

Städtebauliche Verträglichkeitsanalyse

zur Erweiterung des Zweiradcenters Markgraf & Linn GmbH in Schwerte-Geisecke, Zwischen den Wegen

Im Auftrag der Stadt Schwerte

Bearbeitung / Konzeption

Elisabeth Kopischke

Peter Rennebaum

Stefan Kruse

**Junker
+ Kruse**
Stadtforschung
Planung

Dortmund im Mai 2023

Hinweise

Im Sinne einer einfacheren Lesbarkeit werden nicht überall männliche und weibliche Schriftformen verwendet. Selbstverständlich sind immer gleichzeitig und chancengleich alle Menschen unterschiedlicher Geschlechter angesprochen.

Der Endbericht sowie die Entwurfsvorlagen unterliegen dem Urheberrecht (§ 2 Absatz 2 sowie § 31 Absatz 2 des Gesetzes zum Schutze der Urheberrechte). Soweit mit dem Auftraggeber nichts anderes vereinbart wurde, sind Vervielfältigungen, Weitergabe oder Veröffentlichung (auch auszugsweise) nur nach vorheriger Genehmigung und unter Angabe der Quelle erlaubt.

Datenschutzerklärung

Das Gutachterbüro Junker + Kruse verarbeitet personenbezogene Daten (Betriebsname, Adresse, Sortimentsangebot, Verkaufsfläche, Internetpräsenz) im Einklang mit den Bestimmungen der Datenschutz-Grundverordnung und dem Bundesdatenschutzgesetz. Die Erhebung und Verarbeitung der Daten erfolgt nach Artikel 6 Absatz 1 e) DSGVO zum Zweck der Wahrnehmung einer Aufgabe, die im öffentlichen Interesse liegt, und ist im Rahmen der Erarbeitung der vorliegenden Untersuchung erforderlich. Darüber hinaus werden die Daten im Rahmen weiterer Arbeiten, die ebenfalls im öffentlichen Interesse stehen, verwendet (z. B. Bauleitplanverfahren, Raumordnungsverfahren).

Die gespeicherten Daten werden gelöscht, sobald sie für die bestimmten Zwecke nicht mehr notwendig sind und der Löschung keine gesetzlichen Aufbewahrungspflichten entgegenstehen.

Kontaktdaten der Verantwortlichen

*Junker + Kruse Stadtforschung Planung | Markt 5 | D-44137 Dortmund
Gesellschafter Dipl.-Ing. Rolf Junker und Dipl.-Geogr. Stefan Kruse
Tel. +49 (0)2 31 55 78 58 0 | Fax +49 (0)2 31 55 78 58 50
E-Mail: info@junker-kruse.de | www.junker-kruse.de*

Inhalt

1	Anlass und Zielsetzung der Untersuchung.....	5
2	Methodik und Vorgehensweise.....	7
2.1	Städtebauliche Verträglichkeitsanalyse.....	7
2.2	Datengrundlagen.....	11
3	Lage des Vorhabenstandortes und absatzwirtschaftliche Relevanz des Vorhabens	14
4	Absatzwirtschaftliche Rahmendaten im Untersuchungsraum	17
4.1	Abgrenzung des Einzugsgebietes und Definition des Untersuchungsraumes.....	17
4.2	Kaufkraft im Untersuchungsraum	18
4.3	Angebotssituation im Untersuchungsraum.....	21
5	Potenzielle Auswirkungen des Vorhabens.....	23
5.1	Annahmen zur Umsatzherkunft des Vorhabens	23
5.2	Ergebnisse der Berechnungen – Absatzwirtschaftliche Auswirkungen des Vorhabens	23
5.3	Städtebauliche Bewertung der absatzwirtschaftlichen Auswirkungen.....	25
6	Überprüfung der Kompatibilität mit landesplanerischen und stadtplanerischen Vorgaben.....	27
6.1	Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen	27
6.2	Regionales Einzelhandelskonzept für das östliche Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche	30
7	Fazit.....	33
	Verzeichnisse	34
	Anhang.....	35
	Anhang 1: Exkurs – Die 10 %-Schwelle der Umsatzumverteilung	35
	Anhang 2: Detaillierte Eckdaten zu relevanten Angebotsstandorten.....	38

1 Anlass und Zielsetzung der Untersuchung

Das Zweiradcenter Markgraf & Linn GmbH (nachfolgend Fahrradfachmarkt Markgraf genannt) besteht seit mehr als 50 Jahren in Schwerte. Nun soll die vorhandene Verkaufsfläche deutlich erweitert werden, damit sich der Markt auch weiterhin zukunftsfähig aufstellen kann. Am vorhandenen Standort in Schwerte-Geisecke, Zwischen den Wegen 8-12 soll der Fahrradfachmarkt von rund 800 m² Verkaufsfläche auf rd. 2.000 m² erweitert werden.

Im Zuge des damit verbundenen Bauleitplanverfahrens soll eine Wirkungsanalyse die städtebauliche und landesplanerische Verträglichkeit dieses Vorhabens im Sinne von § 11 (3) BauNVO prüfen und bewerten. Dabei geht es vor allem um die Fragestellung, ob durch das Vorhaben relevante absatzwirtschaftliche Auswirkungen (Veränderungen der Kaufkraftströme) ausgelöst werden, die negative städtebauliche Folgewirkungen in anderen zentralen Versorgungsbereichen bzw. auf die verbrauchernahe Versorgung nach sich ziehen könnten - und zwar im Einzugsgebiet des Vorhabens, innerhalb und außerhalb von Schwerte.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich der Fahrradfachmarkt bereits seit vielen Jahren etabliert hat und sich mit seinem Bestand sowohl in der sozialen als auch der wirtschaftlichen Realität nicht dergeschlagen hat. Methodisch wird im Rahmen der richterlich bestätigten Herangehensweise an die Modellrechnung zu potenziellen Umsatzumverteilungen eine Betrachtung des geplanten Zuwachses („ Δ -Betrachtung“) in Ansatz gebracht (vgl. hierzu auch OVG NRW 10 D 148/04.NE vom 06.06.2005). Gleichwohl ist nicht auszuschließen, dass mit einer Erhöhung der Gesamtverkaufsfläche auch eine Erhöhung der Attraktivität des Vorhabens in seiner Gesamtheit (Bestand + geplante Erweiterung) einhergeht. Um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen, ist für die derzeitigen Bestandsflächen im Vergleich zur derzeitigen Leistungsfähigkeit eine erhöhte Bestandsflächenproduktivität in die Bewertung einzustellen und auch davon auszugehen, dass sich das Einzugsgebiet vergrößert.

Folgende Fragestellungen stehen im Mittelpunkt des Untersuchungsinteresses:

- Welchen Umsatz wird das Erweiterungsvorhaben voraussichtlich generieren?
- Wie ist der avisierte Standortbereich unter städtebaulichen Gesichtspunkten einzuordnen?
- Wie stellt sich die lokale und regionale Nachfragesituation dar? (u. a. rechnerische Ermittlung der sortimentsspezifischen Kaufkraftabschöpfung)
- Wie stellt sich die (derzeitige und zukünftig absehbare) untersuchungsrelevante Versorgungs- und Konkurrenzsituation im Untersuchungsraum dar?
- Wie stellen sich die Bedeutung und Stabilität der (untersuchungsrelevanten) Angebotsstandorte (zentrale Versorgungsbereiche, sonstige Versorgungsstandorte) im Einzugsgebiet des Vorhabens dar?
- Welche jeweiligen absatzwirtschaftlichen und daraus resultierenden städtebaulichen Folgewirkungen wären mit der Realisierung des Erweiterungsvorhabens verbunden? (Ermittlung

von potenziellen Umsatzumverteilungen und möglichen städtebaulichen Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche und einzelne Standortbereiche im Untersuchungsraum)

- Ist das Erweiterungsvorhaben vereinbar mit den Zielen und Grundsätzen des LEP NRW bzw. wie kann diese Kompatibilität ggf. hergestellt werden?
- Ist das Erweiterungsvorhaben vereinbar mit den Zielen, Steuerungsregeln und Prüfkriterien für einen regionalen Konsens des Regionalen Einzelhandelskonzeptes für das Östliche Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche (REHK Ruhrost) bzw. wie kann diese Kompatibilität ggf. hergestellt werden?

2 Methodik und Vorgehensweise

Bei der Verträglichkeitsanalyse des Vorhabens zur Erweiterung des Fahrradfachmarktes Markgraf gilt es, die sich durch eine mögliche Umlenkung der Kaufkraftströme und die hieraus resultierenden Umsatzumverteilungen ergebenden städtebaulichen und versorgungsstrukturellen Auswirkungen im projektrelevanten Einzugsbereich zu untersuchen. Da das Vorhaben in seiner möglichen Branchenstruktur, Dimensionierung und Lage ein über die Grenzen der Stadt Schwerte hinausgehendes Einzugsgebiet erschließen wird, sind städtebauliche und versorgungsstrukturelle Auswirkungen auch in den Städten und Gemeinden im Umland der Stadt Schwerte nicht auszuschließen, sondern bedürfen einer weitergehenden Analyse.

Als Untersuchungsraum (vgl. auch Kapitel 4.1 werden vor diesem Hintergrund nicht nur das Stadtgebiet von Schwerte, sondern auch weitere direkte Nachbarkommunen definiert. Die Untersuchung fokussiert sich hierbei insbesondere auf die schützenswerten zentralen Versorgungsbereiche i. S. v. § 11 (3) BauNVO und § 2 (2) BauGB und umfasst zudem auch sonstige relevante Versorgungsstandorte.

Ansichts dieser Vorgehensweise gliedert sich die Verträglichkeitsanalyse wie folgt:

- Ausgehend von den einleitenden methodischen Erläuterungen (Kapitel 2) werden in Kapitel 3 die **Eingangsparameter** der absatzwirtschaftlichen und städtebaulichen Verträglichkeitsanalyse dargelegt; dabei handelt es sich um die Beschreibung der **Lage des Vorhabenstandortes** sowie die **absatzwirtschaftliche Einordnung des Vorhabens**. Darüber hinaus erfolgt in Kapitel 4 die **Abgrenzung des Einzugsgebietes**, die Definition des **Untersuchungsraumes** und die Darstellung der städtebaulichen und **absatzwirtschaftlichen Rahmendaten** im Untersuchungsraum.
- In Kapitel 5 werden schließlich die mit Hilfe des Gravitationsmodells auf Basis der dargestellten Eingangsparameter ermittelten möglichen **monetären und prozentualen Umsatzumverteilungen** dargestellt. Da diese jedoch alleine nicht aussagekräftig genug sind, werden darauf aufbauend die abstrakten Ergebnisse der Berechnungen im Hinblick auf **mögliche städtebauliche und/oder versorgungsstrukturelle Auswirkungen** bewertet.
- In Kapitel 6 erfolgt eine Auseinandersetzung mit den landesplanerischen Vorgaben gemäß Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW 2021) sowie eine Überprüfung der Kompatibilität mit den Zielen, Steuerungsregeln sowie Prüfkriterien für einen Regionalen Konsens gemäß REHK Ruhrost.
- Das abschließende Kapitel 7 fasst die **wesentlichen Ergebnisse** der Untersuchung in einem Fazit zusammen.

2.1 Städtebauliche Verträglichkeitsanalyse

Zur Prognose der von Einzelhandelsvorhaben ausgehenden absatzwirtschaftlichen und städtebaulichen Wirkungen hat sich in der Einzelhandelsforschung und -begutachtung der

Gravitationsansatz bewährt. Das ursprünglich von Huff konzipierte Gravitationsmodell¹ kann nach Ansicht des Gutachters allerdings nur für eine erste Einschätzung dienen. Daher werden in dem hier angewandten Gravitationsmodell vertiefend Kennwerte und Parameter sowohl zur sortimentsspezifischen als auch zur standortspezifischen Attraktivität, unter Berücksichtigung vorhandener Kaufkraftabschöpfungen, rechnerisch eingestellt, was eine unabdingbare Voraussetzung für die Validität der Ergebnisse dieser Modellrechnung darstellt.

Unter Anwendung dieses differenzierten Gravitationsmodells, in das die für den Untersuchungsraum relevanten Kennwerte einfließen, wird die durch das Einzelhandelsvorhaben induzierte Umsatzumverteilung ermittelt. Im Ergebnis dieser absatzwirtschaftlichen Untersuchung kann dann eine Beurteilung und Folgenabschätzung der potenziellen städtebaulichen Auswirkungen des Vorhabens erfolgen.

Zum Grundverständnis des **Gravitationsmodells** ist prinzipiell Folgendes anzumerken:

- Für die untersuchten Standorte werden die Einzelhandelskennziffern des untersuchungsrelevanten Sortiments (hier: Fahrräder und Zubehör) ermittelt bzw. liegen vor (Verkaufsfläche, Umsatz, Zentralitätsfaktor und Standortqualitätsgewichtung im Sinne von Gesamtattraktivität). Des Weiteren werden die räumlichen Widerstände zwischen den jeweiligen Nachfrage- und Angebotsstandorten zugrunde gelegt².
- Mit dem potenziellen „Marktzutritt“ des Vorhabens verändert sich das raumwirtschaftliche Standortgefüge, da Umsatz und Widerstände von Nachfrage- und Angebotsstandorten zueinander eine relative Veränderung erfahren.
- Die Berechnung der Umsatzumverteilung erfolgt anhand eines realitätsnahen Worst-Case-Ansatzes, der die maximal möglichen Auswirkungen des Vorhabens abbildet. Auf diese Weise wird der aktuellen Rechtsprechung Rechnung getragen.

Eingangswerte des Gravitationsmodells sind:

- die erhobenen **Verkaufsflächen** nach Sortimenten und Anbietern / Standorten;
- die **Flächenproduktivitäten** (Euro / m²) nach Sortimenten und Anbietern / Standorten und der daraus resultierende sortimentsspezifische und summierte **Umsatz** der Anbieter / Standorte;
- die **Widerstände** (Raumdistanzen) zwischen den Standorten, die jeweils aus der Abhängigkeit der Sortimente und der Gesamtattraktivität der Anbieter / Standorte und ihrer jeweiligen Marktgebiete resultieren;
- der zu erwartende **Umsatz des geplanten Vorhabens**;

¹ vgl. Huff, David L. (1964): Defining and estimating a trading area. Journal of Marketing, Vol. 28. Heinritz, G. (1999): Die Analyse von Standorten und Einzugsbereichen. Passau. Kemming, H. (1980): Raumwirtschaftstheoretische Gravitationsmodelle - Eine Untersuchung ihrer analytischen Grundlagen. Berlin. Löffler, G. (1987): Konzeptionelle Grundlagen der chronologischen Betrachtungsweise in deterministischen Modellansätzen. Bremen.

² Diese sind ermittelt anhand von Zeitdistanzen (ArcGIS-gestützte Berechnung).

- die einzelhandelsrelevante **Kaufkraft** im Untersuchungsraum für das projektrelevante Sortiment.

Städtebauliche und versorgungsstrukturelle Einordnung von absatzwirtschaftlichen Auswirkungen

Grundsätzlich ist anzunehmen, dass das umschriebene Modell und seine Ergebnisse nur eine erste Einschätzung möglicher Auswirkungen erlauben. Die Ermittlung der monetären bzw. prozentualen Höhe der absatzwirtschaftlichen Auswirkungen ist ein wichtiger, aber nicht ausreichender Schritt bei der Beurteilung städtebaulich und versorgungsstrukturell negativer Implikationen. Dabei ist auch die sogenannte 10 %-Marke (siehe Anhang 1: Exkurs – Die 10 %-Schwelle der Umsatzumverteilung) nicht als „Demarkationslinie“ zu sehen, sondern es sind die konkreten Angebotsstrukturen und Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.

Das interkommunale Abstimmungsgebot³ schützt nicht den in der Nachbargemeinde vorhandenen Einzelhandel vor Konkurrenz, sondern nur die Nachbargemeinde als Selbstverwaltungskörperschaft und Trägerin der Planungshoheit.⁴ Die Auswirkungen müssen sich folglich auf die versorgungsstrukturelle und / oder städtebauliche Ordnung und Entwicklung in der Nachbargemeinde beziehen.⁵

Relevante Auswirkungen auf die Versorgungsstrukturen sind erst dann zu erwarten, wenn die absatzwirtschaftlichen Auswirkungen in negative städtebauliche Auswirkungen umschlagen.

Dieses „Umschlagen“ kann dann konstatiert werden, wenn die verbrauchernahe⁶ Versorgung der Bevölkerung in Frage gestellt wird oder die zentralörtliche Funktion einzelner Kommunen nachhaltig verändert wird. Eine solche städtebaulich relevante Umsatzumverteilung liegt z. B. dann vor, wenn

- eine wesentliche Änderung der Marktverhältnisse in Form von „flächendeckenden“ Geschäftsaufgaben befürchtet werden muss, so dass die **Versorgung der Bevölkerung** nicht mehr gewährleistet ist⁷, bzw.
- das jeweilige Vorhaben zu Ladenleerständen und so zu einer Verminderung der Vielfalt und Dichte des Warenangebotes sowie zu abnehmender Frequenz, zur Niveauabsenkung und

³ vgl. § 2 Abs. 2 BauGB 2004

⁴ Durch die Zurückweisung der Beschwerde gegen die Nicht-Zulassung der Revision in dem Urteil des Oberverwaltungsgerichtes für das Land Nordrhein-Westfalen vom 06. Juni 2005 (sog. „CentrO-Urteil“) bestätigt (BVerwG 4 BN 41.05).

⁵ vgl. die Wiedergabe der Urteilsbegründungen bei Hoppe, NVwZ 2005, S. 1.145. In Fn. 34 des Beitrags sind die Urteile des BVerwG aufgeführt, auf die sich die Oberhausen-Urteile beziehen

⁶ Das Adjektiv „verbrauchernah“ ist im vorliegenden Fall nicht mit dem Adjektiv „fußläufig“ gleichzusetzen. Vielmehr geht es darum, räumlich ausgewogene Versorgungsstrukturen vorzuhalten, die es den Kunden ermöglichen sich möglichst wohnortnah auch mit Gütern des mittel- und langfristigen Bedarfs zu versorgen. In diesem Sinne kommt insbesondere den Mittelzentren sowie in Teilen auch einwohnerstärkeren Grundzentren eine nicht unwesentliche Versorgungsfunktion im Hinblick auf mittel- und langfristige Bedarfsgüter zu.

⁷ vgl. Bönker/Bischopink, BauNVO, 2. Auflage (2018), § 11 Rn. 111ff., 128ff. m.w.N.

damit zu einer **Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit** des betroffenen zentralen Versorgungsbereiches führt⁸.

Ein einschlägiges Urteil des Bundesverwaltungsgerichts interpretiert den in diesem Zusammenhang verwendeten Begriff der „Funktionsstörung“ eines zentralen Versorgungsbereiches als

- Herbeiführung eines Zustandes der Unausgewogenheit, der zur Folge hat, dass der Versorgungsbereich seinen Versorgungsauftrag generell oder hinsichtlich einzelner Branchen nicht mehr in substantieller Weise wahrnehmen kann.⁹

Insbesondere die Bedeutung absatzwirtschaftlich betroffener Betriebe für einen zentralen Versorgungsbereich ist in diesem Zusammenhang ausschlaggebend dafür, ob sich aus wettbewerblichen Auswirkungen negative städtebauliche Auswirkungen ergeben. Somit gilt es zu analysieren, wie die Anbieter im zentralen Versorgungsbereich eingebettet sind und welche Bedeutung sie für den zentralen Versorgungsbereich übernehmen. Bei der Bewertung eines möglichen Umschlagens absatzwirtschaftlicher in städtebauliche Auswirkungen stehen folgende Aspekte im Vordergrund:

- Lage im Stadtgefüge
- Qualität der Läden, des Straßenraumes
- Struktur des zentralen Versorgungsbereiches
- Einzelhandelsdichte
- Städtebauliche Qualität
- Magnetbetriebe

Ein weiterer Aspekt bei der Beurteilung der Auswirkungen auf eine Kommune ist die **landesplanerische Funktionszuweisung** (Verhältnis der Funktion von Ober-, Mittel-, Grundzentren zueinander): Während Grundzentren i. d. R. eine Grundversorgungsfunktion für das eigene Gemeindegebiet zugewiesen ist, haben Mittel- und insbesondere Oberzentren zentrale Einzelhandelsfunktionen mit breiter gefächerten Einzelhandelsangeboten wahrzunehmen.¹⁰ Dass die raumordnerische Funktion einer von Vorhabenauswirkungen betroffenen Gemeinde ein wichtiger zu berücksichtigender Faktor ist, wird in Rechtsprechung und Literatur in diesem Zusammenhang hervorgehoben.¹¹ So heißt es bei Uechtritz: „Die herrschende Meinung geht [...] zutreffend davon aus, dass bei der Ermittlung der Zumutbarkeitsschwelle die raumordnerische Funktion der betroffenen Gemeinden zu berücksichtigen ist. Gemeindegebietsüberschreitende Wirkungen, die von der Rechtsordnung gewünscht werden, sind grundsätzlich nicht zu missbilligen. [...] Dem

⁸ vgl. u. a. Janning (2005): Der Ausschluss des zentrenschädigenden Einzelhandels im unbeplanten Innenbereich, BauR, 1723, 1725

⁹ BVerwG 4 C 7.07 vom 11. Oktober 2007

¹⁰ siehe dazu Blotevogel (Hrsg.) (2002): Fortentwicklung des Zentrale-Orte-Konzepts, ARL-Forschungs- und Sitzungsberichte, Bd. 217, S. 29

¹¹ sächs. OVG v. 26.05.1993 – I S 68/93 – LKV 1994, 116; Thüringer OVG v. 20.12.2004 – I N 1096, 03 – (<http://jurisweb.de/jurisweb/egi-bin/J2000cgi.sh>, BauR 2005/1216, 162-166 (Leitsatz); UPR 2005/399 (red. Leitsatz); ThürVBI 2005, 162-166 Uechtritz, Die Gemeinde als Nachbar – Abwehransprüche und Rechtsschutz von Nachbargemeinden gegen Einkaufszentren, Factory-Outlets und Großkinos, BauR 1999, 572, 580 f. unter Hinweis auf OVG NW, DÖV 1988, 843, 845; OVG Rheinland-Pfalz, Beschl. V 08.01.1999 – 8 B 12652/98 -, BauR 1999, 867; Halama, FS Schlichter (1995), S.201, 224 f.

Ober- oder Mittelzentrum ist die Versorgung des jeweiligen Verflechtungsbereiches gerade aufgegeben.“

Das zu betrachtende Vorhaben befindet sich im hochverdichteten Ruhrgebiet mit diversen Ober-, Mittel- und Grundzentren, die einen hohen Verflechtungsgrad aufweisen.

2.2 Datengrundlagen

Angebotsseitige Datenbasis

Insbesondere mit Blick auf die einschlägige Rechtsprechung zum Thema Einzelhandelssteuerung in der Bauleitplanung ist im Rahmen der Angebotsanalyse eine sehr dezidierte, sortimentspezifische Bestandserfassung erforderlich. Eine entsprechende Primärerhebung erfolgte in der Stadt Schwerte sowie den potenziell betroffenen Umlandkommunen (= Untersuchungsraum) im Februar 2022. Die Erhebung wird durch Hinzuziehen vorliegender Daten aus anderen in der Region getätigten Untersuchungen validiert.

Folgende Kommunen liegen im Untersuchungsraum¹²:

- Dortmund
- Fröndenberg
- Hagen
- Herdecke
- Holzwickede
- Iserlohn
- Kamen
- Schwerte
- Unna

Um eine sortimentsgenaue Differenzierung der Verkaufsflächen gewährleisten zu können, wird das **untersuchungsrelevante Sortiment** differenziert erfasst und die jeweils dazugehörige Verkaufsfläche¹³ ermittelt. Mit Blick auf das avisierte Angebot bzw. das Kernsortiment des zu untersuchenden Fahrradfachmarktes wird das Sortiment **Fahrräder und technisches Zubehör** als relevantes Sortiment in die Datenerfassung bzw. Untersuchung eingestellt (siehe dazu auch Kapitel 3).

Erhebungssystematik

Berücksichtigt wird der untersuchungsrelevante Einzelhandelsbestand (Sortiment Fahrräder und Zubehör) in den zentralen Versorgungsbereichen und an sonstigen relevanten Angebotsstandorten (Sonderstandorten) sowie zusätzlich flächendeckend alle solitären Betriebe in Streulagen mit entsprechendem, untersuchungsrelevantem Kernsortiment.

¹² Herleitung der Abgrenzung des Untersuchungsraumes und kartografische Darstellung siehe Kapitel 4.1

¹³ Zur Verkaufsfläche eines Einzelhandelsbetriebes zählt die Fläche, die dem Verkauf dient; einschließlich der Gänge und Treppen in den Verkaufsräumen, der Standflächen für Einrichtungsgegenstände, der Kassen- und Vorkassenzonen (inkl. Windfang), Bedienungstheken und die dahinter befindlichen Flächen, Schaufenster und sonstige Flächen, die dem Kunden zugänglich sind sowie Freiverkaufsflächen, soweit sie nicht nur vorübergehend genutzt werden.

Die untersuchungsrelevanten Einzelhandelsbetriebe werden folgenden räumlichen Kategorien zugeordnet:

- zentrale Versorgungsbereiche,
- sonstige Einzelhandelsagglomerationen (Sonderstandorte),
- sonstige integrierte Lagen sowie
- sonstige nicht integrierte Lagen.

Bei der Ermittlung der aktuellen Umsatzzahlen werden nicht nur die zu Grunde liegenden Verkaufsflächen sowie bundesdurchschnittliche Umsatzkennwerte angesetzt, sondern auch die konkrete Situation vor Ort berücksichtigt. Dazu zählen insbesondere die unterschiedlichen Flächenproduktivitäten der Vertriebsformen, die spezifischen Kennwerte einzelner Anbieter sowie die Berücksichtigung der räumlich detaillierten Angebotsstrukturen im Untersuchungsgebiet.

Abgrenzung und Definition der zentralen Versorgungsbereiche

Im Hinblick auf die städtebauliche Lage und Einordnung der Einzelhandelsbetriebe im Rahmen der Bestandsanalyse und die Bewertung möglicher städtebaulicher Auswirkungen durch das Vorhaben ist eine Abgrenzung der zentralen Versorgungsbereiche (u. a. Hauptzentrum, Nebenzentrum) als schützenswerte Bereiche im Sinne der einschlägigen Rechtsgrundlagen (u. a. im Sinne von § 11 (3) BauNVO und § 2 (2) BauGB) notwendig. Hierbei wird auf existente Abgrenzungen aus kommunalen Einzelhandelskonzepten zurückgegriffen, die für alle Kommunen im Untersuchungsraum vorliegen:

- **Dortmund:** Masterplan Einzelhandel der Stadt Dortmund, Junker + Kruse, 2013, Dortmund.
- **Fröndenberg:** Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept, BBE, 2009, Köln.
- **Hagen:** Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes für die Stadt Hagen, CIMA, Köln, 2015.
- **Herdecke:** Einzelhandelsgutachten, BBE, 2011, Köln.
- **Holzwickede:** Einzelhandelskonzept, BBE, 2017, Köln.
- **Iserlohn:** Fortschreibung des Einzelhandelsgutachtens für die Stadt Schwerte, GMA, 2008, Köln.
- **Kamen:** Einzelhandelskonzept, Junker + Kruse, 2021, Dortmund.
- **Schwerte:** 1. Fortschreibung Einzelhandelskonzept, Junker + Kruse, 2014, Dortmund.
- **Unna:** Fortschreibung 2018 des Einzelhandelskonzeptes, BBE, 2018, Köln.

Nachfrageseitige Datenbasis

Im Rahmen der Grundlagenermittlung stellt die Nachfrageseite einen weiteren wichtigen Baustein dar. Dabei zählt die modellgestützte Schätzung der einzelhandelsrelevanten Kaufkraft innerhalb von Einzelhandelsgutachten und -analysen zu den Arbeitsschritten, die methodisch nur unzureichend abgesichert sind. Da sowohl in der amtlichen Statistik als auch in sonstigen statistischen Quellen keine Daten und Angaben über Einkommen und Kaufkraftpotenzial zur Verfügung stehen, muss der Wert der vorhandenen, einzelhandelsrelevanten Kaufkraft durch Regionalisierung entsprechender Daten des privaten Verbrauchs aus der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung induziert werden.

In diesem Zusammenhang wird in der Praxis unter anderem auf Werte des IFH Köln (Institut für Handelsforschung) zurückgegriffen. Diese sogenannten einzelhandelsrelevanten Kaufkraftkennziffern, die jährlich aktualisiert veröffentlicht werden, vermitteln das einzelhandelsrelevante Kaufkraftpotenzial einer räumlichen Teileinheit (Kommune) im Verhältnis zu dem des gesamten Bundesgebietes. Liegt die einzelhandelsrelevante Kaufkraftkennziffer unter dem Wert 100 (Bundesdurchschnitt), so ist die Region / Kommune durch ein um den entsprechenden Prozentsatz niedrigeres einzelhandelsrelevantes Kaufkraftniveau im Vergleich zum Bundesdurchschnitt gekennzeichnet. Liegt der lokalspezifische Wert über dem Indexwert 100, liegt entsprechend ein vergleichsweise höheres einzelhandelsrelevantes Kaufkraftniveau vor.

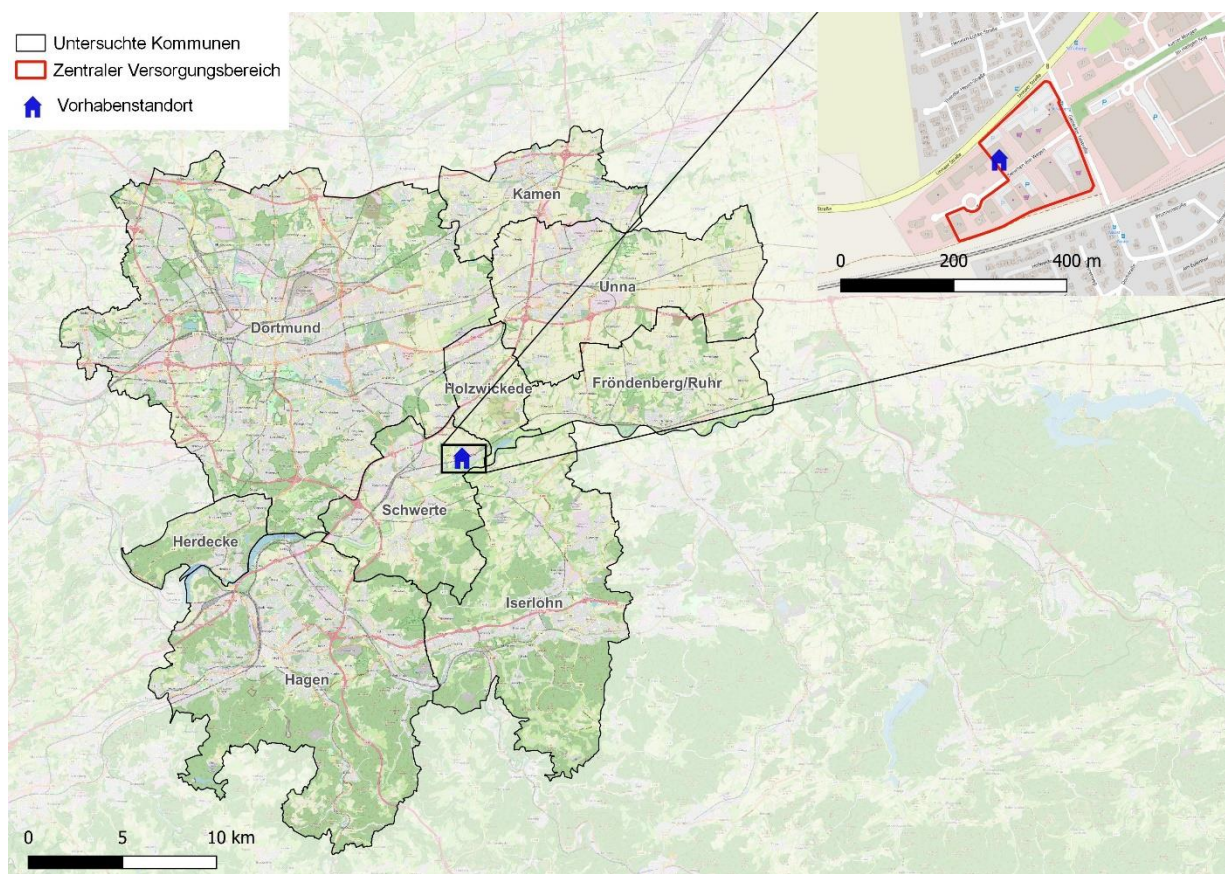
Insgesamt basiert die Prognose der absatzwirtschaftlichen Auswirkungen damit auf einer detaillierten und abgestimmten, z. T. primärstatistisch ermittelten, Bestandsdatenbasis.

3 Lage des Vorhabenstandortes und absatzwirtschaftliche Relevanz des Vorhabens

Lage des Vorhabenstandortes

Der Fahrradfachmarkt Markgraf befindet sich im nordöstlichen Bereich innerhalb des zentralen Versorgungsbereiches Nahversorgungszentrum Geisecke im Osten des Schwerter Stadtgebietes (vgl. Karte 1). Die Erweiterungsfläche schließt im Osten unmittelbar an den Bestandsstandort bzw. den zentralen Versorgungsbereich an. Das Nahversorgungszentrum grenzt im Norden an die Unnaer Straße, die den Ortsteil Geisecke an die Schwerter Innenstadt verkehrlich anbindet. Nördlich der Unnaer Straße sowie südlich, jenseits der west-östlich verlaufenden Bahntrasse befinden sich Wohnsiedlungsgebiete. Im Westen und Osten gliedern sich an das Nahversorgungszentrum gewerbliche Nutzungen.

Karte 1: Lage des Vorhabenstandortes in der Stadt Schwerte



Quelle: Darstellung Junker+Kruse auf Basis des Einzelhandelskonzepts Stadt Schwerte (1. Fortschreibung)
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende, CC-BY-SA

Rahmendaten des Vorhabens

Durch das Erweiterungsvorhaben wird sich die Gesamtverkaufsfläche des Fahrradfachmarkts von rd. 800 m² um 1.200 m² auf 2.000 m² erhöhen. Der Fahrradfachmarkt bietet auf etwa 90 % der

Gesamtverkaufsfläche das Kernsortiment Fahrräder und technisches Zubehör an. Das übrige Angebot umfasst, flächen- und umsatzmäßig deutlich untergeordnet, insbesondere die Sortimente Sportbekleidung und Taschen. Es ist davon auszugehen, dass im Zuge der Erweiterung bei einer Gesamtverkaufsfläche des Vorhabens von 2.000 m² rund **1.800 m² Verkaufsfläche** auf die Warengruppe **Fahrräder und Zubehör** entfallen werden. Das entspricht einer Erweiterung von 1.100 m² im untersuchungsrelevanten Sortiment Fahrräder und Zubehör. Eine Gegenüberstellung bestehender und geplanter Verkaufsflächen ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Tabelle 1: Geplante Verkaufsflächen des Vorhabens (gerundete Werte in m²)

Sortiment	Bestand	Erweiterung (Delta)	Planung (gesamt)
Fahrräder und technisches Zubehör	700	1.100	1.800
Restflächen	100	100	200
Gesamt	800	1.200	2.000

Quelle: Darstellung und Berechnung Junker+Kruse

Umsatzprognose für das Vorhaben

Die gängige Rechtsprechung¹⁴ verlangt das Aufzeigen der maximal möglichen absatzwirtschaftlichen und städtebaulichen Auswirkungen eines Vorhabens („Worst-Case-Szenario“). Diesem Anspruch ist bereits im Rahmen der Umsatzermittlung eines Vorhabens durch Zugrundelegen maximaler Flächenproduktivitäten Rechnung zu tragen, um die Ermittlung maximaler Umsatzumverteilungen – als ökonomische Grundlage für die Abschätzung der maximal zu erwartenden städtebaulichen und versorgungsstrukturellen Auswirkungen – zu ermöglichen.

Da mittels bauleitplanerischer Maßnahmen lediglich Sortimente und Verkaufsflächen gesteuert werden können, verbietet sich im Rahmen einer Verträglichkeitsanalyse eine „**betreiberscharfe**“ Betrachtung und Bewertung. Gleichwohl sind den gutachterlichen Berechnungen und Bewertungen jeweils **maximale, jedoch realistische Rahmendaten eines Vorhabens** zugrunde zu legen. Im Sinne einer rechtlich geforderten „realitätsnahen Betrachtung des Worst-Case-Ansatzes“ (Urteil des OVG NRW vom 02. Oktober 2013 – 7 D 18/13.NE) – ist es in diesem Zusammenhang jedoch unerlässlich, zumindest bei den anzunehmenden sortimentspezifischen Verkaufsflächen- und Umsatzanteilen (soweit vorhanden) auf Angaben des möglichen Betreibers zurückzugreifen, um die zu prognostizierenden Auswirkungen in einem Sortiment weder zu unterschätzen noch zu überschätzen. So wird im vorliegenden Fall auf aktuelle Angaben des Betreibers zurückgegriffen, so dass eine realitätsnahe Flächenproduktivität abgeleitet werden kann.

Unter Beachtung dieser Anforderungen sowie der spezifischen Rahmenbedingungen in Schwerte bzw. vorliegenden Daten des Betreibers werden – im Sinne eines realitätsnahen Worst Case – folgende Flächenproduktivitäten und Umsätze für den Fahrradfachmarkt zugrunde gelegt:

¹⁴ vgl. u. a. das sog. Preußen-Park-Urteil des OVG Münster: OVG NRW Az.: 7a D 60/99.NE vom 07. Dez. 2000, S. 53 ff.

Tabelle 2: Flächenproduktivitäten und Umsätze des Vorhabens

	Bestand	Erweiterung (Delta)	Planung (gesamt)
Verkaufsfläche	700 m ²	1.100 m ²	1.800 m ²
Flächenproduktivität	3.000 Euro / m ²		2.900 Euro / m ²
Prognostizierter Umsatz	2,1 Mio. Euro	3,1 Mio. Euro	5,2 Mio. Euro

Quelle: Darstellung und Berechnung Junker+Kruse

Insgesamt wird im untersuchungsrelevanten Kernsortiment **Fahrräder und technisches Zubehör** bei einer erweiterten Verkaufsfläche von maximal rd. 1.100 m² eine prognostizierte Umsatzsteigerung von rd. 3,1 Mio. Euro erzielt werden.

Bezüglich der Randsortimente ist festzuhalten, dass sich diese, wie bereits dargelegt, umsatzmäßig und flächenmäßig dem Kernsortiment deutlich unterordnen. Aufgrund der vergleichsweise geringen umverteilungsrelevanten Umsätze und der Verteilung dieser auf eine Vielzahl von Angebotsstandorten, sind absatzwirtschaftliche Auswirkungen auf Wettbewerbsstandorte rechnerisch nicht nachweisbar (Umverteilungen liegen i. d. R. sehr deutlich unter 0,1 Mio. Euro pro Standort). In diesem Sinne erfolgt für die einzelnen Randsortimente keine dezidierte Betrachtung im Gravitationsmodell.

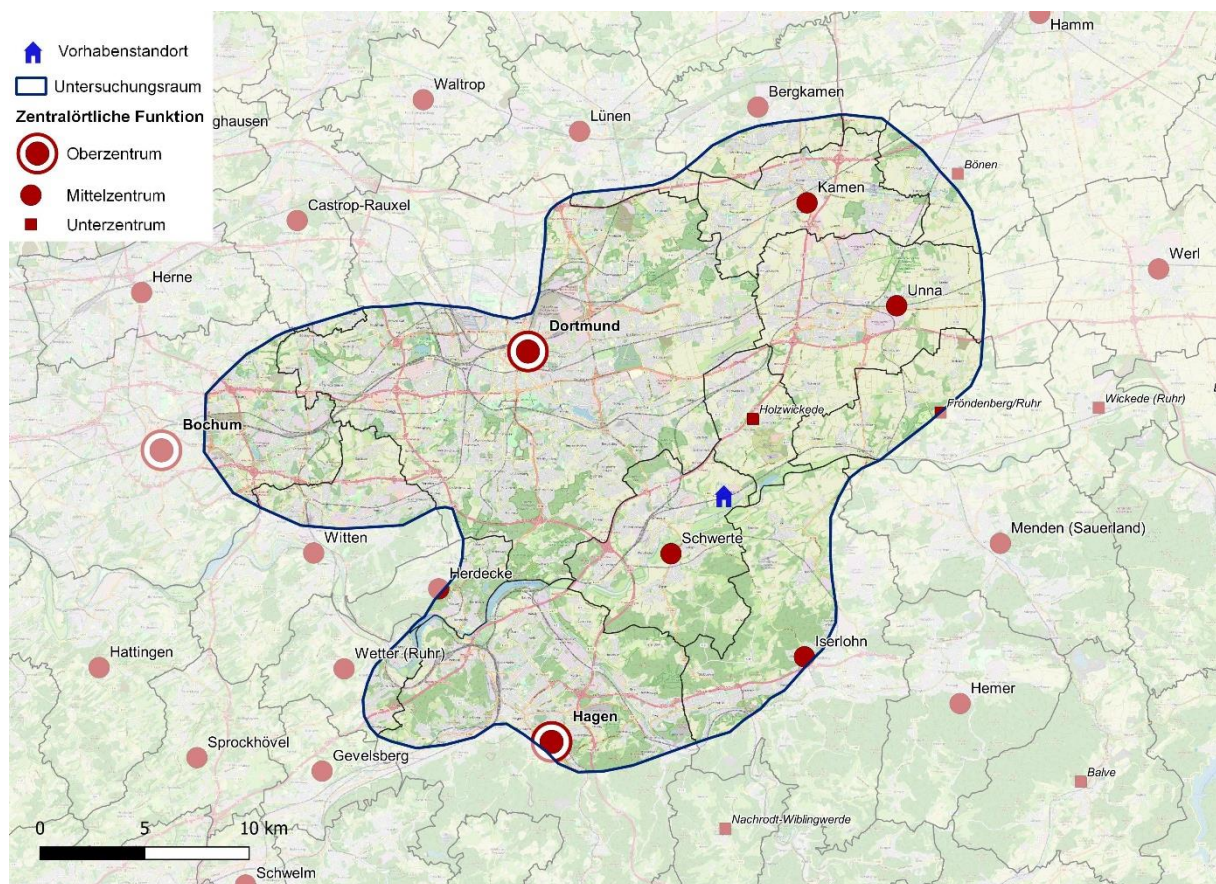
4 Absatzwirtschaftliche Rahmendaten im Untersuchungsraum

Das folgende Kapitel beschäftigt sich mit den einzelhandelsrelevanten Rahmenbedingungen im Einzugsgebiet respektive Untersuchungsraum. Hierzu wird zunächst eine Abgrenzung des potenziellen Einzugsgebietes sowie (daraus abgeleitet) des Untersuchungsraumes vorgenommen. Für diesen Raum erfolgt schließlich eine Analyse der absatzwirtschaftlichen (angebots- und nachfrageseitigen) Rahmenbedingungen.

4.1 Abgrenzung des Einzugsgebietes und Definition des Untersuchungsraumes

Die Abgrenzung des Einzugsgebiets dient als Grundlage zur Analyse der **Wettbewerbssituation** sowie zur **Ermittlung des externen Nachfragepotenzials** eines Vorhabenstandorts. Dabei können das zu ermittelnde potenzielle Einzugsgebiet eines Vorhabens sowie die hierin zu bestimmenden Untersuchungsstandorte einer städtebaulichen Verträglichkeitsanalyse nur ein theoretisches Konstrukt darstellen, da keine aktuellen empirischen Untersuchungen zu tatsächlichen Kundenströmen vorliegen.

Vor dem Hintergrund der immer weiter steigenden Mobilität für die Versorgung mit insbesondere mittel- und langfristigen Bedarfsgütern vollziehen sich räumliche Austauschbeziehungen zwischen Einzelhandelszentren und Wohnorten der Nachfrager. Im Zuge zunehmender Mobilitätsanforderungen werden hier erhöhte Zeit- und Entfernungswiderstände wahrgenommen. Dabei ist aber auch zu berücksichtigen, dass ab spezifischen Raum-Zeit-Distanzen (Entfernung zum Einkaufsstandort) die Bereitschaft der Kunden abnimmt, diese aufzusuchen, weil wiederum andere Zentren bzw. Wettbewerbsstandorte geringere Raum-Zeit-Distanzen bzw. eine höhere Attraktivität aufweisen. Einfacher ausgedrückt bedeutet dies, dass mit zunehmender Entfernung zum Angebotsstandort die Kundenbindung immer weiter nachlässt. Aus diesem räumlichen Spannungsgeflecht resultiert schließlich ein Einzugsgebiet. Die räumliche Abgrenzung des Untersuchungsraums kann der nachfolgenden Karte 2 entnommen werden.

Karte 2: Abgrenzung des Untersuchungsraumes

Quelle: Darstellung Junker + Kruse © OpenStreetMap-Mitwirkende; CC-BY-SA

4.2 Kaufkraft im Untersuchungsraum

Zur Ermittlung möglicher absatzwirtschaftlicher Auswirkungen des Vorhabens sind neben der Kenntnis der relevanten Struktur des Einzelhandelsangebots speziell auch die Gegebenheiten auf der Nachfrageseite von Bedeutung. Diese soll im Folgenden kurz anhand der wesentlichen Kennwerte dargestellt werden.

Insgesamt leben im Untersuchungsraum rund **933.000 Einwohner** mit einer einzelhandelsrelevanten **Kaufkraft im Sortiment Fahrräder und technisches Zubehör** von rund **109,1 Mio. Euro**. Eine Übersicht über die Bevölkerung im Untersuchungsraum und deren sortimentspezifische, einzelhandelsrelevante Kaufkraft (Berechnung Junker + Kruse) gibt Tabelle 3.

- Das einzelhandelsrelevante Kaufkraftniveau im Untersuchungsraum zeigt große Differenzen zwischen den Kommunen auf. Die einzelhandelsrelevanten Kaufkraftkennziffern der Oberzentren Dortmund und Hagen liegen mit 95,4 bzw. 94,2 unter dem Bundesdurchschnitt (Referenzwert = 100). Auch die Mittelzentren Iserlohn (97,1) und Kamen (97,6) weisen unterdurchschnittliche Kennwerte auf. Die übrigen Kommunen im Untersuchungsraum weisen durchschnittliche bis überdurchschnittliche einzelhandelsrelevante Kaufkraftkennziffern zwischen 100,6 (Unna) und 111,2 (Herdecke) auf.

- Mehr als die Hälfte (56 %) des einzelhandelsrelevanten Kaufkraftvolumens im projektrelevanten Sortiment **Fahrräder und technisches Zubehör** entfällt mit knapp **61,0 Mio. Euro** auf die Stadt Dortmund.
- Die übrigen Kommunen im Untersuchungsraum (außerhalb der Stadt Schwerte) verfügen mit einem einzelhandelsrelevanten Kaufkraftpotenzial von rund 42,5 Mio. Euro über rund 39 % des Einwohner- bzw. Kaufkraftpotenzials im Untersuchungsraum.
- Die Stadt Schwerte weist ein sortimentspezifisches Kaufkraftvolumen von **5,6 Mio. Euro** im Sortiment **Fahrräder und technisches Zubehör** auf.

Tabelle 3: Einwohner und einzelhandelsrelevante Kaufkraft in den Kommunen im Untersuchungsraum

	Einwohner	Einzelhandelsrelevante Kaufkraftkennziffer	sortimentspezifische Kaufkraft – Fahrräder und Zubehör
	gerundete Werte*	Index D = 100	in Mio. Euro
Dortmund (anteilig)	521.000	95,4	61,0
Fröndenberg (anteilig)	8.000	102,7	0,9
Hagen (anteilig)	179.500	94,2	21,0
Herdecke (anteilig)	14.000	111,2	1,6
Holzwickede	18.000	106,1	2,1
Iserlohn (anteilig)	41.000	97,1	4,8
Kamen	45.000	97,6	5,3
Schwerte	48.000	104,3	5,6
Unna (anteilig)	58.500	100,6	6,8
Summe	933.000	96,6	109,1

* in den untersuchungsrelevanten Teilgebieten der Kommunen (siehe Karte 2)

Quelle: Darstellung und Berechnung Junker+Kruse nach IFH Köln 2021 und aktuellen Bevölkerungsstatistiken der untersuchten Kommunen

alle Werte gerundet, daher Abweichungen in den Summen möglich

Entwicklung der nachfrageseitigen Rahmenbedingungen

Die zu prognostizierenden Auswirkungen des avisierten Erweiterungsvorhabens werden auch durch die zukünftig zu erwartenden Entwicklungen der nachfrageseitigen Rahmenbedingungen im Einzugsgebiet beeinflusst. Diesbezüglich ist insbesondere die Entwicklung der einzelhandelsrelevanten Kaufkraft im Untersuchungsraum von besonderer Bedeutung.

Wesentliche Parameter dieser Entwicklung sind

- die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung bis 2030 sowie
- die Entwicklung der einzelhandelsrelevanten Pro-Kopf-Ausgaben.

Gemäß den Bevölkerungsprognosen des Landes Nordrhein-Westfalen ist für die im Untersuchungsraum gelegenen Landkreise und kreisfreien Städte in der näheren Zukunft von einer stagnierenden Entwicklung der Bevölkerungszahl auszugehen. So wird für den Kreis Unna, in dem die Stadt Schwerte liegt, eine Bevölkerungsabnahme bis zum Jahr 2030 von -2 % prognostiziert. Auch die kreisfreie Stadt Hagen wird bis 2030 um -2 % schrumpfen. Diese Entwicklung wird jedoch durch das Bevölkerungswachstum von +3 % bis 2030 der Stadt Dortmund, die rund die Hälfte des Einwohnerpotenzials im Untersuchungsraum ausmacht, ausgeglichen.¹⁵

Die Prognose der einzelhandelsrelevanten Ausgaben ergibt sich einerseits aus der Veränderung des privaten Einkommens und andererseits aus dem Anteil der einzelhandelsrelevanten Ausgaben am Gesamteinkommen. Folgende bundesdeutsche Entwicklungen prägen die Situation:

- Die Konsumausgaben der privaten Haushalte in Deutschland sind in den letzten 15 Jahren (bis 2021) mit Ausnahme der Corona-Jahre 2020 und 2021 um jährlich ca. zwei Prozent gestiegen.¹⁶
- Deutlich zugenommen haben die Konsumausgaben u. a. für Wohnen und Energiekosten, während der Anteil der Einzelhandelsausgaben an den privaten Konsumausgaben zwischen 2005 und 2019 um knapp drei Prozentpunkte auf einen Anteil von weniger als einem Drittel (31 %) zurückgegangen ist. Während der Corona-Jahre 2021 und 2022 war eine leichte Trendwende erkennbar mit Anteilen von je 35 %.¹⁷
- In der Summe ist in den letzten Jahren ein leichter Anstieg bei den einzelhandelsrelevanten Ausgaben festzustellen. Diese Tendenz deckt sich mit der Entwicklung des gesamtdeutschen Einzelhandelsumsatzes, der seit dem Jahr 2010 jährliche Wachstumsraten von 1 bis 4 % aufweist.
- Darüber hinaus wirken sich auch die spezifischen Entwicklungen im Onlinehandel auf die dem stationären Einzelhandel zur Verfügung stehende Kaufkraft aus. Dieser Vertriebsweg hat in den vergangenen Jahren einen sukzessiven Bedeutungszuwachs erfahren. Dieser Trend wird auch für die kommenden Jahre fortgeschrieben. Der Onlinehandel hat einen bundesweiten Anteil von schätzungsweise 15 % am Gesamtumsatz des Einzelhandels im engeren Sinne. Der Anteil der online getätigten Umsätze im Sortiment Fahrräder und technisches Zubehör liegt bundesweit bei rund 23 %. Das Sortiment Fahrräder und technisches Zubehör wurde 2021 vom Sortiment Möbel als wachstumsstärkstes Sortiment im Nonfoodmarkt abgelöst.¹⁸ Zu berücksichtigen ist dabei allerdings auch, dass der Onlinehandel nicht allein aus „pure-playern“ besteht, sondern vor allem auch Multi-Channel-Konzepte umfasst. Das heißt, stationäre Einzelhändler nutzen neben dem Angebot und Verkauf ihrer Waren in

¹⁵ Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2018): Bevölkerungsentwicklung in Nordrhein-Westfalen von 2018 bis 2040 – Ergebnisse der Bevölkerungsvorausberechnung 2018 bis 2040/2060 (Basisvariante)

¹⁶ Statistisches Bundesamt 2021: Höhe der privaten Konsumausgaben* in Deutschland von 1991 bis 2021 (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/155148/umfrage/private-konsumausgaben-in-deutschland-zeitreihe/>; zuletzt abgerufen am 16.02.2023)

¹⁷ Statistisches Bundesamt, HDE (2022): Anteil des Einzelhandels an den privaten Konsumausgaben in Deutschland in den Jahren 2000 bis 2021 (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/161796/umfrage/einzelhandelsumsatz---anteil-an-den-privaten-konsumausgaben-seit-2000/>; zuletzt abgerufen am 16.02.2023)

¹⁸ Handelsverband Deutschland (2022): Online Monitor 2020. Berlin. S. 11-21

einem Geschäft vor Ort auch zunehmend online-basierte Vertriebsstrukturen. Über eigene Online-Shops oder Online-Marktplätze (wie z. B. bei den Onlineanbietern eBay oder Amazon) bleibt so dem auch stationär präsenten Einzelhandelsunternehmen ein nicht unwesentlicher, einzelhandelsrelevanter Umsatzanteil über die Vertriebsstruktur Onlinehandel erhalten.

Es ist davon auszugehen, dass das Sortiment Fahrräder und technisches Zubehör auch in den nächsten Jahren einen prägenden Stellenwert im Untersuchungsraum einnehmen wird, wobei tendenziell eine Stagnation der Kaufkraftentwicklung analog zur Bevölkerungsentwicklung erwartet wird.

4.3 Angebotssituation im Untersuchungsraum

Ein wesentlicher Bestandteil der vorliegenden Untersuchung ist die Analyse möglicher absatzwirtschaftlicher und städtebaulicher Auswirkungen auf die schützenswerten zentralen Versorgungsbereiche im Sinne von § 11 (3) BauNVO. Bei der Ermittlung der aktuellen **Umsatzzahlen** werden nicht nur die ermittelten Verkaufsflächen sowie bundesdurchschnittliche Umsatzkennwerte angesetzt, sondern vielmehr die konkrete Situation vor Ort mitberücksichtigt. Dazu zählen insbesondere die unterschiedlichen Flächenproduktivitäten (Euro/m²) der Betriebstypen, die spezifischen Kennwerte einzelner Anbieter sowie die Berücksichtigung der räumlich detaillierten Angebotsstrukturen im Untersuchungsraum. Einen Gesamtüberblick über das untersuchungsrelevante Angebot im Untersuchungsraum gibt Tabelle 4.

Tabelle 4: Verkaufsflächen und geschätzte Umsätze im Sortiment Fahrräder und technisches Zubehör im Untersuchungsraum

	Verkaufsflächen	Umsatz	Zentralität*
	in m ²	in Mio. Euro	
Dortmund	8.300	22,3	0,37
Fröndenberg	-	-	-
Hagen	2.650	7,3	0,35
Herdecke	200	0,6	0,34
Holzwickede	-	-	-
Iserlohn	1.050	2,8	0,59
Kamen	500	1,2	0,23
Schwerte	900	2,5	0,44
Unna	600	1,5	0,22
Summe	14.200	38,4	0,35

* Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Zentralität infolge der selektiven Erhebungsmethodik (nur Kernsortimentsanbieter) tendenziell (leicht) geringer abgebildet ist

Quelle: Darstellung und Berechnung Junker+Kruse; alle Werte gerundet, daher Abweichungen

- Insgesamt beläuft sich die untersuchungsrelevante Verkaufsfläche im Sortiment **Fahrräder und technisches Zubehör** auf knapp **14.200 m²**. Auf dieser Verkaufsfläche wird ein **jährlicher Umsatz** von rund **38,4 Mio. Euro** erwirtschaftet.

- Der mit Abstand höchste Verkaufsflächen- und Umsatzanteil kommt mit rund **8.300 m²** Verkaufsfläche und rund **22,3 Mio. Euro Umsatz** der Stadt Dortmund zu.
- Insgesamt bestehen im Untersuchungsraum bei einer Zentralität¹⁹ von 0,35 im Sortiment **Fahrräder und technisches Zubehör** per Saldo Kaufkraftabflüsse. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Zentralität infolge der selektiven Erhebungsmethodik (vgl. Kapitel 2) tendenziell leicht geringer abgebildet ist, als tatsächlich vorhanden.
- Die größten Fahrradfachmärkte im Untersuchungsraum mit Gesamtverkaufsflächen von rund 2.100 m² (B.O.C.) und rund 2.850 m² (Lucky Bike) bzw. Anteilen im Sortiment Fahrräder und technisches Zubehör von rund 2.100 m² und 2.600 m² Verkaufsfläche befinden sich in Dortmund. Es wird somit deutlich, dass sich das Vorhaben mit rund 2.000 m² Gesamtverkaufsfläche bzw. **1.800 m²** Verkaufsfläche im Sortiment Fahrräder und technisches Zubehör in die bestehenden Größenstrukturen im Untersuchungsraum einfügt.

Da die Verträglichkeitsanalyse gemäß § 11 (3) BauNVO sowohl auf die Ermittlung städtebaulicher Auswirkungen auf die zentralen Versorgungsbereiche im Einzugsbereich als auch auf mögliche Implikationen versorgungsstruktureller Art abstellt, sind im Anhang des Gutachtens die angebotsseitigen Kenndaten (Anhang 2: Verkaufsflächen und geschätzte Umsätze²⁰) nach Lagen (zentraler Versorgungsbereich, städtebaulich integriert und städtebaulich nicht integriert) unter besonderer Berücksichtigung der untersuchten zentralen Versorgungsbereiche mit dem untersuchungsrelevanten Angebot detailliert aufgeführt.

¹⁹ Die Zentralität zeigt an, wie viel der lokal vorhandenen einzelhandelsrelevanten Kaufkraft durch den niedergelassenen Einzelhandel gebunden werden kann. Ein Wert von 1 bedeutet, dass der Einzelhandelsumsatz genau so groß ist wie die lokal vorhandene einzelhandelsrelevante Kaufkraft im entsprechenden Sortiment; Werte über 1 deuten auf Zuflüsse von außen hin.

²⁰ An einigen der aufgeführten Standorte sind nur wenige Anbieter bzw. nur ein Hauptanbieter vorhanden. Da es sich bei den ausgewiesenen Umsatzzahlen der einzelnen Standorte jedoch nicht um Echtzahlen, sondern um eigene Schätzungen durch den Gutachter anhand branchenspezifischer Kennwerte handelt, werden Datenschutzbelange dadurch nicht berührt.

5 Potenzielle Auswirkungen des Vorhabens

Im Rahmen der vorliegenden landesplanerischen und städtebaulichen Verträglichkeitsanalyse werden für die zu untersuchende Dimensionierung des Fahrradfachmarkts die induzierten Umsatzumverteilungen errechnet und hinsichtlich ihrer **städtebaulichen** und **versorgungsstrukturellen Verträglichkeit** bewertet.

5.1 Annahmen zur Umsatzherkunft des Vorhabens

Bei der absatzwirtschaftlichen Einordnung des Vorhabens wird durch ein städtebaulich **realitätsnahes Worst-Case-Szenario** der einschlägigen Rechtsprechung Rechnung getragen²¹. Zu diesem Zwecke werden, basierend auf der Analyse der Rahmenbedingungen in den Kapiteln 3 und 4, **Annahmen zur Höhe des umverteilungsrelevanten Vorhabenumsatzes** gegenüber den im Untersuchungsraum lokalisierten Angebotsstrukturen getroffen:

- Den Berechnungen wird die in Kapitel 3 aufgezeigte, maximale sortimentspezifische Verkaufsfläche und der Umsatz des Vorhabens zugrunde gelegt.
- Der Fahrradfachmarkt Markgraf ist seit vielen Jahren im Schwerter Stadtgebiet bzw. am Standort Zwischen den Wegen in Geisecke etabliert. Er generiert bereits Umsätze im Untersuchungsraum, die nicht in die Gravitationsrechnung eingestellt werden. Als **umverteilungsrelevantes Umsatzvolumen** ist daher der **Umsatzzuwachs** durch das Erweiterungsvorhaben zu berücksichtigen, da dieser für die Beurteilung möglicher negativer städtebaulicher Auswirkungen des Vorhabens auf andere Angebotsstandorte im Untersuchungsraum entscheidend ist. **Umverteilungsrelevant ist demnach der Umsatz in Höhe von 3,1 Mio. Euro im Sortiment Fahrräder und technisches Zubehör, der auf der entsprechenden Erweiterungsfläche von rund 1.100 m² generiert wird.**

Im Folgenden werden die Ergebnisse einer Gravitationsrechnung in Bezug auf das mögliche monetäre Umverteilungspotenzial im untersuchungsrelevanten Sortiment Fahrräder und technisches Zubehör mit einer Einschätzung der möglichen städtebaulichen und / oder versorgungsstrukturellen Folgewirkungen dargestellt.

5.2 Ergebnisse der Berechnungen – Absatzwirtschaftliche Auswirkungen des Vorhabens

Die Realisierung des Planvorhabens und die Generierung der aufgezeigten Umsätze würde mit Blick auf die zuvor dargestellten absatzwirtschaftlichen Kennwerte im Untersuchungsraum zu den in Tabelle 6 dargestellten absatzwirtschaftlichen Auswirkungen führen. Da im Rahmen der vorliegenden Untersuchung gemäß § 11 (3) BauNVO sowohl die konkrete Einordnung des geplanten Vorhabens hinsichtlich möglicher negativer Auswirkungen auf die zentralen

²¹ vgl. Urteil des OVG NRW vom 02.10.2013 – 7 D 18/13.NE

Versorgungsbereiche als auch im Hinblick auf mögliche Implikationen versorgungsstruktureller Art relevant sind, werden nachfolgend die mit Hilfe des Gravitationsmodells ermittelten Umsatzumverteilungseffekte auf die in dem Untersuchungsraum befindlichen **zentralen Versorgungsbereiche** sowie die sonstigen Angebotsstandorte in **städtebaulich integrierten** und **nicht-integrierten Streulagen** aufgeführt.

Tabelle 5: Prognostizierte Umsatzumverteilungen beim Kernsortiment Fahrräder und technisches Zubehör durch das Vorhaben

Standort		Fahrräder und technisches Zubehör	
		in %	in Mio. Euro
Zentrale Versorgungsbereiche			
Dortmund	City	6,1 %	0,1
	SBZ Aplerbeck	*	*
	SBZ Brackel	*	*
	SBZ Hombruch	*	*
	SBZ Hörde	*	*
	SBZ Huckarde	*	*
	SBZ Nordstadt	*	*
Hagen	NZ Hohenlimburg	*	*
Herdecke	HZ Innenstadt	*	*
Iserlohn	A-Zentrum Innenstadt	*	*
	C-Zentrum Untergrüne	*	*
Kamen	NVZ Lünener Straße	*	*
Schwerte	HZ Innenstadt	*	*
Unna	HZ Innenstadt Unna	*	*
	NZ Massen	*	*
Sonderstandorte			
Dortmund	SO Aplerbeck Ost	*	*
	SO Bornstraße	6,9 %	0,4
	SO Indupark	7,9 %	0,1
Hagen	SO Poco (Am Ringofen)	*	*
	SO Schwerter Straße	7,8 %	0,3
Sonstige integrierte Streulage			
Dortmund	Hombruch	*	*
	Hörde	7,9 %	0,6
Hagen		*	*
Iserlohn		*	*
Schwerte		*	*
Sonstige nicht integrierte Streulage			
Dortmund		*	*
Hagen		*	*
Iserlohn		8,7 %	0,1

* Umsatzumverteilungen unter 0,1 Mio. Euro sind rechnerisch nicht nachweisbar

Abkürzungen: HZ = Hauptzentrum; NVZ = Nahversorgungszentrum; NZ = Nebenzentrum; SBZ = Stadtbezirkszentrum; SO Sonderstandort / Sondergebietsstandort

Quelle: Erhebung (02/2022) und Berechnung Junker+Krise auf Basis der o. g. Eingangswerte

- In den zentralen Versorgungsbereichen im Untersuchungsraum sind lediglich für die Dortmunder City Umsatzumverteilungen nachweisbar. Diese belaufen sich auf 6,1 % bzw. 0,1 Mio. Euro.

- Für die untersuchten Sonderstandorte, welche sich in städtebaulich nicht integrierten Lagen befinden, ergeben sich Umsatzumverteilungen für das Sonderstandortgebiet Bornstraße (Dortmund) von 6,9 % bzw. 0,4 Mio. Euro, das Sonderstandortgebiet Indupark (Dortmund) von 7,9 % bzw. 0,1 Mio. Euro und den Sonderstandort Schwerter Straße (Hagen) von 7,8 % bzw. 0,3 Mio. Euro.
- In sonstigen integrierten Streulagen sind lediglich im Dortmunder Stadtbezirk Hörde Umsatzumverteilungen in Höhe von 7,9 % bzw. 0,6 Mio. Euro zu erwarten.
- Für sonstige nicht integrierte Streulagen ergeben sich für die Stadt Iserlohn Umsatzumverteilungen in Höhe von 8,7 % bzw. 0,1 Mio. Euro.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die Umsatzumverteilungen im Untersuchungsraum vergleichsweise geringe monetäre Ausprägungen bei prozentualen Umsatzumverteilungen zwischen 6,1 bis 8,7 % aufweisen.

In Kapitel 5.4 erfolgt eine Bewertung der ermittelten Umsatzumverteilungen unter städtebaulichen und versorgungsstrukturellen Aspekten für das Kernsortiment Fahrräder und technisches Zubehör.

5.3 Städtebauliche Bewertung der absatzwirtschaftlichen Auswirkungen

In den zentralen Versorgungsbereichen im Untersuchungsgebiet werden Umsatzumverteilungen nur für die Dortmunder City mit 6,1 % und lediglich 0,1 Mio. Euro prognostiziert. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es drei Anbieter gibt, die das Sortiment Fahrräder und technisches Zubehör führen. Dabei handelt es sich um ein Fahrradfachgeschäft sowie zwei Sportfachmärkte, die Fahrräder als Teilsortiment führen. Mit Blick auf die geringe monetäre Ausprägung der Umsatzumverteilung ist ein Umschlagen wettbewerblicher Auswirkungen in negative städtebauliche Auswirkungen nicht zu erwarten. Zudem ist zu berücksichtigen, dass das untersuchungsrelevante Sortiment in der Stadt Dortmund gemäß Masterplan Einzelhandel als nicht zentrenrelevant eingestuft ist.

In der Stadt Dortmund ergeben sich für die Sondergebietsstandorte Bornstraße und Indupark Umsatzumverteilungen zwischen 6,9 und 7,9 % bzw. lediglich 0,1 bis 0,4 Mio. Euro. Betroffen sind hier jeweils Fahrradfachmärkte. In der Stadt Hagen werden für den Sonderstandort Schwerter Straße relevante Umsatzumverteilungen ausgewiesen. Hier ist ein großflächiger Fahrradfachmarkt betroffen. Aufgrund der geringen prozentualen und monetäre Ausprägungen der Umsatzumverteilungen und unter Berücksichtigung des Sachverhaltes, dass in Dortmund sowie in Hagen das Sortiment Fahrräder und technisches Zubehör als nicht zentrenrelevant eingestuft ist, sind keine negativen städtebaulichen Auswirkungen beispielsweise aufgrund von Betriebsschließungen zu erwarten.

Im Dortmunder Stadtbezirk Hörde werden für städtebaulich integrierte Lagen Umsatzumverteilungen in Höhe von 7,9 % bzw. 0,6 Mio. Euro ausgewiesen. Betroffen ist hier besonders ein großflächiger Fahrradfachmarkt. Aufgrund der geringen prozentualen und monetäre Ausprägungen der Umsatzumverteilungen, der Versorgungssituation im Dortmunder Stadtgebiet wo sich für den Anbieter eine stabile Marktsituation entwickelt hat sowie unter Berücksichtigung des Sachverhaltes, dass in Dortmund das Sortiment Fahrräder und technisches Zubehör als nicht zentrenrelevant eingestuft ist, sind keine negativen städtebaulichen Auswirkungen beispielsweise aufgrund von Betriebsschließungen zu erwarten.

In Iserlohn ergeben sich bei Realisierung des Vorhabens für einen Standort eines Fahrradfachmarktes vergleichsweise geringe monetäre Umsatzumverteilungen in Höhe von 0,1 Mio. Euro. Diese sind als wettbewerbliche Auswirkungen einzustufen, so dass ein Umschlagen in negative städtebauliche Auswirkungen nicht zu erwarten ist.

Insgesamt ist festzuhalten, dass ein Umschlagen rein absatzwirtschaftlicher Auswirkungen in negative städtebauliche Auswirkungen weder in der Stadt Schwerte noch in den übrigen Kommunen im Untersuchungsraum zu erwarten ist, so dass eine städtebauliche Verträglichkeit gemäß § 11 (3) BauNVO konstatiert werden kann.

6 Überprüfung der Kompatibilität mit landesplanerischen und stadtplanerischen Vorgaben

Neben der städtebaulichen und versorgungsstrukturellen Verträglichkeit ist zudem zu untersuchen und nachzuweisen, ob die Vorhaben mit den landesplanerischen und stadtplanerischen Zielen und Grundsätzen kompatibel sind. Eine Überprüfung der Kompatibilität erfolgt für folgende Instrumentarien:

- Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) – Kapitel 6.1,
- Regionales Einzelhandelskonzept für das Östliche Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche (REHK Ruhrst) – Kapitel 6.2.

6.1 Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen

Landesplanerische Relevanz für den Untersuchungsgegenstand entfalten die im Kapitel 6.5 Großflächiger Einzelhandel formulierten Ziele und Grundsätze des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen (LEP NRW)²².

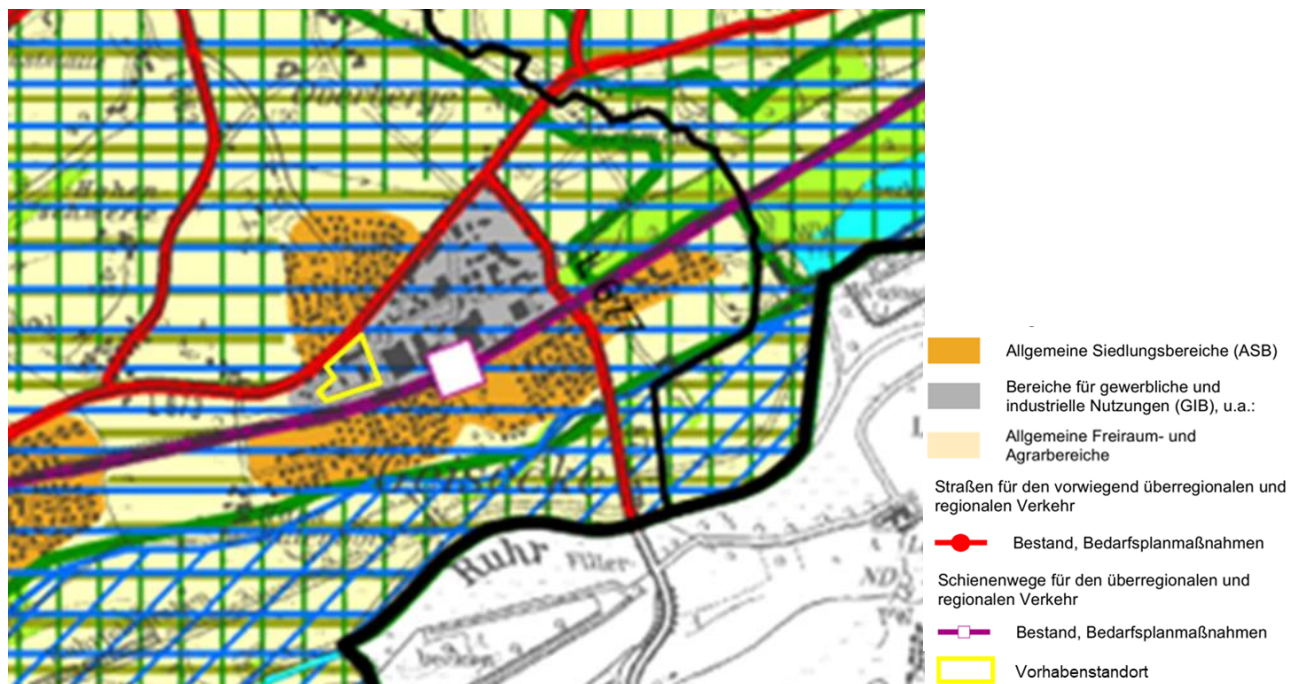
Z 6.5-1. Standorte des großflächigen Einzelhandels nur in Allgemeinen Siedlungsbereichen

Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Absatz 3 Baunutzungsverordnung dürfen nur in regionalplanerisch festgelegten Allgemeinen Siedlungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden.

Das Vorhaben befindet sich gemäß dem aktuell gültigen Regionalplan Arnsberg - Teilabschnitt Oberbereich Dortmund – westlicher Teil aus dem Jahr 2004 in einem Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) (siehe dazu Karte 3).²³ Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) sind gemäß LEP NRW von anderen Nutzungen wie dem Einzelhandel freizuhalten. Aufgrund dieser Festsetzungen ist das Vorhaben nicht vereinbar mit den Vorgaben des LEP NRW.

²² Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen (2019): Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) – 1. Änderung. Düsseldorf

²³ Regierungsbezirk Arnsberg (2004): Gebietsentwicklungsplan Regierungsbezirk Arnsberg – Teilabschnitt Oberbereich Dortmund - westlicher Teil (Dortmund/Kreis Unna/Hamm). Arnsberg

Karte 3: Vorhabenstandort im Regionalplan

Quelle: Regierungsbezirk Arnsberg (2004): Gebietsentwicklungsplan Regierungsbezirk Arnsberg – Teilabschnitt Oberbereich Dortmund - westlicher Teil (Dortmund/Kreis Unna/Hamm). Arnsberg, Ausschnitt mit Abgrenzung des Vorhabenstandortes (eigene Bearbeitung)

Im Zuge des laufenden Änderungsverfahrens des LEP NRW ist für den zentralen Versorgungsbereich wie auch den Vorhabenstandort eine Ausweisung als Allgemeiner Siedlungsbereich beabsichtigt, so dass eine entsprechende Kompatibilität in Zukunft hergestellt wird. Unter Berücksichtigung dieser Perspektive ist das Vorhaben mit Ziel 6.5-1 LEP NRW vereinbar.

Z 6.5-2. Standorte des großflächigen Einzelhandels mit zentrenrelevanten Kernsortimenten nur in zentralen Versorgungsbereichen

Dabei dürfen Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Absatz 3 Baunutzungsverordnung mit zentrenrelevanten Kernsortimenten nur:

- *in bestehenden zentralen Versorgungsbereichen sowie*
- *in neu geplanten zentralen Versorgungsbereichen in städtebaulich integrierten Lagen, die aufgrund ihrer räumlichen Zuordnung sowie verkehrsmäßigen Anbindung für die Versorgung der Bevölkerung zentrale Funktionen des kurz-, mittel- oder langfristigen Bedarfs erfüllen sollen, dargestellt und festgesetzt werden.*

Zentrenrelevant sind

- *die Sortimente gemäß Anlage 1 und*
- *weitere von der jeweiligen Gemeinde als zentrenrelevant festgelegte Sortimente (ortstypische Sortimentsliste) Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Absatz 3 Baunutzungsverordnung dürfen nur in regionalplanerisch festgelegten Allgemeinen Siedlungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden.*

Der Angebotsschwerpunkt des geplanten Fahrradfachmarkts liegt im Sortiment Fahrräder und technisches Zubehör, welches im Einzelhandelskonzept der Stadt Schwerte (2005) als zentrenrelevantes Sortiment definiert wird.

Karte 4: Lage des Vorhabenstandortes im zentralen Versorgungsbereich Geisecke



Quellen: eigene Darstellung; Grundlage: Google Earth, Stand: 31.03.2021; SHA Scheffler Helbich Architekten, Erweiterung Zweiradcenter Markgraf, 03.11.2022

Der Vorhabenstandort befindet sich gemäß Einzelhandelskonzept (2014) nur teilweise, d. h. mit dem Bestandsgebäude, innerhalb des zentralen Versorgungsbereichs Nahversorgungszentrum Geisecke. Derzeit wird das Einzelhandelskonzept der Stadt fortgeschrieben, in diesem Zuge ist eine Ausweitung der Abgrenzung nach Westen unter Berücksichtigung der Erweiterung des Fahrradfachmarkts Markgraf sowie der südlich gelegenen Kindertagesstätte beabsichtigt. Unter Berücksichtigung dieser Modifizierung ist das Vorhaben kompatibel mit Ziel 6.5-2.

Z 6.5-3. Beeinträchtungsverbot

Durch die Darstellung und Festsetzung von Kerngebieten und Sondergebieten für Vorhaben im Sinne des § 11 Absatz 3 Baunutzungsverordnung mit zentrenrelevanten Sortimenten dürfen zentrale Versorgungsbereiche von Gemeinden nicht wesentlich beeinträchtigt werden.

Eine wesentliche Beeinträchtigung der zentralen Versorgungsbereiche sowie der Versorgungsstrukturen in den im Einzugsbereich (Untersuchungsraum) des Vorhabens gelegenen Kommunen durch ein potenzielles Umschlagen absatzwirtschaftlicher Auswirkungen in negative städtebauliche Auswirkungen ist für das Erweiterungsvorhaben (siehe dazu Kapitel 5.3) auszuschließen.

In diesem Sinne ist das Vorhaben mit Ziel 6.5-3 kompatibel.

Fazit

Unter Berücksichtigung der geplanten Dimensionierung des Erweiterungsvorhabens für den Fahrradfachmarkt Markgraf in Schwerte-Geisecke ist eine Vereinbarkeit mit den einschlägigen Zielen und Grundsätzen des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen gegeben.

6.2 Regionales Einzelhandelskonzept für das östliche Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche

Die Stadt Schwerte ist der interkommunalen Vereinbarung des REHK Ruhrst und angrenzende Bereiche²⁴ beigetreten. Diese wurde mit dem Ziel getroffen, eine abgestimmte Ansiedlungsplanung von großflächigen Einzelhandelsbetrieben in der Region, die ein übergroßes Angebot vermeiden soll, als Grundlage des gemeinsamen Handelns umzusetzen.

Zu den Zielen gehört

- eine Stärkung der hierarchisch gegliederten polyzentralen Struktur unter besonderer Berücksichtigung der Versorgungsfunktion der zentralen Versorgungsbereiche
- großflächige Einzelhandelsvorhaben innerhalb und außerhalb städtischer Zentren sind städtebaulich und insbesondere auch regional verträglich zu gestalten
- Ansiedlungen, Erweiterungen oder Verlagerungen von großflächigen Einzelhandelsbetrieben sollen nach einheitlichen Kriterien bewertet werden. Regional konsensfähige Planungen sollen schneller und mit weniger Abstimmungsaufwand realisiert werden.
- Stärkung einer flächendeckenden, wohnortnahen Grundversorgung (Sortimente der kurzfristigen Bedarfsdeckung)
- Investitions- und Planungssicherheit soll gewährleistet werden.

Die Ziele sollen unter Berücksichtigung von fünf Steuerungsregeln für nahversorgungsrelevante, zentrenrelevante und nicht zentrenrelevante Sortimente umgesetzt werden.

Zur Überprüfung der Ziele und Steuerungsregeln bzw. zur Erlangung des Regionalen Konsenses ist für regionalbedeutsame, großflächige Vorhaben ein Prüfverfahren anhand vereinbarter Prüfkriterien durchzuführen.

Aufgrund seiner Größe und der Nähe zum Stadtgebiet anderer Mitgliedskommunen entwickelt das Vorhaben eine regionale Bedeutung.

Folgende Prüfkriterien sind für das Erweiterungsvorhaben Fahrradfachmarkt Markgraf relevant:

²⁴ Junker+Kruse (2020): Regionales Einzelhandelskonzept für das Östliche Ruhrgebiet und angrenzende Bereiche (REHK) - 3. Fortschreibung (2020)

Sortimentsschwerpunkt

Der Sortimentsschwerpunkt des Vorhabens liegt im Sortiment Fahrräder und technisches Zubehör. Gemäß örtlicher Sortimentsliste der Stadt Schwerte (Einzelhandelskonzept 2014) handelt es sich um ein zentrenrelevantes Sortiment.

Bei der Bewertung des Vorhabens ist zu berücksichtigen, dass dieses Sortiment auch in den Nachbarkommunen Kamen, Unna, Herdecke und Iserlohn als zentrenrelevant eingestuft wird, während es in Dortmund und Hagen als nicht zentrenrelevant geführt wird.

Standortqualität

Standorte für regional bedeutsame Vorhaben mit zentrenrelevanten Kernsortimenten müssen in zentralen Versorgungsbereichen liegen. Dabei ist in jedem Fall eine Lage im Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) gemäß Regionalplan zwingende Voraussetzung.

Gemäß derzeit gültigem Einzelhandelskonzept liegt der Vorhabenstandort nur zum Teil innerhalb des zentralen Versorgungsbereichs Geisecke (Bestand innerhalb, Erweiterungsfläche außerhalb, siehe dazu Karte 4). Durch die geplante Erweiterung des Marktes würden heutige Werkstatt- und Lagerflächen modernisiert und als Verkaufsflächen genutzt. Im Rahmen der derzeitigen Überarbeitung / Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts der Stadt Schwerte (2022 / 2023) ist eine entsprechende Anpassung der Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches vorgesehen. (Dies entspricht dem Sachverhalt einer Billigung im Rahmen des Regionalen Konsenses.)

Bezüglich der Ausweisung des Standorts im Regionalplan ist festzuhalten, dass hier ein Änderungsverfahren läuft, danach soll die derzeit als GIB ausgewiesene Fläche künftig als ASB gekennzeichnet werden (entsprechender Entwurf liegt vor).

Perspektivisch ist somit eine Kompatibilität des Vorhabens mit den Anforderungen an die Standortqualität gemäß REHK Ruhrost gegeben.

Bewertung negativer städtebaulicher Auswirkungen

Im Rahmen der vorliegenden städtebaulichen Verträglichkeitsanalyse wurde nachgewiesen, dass durch das Vorhaben kein Umschlagen absatzwirtschaftlicher Auswirkungen in negative städtebauliche Auswirkungen in der Stadt Schwerte sowie in den übrigen Kommunen im Untersuchungsraum (Dortmund, Fröndenberg, Hagen, Herdecke, Iserlohn, Kamen, Unna) zu erwarten ist (siehe dazu Kapitel 5.3).

Umsatz-Kaufkraft-Relation

Vor dem Hintergrund des Regionalen Konsenses soll eine Umsatz-Kaufkraft-Relation von 100 % bei Einzelhandelsvorhaben mit zentrenrelevanten Sortimenten nicht überschritten werden.

Bei einem Gesamtumsatz des Vorhabens (Bestand+Erweiterung) ist im Sortiment Fahrräder und technisches Zubehör eine Umsatzleistung von rund 5,2 Mio. Euro zu erwarten. Diese steht einem entsprechenden einzelhandelsrelevanten Kaufkraftpotenzial von 5,6 Mio. Euro in der Stadt

Schwerte gegenüber. Somit beläuft sich die Umsatz-Kaufkraft-Relation auf rund 93 % (siehe dazu auch Kapitel 3).

Dieses Prüfkriterium ist damit erfüllt.

Insgesamt ist damit festzuhalten, dass die Prüfkriterien für einen Regionalen Konsens (z. T. perspektivisch: Lage im ASB und Abgrenzung zentraler Versorgungsbereich) durch das Vorhaben erfüllt werden.

7 Fazit

Die vorliegende städtebauliche Verträglichkeitsanalyse untersucht die geplante Erweiterung eines Fahrradfachmarkts der Fa. Markgraf in Schwerte-Geisecke, Zwischen den Wegen. Durch das Erweiterungsvorhaben wird sich die Gesamtverkaufsfläche des Fahrradfachmarkts von 800 m² auf 2.000 m² erhöhen. Die Auswirkungsanalyse konzentriert sich vor allem auf das Kernsortiment Fahrräder und technisches Zubehör, welches 90 % der Gesamtverkaufsfläche einnimmt.

Die Analyse der städtebaulichen und versorgungsstrukturellen Auswirkungen des Vorhabens erfolgte auf Basis einer Prognose der sortimentsspezifischen Umsatzumverteilungen, die das Vorhaben im Kernsortiment Fahrräder und technisches Zubehör im Untersuchungsraum auslösen wird. Verwendet wurde ein modifiziertes Gravitationsmodell nach Huff, in das verschiedene angebots- und nachfrageseitige Kennwerte eingestellt wurden. Im Rahmen einer realitätsnahen Worst-Case-Betrachtung sind die folgenden Untersuchungsergebnisse festzuhalten:

- Der Vorhabenstandort liegt nach dem derzeit gültigen Einzelhandelskonzept der Stadt Schwerte (2014) nur mit dem Bestandsgebäude innerhalb des zentralen Versorgungsbezirks Geisecke. Der Erweiterungsbereich liegt unmittelbar westlich angrenzend. Mit der laufenden Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts ist eine Anpassung der Abgrenzung vorgesehen.
- Insgesamt wird sich der geschätzte Vorhabenumsatz im Kernsortiment Fahrräder und technisches Zubehör durch die Erweiterung bei einer sortimentsspezifischen Flächenproduktivität von 2.900 Euro/m² um 3,1 Mio. Euro auf geschätzte 5,2 Mio. Euro erhöhen.
- Das Vorhaben wird aufgrund seiner Dimensionierung ein regionales Einzugsgebiet erschließen. Der Untersuchungsraum umfasst insbesondere neben Teilen der Oberzentren Dortmund und Hagen, auch die Mittelzentren Herdecke, Iserlohn, Kamen und Unna sowie das Grundzentrum Fröndenberg.
- Im Rahmen der Umverteilungsberechnung im Kernsortiment Fahrräder und technisches Zubehör zeigen sich Umsatzumverteilung von 6,1 bis 8,7 % wobei sich die monetären Ausprägungen auf einem geringen Niveau von 0,1 bis 0,6 Mio. Euro bewegen. Unter Berücksichtigung der Wettbewerbssituation im Untersuchungsraum, der Versorgungsfunktion der untersuchten Standorte und der Zentrenrelevanz des Sortiments Fahrräder und technisches Zubehör in den jeweiligen Kommunen ist ein Umschlagen absatzwirtschaftlicher Auswirkungen in negative städtebauliche Auswirkungen in zentralen Versorgungsbereichen und übrigen Versorgungsstrukturen in der Stadt Schwerte sowie in anderen Kommunen nicht zu erwarten.
- Das Vorhaben ist mit den landesplanerischen Vorgaben des LEP NRW sowie den Vorgaben des REHK Ruhroost und angrenzende Bereiche (z. T. perspektivisch) kompatibel.

Verzeichnisse

Karten

Karte 1:	Lage des Vorhabenstandortes in der Stadt Schwerte	14
Karte 2:	Abgrenzung des Untersuchungsraumes.....	18
Karte 3:	Vorhabenstandort im Regionalplan	28
Karte 4:	Lage des Vorhabenstandortes im zentralen Versorgungsbereich Geisecke	29

Tabellen

Tabelle 1:	Geplante Verkaufsflächen des Vorhabens (gerundete Werte in m²).....	15
Tabelle 2:	Flächenproduktivitäten und Umsätze des Vorhabens	16
Tabelle 3:	Einwohner und einzelhandelsrelevante Kaufkraft in den Kommunen im Untersuchungsraum.....	19
Tabelle 4:	Verkaufsflächen und geschätzte Umsätze im Sortiment Fahrräder und technisches Zubehör im Untersuchungsraum	21
Tabelle 5:	Prognostizierte Umsatzumverteilungen beim Kernsortiment Fahrräder und technisches Zubehör durch das Vorhaben	24

Anhang

Anhang 1: Exkurs – Die 10 %-Schwelle der Umsatzumverteilung

Bereits in einer Vielzahl von gutachterlichen Stellungnahmen und gerichtlichen Urteilen zu großflächigen Einzelhandelsansiedlungsvorhaben basierte die Einordnung und Bewertung des zumutbaren Kaufkraftabzuges auf der sog. „10 %-Marke“²⁵. Dabei wird vermutet, dass eine von Einzelhandelsgrößenvorhaben in den benachbarten Gemeinden bzw. Standorten erzeugte Umsatzumverteilung von nicht mehr als 10 % zu Lasten des zentrenorientierten Einzelhandels keine negativen städtebaulichen Auswirkungen i. S. v. § 11 (3) BauNVO erwirkt. Folglich sind die Auswirkungen auf die Funktionsfähigkeit des betroffenen zentralen Versorgungsbereiches lediglich absatzwirtschaftlicher, nicht jedoch städtebaulicher Art.

So begrüßenswert der Rückgriff auf eine derart quantitative und augenscheinlich auch operationalisierbare Messgröße sein mag, so kritisch ist

- die fachwissenschaftliche Herleitung der „10 %-Marke“ und
- die per se erfolgte Anwendung der „10 %-Marke“, ohne angemessen die raumordnerischen und städtebaulichen Begebenheiten und Spezifika zu berücksichtigen und in die Bewertung einzustellen

Der Grenzwert von 10 % basiert auf einer im Auftrag der Arbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern in Baden-Württemberg mit Förderung des Wirtschaftsministeriums Baden-Württemberg erstellten Langzeitstudie²⁶: Innerhalb der Jahre 1992 bis 1996 sind acht unterschiedliche Einzelhandelsprojekte vom Supermarkt mit 900 m² Verkaufsfläche bis hin zum Einkaufszentrum mit ca. 21.000 m² Verkaufsfläche auf ihre raumordnerischen und städtebaulichen Auswirkungen untersucht worden. Aus den gesammelten Ergebnissen wurde eine Querschnittsauswertung vorgenommen, als deren Resultat ein „Wirkungsgefüge bei der Ansiedlung eines dezentralen Einzelhandelsbetriebes“ und eine Übersicht zu „Grenzwerten der Umsatzumverteilung bei großflächigen Ansiedlungsvorhaben in der jeweiligen Standortgemeinde“ erstellt wurde²⁷.

Für zentrenrelevante Sortimente leiten sich demnach erhebliche städtebauliche Folgen zwischen 10 % und 20 % Umsatzumverteilung ab. Interessanterweise wurde hierzu angemerkt, dass die

²⁵ vgl. z. B.: Schmitz, Holger / Federwisch, Christof (2005): Einzelhandel und Planungsrecht. Berlin, Rz. 361- 365, auch mit Nachweisen der Rechtsprechung; Schmitz, Holger (1999): Factory Outlet Center in der Rechtsprechung – Der Kaufkraftabzug als Maßstab für eine interkommunal rücksichtsvolle Einzelhandelsansiedlung? In: BauR 10/99, S. 1100-1113; OVG Münster (zu CentrO Oberhausen), OVG NRW, Urteil vom 06.06.2005 - 10 D 145/04. NE, Urteilsabdruck S. 57 ff

²⁶ vgl. GMA (1997): Auswirkungen großflächiger Einzelhandelsbetriebe, Kurzfassung der GMA-Langzeitstudie im Auftrag der Arbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern in Baden-Württemberg mit Förderung des Wirtschaftsministeriums Baden-Württemberg. Ludwigsburg, S. 41

²⁷ vgl. GMA (1997): A.a.O., Ludwigsburg, S. 34 und 36

Auswirkungen durch Einzelfallprüfungen zu verifizieren sind, also nicht ohne weiteres pauschal zu übertragen sind.

Fachwissenschaftlich ist die „10 %-Marke“ oder auch Erheblichkeitsgrenze, ab derer erhebliche städtebauliche Auswirkungen wahrscheinlich werden, somit nicht pauschal anwendbar. Vielmehr ist für die von Einzelhandelsgroßvorhaben potenziell ausgehenden Implikationen nach den „Worst-Case-Fällen“ zu urteilen, so dass auch bei **Nicht-Erreichen von 10 % Umsatzumverteilung** zu Lasten einer Innenstadt/eines Stadtkerns negative städtebauliche Auswirkungen erfolgen können.²⁸

Gleichzeitig bedeutet dies aber auch, dass auch **Umsatzumverteilungen von über 10 %** – wenn aus den wettbewerblichen Auswirkungen im entsprechenden Einzelfall (zentraler Versorgungsbereich) keine gravierenden Folgen für die bestehenden Einzelhandelsstrukturen resultieren – städtebaulich verträglich sein können. In der obergerichtlichen Rechtsprechung wird die Frage des „Umschlagens“ von Umsatzumverteilungen (wettbewerbliche Auswirkungen) in städtebaulich negative (strukturelle) Auswirkungen mit unterschiedlichen Ergebnissen diskutiert. Die Bandbreite der Werte reicht von 10 %²⁹, über 10 % bis 20 %³⁰ bis hin zu etwa 30 %³¹.

Auch vor dem Hintergrund der seit mehr als einem Jahrzehnt andauernden wirtschaftlich angespannten Lage im Einzelhandel ist die 10 %-Schwelle kritisch zu sehen. So können angesichts der nur geringen Gewinnmargen in vielen Warengruppen auch schon deutlich geringere Umsatzumverteilungen gravierende Folgen für die bestehenden Einzelhandelsstrukturen besitzen.³²

Somit ist die städtebauliche Verträglichkeit großflächiger Vorhaben immer auch aus den individuellen, lokalen Gegebenheiten betroffener zentraler Versorgungsbereiche und der wirtschaftlichen Stabilität und Potenz der relevanten Anbieter abzuleiten. Diese müssen ebenfalls Gegenstand der gutachterlichen Untersuchung sein. Diese Pflicht geht nicht zuletzt auf die – vom Bundesverwaltungsgericht in ihrem Inhalt bestätigten – CentrO-Urteile des OVG Münster³³ zurück. Nach den CentrO-Urteilen ist in diesem Zusammenhang festzuhalten, dass

- der *gewichtige Schwellenwert* bei 10 % Umsatzverlust liegt (Regelfall), jedoch
- die Beurteilung offen bleibt, ob ein Schwellenwert von 10 % für alle Fallkonstellationen gelten kann und mit welcher Maßgabe bei der Ermittlung der Zumutbarkeitsschwelle die raumordnerische Funktion der betroffenen Gemeinde zu berücksichtigen ist.

Der gewichtige Schwellenwert ist als wesentlicher Indikator, anhand dessen die Intensität der Belastung der Nachbarkommunen ermittelt werden kann, somit nicht identisch mit der

²⁸ vgl. OVG Mecklenburg-Vorpommern 3k 09/04, 03.02.2006

²⁹ vgl. OVG Potsdam, NVwZ 1999, 434; OVG Münster, BRS 59 Nr. 70; OVG Koblenz, NVwZ-RR 2001, 638 = BRS 64 Nr. 33

³⁰ vgl. OVG Koblenz v. 08.01.1999 – 8 B 12650/98 -, NVwZ, 1999, 435, 438; VGH München, BayVBl 2001, 175 = BRS 63 Nr. 62.

³¹ vgl. OVG Weimar, Urt. V 20.12.2004 – 1 N 1096/03, Juris m. w. Nachw.

³² vgl. z. B. Acocella, D.; Fürst, U.C. (2002): 10 Prozent Umsatzumverteilung. In: BAG Handelsmagazin, 05-06/2002, S. 29ff

³³ vgl. Urteil des OVG NRW vom 28.12.2005 – 10 D 148/04.NE - „CentrO-Urteil“

Zumutbarkeitsschwelle. Das Erreichen des gewichtigen Schwellenwertes ist Anlass, den Kaufkraftabfluss in die Abwägung bei der Planung als Belang einzustellen und zu bewerten, denn „Überschritten ist die städtebauliche Relevanzschwelle erst dann, wenn ein Umschlag von rein wirtschaftlichen zu städtebaulichen Auswirkungen stattzufinden droht“.³⁴

³⁴ ebenda

Anhang 2: Detaillierte Eckdaten zu relevanten Angebotsstandorten

Verkaufsflächen und Umsätze an den relevanten Angebotsstandorten im Untersuchungsraum (gerundete Werte)

Standort		Verkaufsflächen in m²	Umsätze in Mio. Euro
Zentrale Versorgungsbereiche			
Dortmund	City	700	1,7
	SBZ Aplerbeck	450	1,2
	SBZ Brackel	200	0,4
	SBZ Hombruch	550	1,3
	SBZ Hörde	<100	0,1
	SBZ Huckarde	100	0,3
	SBZ Nordstadt	150	0,4
Hagen	NZ Hohenlimburg	150	0,4
Herdecke	Hauptzentrum	200	0,6
Iserlohn	Innenstadt A-Zentrum	<100	0,1
	Untergrüne	250	0,7
Kamen	Lünener Straße	500	1,2
Schwerte	Geisecke	700	2,2
	Innenstadt	<100	0,1
Unna	Hauptzentrum	500	1,3
	Massen	100	0,2
Sonderstandorte			
Dortmund	SO Aplerbeck Ost	200	0,5
	SO Bornstraße	2.000	5,5
	SO Indu-Park	500	1,4
Hagen	SO Poco (Am Ringofen)	450	1,2
	SO Schwerter Straße	1.350	3,7
Sonstige integrierte Streulage			
Dortmund	Hombruch	250	0,7
Hagen		450	1,2
Iserlohn		150	0,4
Schwerte		100	0,3
Sonstige nicht integrierte Streulage			

Dortmund	Eving	300	0,9
	Hörde	3.000	7,1
	Innenstadt-West	300	0,8
Hagen		300	0,9
Iserlohn		650	1,7

Quelle: eigene Berechnungen, Verkaufsflächen: Einzelhandelserhebung Junker+Kruse 02/2022