone weist derzeit erhöhte Funktionsverluste im Bereich der Ladenlokalnutzungen auf. Innerhalb des letzten Jahres sind fünf Leerstände entstanden, für die in Zukunft keine gewerbliche Nachnutzung erkennbar ist oder ein Ersatzneubau mit Nutzungsänderung (Wohnen) geplant ist. Darüber hinaus ist abzusehen, dass weitere gewerbliche Ladenlokale, deren tatsächliche Öffnungszeiten zunehmend unregelmäßiger werden und deren Angebote nicht mehr den aktuellen Bedarfen der Kundschaft entsprechen, aufgegeben werden. In Anbetracht der leerstehenden Geschäfte ist zu erwarten, dass auch für diese Ladenlokale keine Nachfolgenutzungen zu finden sind.</p> <p>Der zunehmende Leerstand in den Ladenlokalen und das schrumpfende Angebot beeinträchtigen nicht nur die Fußgängerfrequenz in der Einkaufszone selbst. Anzunehmen ist, dass dadurch weniger Personen die Parkanlage besuchen. Die gestalterischen und funktionalen Defizite wirken sich stark auf die Aufenthaltsqualität in diesen Räumen aus. Möblierung und Spielgeräte sind deutlich in die Jahre gekommen und weisen Spuren von Vandalismus auf. Die Sitzbereiche und Spielflächen sind wenig ausgestaltet und laden kaum zum Verweilen ein.</p>

Maßnahme	3.0 Gesamtheitliches Konzept zur Neustrukturierung der Fußgängerzone und Parkanlage
Ausgangslage	<p>Besonders die Erschließungswege zwischen dem gesamten Handlungsraum und den angrenzten Orten wie der südöstliche Parkplatz der großflächigen Einzelhandelsbetriebe (Gröblinghoff, Edeka etc.) sind nicht klar definiert. Das bedeutet, dass sie einerseits teilweise kaum wahrnehmbar sind, andererseits durch eingebaute Elemente (Treppenanlage, Paketstation) oder durch abgängige Gebäudeteile einen unattraktiven Weg darstellen.</p> <p>Die zum Süden orientierten Einzelhandelsbetriebe Gröblinghoff und Edeka haben eine abschirmende Wirkung zur Fußgängerzone.</p> <p>Mit der Betrachtung dieser Räume als zusammenhängendes Gebiet sollen der Stellenwert dieses Ortes in der Gemeindemitte identifiziert und Lösungen zur Stärkung der einzelnen Funktionen entwickelt werden.</p> <p>Letztendlich würde eine gesamtheitliche Planung ein einheitliches Gestaltungsbild hervorbringen.</p>
Ziel	Hohe Aufenthalts- und Gestaltungsqualität im öffentlichen Raum; klare Wegebeziehungen zwischen den Räumen
Kurzbeschreibung	<p>Um die Gemeindemitte westlich des Bahnhofes gestalterisch und funktional aufzuwerten, bedarf es einer grundlegenden Neustrukturierung des Handlungsraumes Fußgängerzone und Teichanlage. Dazu ist die Entwicklung eines gesamtheitlichen Konzeptes erforderlich, in dem für folgende bestehende Probleme/Handlungsbedarfe Lösungen erarbeitet werden sollen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>» Zunehmender Leerstand in Ladenlokalen</li> <li>» Gestalterische Defizite im öffentlichen Raum (Wegeverbindungen, Aufenthaltsflächen, Grünelemente)</li> <li>» Mangel an Angeboten für verschiedene Altersklassen (Spielflächen, Sitzmöglichkeiten, Aufenthaltsbereiche)</li> <li>» Fehlende Belebung des Ortes</li> </ul> <p>Folgende Einzelmaßnahmen können Bestandteil des gesamtheitlichen Konzeptes sein, um die zuvor aufgeführten Probleme anzugehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>» Verkürzung des Einzelhandelsbesatzes im östlichen Abschnitt der Fußgängerzone</li> <li>» Ausbau der Verbindungen zwischen Fußgängerzone und Stellplatzanlage südlich der Einzelhandelsbetriebe</li> <li>» Stärkung der Verbindung zwischen Parkanlage und Fußgängerzone/ Integration der Parkanlage in die Ortsmitte</li> <li>» Möblierungskonzept: Errichtung von intergenerativen Spielflächen und attraktiven Aufenthaltsbereichen</li> <li>» Umgestaltung der Pflanz- und Baumbeete</li> <li>» Aktionen zur Belebung des Ortes und zur Steigerung der Wahrnehmbarkeit des Ortes (Errichtung eines Ortskernmanagements)</li> </ul>

<b>Maßnahme</b>	<b>3.0 Gesamtheitliches Konzept zur Neustrukturierung der Fußgängerzone und Parkanlage</b>
<b>Kurzbeschreibung</b>	Im Rahmen des Planungsprozesses muss die Beteiligung von Bürgern, Immobilieneigentümern und Nutzern ein wesentlicher Baustein sein, um konkrete Handlungsbedarfe aufzudecken und gemeinsame Ideen für den zentralen Ort der Gemeindemitte zu entwickeln. Die Auseinandersetzung mit dem Raum sowie die Partizipation und Mitgestaltung an der Planung kann deutlich eine Steigerung der Wahrnehmbarkeit und Identifikation mit den Räumen bedeuten.
<b>Beteiligte</b>	Gemeinde Bönen, Gewerbetreibende, Immobilieneigentümer, Bürger, soziale Institutionen
<b>Kostenschätzung</b>	Im Rahmen einer Fortschreibung des InHK festzulegen



# 4 Ausblick

*Seitenbahnsteig (links) und Mittelbahnsteig (rechts)*

Mit dem Integrierten Handlungskonzept werden Maßnahmen für die kurz- bis langfristige Entwicklung der Ortsmitte Bönens formuliert. Dabei bildet das Konzept den Rahmen für eine zielgerichtete und zukunftsorientierte Entwicklung Bönens für die nächsten zehn bis zwanzig Jahre.

Seitens der Gemeinde wird beabsichtigt, mit dem vorliegenden Handlungskonzept in erster Linie Fördermittel für den kurz- bis mittelfristigen Prozess zu akquirieren. Dabei handelt es sich um die Projekte Umbau des Bahnhofs und die gestalterische und verkehrliche Neustrukturierung des unmittelbaren Bahnhofsumfeldes und der Bahnhofstraße Ost. Für die entsprechenden Einzelmaßnahmen wird ein Umsetzungszeitraum für die nächsten fünf bis zehn Jahre angestrebt.

Die Handlungsräume *Fußgängerzone und Parkanlage* sollen erst später angegangen werden. Angesichts einer finanziellen, zeitlichen und personellen Aufwendung ist für diese Bereiche ein langfristiger Umsetzungszeitraum vorgesehen. Die im Handlungskonzept dokumentierten Bestandserfassungen und Handlungsempfehlungen dienen als Grundlage für eine zukünftige tiefergehende Betrachtung im Rahmen eines ganzheitlichen Konzeptes. In diesem Zusammenhang beabsichtigt die Gemeinde eine Fortschreibung des Integrierten Handlungskonzeptes mit dem Fokus Fußgängerzone und deren angrenzenden Freiflächen (Platzsituation, Parkanlage), nachdem die zuerst genannten Projekte umgesetzt wurden.

Zur Realisierung der beschriebenen Maßnahmen bedarf es klar definierter Projektstrukturen und Zuständigkeitsbereiche innerhalb der Gemeindeverwaltung. Dabei kann auf die bestehende Steuerungsgruppe zurückgegriffen werden. Die Projektleitung liegt mit dem Fachbereich 3 Planen, Bauen, Umwelt bei der Verwaltung. Der Fachbereich koordiniert die Zusammenarbeit mit den weiteren beteiligten Schlüsselakteuren je nach Erfordernis der entsprechenden Einzelmaßnahmen.

Weiterhin sind fachbezogene Unternehmen und Planungsbüros hinzuzuziehen. Im Planungsprozess zum Umbau des Bahnhofs ist eine enge Kooperation mit der Deutschen Bahn AG erforderlich.

Im weiteren Prozess sind bestehende Planungen aufzugreifen. Im Jahr 2006 wurde bereits durch das Ingenieurbüro Stapelmann & Bramey AG ein Entwurf zur Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes in Bönen mit Unterfahung der Bundesbahnstrecke und einer Fußgängerunterführung im Bereich des Bahnhofs erstellt. Die 2016 erarbeitete Machbarkeitsstudie zum barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Bönen trifft ebenfalls Aussagen zum Umgang mit dem Status quo. Auf diese und weitere bauplanerischen Grundlagen sind seitens der Gemeinde aufzubauen und durch neue Vorplanungen zu aktualisieren und zu vertiefen.

Um den Prozess der Gemeindeentwicklung transparent und offen zu gestalten, ist die Einbindung der Bürgerschaft von Bedeutung. Wichtig hierbei ist die kontinuierliche Information durch Presse und Informationsveranstaltungen. Hierzu kann ein Baustellenmarketing errichtet werden, das die Bürger und lokale Akteure über Baufortschritte und Auswirkungen auf die Verkehrsführung informiert. Insbesondere bei der Gestaltung öffentlicher Räume wie zum Beispiel den Bahnhofsvorplatz und die Bahnhofstraße Ost bildet die „Bürgersicht“ eine Entscheidungsgrundlage. Für den Handlungsraum Fußgängerzone und Parkanlage kann die Durchführung von Planungswerkstätten mit den Bewohnern, lokalen Akteuren und örtlichen Politikern sinnvoll sein.

Die im Handlungskonzept aufgeführten Maßnahmen sollen nachhaltig den Bönener Ortskern als zentralen und vielfältigen Raum stärken und die Potenziale der einzelnen Orte nutzen und erlebbar machen.

## **5 Zusatz**

### **Quellenverzeichnis**

Bönen, Einwohnermeldeamt, Januar 2018

Intermodale Verknüpfungspunkte im Kreis Unna, Projektbericht, Planersocietät, Ingenieurbüro Helmert, Horschler Beratung, Dezember 2015

Nahverkehrsplanfortschreibung Kreis Unna, Fassung für das formale Beteiligungsverfahren, Planersocietät, Dortmund 2019

### **Anhang** (auf den folgenden vier Seiten)

Karten zur Darstellung der Bestandssituation zu folgenden Themen:

- » Ortsbild und städtebauliche Gestalt (S. 43)
- » Nutzungsstruktur (S. 44)
- » Frei- und Grünstruktur (S. 45)
- » Verkehrsstruktur (S. 46)

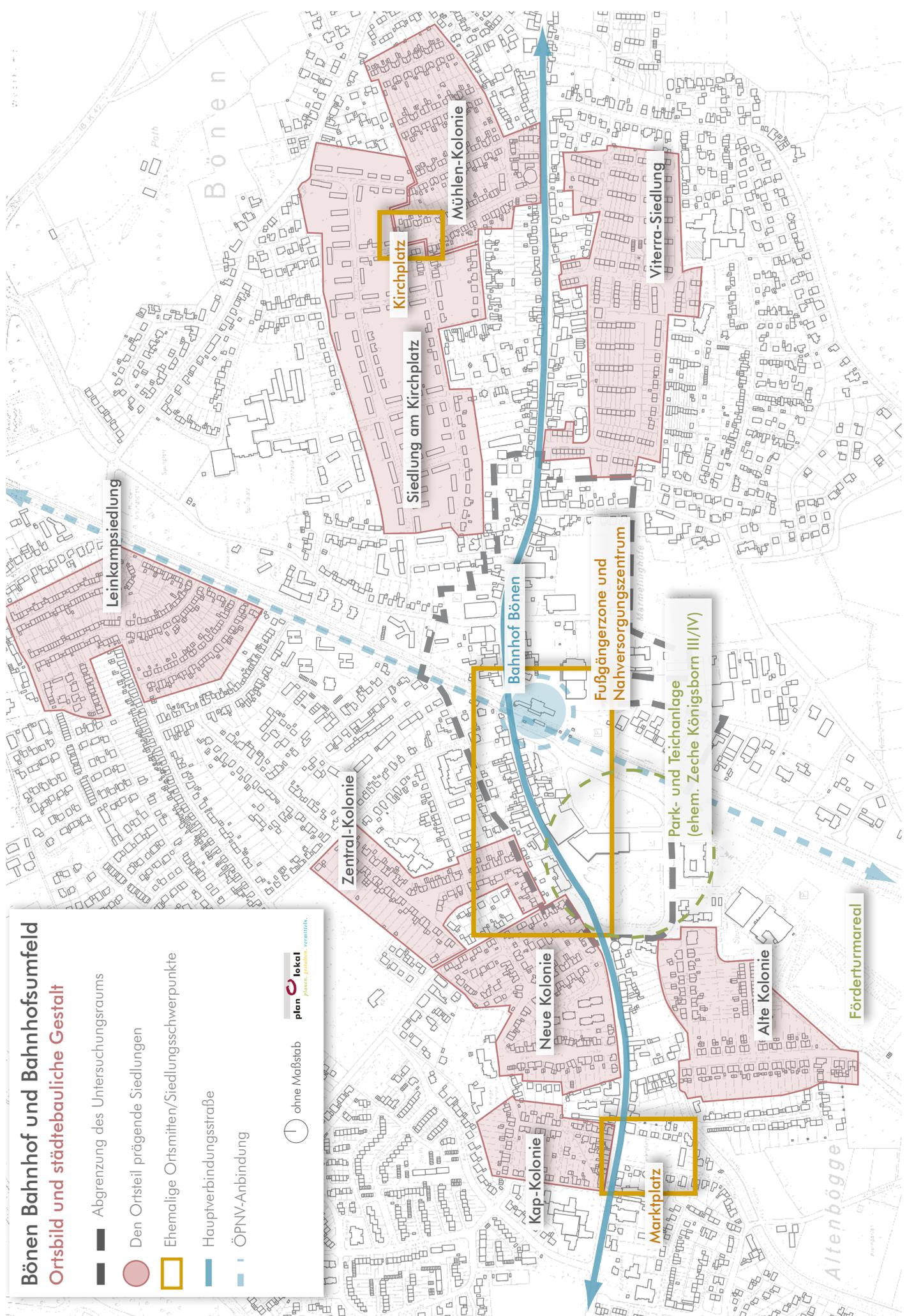
# Bönen Bahnhof und Bahnhofsumfeld

## Ortsbild und städtebauliche Gestalt

-  Abgrenzung des Untersuchungsraums
-  Den Ortsteil prägende Siedlungen
-  Ehemalige Ortsmitten/Siedlungsschwerpunkte
-  Hauptverbindungsstraße
-  ÖPNV-Anbindung

 ohne Maßstab

 **plan lokal**  
planen, gestalten, vermitteln.







**Bönen Bahnhof und Bahnhofsumfeld**  
**Frei- und Grünraumstruktur**

- 1 Teichanlage mit Park
  - 2 Fußgängerzone Bahnhofstraße
  - 3 Bönen Bahnhof
  - 4 Neues Rathaus Bönen mit Parkplatz
  - 5 Bahnhofstraße
- Öffentliche Grünfläche
  - Private Grünfläche
  - Wasserfläche
  - Fußgängerzone
  - Parkplatz
  - Bahnfläche
  - Bestandsbaum

