

Einzelhandelsgutachten

Auswirkungsanalyse zur geplanten Verlagerung von Radsport Lindemann an den Standort Erbeweg 17 in Porta Westfalica-Barkhausen

für die
Metz und Koch GbR
Jahnstr. 12-14
32049 Herford

Ihre Ansprechpartner

Marjan Grünbauer, M. Sc. Wirtschaftsgeogr.
(Consultant)

Dipl.-Geogr. Rainer Schmidt-Illguth
(Niederlassungsleitung)

BBE Handelsberatung GmbH

Goltsteinstraße 87a
50968 Köln
Deutschland

Tel +49 221 789 41 160
Fax +49 221 789 41 169
E-Mail gruenbauer@bbe.de

© BBE Handelsberatung GmbH

Der Auftraggeber kann die vorliegende Unterlage für Druck und Verbreitung innerhalb seiner Organisation verwenden; jegliche – vor allem gewerbliche – Nutzung darüber hinaus ist nicht gestattet.

Diese Entwurfsvorlagen und Ausarbeitungen usw. fallen unter § 2 Abs. 2 sowie § 31 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutze der Urheberrechte. Sie sind dem Auftraggeber nur zum eigenen Gebrauch für die vorliegende Aufgabe anvertraut. Weitergabe, Vervielfältigungen und Ähnliches, auch auszugsweise, sind nur mit ausdrücklicher schriftlicher Zustimmung des Verfassers gestattet. Sämtliche Rechte, vor allem Nutzungs- und Urheberrechte, verbleiben bei der BBE Handelsberatung GmbH.

Wissen schafft Zukunft.

München · Hamburg · Berlin · Köln · Leipzig · Erfurt

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangssituation, Zielsetzung und methodische Vorgehensweise	4
1.1	Ausgangssituation und Zielsetzung.....	4
1.2	Methodische Vorgehensweise.....	5
2	Makrostandort	8
3	Mikrostandort	10
3.1	Lage des Projektgrundstücks und Nutzungsumfeld	10
3.2	Verkehrliche Situation.....	11
3.3	Genehmigungsrechtliche Situation.....	11
4	Wettbewerbssituation im Untersuchungsraum	12
4.1	Stadt Porta Westfalica	12
4.2	Stadt Minden.....	12
4.3	Stadt Bad Oeynhausen	13
4.4	Stadt Löhne	13
4.5	Stadt Bückeburg	15
4.6	Stadt Rinteln	15
4.1	Gemeinde Vlotho.....	15
4.2	Fazit der Wettbewerbsanalyse	15
5	Nachfrageanalyse - Einzugsgebiet und Kaufkraftbindung	17
5.1	Einzugsgebiet und Kaufkraftpotenzial	17
5.2	Marktaberschöpfung und Umsatzleistung des Planvorhabens	20
6	Auswirkungsanalyse.....	22
6.1	Umsatzumverteilungseffekte des Planvorhabens	22
6.2	Städtebauliche Bewertung der absatzwirtschaftliche Auswirkungen des Vorhabens.....	25
6.3	Kompatibilität mit den Vorgaben des kommunalen Einzelhandelskonzeptes.....	27
7	Fazit	28

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Lage der Stadt Porta Westfalica und zentralörtliche Gliederung	8
Abbildung 2:	Mikrostandort.....	10
Abbildung 3:	Bebauungsplan Nr. 2.1.1 (Ausschnitt)	11
Abbildung 4:	Wettbewerbssituation in der Region	14
Abbildung 5:	Wettbewerbssituation der Fahrradanbieter im Untersuchungsraum	16
Abbildung 6:	Einzugsgebiet des Planvorhabens.....	19
Abbildung 7:	Projektrelevantes Nachfragevolumen in Einzugsgebiet.....	20
Abbildung 8:	Marktanteile des Planvorhabens.....	21
Abbildung 9:	Umverteilungseffekte des Planvorhabens.....	23

1 Ausgangssituation, Zielsetzung und methodische Vorgehensweise

1.1 Ausgangssituation und Zielsetzung

Der Fahrradanbieter Radsport Lindemann strebt eine Verlagerung von seinem heutigen Standort an der Portastraße an den Standort Erbeweg 17 im Ortsteil Barkhausen an. Die gegenwärtige Verkaufsfläche beträgt rd. 300 m².

Radsport Lindemann zeichnet sich durch eine ausgeprägte Spezialisierung auf Sporträder aus. „Leitmarken“ im Sortiment sind die deutschen Hersteller Cube und Stevens. Bekleidung und Schuhe werden ausschließlich in Form von Funktionsbekleidung angeboten, sonstige Sportbekleidung wird nicht im Sortiment geführt. Vor dem Hintergrund dieser Marktprofilierung ist davon auszugehen, dass das Planvorhaben auch die spezialisierte Nachfrage aus weiter entfernten Kundenwohnorten ansprechen wird.

Das Vorhabengrundstück befindet sich im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes, der ein eingeschränktes Gewerbegebiet gemäß § 8 Baunutzungsverordnung (BauNVO) festsetzt und Einzelhandelsbetrieben einen sehr engen Rahmen setzt.

Vor diesem Hintergrund wird eine Änderung des Bebauungsplanes erforderlich. Dieser soll dem Fahrradmarkt eine Verkaufsfläche von bis zu 800 m² ermöglichen, so dass Radsport Lindemann im Verlagerungsfall eine Verkaufsflächen-Vergrößerung um 500 m² vornehmen könnte.

Als Abwägungsgrundlage für die Bauleitplanung fordert die Stadt Porta Westfalica einen gutachterlichen Nachweis, dass für den Realisierungsfall negative Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche Porta Westfalica und den Nachbarkommunen ausgeschlossen werden können.

Die BBE Handelsberatung legt hiermit ein Gutachten vor, dass die dargelegten Fragestellungen beleuchtet und das als fundierte Entscheidungsgrundlage im Genehmigungsverfahren Verwendung finden kann.

1.2 Methodische Vorgehensweise

Die Grundlage der Analyse bilden Recherchen des Gutachters in der Stadt Porta Westfalica und in den umliegenden Kommunen. In Ergänzung erfolgte eine Aufbereitung von sekundärstatistischen Daten. Im Einzelnen wurden folgende Erhebungen und Recherchen durchgeführt:

- Durchführung von Vor-Ort-Recherchen zur Bewertung des Projektstandortes im September 2019,
- Erhebung und Bewertung der relevanten Wettbewerbsbetriebe im September 2019¹,
- Umsatzschätzung für die erfassten Einzelhandelsbetriebe unter Berücksichtigung der standortbezogenen Rahmenbedingungen sowie branchen- und betriebsformenspezifischer Leistungskennziffern,
- Aufbereitung relevanter sekundärstatistischer Daten und Informationsquellen (u. a. Einzelhandelskonzepte der untersuchungsrelevanten Kommunen, soziodemografische Kennzahlen),
- Analyse der Standortbedingungen im Kontext der landes- und regionalplanerischen Vorgaben sowie der einzelhandelsrelevanten städtebaulichen Vorgaben,
- Verwendung von aktuellen Datenmaterialien der BBE Marktforschung (z. B. gemeindebezogene Kaufkraftkennziffern und sortimentsspezifische Pro-Kopf-Ausgaben).

Die Untersuchung basiert in einem **ersten Arbeitsschritt** auf einer Markt- und Standortanalyse, die im Wesentlichen folgende Aspekte beleuchtet:

- Bewertung der makro- und mikroräumlichen Standortsituation und der planerischen Rahmenbedingungen
- Daten zum Vorhaben und zur Sortimentsstruktur
- Darstellung und Bewertung der Angebotssituation im Untersuchungsraum der umliegenden Städte und Gemeinden unter quantitativen und qualitativen Aspekten
- Ermittlung des Einzugsgebietes des Planvorhabens und Berechnung des Nachfragevolumens
- Prognose der Kundenstruktur, der Kaufkraftabschöpfung und der Umsatzleistungen

Anschließend erfolgt die Bewertung des Vorhabens in Bezug auf die zu erwartenden absatzwirtschaftlichen und städtebaulichen Auswirkungen

¹ Eine Überprüfung der Wettbewerber wurde im Mai 2020 durchgeführt.

Im Hinblick auf die absatzwirtschaftlichen und städtebaulichen Auswirkungen ist der zu erwartende Planumsatz als maßgebliche Bewertungsgröße heranzuziehen, der Auslöser für Veränderungen von Kaufkraftströmen und in deren Folge für Auswirkungen auf bestehende Angebotsstrukturen sein kann.

Die Ermittlung der derzeitigen und der durch das Planvorhaben beeinflussten zukünftigen Kaufkraftbewegungen und damit der von Einzelhandelsvorhaben ausgehenden absatzwirtschaftlichen und städtebaulichen Auswirkungen werden auf Basis dieser Annahmen und in Anlehnung an eine wissenschaftliche Arbeit von Huff ("Defining and Estimating a Trading Area"²) für die jeweiligen projektrelevanten Warengruppen bzw. Betriebstypen die maximalen Umsatzleistungen prognostiziert.

Dabei werden folgende Faktoren berücksichtigt:

- Zeitdistanzen zwischen den Wohnortstandorten im Einzugsbereich und den projektrelevanten Einzelhandelsstandorten.
- Einwohnerzahlen im Untersuchungsgebiet.
- Einzelhandelsrelevantes Kaufkraftniveau der Kommunen im Untersuchungsgebiet.
- Attraktivität der überörtlich relevanten Einkaufsziele im Untersuchungsgebiet, ausgedrückt durch das Verkaufsflächenangebot, die Angebotsstruktur und die Erreichbarkeit.
- Bereitschaft der Konsumenten zur „Raumüberwindung“ beim Einkauf bestimmter Warengruppen: Während beispielsweise bei Artikeln des täglichen Bedarfs (v. a. Lebensmittel, Getränke) das Kriterium der räumlichen Nähe des Einkaufszieles gegenüber dem Kriterium der Attraktivität relativ wichtiger ist, dominiert bei Artikeln des längerfristigen oder gehobenen Bedarfs (z. B. Oberbekleidung, Möbel, Fahrräder) das Kriterium der (vermuteten) Attraktivität.

Die Prognose ermittelt für jeden der betrachteten Wohnortbereiche im Untersuchungsgebiet die Wahrscheinlichkeit, mit der ein Konsument die relevanten Einkaufsziele in seiner Umgebung aufsucht bzw. welche Verteilung seines „Budgets“ für die betrachteten Sortimente auf die verschiedenen Einkaufsorte zu erwarten ist. Je nach Entfernung der potenziellen Einkaufsorte zu seiner Wohnung und in Abhängigkeit von deren Attraktivität wird er möglicherweise an nur einem Standort einen Großteil seines Budgets ausgeben oder aber es auf mehrere Standorte aufteilen. Werden die einem Einkaufsstandort aus allen Wohnortbereichen potenziell zufließenden Budgetanteile zusammengezählt, ergibt sich der insgesamt dort zu erwartende Umsatz.

In einem weiteren Schritt wird der in der dargestellten Weise modellhaft abgebildeten Realität die Situation nach Veränderung der Angebotsstruktur durch Realisierung des Planvorhabens gegenübergestellt. Die sonstigen Rahmenbedingungen werden als unverändert betrachtet, um den Effekt der Wettbewerbsbeeinflussung durch das Planvorhaben isoliert bewerten zu können. Selbstverständlich muss in der Reali-

² In: Journal of Marketing, Vol. 28 (1964), No. 3, S. 34 - 38

Auswirkungsanalyse • Verlagerung eines Fahrradmarktes • Porta Westfalica

tät im Lauf der Zeit auch mit Reaktionen der Marktteilnehmer und mit Änderungen sonstiger Rahmenbedingungen (Einwohnerzahlen, Kaufkraftniveau, Konsumentenverhalten, Bereitschaft zur Raumüberwindung etc.) gerechnet werden.

Bei Gegenüberstellung der Situation vor und nach Realisierung des Planvorhabens ergibt sich für jede Relation zwischen Wohnortbereichen (Kaufkraftherkunft) und Einkaufszielen (Kaufkraftbindung) eine Aussage zu möglichen Veränderungen. Je stärker ein neuer Wettbewerber Kaufkraft auf sich ziehen kann, die zuvor bestehenden Einkaufszielen zugeflossen ist, desto stärker sind Letztere absolut und relativ von der „Umverteilung“ betroffen.

Das eingesetzte Prognosemodell wurde bereits in zahlreichen Praxissituationen erprobt und verfeinert, so dass es zur Abschätzung der Auswirkungen von Einzelhandel auf die Kaufkraftbindung und die Wettbewerbssituation im Untersuchungsgebiet geeignet erscheint.

2 Makrostandort

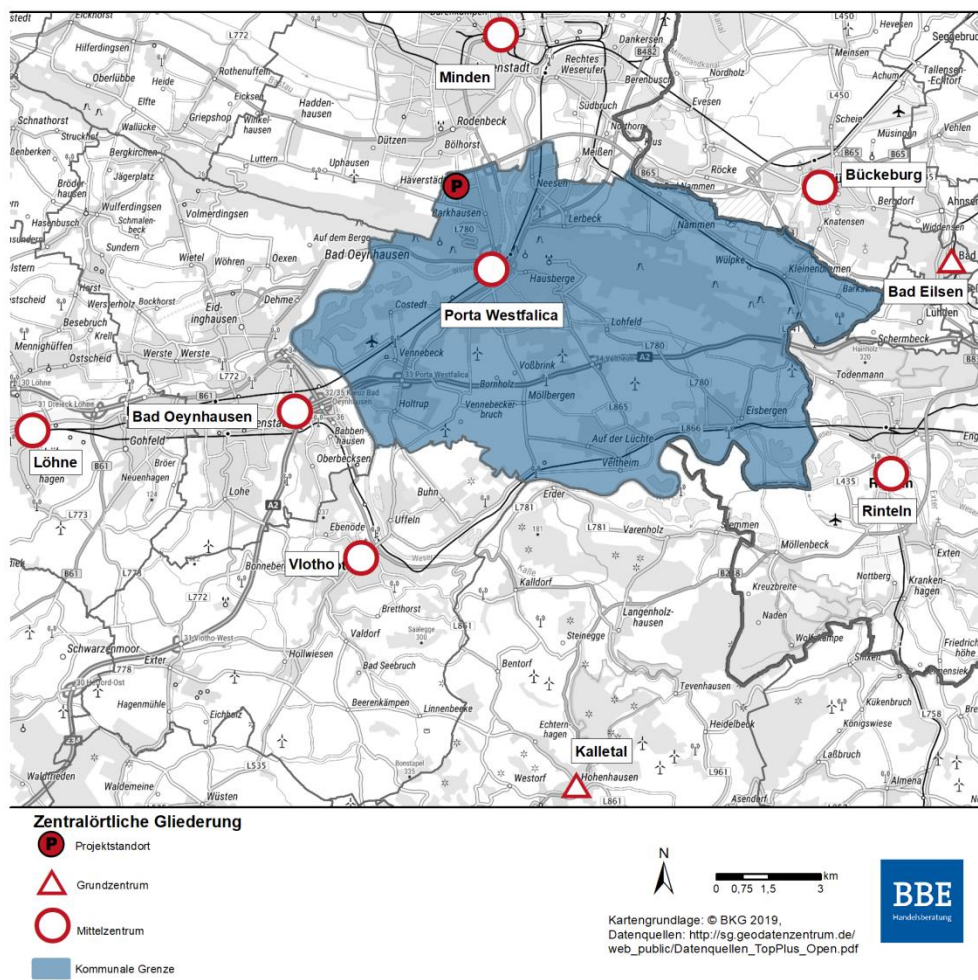
Lage und Siedlungsstruktur

Die Stadt Porta Westfalica liegt im Nordosten des Landes NRW in der Region Ostwestfalen-Lippe und ist dem Landkreis Minden-Lübbecke zugeordnet.

Nördlich grenzt die Stadt Minden an Porta Westfalica an, westlich das Land Niedersachsen mit der Stadt Bückeburg, der Samtgemeinde Bad Eilsen sowie der Stadt Rinteln. Im Süden befinden sich die Gemeinde Kalletal sowie die Stadt Vlotho. Östlich benachbart liegt die Stadt Bad Oeynhausen.

Auf Ebene der Landesplanung wird der Stadt Porta Westfalica die Funktion eines Mittelzentrums zugewiesen; selbiges gilt für die Nachbarstädte Minden und Bad Oeynhausen.

Abbildung 1: Lage der Stadt Porta Westfalica und zentralörtliche Gliederung



Quelle: BBE Handelsberatung, eigene Darstellung 2019

Erreichbarkeit und Verkehr

Durch das südliche Stadtgebiet verläuft die A 2 (Dortmund – Hannover), die über die Anschlussstellen Porta Westfalica und Veltheim erreichbar ist. Unmittelbar westlich der Stadtgrenze besteht über das Kreuz Bad Oeynhausen Anschluss an die A 30 (Osnabrück – Bad Oeynhausen).

Die innerörtliche Anbindung erfolgt über die Bundesstraßen B 61 und B 482, die die Anschlüsse an die A 30 bzw. A 2 herstellen sowie in nördlicher Richtung in das Stadtgebiet von Minden führen.

Über den Bahnhof Porta Westfalica besteht Anschluss an den Regionalverkehr der Deutschen Bahn u.a. in die Richtungen Köln, Osnabrück, Bielefeld, Hannover und Braunschweig.

Bevölkerung

Die Stadt Porta Westfalica weist aktuell ein Bevölkerungspotenzial von insgesamt 36.946 Einwohnern auf, die sich auf 15 Stadtteile verteilen.³

Gemäß der aktuellen Prognose des Statistischen Landesamtes NRW wird die Bevölkerung bis zum Jahr 2030 um ca. 2 % abnehmen.

Einzelhandelsstrukturen und Kaufkraftniveau

Die Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes der Stadt Porta Westfalica erfolgte durch die BBE Standort- und Kommunalberatung Münster im Jahr 2013.

Das Standort- und Zentrenkonzept zeigt für die relevanten Einzelhandelsstandorte unterschiedliche Entwicklungsperspektiven auf:

Das Hauptzentrum Hausberge übernimmt eine gesamtstädtische Versorgungsfunktion. Die Versorgung in den Ortsteilen übernehmen die zentralen Versorgungsbereiche Eisbergen, Holzhausen, Kleinbremen, Neesen, Veltheim und Vennebeck.

Ergänzend sind an den Standorten Barkhausen, Hausberge, Lerbeck und Neesen-Süd Nahversorgungsstandorte ausgewiesen worden.

Als Sonderstandorte mit Schwerpunkt für den nicht-zentrenrelevanten Einzelhandel sind die Standortbereiche Porta-Markt und „Im Werder“/ „Platte Weide“ vorgesehen.

³ Quelle: Stadt Porta Westfalica, Stand: 31.12.2019

3 Mikrostandort

3.1 Lage des Projektgrundstücks und Nutzungsumfeld

Der Projektstandort Erbeweg 17 befindet sich unmittelbar westlich des Sonderstandortes Porta-Markt. Derzeit wird das Gebäude von einem Autohaus und einem Restaurant genutzt.

Das Fachmarktzentrum Porta-Markt stellt einen der größten Einzelhandelsstandorte der Region dar und weist gemäß dem Einzelhandelskonzept eine Verkaufsfläche von mehr als 70.000 m² auf. Als größter Anbieter fungiert das Porta-Möbelhaus. Zu den weiteren größeren Anbietern gehören ein E-Center, Media Markt, TK Maxx, Adler, Intersport Voswinkel, B.O.C., Blumen Risse, Hammer und Smyths Toys. Zudem gibt es einen Obi Baumarkt, nördlich an den Standortbereich angrenzend.

Aufgrund des umfangreichen Angebotes fällt dem Standort eine sehr hohe regionale Bedeutung zu.

Das weitere Standortumfeld ist von sonstigen gewerblichen Nutzungen geprägt, darunter Autohäuser, eine Autowaschanlage und eine Tankstelle.

Abbildung 2: Mikrostandort



Quelle: BBE-Darstellung 2019

3.2 Verkehrliche Situation

Nördlich des Projektstandortes befindet sich die Auffahrt zur B 65 (Porta Westfalica – Hannover), die die Anbindung an die B 61 (Bielefeld – Minden) herstellt. Darüber hinaus führt die nahegelegene Portastraße in das Stadtgebiet rechts der Weser und stellt eine Anbindung an die B 482 (Porta Westfalica – Nienburg/Weser) her.

Die Bushaltestelle Feldstraße befindet sich in fußläufiger Distanz zum Planvorhaben. Von dort verkehren die Buslinien 414 und 461 u.a. nach Minden und zum Bahnhof Porta Westfalica.

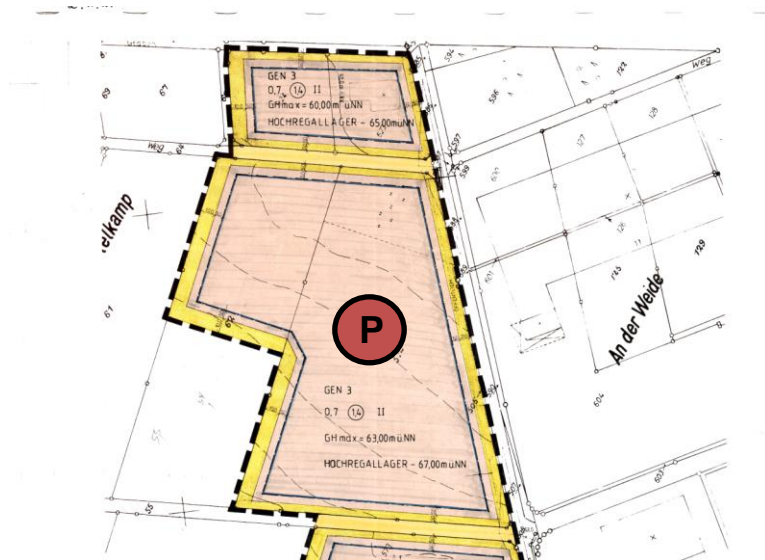
3.3 Genehmigungsrechtliche Situation

Für das Vorhaben ist maximal zulässige Verkaufsfläche von 800 m² zu unterstellen. Damit handelt es sich um ein kleinflächiges Einzelhandelsvorhaben. Die Grundsätze und Ziele der Raumordnung, die der Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen für den großflächigen Einzelhandel vorgibt, werden somit nicht tangiert.

Der Bebauungsplan Nr. 2.1.1 setzt für den Projektstandort ein eingeschränktes Gewerbegebiet fest. Gemäß den textlichen Festsetzungen ist Einzelhandel innerhalb des Geltungsbereiches unzulässig. Auch unter den ausnahmsweise zulässigen Einzelhandelsnutzungen ist der Einzelhandel mit Fahrrädern und Fahrradzubehör nicht aufgeführt.

Im Zuge des Genehmigungsverfahrens wird somit eine Änderung des Bebauungsplanes notwendig.

Abbildung 3: Bebauungsplan Nr. 2.1.1 (Ausschnitt)



Quelle: Stadt Porta Westfalica

4 Wettbewerbssituation im Untersuchungsraum

Um Aussagen über die wettbewerblichen Rahmenbedingungen sowie die möglichen, durch die geplante Verlagerung und Neuaufstellung des Fahrradfachgeschäfts hervorgerufenen städtebaulichen Auswirkungen treffen zu können, ist eine Betrachtung der projektrelevanten Angebotsstrukturen im Standortumfeld notwendig.

Im besonderen Fokus der Wettbewerbsanalyse steht der klassische Fachhandel mit Fahrrädern in Form von Fachgeschäften und Fachmärkten, da hier die höchsten Wettbewerbswirkungen zu erwarten sind. Vor diesem Hintergrund wurden alle relevanten Wettbewerber im Untersuchungsraum differenziert nach Standort und Verkaufsfläche erhoben.

4.1 Stadt Porta Westfalica

Der Fahrradfachmarkt B.O.C. befindet sich nur rd. 300 Meter von dem Projektstandort entfernt und ist Teil des Fachmarktstandortes „Porta Markt“. Mit rd. 1.600 m² Verkaufsfläche stellt dieser den größten Wettbewerber im Untersuchungsraum dar. Der Fachmarkt weist ein entsprechend umfangreiches Angebot hinsichtlich unterschiedlicher Fahrradtypen sowie Fahrradzubehör auf. Der Anbieter ist aufgrund der geringen Distanz zum Planstandort als Hauptwettbewerber einzustufen.

Im südlichen gelegenen Ortsteil Eisbergen befindet sich in verkehrsgünstiger Lage an der Ravensberger Straße das Fachgeschäft Zweirad Reese. Mit ca. 500 m² Verkaufsfläche gehört es zu den größeren Anbietern im Untersuchungsgebiet. Der Standort ist insbesondere auch aus dem niedersächsischen Rinteln sehr gut zu erreichen.

Die „Fahrradscheune Porta“ im Stadtteil Möllbergen ist derzeit geschlossen.

Weitere Anbieter sind im Stadtgebiet von Porta Westfalica nicht ansässig. Dementsprechend sind in den zentralen Versorgungsbereichen keine relevanten Wettbewerbsstrukturen vorzufinden.

4.2 Stadt Minden

Da der Ortsteil Barkhausen, wo sich der Projektstandort befindet, als einziger Stadtteil auf der linken Weserseite unmittelbar an Minden angrenzt, stellen die dortigen Anbieter relevante Wettbewerber zum Planvorhaben dar.

Als größter Anbieter fungiert das Zweirad-Center Dorn in dezentraler Lage an der Friedrich-Wilhelm-Straße, rd. 650 Meter nördlich des Bahnhofs Minden mit einer Verkaufsfläche von rd. 1.400 m². Der Fahrradanbieter weist ein sehr modernes Ladenlokal auf und ist daher als attraktiver und leistungsfähiger Wettbewerber einzustufen.

Im Hauptzentrum Minden ist in Randlage das Fachgeschäft Powerslide mit rd. 200 m² Verkaufsfläche ansässig. Weitere projektrelevante Anbieter sind im Hauptzentrum nicht ansässig. Das Einzelhandelsangebot wird maßgeblich von Anbietern im Bereich Bekleidung, Schuhe und Sport geprägt. Insbesondere das

Kaufhaus Hagemeyer stellt einen wichtigen Magnetbetrieb der Innenstadt dar. In dem Kaufhaus ist auch Intersport integriert, der jedoch kein Angebot im Segment Fahrräder und Fahrradzubehör aufweist.

In einer wohngebietsintegrierten Lage ist das Fachgeschäft Oskar Weber in der Wagnerstraße westlich des Bayernrings und südlich des Mittellandkanals ansässig.

Im Ortsteil Todtenhausen ist an der Denkmalstraße westlich der B 61 ein Fachgeschäft, ebenfalls in wohngebietsintegrierter Lage, vorzufinden.

Damit konzentriert sich der Wettbewerb vor allem auf Anbieter, die außerhalb eines zentralen Versorgungsbereiches liegen. Insbesondere das Zweirad-Center Dorn gehört zu den prägenden Anbietern der Region und verfügt über ein entsprechend großes Einzugsgebiet.

4.3 Stadt Bad Oeynhausen

In der Stadt Bad Oeynhausen umfasst das Angebot zwei kleinflächige Fachgeschäfte. Im südlichen Kernstadtbereich ist an der Brüderstraße der Anbieter „Bike Team Blüte“ mit einem modernen Ladenlokal vorzufinden. Im Standortumfeld sind Wohnnutzungen dominierend. Ein weiteres Fachgeschäft befindet sich im Ortsteil Werste mit dem Anbieter „2Rad Berger“ in verkehrsgünstiger Lage direkt an der Werster Straße. Auf dem Gelände befindet sich zudem eine Tankstelle.

Im Einkaufszentrum Werre-Park ist die Eröffnung des Sportfachmarktes Decathlon am 10.10.2019 mit rd. 1.400 m² geplant. Auf einer Teilfläche werden voraussichtlich auch Fahrräder und Fahrradzubehör angeboten. In der Wettbewerbsbetrachtung wird das projektrelevante Sortiment mit einer Verkaufsfläche von ca. 300 m² Verkaufsfläche aus Vergleichsobjekten bestehender Decathlon-Filialen berücksichtigt.

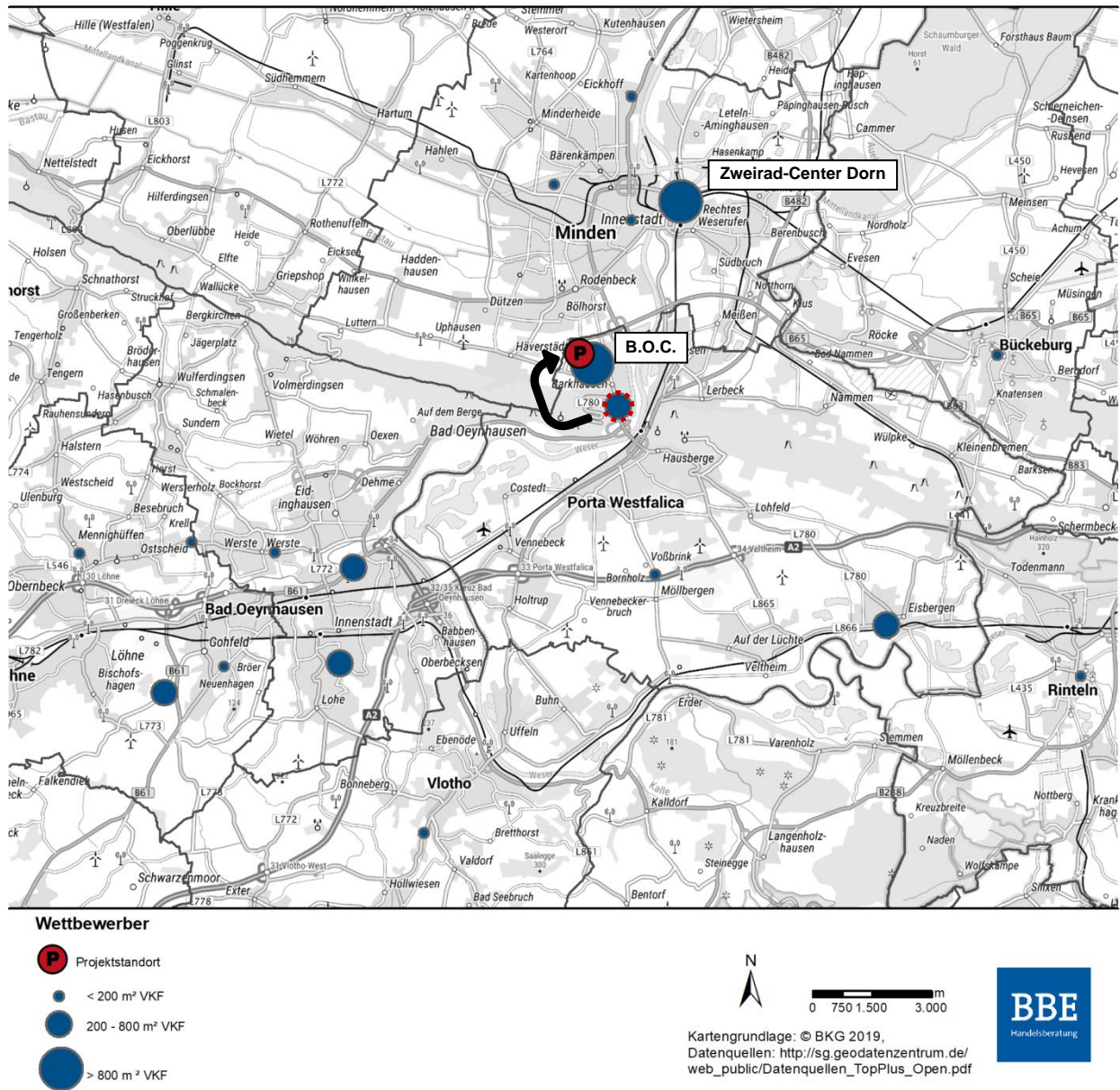
Damit befinden sich die projektrelevanten Anbieter ausnahmslos außerhalb von zentralen Versorgungsbereichen.

4.4 Stadt Löhne

In der Stadt Löhne sind insgesamt drei projektrelevante Anbieter vorhanden. Der größte Anbieter Bike Plantage mit mehr als 600 m² Verkaufsfläche befindet sich in dezentraler Lage am Standort „Alter Postweg“ zwischen den Ortsteilen Bischofshagen und Depenbrock. Aufgrund der Fahrzeitdistanz von mehr als 20 Kilometern stellt der Anbieter keinen direkten Wettbewerber zum Planvorhaben dar.

Das Fachgeschäft Zweirad Kröger befindet sich im nordöstlichen Stadtgebiet an der Grenze zu Bad Oeynhausen. Unweit davon befindet sich an der Lübbecker Straße das Fahrradfachgeschäft Pedalo. Ein weiteres Fachgeschäft mit weniger als 100 m² Verkaufsfläche ist im Ortsteil Depenbrock vorzufinden. Die Fachgeschäfte übernehmen aufgrund ihrer begrenzten Größe von weniger als 200 m² im Wesentlichen nur lokale Versorgungsfunktionen.

Abbildung 4: Wettbewerbssituation in der Region



Quelle: BBE-Darstellung 2019

4.5 Stadt Bückeburg

Das Hauptzentrum der Stadt Bückeburg befindet sich rd. 15 Kilometer östlich des Projektstandortes. Als einziger projektrelevanter Betrieb ist dort das Fachgeschäft Pelzing mit weniger als 100 m² ansässig. Darüber hinaus sind in der Innenstadt vor allem Angebote in den Bereichen Bekleidung, Schuhe und Glas, Porzellan, Keramik sowie Haushaltswaren vorzufinden. Somit weist der zentrale Versorgungsbereich insgesamt nur geringfügige Sortimentsüberschneidungen mit dem Planvorhaben auf.

4.6 Stadt Rinteln

In der Stadt Rinteln ist mit dem Anbieter Fahrradhaus in der Innenstadt ein projektrelevanter Anbieter auf ansässig. Mit weniger als 100 m² Verkaufsfläche zielt der Anbieter vor allem auf ein lokales Einzugsgebiet ab. Das Innenstadtangebot ist insbesondere mit dem Textilkaufhaus Bruno Kleine sowie weiteren Fachgeschäften auf Bekleidung konzentriert. Sonstige Angebote bestehen in den Warengruppen Sport, Schuhe, Einrichtungsbedarf/ Haushaltswaren sowie Drogeriewaren/ Parfümerie.

Aufgrund der Entfernung zwischen dem Projektstandort und der Innenstadt von Rinteln bestehen nur geringe Wettbewerbsbeziehungen zu diesem Anbieter.

4.1 Gemeinde Vlotho

In der Gemeinde Vlotho ist ein Fachgeschäft in Solitärlage an der Herforder Straße ansässig. Der Betrieb verfügt über einen Werkstattservice für Fahrräder und auch für Gartengeräte.

Weitere Wettbewerber sind im Stadtgebiet von Vlotho nicht vorhanden.

4.2 Fazit der Wettbewerbsanalyse

Fahrräder und Fahrradzubehör werden im Untersuchungsraum überwiegend außerhalb von zentralen Versorgungsbereichen angeboten. Lediglich in den Hauptzentren der Städte Minden, Bückeburg und Rinteln sind jeweils kleinflächige Fachhändler ansässig.

Zu den strukturprägenden Wettbewerbern gehören B.O.C. am Porta Markt sowie das Zweirad-Center Dorn in Minden. Dabei handelt es sich um großflächige Anbieter, die über ein regionales Einzugsgebiet verfügen. Der Fahrradfachmarkt B.O.C. profitiert dabei zusätzlich von den Frequenzen des regional bedeutsamen Fachmarktstandortes Porta-Markt.

In Ergänzung zum Facheinzelhandel werden Fahrräder und -Zubehör meist saisonal auf Kleinstflächen auch in **SB-Warenhäusern und Baumärkten** angeboten. Hier beschränkt sich das Angebot jedoch meist auf ein „preisorientiertes Einstiegssortiment“ und ist aufgrund der unwesentlichen Überschneidungen mit dem Sortiment des Projektvorhabens nicht als wettbewerbsrelevant zu betrachten.

Die nachfolgende Tabelle fasst die projektrelevanten Angebotsstrukturen mit Verkaufsflächen und Umsätzen nach Standortlagen zusammen. Die Wettbewerbsumsätze wurden unter Zuhilfenahme von der BBE vorliegenden betriebswirtschaftlichen Kennziffern des Fahrradhandels geschätzt.

Abbildung 5: Wettbewerbssituation der Fahrradanbieter im Untersuchungsraum

Zentraler Versorgungsbereich/ Standort	Verkaufsfläche	Umsatz
	in m ²	in Mio. €
Porta Westfalica, sonstige Lage	2.100	6,6
Minden		
ZVB Innenstadt Minden	200	0,6
Sonstige Lage Minden	1.750	5,7
Bad Oeynhausen, sonstige Lage	720	2,2
Löhne, sonstige Lage	975	2,9
Bückeberg, ZVB Bückeberg	80	< 0,5
Rinteln, sonstige Lage	80	< 0,5
Vlotho, sonstige Lage	50	< 0,5
Untersuchungsraum	5.955	18,4

Es werden nur die zentrale Versorgungsbereiche/ Standortlagen mit projektrelevanten Betrieben aufgeführt.
ggf. Rundungsdifferenzen
Quelle: BBE-Berechnungen 2019

5 Nachfrageanalyse - Einzugsgebiet und Kaufkraftbindung

5.1 Einzugsgebiet und Kaufkraftpotenzial

Das Einzugsgebiet umfasst den Raum, in dem die Verbraucher überwiegend bzw. zu großen Teilen das Planvorhaben aufsuchen werden. Es stellt damit den Teilraum dar, in dem das Verlagerungs- und Erweiterungsvorhaben eine hohe Bedeutung beim Sortiment Fahrrad übernimmt bzw. übernehmen wird.

Unter Berücksichtigung der Angebots- und Nachfragesituation wird gutachterlicherseits das Einzugsgebiet für das Untersuchungsobjekt abgegrenzt. Dabei sind für die Einkaufsorientierung der Bevölkerung grundsätzlich folgende Faktoren von Bedeutung:

- die Häufigkeit der Bedarfsdeckung in den geplanten Sortimentsbereichen,
- der vom Verbraucher in der Regel akzeptierte Zeit- und Wegeaufwand,⁴
- die projektrelevante Wettbewerbssituation, wie z. B. die Entfernung und die Attraktivität der relevanten Anbieter im Standortumfeld,
- die Attraktivität der Projektvorhaben, die u. a. durch die Dimensionierung, die Leistungsfähigkeit und den Bekanntheitsgrad der Betreiber bestimmt wird,
- die Qualität des Projektstandortes, die u. a. aus der verkehrlichen Erreichbarkeit, der Lage zu Siedlungsschwerpunkten sowie aus vorhandenen Agglomerationseffekten resultiert,
- Barrierewirkungen ausgehend von z. B. topographischen, infrastrukturellen oder baulichen Gegebenheiten,
- traditionelle Einkaufsorientierungen der Bevölkerung,
- die zentralörtliche Funktion der Stadt.

Ein Einzugsgebiet ist grundsätzlich nicht als statisches Gebilde anzusehen, sondern vielmehr als modellhafte Abbildung eines Teilraumes, aus dem potenziell der wesentliche Kundenanteil eines Betriebes stammt. Darüber hinaus können diffuse Zuflüsse von außerhalb erwartet werden.

Im Falle des Planvorhabens sind folgende Aspekte von Relevanz:

- Der Standort weist durch die Anbindung an die B 65 und B 61 eine sehr hohe Verkehrsgunst auf.

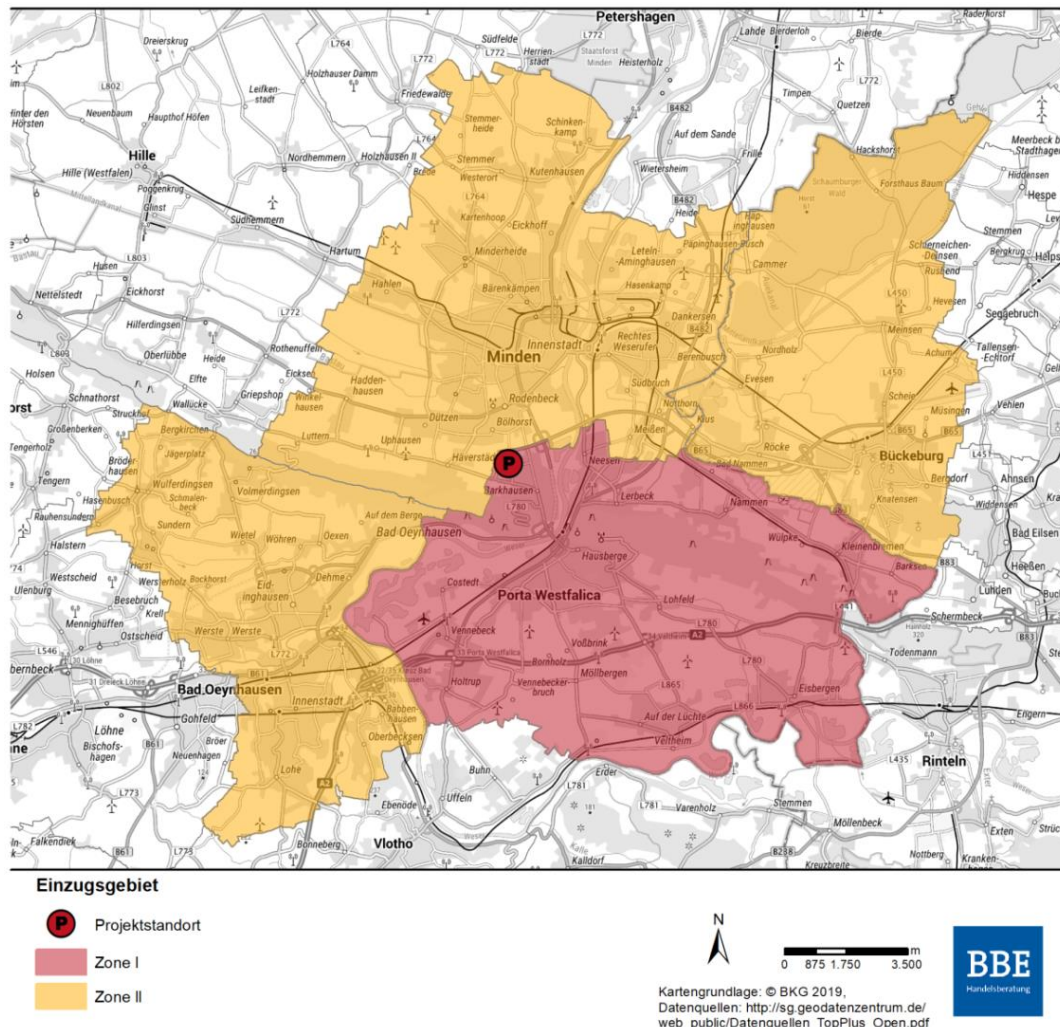
⁴ Mit zunehmender Häufigkeit der Bedarfsdeckung und abnehmendem spezifischen Wert des nachgefragten Gutes nimmt der zum Einkauf akzeptierte Zeitaufwand ab. Demzufolge sind bei einem Angebot der Grundversorgung die Aktionsradien räumlich enger als bei Angeboten des längerfristigen Bedarfsbereichs (z. B. Möbelsortiment).

Auswirkungsanalyse • Verlagerung eines Fahrradmarktes • Porta Westfalica

- Der Projektstandort befindet sich unmittelbar angrenzend an das Einkaufszentrum Porta Markt. Dabei handelt es sich um die größte Fachmarkttagglomeration in der Region. Neben dem namensgebenden Möbelhaus Porta ist dort eine Vielzahl weiterer Einzelhandelsbetriebe vorzufinden.
- Dementsprechend wird auch das Planvorhaben von der regionalen Bedeutung des Einkaufszentrums profitieren.
- Fahrräder und Fahrradzubehör werden im Untersuchungsraum überwiegend von kleinteiligen Fachgeschäften angeboten. Großflächige Fahrradfachmärkte sind ausschließlich in dezentralen Lagen in Porta Westfalica und Minden vorzufinden.
- Dem Kaufvorgang geht ein i. d. R. ein längerer Informations- und Auswahlprozess voraus. Aufgrund der teilweise hohen Beratungsintensität sowie Produktkomplexität und ggf. notwendigen Produkt-Tests wird für den Einkauf auch eine längere Anfahrt in Kauf genommen.

Unter Berücksichtigung der Wettbewerbssituation, der siedlungsräumlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen lässt sich für das Vorhaben folgendes Einzugsgebiet abgrenzen (vgl. Abbildung 6).

Abbildung 6: Einzugsgebiet des Planvorhabens



Quelle: BBE-Darstellung 2019

Das Kerneinzugsgebiet (Zone I) umfasst das Stadtgebiet von Porta Westfalica mit rd. 36.960 Einwohnern. Zum erweiterten Einzugsgebiet (Zone II) sind die Städte Minden, Bad Oeynhausen und Bückeburg zuzuordnen, die ebenfalls eine gute Erreichbarkeit zum Projektstandort aufweisen. Das Bevölkerungspotenzial in der Zone II beläuft sich auf rd. 155.890 Einwohner.

Somit leben im gesamten Einzugsgebiet rd. 192.830 Einwohner.⁵

Neben dem Einzugsgebiet können diffuse Kaufkraftzuflüsse aus einem räumlich erweiterten Marktgebiet unterstellt werden. Diese resultieren aus der guten verkehrlichen Erreichbarkeit des Planstandortes und

⁵ Quelle: Einwohnerdaten der Städte Ports Westfalica, Minden und Bad Oeynhausen nach eigenen Angaben auf den Webseiten, Stand: 31.12.2018, Stadt Bückeburg: IT.NRW, Stand 31.12.2018

der Bedeutung des Einkaufszentrums Porta-Markt als regionaler Einzelhandelsstandort, sind jedoch aufgrund der geringen Verflechtungsintensität nicht dem Einzugsgebiet zuzurechnen, sodass sie als Streuumsätze berücksichtigt werden.

Das für das Planvorhaben relevante Nachfragevolumen ergibt sich aus der Multiplikation

- der Einwohnerzahl im Einzugsgebiet mit
- den sortimentspezifischen Pro-Kopf-Ausgaben von 67 € für das projektrelevante Sortiment Fahrräder/ Fahrradzubehör⁶
- gewichtet mit den sortimentspezifischen Kaufkraftkennziffern.

Insgesamt steht dem Planvorhaben derzeit im perspektivischen Einzugsgebiet ein projektrelevantes Nachfragevolumen in Höhe von 12,1 Mio. € im Jahr zur Verfügung (vgl. Abbildung 7).

Abbildung 7: Projektrelevantes Nachfragevolumen in Einzugsgebiet

Zone	Einwohner	Nachfragevolumen in Mio. €
Zone I (Porta Westfalica)	36.964	2,4
Zone II (Minden, Bad Oeynhausen, Bückebug)	155.887	9,7
Einzugsgebiet gesamt	185.298	12,1

Quelle: BBE-Berechnungen auf Basis IFH Retail Consultants, Köln Datenstand: 2018; IT.NRW, Bevölkerungsangaben der Städte

5.2 Marktabschöpfung und Umsatzleistung des Planvorhabens

Die Einschätzung der durch die geplante Ansiedlung zu erwartenden Umsätze bildet die Voraussetzung für die Prognose der ausgelösten Umsatzumlenkungen und der hierdurch möglicherweise hervorgerufenen städtebaulichen Auswirkungen.

Unter Berücksichtigung der vorhandenen Wettbewerbsstrukturen im Untersuchungsraum werden die von dem geplanten Einzelhandelsbetrieb innerhalb des Einzugsgebietes realisierbaren Marktanteile (Kaufkraftbindungsquoten) prognostiziert und auf dieser Basis die zu erwartenden Umsätze abgeleitet.

⁶ Pro-Kopf-Ausgaben auf Basis IFH Retail Consultants, Köln (Datenstand: 2016)

Für das Fahrradgeschäft mit derzeit rd. 300 m² Verkaufsfläche wird ein Umsatz von rd. 0,9 Mio. € prognostiziert. Damit weist das Fachgeschäft schon jetzt eine hohe Flächenleistung von rd. 3.000 € je m² Verkaufsfläche auf. Denn im Durchschnitt erzielen Fahrradfachgeschäfte eine Flächenleistung von 3.100 € je m² Verkaufsfläche.⁷ Im Sinne eines Worst-Case-Ansatzes wird für das erweiterte Fachgeschäft mit max. 800 m² Verkaufsfläche ein Gesamtumsatz von ca. 2,5 Mio. € prognostiziert. Dies entspricht einer Flächenleistung von ca. 3.125 € je m² Verkaufsfläche. Nach dieser Prognose wird das Vorhaben somit eine über dem Branchendurchschnitt liegende Flächenleistung erreichen.

Im Kerneinzugsgebiet wird der Fahrradmarkt rd. 20 % der verfügbaren Kaufkraft binden können. Dies entspricht einem Umsatz von rd. 0,5 Mio. €. In der Zone II wird aufgrund der zunehmenden Entfernung und der dortigen Wettbewerbsstandorte eine Kaufkraftbindung von rd. 13 % erreicht werden, was einem Umsatz von ca. 1,2 Mio. € entspricht.

Darüber hinaus werden Streuumsätze von rd. 0,8 Mio. € prognostiziert, was im Wesentlichen auf die Lage am regional bedeutsamen Einkaufszentrum Porta-Markt sowie die ausgeprägte Spezialisierung des Anbieters Lindemann auf Sporträder zurückzuführen ist.

Abbildung 8: Marktanteile des Planvorhabens

Bereich	Planumsatz	Kaufkraftpotenzial	Kaufkraftbindungsquote
	in Mio. €	in Mio. €	in %
Zone I (Porta Westfalica)	0,5	2,4	20
Zone II (Minden, Bad Oeynhausen, Bückeberg)	1,2	9,7	13
Einzugsgebiet gesamt	1,7	12,1	15
Diffuse Umsatzzuflüsse	0,8	./.	./.
Planvorhaben gesamt	2,5	./.	./.

Quelle: BBE-Berechnungen (Rundungsdifferenzen möglich)

⁷ Vgl. Struktur- und Marktdaten im Einzelhandel 2017 (für das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft und Medien, Energie und Technologie)

6 Auswirkungsanalyse

6.1 Umsatzumverteilungseffekte des Planvorhabens

Bei der Umsatzprognose wurden die Abschöpfungsquoten des Planvorhabens im projektrelevanten Einzugsgebiet ermittelt und somit dargelegt, welche Versorgungsbedeutung der projektierte Fahrradfachmarkt nach Realisierung des Ansiedlungsvorhabens übernehmen kann.

Für die Betrachtung der zu erwartenden städtebaulichen Auswirkungen sind jedoch die durch das Planvorhaben induzierten Umverteilungseffekte für die ansässigen Betriebe relevant.

Im Falle der geplanten Verlagerung am Standort Erbeweg ist ein **Mehrumsatz in Höhe von maximal 1,6 Mio. € zu prognostizieren**. Bei der Einschätzung der zu erwartenden Umsatzverlagerungseffekte werden folgende Annahmen zugrunde gelegt:

- Bei der geplanten Verlagerung des Fachgeschäftes innerhalb des Stadtteils Barkhausen ist aufgrund bestehender Kundenverflechtungen, des spezialisierten Sortiments und der gegebenen Angebotssituation davon auszugehen, dass die gegenwärtigen Kunden bzw. Umsatzleistungen an den neuen Standort „mitgenommen“ werden können.
- Die durch die Realisierung des Planvorhabens hervorgerufenen Umsatzverlagerungen gehen in erster Linie zu Lasten derjenigen Wettbewerber, die eine vergleichbare Marktpositionierung und Angebotsausrichtung aufweisen. Das Planvorhaben profitiert von der Lage und der guten Erreichbarkeit am regional bedeutsamen Einzelhandelsstandort Porta-Markt. In erster Linie werden Wettbewerbswirkungen zulasten der größeren Fahrradfachmärkte im Untersuchungsraum zu erwarten sein.
- Beim Kauf von aperiodischen Sortimenten, zu denen auch das projektrelevante Sortiment Fahrrad gehört, akzeptieren die Konsumenten größere Fahrdistanzen als bei Gütern des täglichen Bedarfs (z. B. Lebensmittel) und fokussieren ihre Nachfrage stärker als bei anderen Branchen auf regional bedeutsame Standorte.
- Mit zunehmender Entfernung des Projektstandortes nimmt grundsätzlich die Stärke der Umsatzverlagerungseffekte ab. Dies bedeutet, dass vergleichbare Wettbewerber im näheren Umfeld des Projektstandortes stärker von Umsatzverlagerungen betroffen sind als weiter entfernt gelegene Einzelhandelsbetriebe.
- Ebenfalls ist zu berücksichtigen, dass dem Distanzhandel (E-Commerce / Versandhandel) für das Sortiment Fahrrad und -Zubehör ebenfalls eine Bedeutung beizumessen ist. Viele der großformatigen Zweiradanbieter fungieren auch als Versandhändler, sodass ein hoher Marktanteil zu unterstellen ist. Der Anteil der Internet-Pure-Player/ Versender bei Fahrrädern und -Zubehör mit einem Marktanteil liegt bei ca. 13 %. Hinzu kommen die Online-Umsätze der stationären Händler, die ihre Online-Shops weiter ausbauen, um sich dadurch weitere Absatzkanäle zu eröffnen.

Auswirkungsanalyse • Verlagerung eines Fahrradmarktes • Porta Westfalica

- Bedeutsame Umsatzumverlagerungen gegenüber den ansässigen, „klassischen“ Sportgeschäften sowie Abteilungen in SB-Warenhäusern und Baumärkten sind aufgrund der geringen Sortimentsüberschneidung mit dem Planvorhaben nicht zu erwarten.
- Umsatzumverteilungen gegenüber Wettbewerbern an Standorten außerhalb des Untersuchungsraumes verteilen sich auf mehrere Anbieter, ohne auf einzelbetrieblicher Ebene messbare Dimensionen zu erreichen.

Die vorstehenden Annahmen haben im Hinblick auf die geplante Ansiedlung Porta Westfalica-Barkhausen und den damit einhergehenden zu erwartenden Umsatzverlagerungen nach der BBE-Prognose folgende Konsequenzen:

Abbildung 9: Umverteilungseffekte des Planvorhabens

Zentraler Versorgungsbereich/ Standort	Umsatz		Umsatzumverteilung	
	in Mio. €		in Mio. €	in %
Porta Westfalica, sonstige Lage	6,6		0,7	10
Minden				
ZVB Innenstadt Minden	0,6		< 0,1	5
Sonstige Lage Minden	5,7		0,4	8
Bad Oeynhausen, sonstige Lage	2,2		< 0,1	2
Löhne, sonstige Lage	2,9		(*)	(*)
Bückeberg, ZVB Bückeberg	< 0,5		(*)	(*)
Rinteln, sonstige Lage	< 0,5		(*)	(*)
Vlotho, sonstige Lage	< 0,5		(*)	(*)
Sonstige Standorte/ Anbieter des Onlinehandels	./.		0,4	./.
Untersuchungsraum	./.		1,6	./.

(*) marginal
ggf. Rundungsdifferenzen
Quelle: BBE-Berechnungen 2019

Die höchste Umverteilung bezieht sich auf die Wettbewerber in Porta Westfalica. Insbesondere B.O.C. wird mit ca. 0,6 Mio. € am stärksten von Umsatzumverteilungen betroffen sein, da sich der Fachmarkt nur wenige 100 Meter entfernt vom Projektstandort befindet. Der zweite größere Fachhändler Reese wird mit einer Umverteilung von rd. 0,1 Mio. € in deutlich geringerem Maße vom Planvorhaben betroffen sein, da der Projektstandort eine relativ hohe räumliche Distanz zu diesem Wettbewerber aufweist. Insgesamt ergibt sich eine Umverteilungsquote von ca. 10 % für die an sonstigen Lagen in Porta Westfalica ansässigen Wettbewerber. Diese sind als hoch zu erachten, aber insbesondere für den deutlich stärker betroffenen B.O.C. Fahrradfachmarkt ist aufgrund der regionalen Bedeutung des Standortes keine Betriebsaufgabe zu erwarten.

Die Umverteilung auf Wettbewerber an sonstigen Standortlagen in Minden bezieht sich hauptsächlich auf das Zweirad Center Dorn als einer der größten Fahrradanbieter der Region. Mit einer Umverteilung von rd. 0,4 Mio. € bzw. 7 % ist jedoch auch hier nicht davon auszugehen, dass im Zuge der Realisierung des Planvorhabens Betriebsaufgaben folgen werden.

Die Innenstadt von Minden wird mit einer Umverteilung von weniger als 0,1 Mio. € nur marginal von dem Erweiterungsvorhaben betroffen sein. Negative Auswirkungen können damit ausgeschlossen werden.

Auch in Bad Oeynhausen ergeben sich mit einer Umverteilung von 0,1 Mio. € ebenfalls nur sehr geringe Wettbewerbswirkungen, die sich auf den Decathlon im Werre-Park beziehen.

Darüber hinaus werden rd. 0,4 Mio. € gegenüber sonstigen Standorten außerhalb des Untersuchungsraumes sowie gegenüber sonstigen Anbietern, die das projektrelevante Sortiment als Randsortiment führen (u.a. Baumärkte, SB-Warenhäuser), sowie gegenüber Onlinehändlern umverteilt, wobei die Umverteilungen unterhalb der Schwelle der Nachweisbarkeit liegen werden.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das Planvorhaben vor allem mit dem nahegelegenen Fachmarkt B.O.C. und dem großen Fachhändler in Minden im Wettbewerb stehen wird. Gegenüber den sonstigen kleinteiligen Fahrradhändlern sind allenfalls marginale Umverteilungen zu erwarten. Diese weisen nur stark eingeschränkte Wettbewerbsbeziehungen zum Planvorhaben auf.

Aufgrund des fehlenden Wettbewerbs in den zentralen Versorgungsbereichen, bleiben diese von den zu erwartenden Umverteilungen unberührt.

6.2 Städtebauliche Bewertung der absatzwirtschaftliche Auswirkungen des Vorhabens

Für die städtebauliche Bewertung des Planvorhabens ist entscheidend, ob durch die induzierten Umsatzverlagerungseffekte zentrale Versorgungsbereiche in ihrer Funktionalität beeinträchtigt werden oder die Versorgung in Wohngebieten nachteilig beeinflusst wird.⁸ Diese negativen Auswirkungen wären zu unterstellen, wenn infolge der geplanten Ansiedlung des Fahrradfachmarktes solche Betriebe geschlossen würden, die für die Funktionsfähigkeit bestehender Versorgungszentren wichtig sind, ohne dass adäquate Nachnutzungen realisiert werden können. Die Entwicklungsfähigkeit von zentralen Versorgungsbereichen wäre dann beeinträchtigt, wenn bei Realisierung der Projektplanung die Chancen bestehender Betriebe zur Anpassung an Marktentwicklungen oder die Entwicklungschancen zum Ausbau zentraler Versorgungsbereiche eingeschränkt würden. Städtebaulich relevante Auswirkungen liegen somit regelmäßig dann vor, wenn

- die Versorgung der Bevölkerung nicht mehr gewährleistet ist, da infolge eines Planvorhabens flächendeckende Geschäftsaufgaben bzw. Aufgaben von strukturprägenden Betrieben in zentralen Versorgungsbereichen bzw. an wohnungsnahen Standorten zu befürchten sind, bzw.
- das Planvorhaben zu Leerständen und damit zu einer Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit der zentralen Versorgungsbereiche führt und
- das Planvorhaben (geplante) Ansiedlungen in zentralen Versorgungsbereichen verhindern könnte.

Die BBE Handelsberatung GmbH vertritt die gutachterliche Einschätzung, dass durch die geplante Verlagerung eines kleinflächigen Fahrradmarktes am Standort Erbeweg im Gewerbegebiet Barkhausen in Porta Westfalica keine schädlichen Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche in der Stadt Porta Westfalica sowie in den umliegenden Städten und Gemeinden zu erwarten sind. Folgende Gründe sprechen zusammenfassend für diese Einschätzung:

- Durch die geplante Ansiedlung des Fahrradmarktes werden die höchsten Umverteilungseffekte von max. 10 % des derzeitigen Wettbewerberumsatzes gegenüber dezentral gelegenen Standorten umverteilt. Städtebaulich negative Auswirkungen können daraus nicht abgeleitet werden. Denn die tangierten Betriebe können auch nach der Projektrealisierung ein ausreichend großes Kundenpotenzial erreichen und deshalb weiterhin rentabel betrieben werden.

⁸ Die Einschätzung städtebaulicher Auswirkungen wird an die Regelungen des § 11 Abs. 3 BauNVO angelehnt, wonach sich Einzelhandelsbetriebe „nicht nur unwesentlich“ auswirken dürfen. Noch nicht abschließend geklärt ist, ab welcher Höhe des Schwellenwertes gravierende Auswirkungen auftreten können. In der Planungs- und Rechtsprechungspraxis hat sich als quantitative Orientierungsgröße etabliert, dass bei zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimenten ein Umsatzverlust von 10 %, bei anderen Sortimenten von 20 % als abwägungsrelevant angesehen wird. Bis zu diesen Abwägungsschwellenwerten ist regelmäßig davon auszugehen, dass sich keine erheblichen städtebaulichen Folgen ergeben werden. Es müssen jedoch weitere qualitative Indikatoren geprüft werden, um die Auswirkungen des Vorhabens beurteilen zu können.

- Das Hauptzentrum Minden wird mit einer Umverteilungsquote von max. 5 % als einziger zentraler Versorgungsbereich von Umsatzumverteilungen betroffen sein. Städtebaulich negative Auswirkungen sind daraus nicht abzuleiten, zumal das Segment Fahrräder nur einen sehr geringen Anteil am Einzelhandelsangebot der Mindener Innenstadt einnimmt.
- Die weiteren zentralen Versorgungsbereiche im Untersuchungsraum werden nicht von Umverteilungen tangiert. Dies resultiert vor allem daraus, dass die zentralen Versorgungsbereiche keine projektrelevanten Wettbewerber aufweisen.
- Eine Vorschädigung der Zentren kann ebenfalls ausgeschlossen werden, da alle Geschäftsbereiche eine der zentralörtlichen Funktion angemessene Einzelhandelsausstattung aufweisen mit Schwerpunkt im Bereich Bekleidung, Schuhe (in den Mittelzentren) bzw. im nahversorgungsbezogenen Angebot (in den Grundzentren). Fahrräder sind in keinem untersuchten zentralen Versorgungsbereich zentrenprägend, da sich die Angebote auf wenige kleinere Fachgeschäfte in Nebenlagen beschränken. Dies gilt auch für die Städte und Gemeinden, in denen das Sortiment als zentrenrelevant eingestuft wird.
- Die Hauptwettbewerber befinden sich verkehrsgünstig an dezentralen Standorten. Betriebsgefährdungen dieser großen Fachmärkte infolge der Wettbewerbswirkungen durch die Realisierung des Planvorhabens sind nicht zu erwarten. Damit sind auch städtebaulich relevante Auswirkungen auf die vorhandenen Versorgungsstrukturen der Stadt Porta Westfalica sowie der umliegenden Kommunen auszuschließen.
- Auch die Entwicklungsfähigkeit zentraler Versorgungsbereiche wird durch das Planvorhaben nicht erheblich eingeschränkt. Hierbei ist vor allem von Bedeutung, dass der Fahrradhandel aufgrund des Flächenbedarfes und der Rentabilität i. d. R. keine Standorte in der Hauptgeschäftslage, sondern Standorte in Neben- oder Streulagen mit günstigeren Mieten belegt. Zudem ist ein großes Einzugsgebiet erforderlich, sodass Fahrradfachanbieter regelmäßig nur in größeren Städten und Gemeinden vorzufinden sind. Damit ist weder eine Einschränkung der Entwicklungsfähigkeit der Innenstädte in den Mittelzentren Porta Westfalica, Minden, Bad Oeynhausen, Bückeburg und Rinteln zu befürchten, noch werden die Grundzentren in der Region in ihren Entwicklungspotenzialen eingeschränkt.
- Die „verbrauchernahe Versorgung“ der Bevölkerung mit dem Fahrradsortiment lässt ebenfalls keine wesentliche Beeinträchtigung erwarten. Dies resultiert vor allem daraus, dass mit der hohen Spezialisierung im Fahrradhandel und der hohen Serviceorientierung nur eine begrenzte Angebotsüberschneidung des Planvorhabens vor allem mit den kleinteiligen Angebotsstrukturen in den Nachbargemeinden einhergeht.

Damit können für den Realisierungsfall des Planvorhabens negative städtebauliche Auswirkungen auf die zentralen Versorgungsbereiche in der Stadt Porta Westfalica und in den Nachbarkommunen ausgeschlossen werden.

6.3 Kompatibilität mit den Vorgaben des kommunalen Einzelhandelskonzeptes

Die städtebaulichen Zielvorstellungen und Ansiedlungskriterien für (großflächige) Vorhaben zur Einzelhandelsentwicklung in der Stadt Porta Westfalica spiegelt das kommunale Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept wider. Hierbei wird vor allem eine räumliche Steuerung des (großflächigen) Einzelhandels mit nahversorgungs- und zentrenrelevanten Sortimenten empfohlen.

Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Porta Westfalica richtet sich im Einzelnen an den nachfolgend aufgeführten **Leitzielen** aus:

- Sicherung und Stärkung der kommunalen Versorgungsfunktion der Stadt Porta Westfalica,
- Stärkung und Weiterentwicklung des Ortszentrums (= zentraler Versorgungsbereich),
- Schutz und Stärkung weiterer zentraler Versorgungsbereiche,
- Stadtverträgliche Sicherung und Förderung der flächendeckenden, verbrauchernahen Versorgung,
- Ableitung funktionaler Ergänzungsstandorte & zentrenverträgliche Entwicklung der nicht zentrenrelevanten Sortimente,
- Schaffung rechts- und planungssicherer Grundlagen zur Steuerung der Einzelhandelsentwicklung und
- Sicherung von Gewerbegebieten für Handwerk und produzierendes Gewerbe

Das Kernsortiment des Planvorhabens Fahrräder und Zubehör ist gemäß der im Zentrenkonzept festgelegten Sortimentsliste als nicht-zentrenrelevant einzustufen.

Der Verlagerungsstandort grenzt unmittelbar an den Sonderstandort Porta Markt an und liegt im Gewerbegebiet Barkhausen. Aufgrund der bereits heute vorliegenden regionalen Bedeutung dieses Standortes sollen weitere Ansiedlungen nur restriktiv und unter interkommunaler Zustimmung verfolgt werden.

Gemäß den formulierten Ansiedlungsregeln sind Betriebe mit nicht-zentrenrelevanten Kernsortimenten in Gewerbegebieten und Sonderstandorten grundsätzlich zulässig. Nachzuweisen ist, dass bei diesen Vorhaben unerwünschte städtebauliche Auswirkungen ausgeschlossen werden können. Insbesondere Beeinträchtigungen auf zentrale Versorgungsbereiche sollen ausgeschlossen werden.

Der geplante Fahrradmarkt wird auf max. 800 m² Verkaufsfläche nahezu ausschließlich die nicht-zentrenrelevante Sortimente Fahrräder und Fahrradzubehör anbieten. Im engen funktionalen Zusammenhang stehen die zentrenrelevanten Sortimente Fahrradbekleidung und –schuhe, die auf einer deutlich untergeordneten Fläche angeboten werden.

Der Projektstandort entspricht damit den Ansiedlungsregeln des Einzelhandelskonzeptes.

7 Fazit

- Der Betreiber des Fachgeschäfts Radsport Lindemann plant, am Standort Erbeweg 17 in der Stadt Porta Westfalica einen Fahrradmarkt mit max. 800 m² Verkaufsfläche zu errichten.
- Das Kernsortiment umfasst Fahrräder und Fahrradzubehör. Ergänzend werden Fahrradbekleidung und –schuhe auf deutlich untergeordneter Fläche angeboten. Mit der Erweiterung werden keine neuen Warengruppen in das Sortiment aufgenommen. Vielmehr dient das Erweiterungsvorhaben einer verbesserten Warenpräsentation.
- Zu den wettbewerbsrelevanten Betrieben sind daher insbesondere größere Fahrradmärkte zu zählen, während der kleinteilige Fahrradfachhandel vor allem die lokale Versorgung insbesondere mit dem angegliederten Werkstattservice übernimmt. Zu sonstigen Sporthändlern ohne größerem Angebot im projektrelevanten Segment ist hingegen kein signifikanter Wettbewerbsbezug vorhanden.
- Der Projektstandort befindet sich im Gewerbegebiet Barkhausen unmittelbar angrenzend an den Sonderstandort Porta Markt, der einen regional bedeutsamen Einzelhandelsstandort darstellt. Der Standort wird somit von den Frequenzen der umliegenden (großflächigen) Einzelhandelsbetriebe profitieren.
- Für den erweiterten Fachmarkt ergibt sich im Sinne eines Worst-Case-Szenarios ein Gesamtumsatz von 2,5 Mio. €. Dies entspricht einem Mehrumsatz von ca. 1,6 Mio. €. Das Einzugsgebiet umfasst Porta Westfalica als Kerneinzugsgebiet (Zone I). Die nahegelegenen Städte Bad Oeynhhausen, Minden und Bückeburg sind der Zone II des Einzugsgebietes zuzurechnen. Im gesamten Einzugsgebiet erreicht der Fahrradmarkt eine Kaufkraftbindung von rd. 14 %, was einem Umsatz von rd. 1,7 Mio. € entspricht. Aufgrund der regionalen Bedeutung der Fachmarkttagglomeration Porta Markt und seiner ausgeprägten Spezialisierung auf Radsportsortimente kann der Fahrradmarkt einen hohen Anteil an Streuumsätzen verzeichnen. Diese werden auf 0,8 Mio. € prognostiziert.
- Für den Untersuchungsstandort setzt der Bebauungsplan ein eingeschränktes Gewerbegebiet fest, der dem Einzelhandel enge Grenzen setzt. Das Planvorhaben steht den textlichen Festsetzungen entgegen, sodass eine Änderung des Bebauungsplanes notwendig wird.
- Die Auswirkungsanalyse belegt, dass wettbewerbliche Auswirkungen des Planvorhabens vorrangig gegenüber systemgleichen Anbietern, also größeren, leistungsfähigen Fachmärkten zum Tragen kommen werden. Diese beziehen sich hauptsächlich auf den Fachmarkt B.O.C. ebenfalls am Standort Barkhausen sowie das Zweirad-Center Dorn in Minden. Diese Betriebe befinden sich außerhalb von zentralen Versorgungsbereichen in verkehrsgünstigen Lagen.
- Betriebsgefährdende Auswirkungen auf Wettbewerber in zentralen Versorgungsbereichen sind nicht zu erwarten, da lediglich in Minden, Bückeburg und Rinteln Fahrradfachgeschäfte innerhalb der ZVB vorzufinden sind. Die Auswirkungen liegen bei max. 5 % (Minden) bzw. sind allenfalls marginale Auswirkungen zu erwarten (ZVB Bückeburg, Rinteln), sodass die zentralen Versorgungsbereiche im Untersuchungsgebiet auch weiterhin ihre Versorgungsfunktionen übernehmen werden. Die innerstädtischen Leitbetriebe werden von dem Erweiterungsvorhaben nicht tangiert.

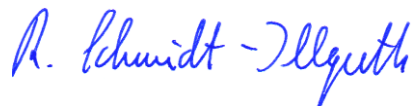
Unter Berücksichtigung der Sortimentskonzeption und der zu erwartenden Wettbewerbsswirkungen der Ansiedlung eines Fahrradmarktes am Planstandort Erbeweg können negative Auswirkungen auf die Funktionsfähigkeit der zentralen Versorgungsbereiche ausgeschlossen werden.

Köln, im Mai 2020

BBE Handelsberatung GmbH



i. V. Marjan Grünbauer



i. V. Rainer Schmidt-Illguth