Dr. Lademann & Partner
Wissen bewegt.

Die Friedrich-Ebert-Straße in der Stadt Gütersloh als Einzelhandelsstandort

Verträglichkeitsanalyse zur Ansiedlung eines Fahrradfachmarkts

Endbericht

Im Auftrag der Porta Service & Beratungs GmbH & Co. KG
Hamburg, 08.12.2021

Dr. Lademann & Partner
Wissen bewegt.

Die Friedrich-Ebert-Straße in der Stadt Gütersloh als Einzelhandelsstandort

Verträglichkeitsanalyse zur Ansiedlung eines Fahrradfachmarkts

Projektnummer: 21DLP3093
Exemplarnummer: 01

Projektleitung und -bearbeitung: Sandra Emmerling
Bearbeitet unter Mitarbeit von: Aaron Albertsen

Im Auftrag der
Porta Service & Beratungs GmbH & Co. KG
Bakenweg 16-20
32457 Porta Westfalica

erarbeitet durch
Dr. Lademann & Partner
Gesellschaft für Unternehmens- und Kommunalberatung mbH
Friedrich-Ebert-Damm 311, 22159 Hamburg

Altmarkt 10d, 01067 Dresden
Prinzenallee 7, 40549 Düsseldorf
Königstraße 10c, 70173 Stuttgart

Das Gutachten ist urheberrechtlich geschützt und unter der Projektnummer registriert. Die im Gutachten enthaltenen Karten und Daten sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nicht aus dem Gutachten separiert oder einer anderen Nutzung zugeführt werden. Ausschließlich der Auftraggeber ist berechtigt, das Gutachten im Rahmen der Zwecksetzung an Dritte außer an Mitbewerber der Dr. Lademann & Partner Gesellschaft für Unternehmens- und Kommunalberatung mbH weiterzugeben. Ansonsten sind Nachdruck, Vervielfältigung, Veröffentlichung und Weitergabe von Texten oder Grafiken - auch auszugsweise - sowie die EDV-seitige oder optische Speicherung nur mit vorheriger schriftlicher Zustimmung der Dr. Lademann & Partner Gesellschaft für Unternehmens- und Kommunalberatung mbH erlaubt. Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung mehrerer geschlechtsspezifischer Personenbezeichnungen verzichtet. Die gewählte männliche Form schließt stets auch andere Geschlechter mit ein.

Inhalt

Abbildungsverzeichnis III
Tabellenverzeichnis III

1 Einführung 1
1.1 Ausgangslage und Aufgabenstellung 1
1.2 Vorgehensweise 1

2 Analyse von Mikrostandort und Vorhaben 3
2.1 Mikrostandort 3
2.2 Vorhabenkonzeption 6
2.3 Zur Zentrenrelevanz des Sortiments Fahrräder und Zubehör 7

3 Rahmendaten des Makrostandorts 9
3.1 Lage im Raum und zentralörtliche Funktion 9
3.2 Sozioökonomische Rahmendaten 10

4 Einzugsgebiet und Nachfragepotenzial 12
4.1 Methodische Vorbemerkungen 12
4.2 Wettbewerb im Raum 12
4.3 Herleitung des Einzugsgebiets 14
4.4 Vorhabenrelevantes Nachfragepotenzial 16

5 Analyse der Angebotsstrukturen im Untersuchungsraum 18
5.1 Vorhabenrelevante Einzelhandelsstruktur im Einzugsgebiet 18
5.1.1 Verkaufsflächenstruktur 18
5.1.2 Umsatzstruktur 20
5.2 Städtebauliche/versorgungsstrukturelle Ausgangslage in den zentralen Versorgungsbereichen 22

6 Vorhaben- und Wirkungsprognose 25

6.1 Marktanteils- und Umsatzprognose 25
6.2 Wirkungsprognose 27
6.2.1 Vorbemerkungen 27
6.2.2 Prospektive Umsatzumverteilungswirkungen im Sortiment Fahrräder und Zubehör 28

7 Bewertung des Vorhabens 31
7.1 Zu den Bewertungskriterien 31
7.2 Zu den Auswirkungen auf die zentralen Versorgungbereiche und die Versorgungsfunktion der zentralen Orte 33
7.3 Zur Kompatibilität mit dem kommunalen Einzelhandelsentwicklungskonzept 37

8 Fazit 40

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lage des Mikrostandorts 3
Abbildung 2: Vorhabenareal mit den Fachmärkten SB Möbel Boss, porta Möbel und Gartencenter Brockmeyer 4
Abbildung 3: Holzstraße mit angrenzenden Wohnbebauungen mit Blick Richtung Süden 5
Abbildung 4: Kreuzung Holzstraße/Friedrich-Ebert-Straße am Vorhabenstandort 5
Abbildung 5: Friedrich-Ebert-Straße mit Blick Richtung Nordwesten 5
Abbildung 6: Sortimentsstruktur des Fahrradfachmarkts 6
Abbildung 7: Lage im Raum 9
Abbildung 8: Einzugsgebiet des Vorhabens 15
Abbildung 9: Bikearena Fulland, Aufm Kampe 31, Streulage Gütersloh (Zone 1) 19
Abbildung 10: Fulland Zweiräder, Brummelweg 2, Streulage Verl (Zone 3) 20
Abbildung 11: Einzelhandelsbetriebe entlang der Berliner Straße in der Innenstadt Gütersloh 23
Abbildung 12: Berliner Platz in der Innenstadt Gütersloh 24

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Sortimentsstruktur des Vorhabens 6
Tabelle 2: Bevölkerungsentwicklung im Vergleich 11
Tabelle 3: Kundenpotenzial im Einzugsgebiet des Vorhabens 16
Tabelle 4: Nachfragepotenzial zum Zeitpunkt der Marktwirksamkeit 16
Tabelle 5: Verkaufsflächenstruktur im Sortiment Fahrräder und Zubehör innerhalb des prospektiven Einzugsgebiets 19
Tabelle 6: Umsatzstruktur im Sortiment Fahrräder und Zubehör innerhalb des prospektiven Einzugsgebiets 21
Tabelle 7: Marktanteile des Vorhabens innerhalb des Einzugsgebiets 25
Tabelle 8: Umsatzstruktur des Vorhabens 26
Tabelle 9: Prospektive Umsatzumverteilungswirkungen des Vorhabens 29

1 Einführung

1.1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

Am **Standort Friedrich-Ebert-Straße 101 in 33332 Gütersloh** ist die Ansiedlung eines Fahrradfachmarkts mit bis zu 1.700 qm VKF geplant. Es ist beabsichtigt, das Vorhaben über die Änderung des Bebauungsplans mit **Ausweisung als Sondergebiet für den großflächigen Einzelhandel** zu realisieren.

Die **Aufgabenstellung** der Untersuchung besteht somit insbesondere in der Ermittlung und Bewertung der städtebaulichen und raumordnerischen Auswirkungen des Vorhabens auf den Einzelhandel im Untersuchungsraum im Hinblick auf zentrale Versorgungsbereiche und die verbrauchernahe Versorgung. Darüber hinaus sind die landes- und regionalplanerischen Bestimmungen in Nordrhein-Westfalen (LEP; Regionalplan Detmold) und das Einzelhandelskonzept für die Stadt Gütersloh zu berücksichtigen. Prüfungsmaßstab ist damit **§ 11 Abs. 3 BauNVO i.V.m. § 1 Abs. 6 Nr. 8a BauGB und § 1 Abs. 4 BauGB.**

1.2 Vorgehensweise

Zur Bearbeitung der Aufgabenstellung wurde folgendes Untersuchungskonzept durchgeführt:

- Darstellung und Bewertung des **Mikrostandorts** und seiner planungsrechtlichen Gegebenheiten;
- Darstellung des Vorhabens im Hinblick auf seine **Zentrenrelevanz** in Anlehnung an die Gütersloher Sortimentsliste; Auseinandersetzung mit der Zentrenrelevanz des Sortiments Fahrräder und Zubehör in der Region;
- Kurzdarstellung und Bewertung der **zentralörtlichen Ausgangslage resp. des Versorgungsauftrags** sowie der relevanten **sozioökonomischen Rahmenbedingungen** und deren Entwicklungstendenzen am Makrostandort (Bevölkerungsentwicklung, Kaufkraftniveau, Erreichbarkeitsbeziehungen);
- **Herleitung des Einzugsgebiets** des Vorhabens u.a. auf Basis der Wettbewerbsstrukturen im Fahrradhandel sowie kartographische Darstellung;
- Differenzierte **Vor-Ort-Erhebung und Bewertung der Angebotssituation** in dem vorhabenrelevanten Sortiment Fahrräder/Zubehör innerhalb des Einzugsgebiets;
- Abschätzung der **Umsätze und Flächenproduktivitäten** im vorhabenrelevanten Einzelhandel;

- **Versorgungsstrukturelle Analyse** des Versorgungsniveaus im Einzugsgebiet (v.a. Zentralität im Einzugsgebiet insgesamt sowie untergliedert nach Orten);
- **Städtebauliche Analyse** der Ausgangslage bei Fahrrädern und Zubehör in dem nächstgelegenen zentralen Versorgungsbereich zur Einschätzung der Funktionsfähigkeit sowie Identifizierung ggf. vorhandener Vorschädigungen (innerhalb des Einzugsgebiets); Aussage zur Zentrenrelevanz und Zentrenprägung;
- **Vorhabenprognose** bezüglich des Einzugsgebiets, Nachfragepotenzials, Umsatzes und zu den Marktanteilen des geplanten Fahrradfachmarkts;
- **Wirkungsprognose** bezüglich der zu erwartenden **Umsatzumverteilungseffekte** durch das Vorhaben zu Lasten des Einzelhandels im Einzugsgebiet nach zentralen Orten und Zonen;
- **Städtebauliche und raumordnerische Bewertung** des Vorhabens gemäß den Anforderungen im Sinne von § 11 Abs. 3 BauNVO i.V.m. § 1 Abs. 4 und 8a BauGB sowie § 2 Abs. 2 BauGB sowie vor dem Hintergrund der o.g. landes- und regionalplanerischen Bestimmungen unter besonderer Berücksichtigung des zentralörtlichen Gefüges;
- Einordnung des Vorhabens in die Aussagen des **Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Gütersloh**;
- Gutachterliche Aussage zum verträglichen Sortiments- und Flächenkonzept für den Fahrradfachmarkt als Orientierungswerte für die Bauleitplanung;
- **Zusammenfassende Bewertung** unter Berücksichtigung der Untersuchungsergebnisse.

Um die Verträglichkeit des Vorhabens beurteilen zu können, waren dabei eine Reihe von Primär- und Sekundärerhebungen durchzuführen:

- Sekundäranalysen der Daten des Statistischen Landesamts sowie einschlägiger Institute bezüglich der sozioökonomischen Rahmendaten;
- Differenziertere Vor-Ort-Erhebung der vorhabenrelevanten Angebotssituation innerhalb des Einzugsgebiets des Vorhabens in dem Sortiment Fahrräder/Zubehör;
- Begehungen des Mikrostandorts zur Beurteilung der Eignung für das geplante Vorhaben;
- Begehungen der wesentlichen Wettbewerbsstandorte und höherstufigen zentralen Versorgungsbereiche zur Beurteilung ihrer Leistungs- und Funktionsfähigkeit.

Als Prognosehorizont wurde das Jahr 2023 als mögliches erstes Jahr der Marktwirksamkeit des Vorhabens angesetzt.

2 Analyse von Mikrostandort und Vorhaben

2.1 Mikrostandort

Der **Vorhabenstandort** befindet sich an der Friedrich-Ebert-Straße 101 und ist damit zentral in der Stadt Gütersloh gelegen.

Abbildung 1: Lage des Mikrostandorts

Die **verkehrliche Anbindung** des Vorhabenstandorts ist sowohl mit dem ÖPNV als auch mit dem MIV als sehr gut zu bewerten. Die Friedrich-Ebert-Straße durchquert ausgehend von der Bundesstraße 61 im Nordwesten die gesamte Stadt bis nach Verl im Südosten und stellt damit eine bedeutende Verkehrsachse dar. Mit dem ÖPNV kann

der Vorhabenstandort über die direkt am Standort befindliche Bushaltestelle Holzstraße, an der ein Bus in regelmäßigen Abständen verkehrt, erreicht werden. Zusätzlich befindet sich der Hauptbahnhof in rd. 900 m Entfernung.

Das **Vorhabenareal** ist derzeit bereits geprägt von drei großflächigen, nicht-zentrenrelevanten Fachmärkten (SB Möbel Boss, porta Möbel, Gartencenter Brockmeyer) inklusive Lager- und Stellplatzflächen. Die Erschließung erfolgt bereits heute über die Friedrich-Ebert-Straße und Holzstraße.

Neben den drei großflächigen Fachmärkten ist das **Standortumfeld** überwiegend durch Wohnbebauungen geprägt (Mehrfamilienhäuser). In südlicher Richtung sind zudem vereinzelte gewerbliche Betriebe (u.a. Holzfabrik), Dienstleistungen (u.a. Fitnessstudio) und öffentliche Einrichtungen (u.a. Agentur für Arbeit) ansässig. In westlicher Richtung stellt die direkt am Standort in Nord-Süd-Richtung verlaufende Bahntrasse eine physische Barriere zu den Ortsteilen dahinter dar. Gleichwohl befinden sich in unmittelbarer Nähe zum Standort zwei Überquerungsmöglichkeiten, die gut angenommen werden (dies belegt u.a. die hohe Zahl an Fremdparkern bei SB Möbel Boss, die den Gütersloher Hauptbahnhof oder die Einkaufsinnenstadt aufsuchen). Weiterhin ist zu erwähnen, dass die Innenstadt von Gütersloh lediglich rd. 1 km entfernt ist.

Nach dem kommunalen Einzelhandelskonzept ist der Vorhabenstandort **Teil des Ergänzungsstandorts Friedrich-Ebert-Straße und befindet sich damit nicht innerhalb eines zentralen Versorgungsbereichs, jedoch in einer Standortlage, an der nicht-zentrenrelevante Nutzungen mit überörtlicher Ausstrahlkraft vorgehalten werden (sollen).**

Abbildung 2: Vorhabenareal mit den Fachmärkten SB Möbel Boss, porta Möbel und Gartencenter Brockmeyer

Abbildung 3: Holzstraße mit angrenzenden Wohnbebauungen mit Blick Richtung Süden

Abbildung 4: Kreuzung Holzstraße/Friedrich-Ebert-Straße am Vorhabenstandort

Abbildung 5: Friedrich-Ebert-Straße mit Blick Richtung Nordwesten

2.2 Vorhabenkonzeption

Gegenstand der vorliegenden Untersuchung ist die geplante **Ansiedlung eines Fahrradfachmarkts am Standort Friedrich-Ebert-Straße 101 in Gütersloh**. Für den Fahrradfachmarkt ist eine **Verkaufsfläche von bis zu rd. 1.700 qm** vorgesehen. Allerdings ist zu beachten, dass ein Teil der Verkaufsfläche auf Verkehrs- und Testflächen entfällt, die für einen modernen Fahrradfachmarkt in dieser Größenordnung unentbehrlich sind. Baurechtlich ist die Fläche des Ladenlokals gleichwohl vollständig als Verkaufsfläche zu bewerten.

Verkaufsflächenstruktur des Fahrradfachmarkts

Branche	VKF in qm
Fahrräder und Zubehör	1.700
Gesamt	1.700

Quelle: Dr. Lademann & Partner nach Angaben des Auftraggebers

Tabelle 1: Sortimentsstruktur des Vorhabens

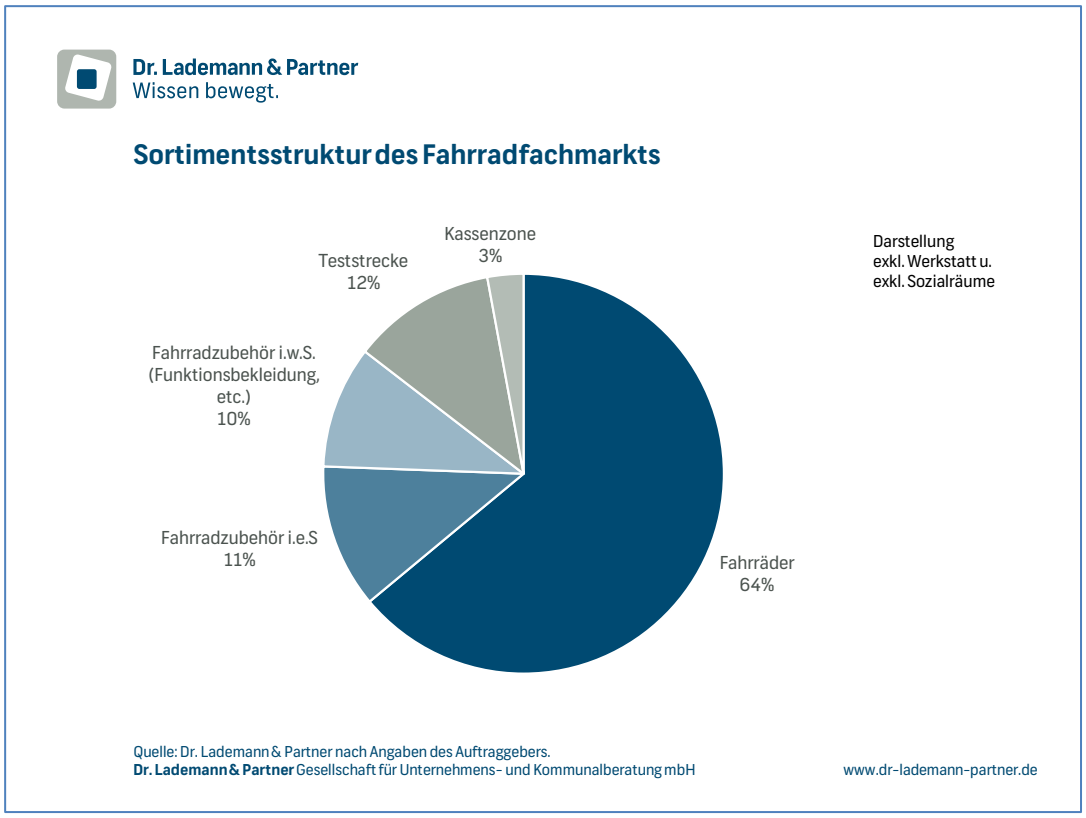

Abbildung 6: Sortimentsstruktur des Fahrradfachmarkts

Die Verkaufsfläche des Fahrradfachmarkts wird in vollem Umfang auf das **Sortiment Fahrräder und Fahrradzubehör** entfallen. Hierzu zählen neben den klassischen Fahrrädern auch die an Bedeutung gewinnenden E-Bikes, Pedelecs, Fahrradteile (Schläuche etc.), Zubehör wie Helme und spezifische Fahrradbekleidung und Fahrradschuhe. Da sich die Randsortimente Fahrradteile und -zubehör sowie Fahrradbekleidung und –schuhe immer an das Kernsortiment Fahrräder koppeln und demnach nicht als Kernsortiment von autarken Betrieben geführt werden, wird in den folgenden Ausführungen von einer Einzelbetrachtung dieser Sortimente abgesehen, zumal das Vorhaben bei dem Fahrradzubehör im weiteren Sinne (Funktionsbekleidung, Fahrradschuhe, Sportbrillen) einen Verkaufsflächenanteil von 10 % nicht überschreiten wird.

Das Vorhaben soll über die Änderung des Bebauungsplans mit **Ausweisung als Sondergebiet für den großflächigen Einzelhandel** realisiert werden. Prüfungsmaßstab ist damit **§ 11 Abs. 3 BauNVO i.V.m. § 1 Abs. 6 Nr. 8a BauGB und § 1 Abs. 4 BauGB.** Die **Aufgabenstellung** der Untersuchung besteht somit insbesondere in der Ermittlung und Bewertung der städtebaulichen und raumordnerischen Auswirkungen des Vorhabens auf den Einzelhandel im Untersuchungsraum im Hinblick auf zentrale Versorgungsbereiche und das Versorgungsgleichgewicht. Darüber hinaus sind die landes- und regionalplanerischen Bestimmungen in Nordrhein-Westfalen (LEP NRW; Regionalplan Detmold) und das Einzelhandelskonzept für die Stadt Gütersloh zu berücksichtigen.

2.3 Zur Zentrenrelevanz des Sortiments Fahrräder und Zubehör

Laut dem Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen gehört das Sortiment Fahrräder und Zubehör zu den **nicht-zentrenrelevanten Sortimenten**. Es wird allerdings darauf verwiesen, dass dies in den jeweiligen kommunalen Einzelhandels- und Zentrenkonzepten auch anders beurteilt werden kann.

Bei Betrachtung der **kommunalen Einzelhandels- und Zentrenkonzepte**, der innerhalb des Einzugsgebiets befindlichen Städte (vgl. Kapitel 4 Mittelzentren Gütersloh, Rheda-Wiedenbrück und Rietberg sowie Grundzentren Harsewinkel und Verl), wird deutlich, dass das **Sortiment Fahrräder und Zubehör in nahezu allen Städten zu den nicht-zentrenrelevanten Sortimenten** zählt. So ist es lediglich in der Stadt Herzebrock-Clarholz als zentrenrelevant eingestuft. Wie die nachfolgenden Darstellungen zur Angebotssituation zeigen, ist dies jedoch faktisch nicht zentrenrelevant. Bestätigt werden konnte diese Einschätzung durch die Vor-Ort-Erhebungen, bei denen innerhalb der zentralen Versorgungsbereiche kaum Bestand im Sortiment Fahrräder und Zubehör festgestellt werden konnte. Dies gilt auch für die Stadt Harsewinkel, wo das

Sortiment ebenfalls nur einen sehr geringen Umfang ausmacht und nicht als zentrenrelevant und nicht als zentrenprägend definiert werden kann.

Aus diesem Grund kommt es in den folgenden Ausführungen nicht auf eine Betrachtung der zentralen Versorgungsbereiche im einzelnen an, sondern auf die gesamte **Versorgungslage im Stadtgebiet** für dieses Sortiment. Dabei ist jedoch auch der zentralörtliche Versorgungsauftrag zu beachten, so sind in den Grundzentren gewisse Kaufkraftabflüsse nicht verhinderbar und damit planerisch akzeptiert / „gewollt".

In der Stadt Gütersloh ist die Ansiedlung eines Fahrradfachmarkts mit einer Verkaufsfläche von bis zu rd. 1.700 qm geplant. Der Vorhabenstandort ist Teil eines zentral in der Stadt gelegenen Sonderstandorts an der Friedrich-Ebert-Straße, an dem bereits mehrere großflächige Fachmärkte mit nicht-zentrenrelevanten Hauptsortiment bestehen. Das Vorhaben soll über die Änderung des Bebauungsplans mit Ausweisung als Sondergebiet für den großflächigen Einzelhandel realisiert werden. Prüfungsmaßstab ist damit § 11 Abs. 3 BauNVO i.V.m. § 1 Abs. 6 Nr. 8a BauGB und § 1 Abs. 4 BauGB. Bei dem prüfungsrelevanten Sortiment Fahrräder und Zubehör handelt es sich um ein nicht-zentrenrelevantes Sortiment.

3 Rahmendaten des Makrostandorts

3.1 Lage im Raum und zentralörtliche Funktion

Die nordrhein-westfälische Stadt Gütersloh ist Kreisstadt des gleichnamigen Kreises. Sie liegt innerhalb des Regierungsbezirks Detmold (Region Ostwestfalen-Lippe) und grenzt im Nordosten an das Oberzentrum Bielefeld an.

Abbildung 7: Lage im Raum

Die regionale verkehrliche Anbindung der Stadt Gütersloh erfolgt v.a. über die Bundesautobahn A 2 sowie über die beiden Bundesstraßen B 61 und B 513. Während die B 61 das Stadtgebiet von Südwest nach Nordost durchquert und dabei am Rande der Innenstadt entlangführt, zweigt die B 513 von der B 61 am nördlichen Innenstadtring

in Richtung Nordwesten gen Harsewinkel ab. Die B 61 verbindet die Stadt u.a. mit Bielefeld (im Nordosten) und Rheda-Wiedenbrück (im Südwesten).

Die Bundesautobahn A 2 (Oberhausen – Hannover) flankiert das Stadtgebiet im Süden. Eine Anschlussstelle ist im Stadtteil Spexard vorhanden. Über diverse Landes- bzw. Kreisstraßen (u.a. L 757, L 788, L 782, K 33, K 36) ist die Kreisstadt Gütersloh auch gut aus dem Umland erreichbar.

Die Stadt Gütersloh ist sowohl mit dem Hauptbahnhof im Zentrum der Stadt als auch mit dem Haltepunkt ‚Isselhorst-Avenwedde' an das Netz der Deutschen Bahn angebunden. U.a. verkehren Regionalbahnen auf den Strecken zwischen Münster und Bielefeld sowie nach Düsseldorf und Minden. Über den Zentralen Omnibusbahnhof am Hauptbahnhof ist die Stadt Gütersloh auch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln inner- und überörtlich gut erreichbar.

Insofern kann die **verkehrliche Anbindung** des Mittelzentrums Gütersloh sowohl für den MIV als auch für den ÖPNV als sehr gut bewertet werden.

Von Seiten der Landesplanung wird die Stadt Gütersloh als **Mittelzentrum** eingestuft. Dabei steht die Stadt im intensiven interkommunalen Wettbewerb mit dem Oberzentrum Bielefeld (rd. 19 km nordöstlich). Darüber hinaus sind die Mittelzentren Rietberg (rd. 13 km südlich), Halle/Westfalen (rd. 22 km nördlich) und Rheda-Wiedenbrück (rd. 10 km südwestlich) zu nennen. Zudem ist auf die nächstgelegenen Grundzentren Verl (rd. 10 km östlich), Herzebrock-Clarholz (rd. 13 km südwestlich), Harsewinkel (rd. 14 km nordwestlich) und Steinhagen (rd. 14 km nördlich) hinzuweisen.

3.2 Sozioökonomische Rahmendaten

Die **Bevölkerungsentwicklung** in Gütersloh verlief seit 2016 mit einem jährlichen Anstieg von +0,6 % deutlich positiv. Damit liegt die Einwohnerentwicklung in Gütersloh über dem positiven Trend des Kreises Gütersloh (+0,2 % p.a.) sowie des Bundeslands Nordrhein-Westfalen (+0,1 % p.a.).

Insgesamt lebten in Gütersloh Anfang 2021

gut 100.660 Einwohner.

Einwohnerentwicklung in Gütersloh im Vergleich

Stadt, Landkreis, Land	2016	2021	abs.	+/- 16/21 in %	Veränderung p.a. in %
Gütersloh	**97.586**	**100.664**	**3.078**	**3,2**	**0,6**
Bielefeld	333.090	333.509	419	0,1	0,0
Rheda-Wiedenbrück	48.000	48.672	672	1,4	0,3
Gütersloh, Kreis	**360.642**	**364.818**	**4.176**	**1,2**	**0,2**
Nordrhein-Westfalen	**17.865.516**	**17.925.570**	**60.054**	**0,3**	**0,1**

Quelle: Landesbetrieb Information und Technik NRW (Stand jeweils 01.01.)

Tabelle 2: Bevölkerungsentwicklung im Vergleich

Für die **Prognose der Bevölkerungsentwicklung** in Gütersloh kann in Anlehnung an die Prognose von MB-Research[1], unter Berücksichtigung der tatsächlichen Entwicklung in den letzten Jahren, davon ausgegangen werden, dass sich die Einwohnerzahlen auch in den nächsten Jahren leicht positiv entwickeln werden. Im Jahr 2023 (dem möglichen Zeitpunkt der Marktwirksamkeit des Vorhabens) ist in Gütersloh daher mit einer Bevölkerungszahl zu rechnen von

etwa 101.070 Einwohnern.

Gütersloh verfügt über eine **einzelhandelsrelevante Kaufkraftkennziffer**[2] von 103,7. Die Kaufkraftkennziffer fällt damit im Vergleich zum Schnitt des Landkreises Gütersloh (103,3) sowie zum Landesdurchschnitt (99,3) leicht überdurchschnittlich aus.

Die sozioökonomischen Rahmenbedingungen im Untersuchungsraum induzieren insbesondere aufgrund der positiven Einwohnerentwicklung zusätzliche Impulse für die künftige Einzelhandelsentwicklung in Gütersloh. Dies wurde bei der nachfolgenden Wirkungsprognose des Vorhabens berücksichtigt.

Die Großstadt Gütersloh ist raumordnerisch als Mittelzentrum eingestuft und übernimmt damit Versorgungsfunktionen für das eigene Stadtgebiet und das Umland.

[1] Vgl. kleinräumige Bevölkerungsprognose von MB-Research 2021. Die Modellrechnung berücksichtigt insbesondere die Angaben des Statistischen Bundesamts (prozentuale Veränderung auf Ebene der Stadt- und Landkreise sowie Gemeinden > 2.000 Einwohner: 12. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung).

[2] Vgl. MB-Research: Einzelhandelsrelevante Kaufkraftkennziffern 2021. Durchschnitt Deutschland=100.

4 Einzugsgebiet und Nachfragepotenzial

4.1 Methodische Vorbemerkungen

Großflächige Fahrradfachmärkte strahlen aufgrund ihres breiten und gleichzeitig tiefen Sortiments, ihrer vorgehaltenen Modellvielfalt und ihrer Angebotskompetenz im stark wachsenden E-Bike-Sektor besonders weiträumig aus.

Zur Ermittlung des vorhabenspezifischen Einzugsgebiets wurden die Einzugsbereiche vergleichbarer Bestandsobjekte ausgewertet und im Analogieschlussverfahren auf das Vorhaben in Gütersloh übertragen.

Dabei ist neben der Erreichbarkeit des Standorts und dem Agglomerationsumfeld (Lage in einem zentralitätsbildenden Ergänzungsstandort für nicht-zentrenrelevante Sortimente), vor allem die Wettbewerbssituation im Raum für die konkrete Ausdehnung des Einzugsgebiets ausschlaggebend. Die Wettbewerbsstruktur im Raum kann sowohl limitierend als auch begünstigend auf die Ausdehnung des Einzugsgebiets wirken.

4.2 Wettbewerb im Raum

Der Fahrradeinzelhandel in Deutschland ist außerordentlich heterogen und befindet sich derzeit in einem intensiven Entwicklungs- und Selektionsprozess. Hinsichtlich der Anbieterstruktur hat sich in den vergangenen Jahren eine starke Polarisierung vollzogen. Auf der einen Seite haben sich zahlreiche, z.T. großflächige Fahrradfachmärkte (zu den bekanntesten Anbietern zählen die Fahrrad XXL-Gruppe, die Bike & Outdoor Company (B.O.C.) oder Lucky Bike) am Markt etabliert, die sich durch ein breites und tiefes Angebot verschiedener Marken und Modelle auszeichnen können und dabei auch das stetig wachsende E-Bike-Segment[3] adäquat bedienen. Verbunden mit der von den Kunden geschätzten Sortiments- und Markenkompetenz entfalten diese Anbieter i.d.R. eine große räumliche Ausstrahlungskraft.

[3] Der E-Bike-Sektor verzeichnet seit mehreren Jahren ein äußerst dynamisches Wachstum und ist damit hauptverantwortlich für das Wachstum der gesamten Fahrradindustrie. Dabei konnten die zuletzt rückläufigen Absatzzahlen bei den konventionellen Fahrrädern durch einen deutlichen Anstieg verkaufter E-Bikes kompensiert werden. Der hohe Absatz von E-Bikes, welche im Erwerb deutlich teurer sind als konventionelle Fahrräder, hat auch dazu geführt, dass der Gesamtumsatz der Fahrradindustrie (inkl. Zubehör) im Jahr 2019 um 34 % auf ca. 7 Mrd. Euro gesteigert werden konnte (Quelle: Zweirad-Industrie-Verband: Zahlen – Daten – Fakten zum Deutschen Fahrrad- und E-Bike Markt 2019). Damit verbunden hat sich auch der Marktanteil von E-Bikes am Gesamtfahrradmarkt drastisch erhöht und liegt nunmehr bei etwa 32 %.

Demgegenüber steht eine Vielzahl kleinflächiger Fahrradfachgeschäfte, welche oftmals über ein stark spezialisiertes Sortiment verfügen, einen bedeutenden Teil ihres Umsatzes mit Serviceleistungen generieren und v.a. auf die lokale Nachfrage orientiert sind. Strukturbedingt gelingt es den kleinflächigen Anbietern nur selten am stark wachsenden E-Bike-Sektor zu partizipieren. Neben der oftmals zu kleinen zur Verfügung stehenden Ladenfläche spielen auch die vergleichsweise hohen Beschaffungskosten von E-Bikes und die generell eingeschränkte Liquidität der Fahrradfachgeschäfte dabei eine zentrale Rolle. Überdies stellen die großen Herstellermarken (wie z.B. Specialized, Scott) mittlerweile erhebliche Anforderungen an die markengerechte und umfassende Präsentation ihrer hochwertigen Fahrräder, welchen kleine Fahrradfachgeschäfte kaum nachkommen können. Letztlich sind kleinflächige Fahrradläden primär auf die lokale Nachfrage angewiesen und müssen auf eine hohe Beratungs- und Servicekompetenz setzen. Viele dieser Betriebe generieren ferner einen nennenswerten Umsatzanteil über die Durchführung von Inspektionen und Reparaturen. Die Vor-Ort-Begehungen haben dabei gezeigt, dass nahezu jeder Betrieb über eine integrierte Werkstattfläche verfügt und diese oftmals einen beträchtlichen Umfang der eigentlichen Ladenfläche einnimmt. Die kleinflächigen und meist inhabergeführten Fahrradfachgeschäfte sind letztlich keine typgleichen Systemwettbewerber im eigentlichen Sinne für die großflächigen Fahrradfachmärkte.

Der am Vorhabenstandort geplante großflächige Fahrradfachmarkt steht somit weniger im Wettbewerb mit den kleinen Fahrradfachgeschäften als vielmehr mit den typgleichen/typähnlichen Fahrradfachmärkten (> 800 qm VKF). Innerhalb der Stadt Gütersloh ist mit der Bikearena Fulland in rd. 4,5 km Entfernung am Stadtrand gelegen lediglich ein derartiger großflächiger Anbieter vorhanden. Die anderen überwiegend inhabergeführten Fahrradgeschäfte weisen Verkaufsflächen von maximal rd. 400 qm auf.

Als nächstgelegener größerer Fahrradbetrieb im Umland kann die Bikearena Fulland in rd. 8 km Entfernung in der Stadt Verl aufgeführt werden. Das Geschäft verfügt, trotz der im Vergleich zum Vorhaben deutlich kleineren Verkaufsfläche, über eine breite Angebotspalette und stellt einen der bedeutendsten Wettbewerber dar. Die weiteren Angebote in den Städten Rietberg, Rheda-Wiedenbrück, Herzebrock-Clarholz und Harsewinkel sind dagegen kleinteilig und/oder weisen zum Teil eine starke Spezialisierung auf. In dem östlich angrenzenden Oberzentrum Bielefeld sind mehrere größere Fahrradmärkte vorhanden (u.a. Lucky Bike und B.O.C.), die Einzugsgebietsbegrenzend wirken.

Insgesamt kann die Wettbewerbssituation des Fahrradfachmarkts vor allem in Richtung Bielefeld als intensiv eingestuft werden. In der Stadt Gütersloh selbst sowie im sonstigen direkten Umland sind dagegen nur vereinzelte Angebote (kleinteilige Strukturen) vorhanden, was sich in Verbindung mit der

Standortattraktivität des Vorhabens (Agglomerationswirkung) positiv auf die Ausdehnung des Einzugsgebiets in nördlicher, westlicher und südlicher Richtung auswirkt.

Weiterhin ist hinsichtlich der Wettbewerbsbeziehungen des geplanten Fahrradfachmarkts zu berücksichtigen, dass Fahrräder nicht ausschließlich durch den Facheinzelhandel vertrieben werden. Gemäß des Zweirad-Industrie-Verbands[4] entfielen im Vor-Corona-Jahr 2019 rd. 68 % des Gesamtumsatzes mit Fahrrädern auf den Fachhandel, der damit zwar den bedeutendsten, aber nicht den einzigen nennenswerten Vertriebsweg für Fahrräder darstellte. Als Randsortiment werden Fahrräder auch von SB-Warenhäusern, Baumärkten und dem Lebensmitteleinzelhandel angeboten, sodass sich zwischen dem geplanten Fahrradfachmarkt und diesen Anbietern gewisse, wenn auch überschaubare Wettbewerbsbeziehungen einstellen werden. Auf diesen Absatzkanal entfielen im Jahr 2019 etwa 8 % des Gesamtumsatzes mit Fahrrädern. Dabei zeigte sich in der jüngeren Vergangenheit allerdings ein deutlich abnehmender Trend für diesen Vertriebsweg. Im Vor-Corona-Jahr 2009 wurden noch etwa 26 % aller Fahrräder von Baumärkten, SB-Warenhäusern und dem Lebensmitteleinzelhandel verkauft. Davon profitierte aber nicht etwa der Facheinzelhandel, dessen Marktanteil zwischen 2009 und 2019 nahezu unverändert blieb, sondern v.a. der Online-Handel. Dieser konnte seinen Marktanteil im Segment Fahrräder zwischen 2009 und 2019 erheblich von 5 auf 24 % steigern. Insofern fließt derzeit auch in signifikantem Maße in der Stadt Gütersloh verfügbare Kaufkraft in den Online-Handel ab. **Als leistungsfähiger Anbieter mit einer großen Sortimentsvielfalt wird der geplante Fahrradfachmarkt einen gewissen Teil dieser Nachfrageabflüsse zurückholen und verstärkt im stationären Einzelhandel binden können.**

4.3 Herleitung des Einzugsgebiets

Aufgrund der Distanzempfindlichkeit der Verbrauchernachfrage sinkt der Marktanteil mit zunehmender Entfernung zwischen Wohn- und Vorhabenstandort, weshalb das Einzugsgebiet für die weiteren Betrachtungen in unterschiedliche Zonen untergliedert wurde.

Das **Einzugsgebiet des Vorhabens** erstreckt sich in der **Zone 1** über das Stadtgebiet von Gütersloh, wo der Fahrradfachmarkt seine größte Marktdurchdringung (= Nachfrageabschöpfung) erlangen wird.

Die **Zone 2** umfasst die umliegenden Mittelzentren Rheda-Wiedenbrück und Rietberg sowie die umliegenden Grundzentren Harsewinkel und Herzebrock-Clarholz. Hier wird

[4] Zweirad-Industrie-Verband (ZIV): Zahlen-Daten-Fakten zum Fahrradmarkt in Deutschland 2019.

der Markt aufgrund des geringen Angebots ebenfalls eine attraktive Einkaufsalternative darstellen und entsprechend einen größeren Marktanteil erreichen.

Zur **Zone 3** gehört das Grundzentrum Verl. Dabei ist anzumerken, dass die Bedeutung des Fahrradfachmarkts hier deutlich abnehmen wird. Es ist eher davon auszugehen, dass die hier lebenden Verbraucher nur gelegentlich den Vorhabenstandort besuchen werden, da sich innerhalb des Stadtgebiets bereits ein nahezu typgleicher Wettbewerber befindet (jedoch etwas kleiner aufgestellt als das Vorhaben). Insofern wird die Nachfrageabschöpfung innerhalb der Zone 3 weiter abfallen.

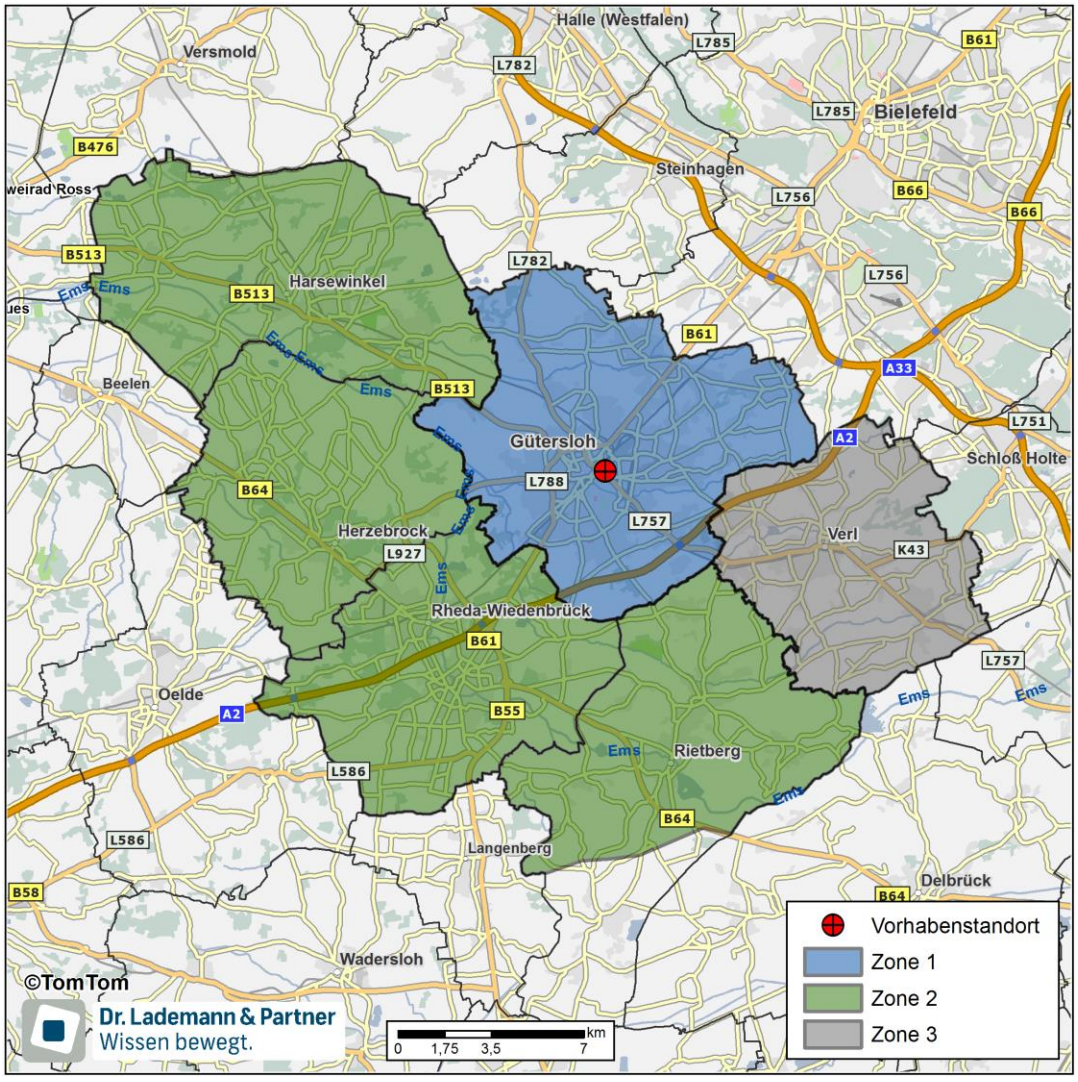

Abbildung 8: Einzugsgebiet des Vorhabens

In dem prospektiven Einzugsgebiet des Vorhabens leben derzeit etwa 245.580 Personen. Aufgrund der prognostizierten Bevölkerungsveränderungen kann von einem steigenden **Einwohnerpotenzial in 2023** ausgegangen werden von insgesamt

rd. 246.550 Einwohnern.

Einzugsgebiet des Ansiedlungsvorhabens in Gütersloh

Bereich	2021	2023
Zone 1	100.664	101.070
Zone 2	119.537	120.000
Zone 3	25.382	25.480
Einzugsgebiet	245.583	246.550

Quelle: Eigene Berechnungen der Dr. Lademann & Partner GmbH.

Tabelle 3: Kundenpotenzial im Einzugsgebiet des Vorhabens

4.4 Vorhabenrelevantes Nachfragepotenzial

Auf der Grundlage der Einwohnerzahlen und der Kaufkraft[5] im Einzugsgebiet sowie des zu Grunde gelegten Pro-Kopf-Ausgabesatzes beträgt das **Nachfragepotenzial** im Einzugsgebiet im Hauptsortiment Fahrrad und Zubehör aktuell rd. 22,4 Mio. €.

Bis zur prospektiven Marktwirksamkeit des Vorhabens im Jahr 2023 ist angesichts der prognostizierten Bevölkerungszuwächse von einer **Erhöhung des Nachfragepotenzials auszugehen auf**

rd. 22,5 Mio. € (+0,1 Mio. €).

Davon entfallen rd. 9,2 Mio. € auf die Zone 1, rd. 10,9 Mio. € auf die Zone 2 sowie rd. 2,4 Mio. € auf die Zone 3.

Nachfragepotenzial des Vorhabens 2023 in Mio. €

Daten	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Gesamt
Fahrräder und Zubehör	9,2	10,9	2,4	22,5
Gesamt	9,2	10,9	2,4	22,5

Quelle: Eigene Berechnungen.

Tabelle 4: Nachfragepotenzial zum Zeitpunkt der Marktwirksamkeit

[5] Vgl. Einzelhandelsrelevante Kaufkraftkennziffern MB-Research 2021

Der geplante Fahrradfachmarkt wird v.a. im Wettbewerb mit ähnlich dimensionierten und breit aufgestellten Anbietern stehen. Insgesamt kann die Wettbewerbssituation vor allem in Richtung Bielefeld als intensiv eingestuft werden. In der Stadt Gütersloh selbst sowie im sonstigen direkten Umland sind dagegen nur vereinzelte typgleiche Wettbewerber vorhanden, was sich i.V.m. der Standortgunst (Agglomerationswirkung) positiv auf die Ausdehnung des Einzugsgebiets in nördlicher, westlicher und südlicher Richtung auswirkt.
Das Kundenpotenzial im Einzugsgebiet beträgt etwa 245.580 Personen. Dieses wird aufgrund der prognostizierten Bevölkerungsveränderungen bis zum Jahr 2023 auf gut 246.550 Einwohner ansteigen. Dadurch wird auch das vorhabenrelevante Nachfragepotenzial im Einzugsgebiet im Sortiment Fahrräder und Zubehör bis zum Jahr 2023 auf rd. 22,5 Mio. € ansteigen.

5 Analyse der Angebotsstrukturen im Untersuchungsraum

Im nachfolgenden Kapitel werden die Angebotsstrukturen in den zentralen Orten innerhalb des prospektiven Einzugsgebiets analysiert.

5.1 Vorhabenrelevante Einzelhandelsstruktur im Einzugsgebiet

5.1.1 Verkaufsflächenstruktur

Zur Bestimmung der vorhabenrelevanten Wettbewerbs- und Angebotssituation wurde im November 2021 durch Dr. Lademann & Partner eine vollständige Erhebung des Sortiments Fahrräder und Zubehör im prospektiven Einzugsgebiet[6] des Vorhabens durchgeführt.

Den Ergebnissen dieser Erhebung zufolge wird im prospektiven Einzugsgebiet des Vorhabens eine **vorhabenrelevante Verkaufsfläche[7] von**

rd. 4.770 qm

vorgehalten.

Innerhalb der Stadt Gütersloh wird das Angebot derzeit durch einen großflächigen Fahrradfachmarkt (Bikearena Fulland) sowie mehrere kleinteilige Fahrradgeschäfte und dem Angebot im SB-Warenhaus geprägt (rd. 2.160 qm VKF; im Mittel ca. 310 qm groß). In der Zone 2 bzw. im direkten Umland von Gütersloh sind insgesamt 16 Betriebe vorhanden. Die ermittelte Verkaufsfläche beträgt knapp 1.760 qm. Hier sind überwiegend kleinteilige Fahrradläden mit einer lokalen Kundenansprache oder einer besonderen Spezialisierung ansässig (im Schnitt ca. 110 qm groß). In der Zone 3 in der Stadt Verl befindet sich mit dem Fahrradmarkt Fulland Zweiräder einer der bedeutendsten Wettbewerber im Einzugsgebiet. Zusammen mit weiteren Fahrradgeschäften ergibt sich hier eine Verkaufsfläche von rd. 850 qm (im Mittel ca. 280 qm groß).

[6] Die Abgrenzung (Kartierung) des Einzugsgebiets wurde dabei wie in Kapitel 4 erläutert vorgenommen und erstreckt sich in der Zone 1 über das Stadtgebiet von Gütersloh. Die Zone 2 umfasst die umliegenden Städte Rietberg, Rheda-Wiedenbrück, Herzebrock-Clarholz und Harsewinkel. Zur Zone 3 gehört die Stadt Verl.

[7] Zum Begehungszeitpunkt wurde das Fahrradsortiment bei den Lebensmitteldiscountern nicht als Aktionssortiment geführt. Auf eine „scheingenaue" Hochrechnung von unterjährig angebotenen Sortimenten wurde verzichtet. Hierdurch wird zugleich dem Worst case Rechnung getragen, dass die Bestandsstrukturen nicht überbewertet werden.

Verkaufsflächenstruktur im Sortiment Fahrräder und Zubehör im Einzugsgebiet

Fahrräder und Zubehör	Anzahl der Betriebe	Verkaufsfläche in qm
Stadt Gütersloh	7	2.160
Zone 1	**7**	**2.160**
Stadt Rheda-Wiedenbrück	7	910
Stadt Herzebrock-Clarholz	2	120
Stadt Harsewinkel	3	350
Stadt Rietberg	4	380
Zone 2	**16**	**1.760**
Stadt Verl	3	850
Zone 3	**3**	**850**
Einzugsgebiet gesamt	26	4.770

Quelle: Dr. Lademann & Partner. Werte gerundet.

Tabelle 5: Verkaufsflächenstruktur im Sortiment Fahrräder und Zubehör innerhalb des prospektiven Einzugsgebiets

Die flächengrößten Fahrradfachmärkte (> 400 qm Verkaufsfläche) im Einzugsgebiet sind:

Zone 1:

- Bikearena Fulland, Aufm Kampe 31, Streulage (Gütersloh), > 800 qm VKF

Zone 3:

- Fulland Zweiräder, Brummelweg 2, Streulage (Verl), < 800 qm VKF

Abbildung 9: Bikearena Fulland, Aufm Kampe 31, Streulage Gütersloh (Zone 1)

Abbildung 10: Fulland Zweiräder, Brummelweg 2, Streulage Verl (Zone 3)

Hinzu kommen 24 weitere Angebote, die allerdings auf einer Verkaufsfäche von nur ca. 50 bis 400 qm agieren und damit weniger stark im Wettbewerb mit dem Vorhaben stehen.

5.1.2 Umsatzstruktur

Die Umsätze für den prüfungsrelevanten Einzelhandel im Einzugsgebiet wurden auf der Grundlage allgemeiner Branchenkennziffern, der ermittelten Verkaufsflächen sowie der spezifischen Wettbewerbssituation standortgewichtet ermittelt.

Der **Brutto-Umsatz** im Sortiment Fahrräder und Zubehör innerhalb des Einzugsgebiets beläuft sich auf insgesamt

rd. 15,3 Mio. €.

Auch umsatzseitig betrachtet entfällt der Schwerpunkt auf die Angebotsstrukturen innerhalb der Zone 1.

Umsatzstruktur im Sortiment Fahrräder und Zubehör im Einzugsgebiet

Fahrräder und Zubehör	Verkaufsfläche in qm	Umsatz in Mio. €
Stadt Gütersloh	2.160	6,7
Zone 1	2.160	6,7
Stadt Rheda-Wiedenbrück	910	3,0
Stadt Herzebrock-Clarholz	120	0,4
Stadt Harsewinkel	350	1,2
Stadt Rietberg	380	1,3
Zone 2	1.760	6,0
Stadt Verl	850	2,7
Zone 3	850	2,7
Einzugsgebiet gesamt	4.770	15,3

Quelle: Dr. Lademann & Partner. Werte gerundet.

Tabelle 6: Umsatzstruktur im Sortiment Fahrräder und Zubehör innerhalb des prospektiven Einzugsgebiets

Die **durchschnittliche Flächenproduktivität** für diese Sortimentsgruppe beträgt insgesamt rd. 3.200 € je qm Verkaufsfläche. Daraus resultiert eine Einzelhandelszentralität im Sortiment Fahrräder und Zubehör von rd. 68 % für das Einzugsgebiet, was auf nennenswerte Abflüsse weist (nur Gütersloh: rd. 73 %).

Auf einer Verkaufsfläche im Sortiment Fahrräder und Zubehör von insgesamt rd. 4.770 qm innerhalb des prospektiven Einzugsgebiets werden rd. 15,3 Mio. € Umsatz generiert. Die Einzelhandelszentralität von rd. 68 % deutet auf deutliche Kaufkraftabflüsse in diesem Sortiment hin.

5.2 Städtebauliche/versorgungsstrukturelle Ausgangslage in den zentralen Versorgungsbereichen

Bei dem Hauptsortiment Fahrräder und Zubehör des Fahrradfachmarkts handelt es sich nach dem LEP NRW sowie nach den Sortimentslisten der tangierten Städte um ein nicht-zentrenrelevanten Sortiment. Dies konnte durch die Vor-Ort-Begehungen auch für Herzebrock-Clarholz bestätigt werden, da innerhalb der zentralen Versorgungsbereiche kaum Bestand vorzufinden war. Aus diesem Grund werden die zentralen Versorgungsbereiche in den jeweiligen Städten innerhalb des Einzugsgebiets aus städtebaulicher Sicht von dem Vorhaben nicht betroffen sein und müssen somit nicht gesondert betrachtet und städtebaulich analysiert werden. Vielmehr kommt es im Nachgang auf die Würdigung des jeweiligen Versorgungsauftrages der einzelnen zentralen Orte und auf die vorhabeninduzierte Veränderungen an. Aufgrund der Lage des Vorhabens unmittelbar benachbart zur Gütersloher Innenstadt wird in diesem Abschnitt dennoch stellvertretend für alle Innenstädte im Einzugsgebiet die Innenstadt von Gütersloh einmal ausführlicher beschrieben, um etwaige Auswirkungen besser einordnen zu können.

Innenstadt Gütersloh

Der zentrale Versorgungsbereich **Innenstadtzentrum** befindet sich zentral in der Kernstadt von Gütersloh, rd. 1 km vom Vorhabenstandort entfernt. Die Innenstadt umfasst den Bereich zwischen Friedrich-Ebert-Straße im Norden, der Schulstraße/Feldstraße im Westen, der Kirchstraße/Blessenstätte im Süden sowie dem Verlauf der Bahntrasse im Osten. Der Einzugsbereich erstreckt sich über Gütersloh und das südlich und westlich angrenzende Umland.

Die **Haupteinkaufslage** (Berliner Straße, Königstraße, Kolbeplatz) ist als Fußgängerzone ausgestaltet. Die Innenstadt weist ein angenehmes und abwechslungsreiches Erscheinungsbild entlang der Fußgängerzone und eine weitestgehend geschlossene Bebauung mit vereinzelten Stadtplätzen auf. Im Umfeld des zentralen Versorgungsbereichs finden sich überwiegend Wohnnutzungen sowie Dienstleistungsangebote (u.a. Stadthalle, Theater, Schulen) sowie Büronutzungen.

Über die B 61 und die B 513 sowie die L 757, L 788 und die L 782 ist die Gütersloher Innenstadt für den MIV **sehr gut zu erreichen**, innerhalb der Innenstadt ist auch ein gutes Stellplatzangebot vorhanden. Darüber hinaus ist die Gütersloher Innenstadt auch sehr gut an den ÖPNV angebunden (v.a. über Regional- und Fernbahnhof sowie den ZOB).

Die Innenstadt weist einen **vielfältigen Angebots- und Branchenmix** von inhabergeführtem und filialisiertem Einzelhandel auf. In den Hauptlagen ist ein fast

durchgängiger Besatz vorzufinden. Als Magnetbetriebe der Innenstadt sind v.a. die Modehäuser Klingenthal, Finke, SiNN (ehemaliges Karstadt-Haus), C&A und H&M sowie Intersport zu nennen.

Ergänzt wird das Angebot von einer Vielzahl klein- und großflächiger Einzelhandelsbetriebe, Gastronomie und Dienstleistungsangeboten sowie innenstadttypischer Nutzungen (u.a. Rathaus). **Positiv sind v.a. das städtebauliche Ambiente, das gehobene Angebotsniveau und die Angebotsvielfalt hervorzuheben, die funktionsgerecht v.a. zentrenrelevante Sortimente umfasst (v.a. Bekleidung).** Das Zentrum erfüllt seine Versorgungsfunktion für die Stadt Gütersloh und ist als stabil zu bewerten.

Im prüfungsrelevanten Hauptsortiment Fahrräder und Zubehör sind keine Wettbewerber in der Innenstadt verortet, so dass das Sortiment nicht nur nicht-zentrenrelevant gemäß Gütersloher Sortimentsliste ist, sondern auch faktisch nicht zentrenrelevant und faktisch nicht zentrenprägend ist. Eine negative Auswirkung des Vorhabens kann vor diesem Hintergrund ausgeschlossen werden.

Abbildung 11: Einzelhandelsbetriebe entlang der Berliner Straße in der Innenstadt Gütersloh

Abbildung 12: Berliner Platz in der Innenstadt Gütersloh

6 Vorhaben- und Wirkungsprognose

6.1 Marktanteils- und Umsatzprognose

Bei der Betrachtung des Einzugsgebiets eines Einzelhandelsbetriebs sind zwei Dimensionen zu beachten:

- die räumliche Ausdehnung des Einzugsgebiets und
- die Höhe der Nachfrageabschöpfung in diesem Gebiet.

Während das Einzugsgebiet den Raum repräsentiert, aus dem ein Handelsstandort regelmäßig seine Kunden gewinnt, bezeichnet der **Marktanteil** den Umfang an Nachfrage, den ein Handelsstandort aus diesem Gebiet binden kann.

Die **Umsatzprognose** für das Vorhaben basiert auf der Einschätzung erzielbarer Nachfrageabschöpfungen (Marktanteile) der geplanten Nutzungen im Einzugsgebiet auf Grundlage von umfangreichen Erfahrungswerten und empirischen Untersuchungen. Neben der Entfernung zum Vorhabenstandort wurde dabei auch die Wettbewerbssituation im Raum sowie das Agglomerationsumfeld (Lage im Ergänzungsstandort) berücksichtigt.

Für das Vorhaben ist davon auszugehen, dass es insgesamt einen Marktanteil im Einzugsgebiet von etwa 16 % erreichen wird. In der Zone 1 liegt dieser bei rd. 23 %, da unterstellt werden kann, dass das Vorhaben aufgrund seines Konzepts und aufgrund der zentralen Lage innerhalb der Stadt v.a. die Gütersloher Bevölkerung ansprechen kann. Jedoch werden die übrigen über das Stadtgebiet verteilten Angebote weiterhin an gewichtiger Versorgungsrelevanz besitzen. In der Zone 2 sind etwa 13 % und in der Zone 3 rd. 8 % Marktanteil zu erwarten. Wenngleich die Fahrzeiten zum Vorhaben größer sind, wird das Vorhaben aufgrund der Besonderheit des Betriebskonzepts (in der geplanten Dimensionierung und mit der geplanten Vielfalt einzigartig im Einzugsgebiet) und in Verbindung mit der Lagegunst nur moderate Marktanteile binden können.

Marktanteile des Vorhabens nach Vorhabenrealisierung*

Fahrräder und Zubehör	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Gesamt
Marktpotenzial (Mio. €)	9,2	10,9	2,4	22,5
Umsatz Vorhaben (Mio. €)	2,2	1,4	0,2	3,7
Marktanteile	23%	13%	8%	16%

Quelle: Eigene Berechnungen. Werte gerundet. *Ohne Streuumsätze.

Tabelle 7: Marktanteile des Fahrradfachmarkts innerhalb des Einzugsgebiets

Unter Berücksichtigung zusätzlicher Streuumsätze von 5 %, die räumlich nicht genau zuzuordnen sind und aus der Potenzialreserve[8] gespeist werden, errechnet sich das Gesamtumsatzpotenzial des Vorhabens. Danach wird sich der **einzelhandelsrelevante Brutto-Umsatz des Vorhabens** bei einer durchschnittlichen Flächenproduktivität von rd. 2.300 € je qm Verkaufsfläche auf insgesamt

rd. 3,9 Mio. € belaufen,

Umsatzstruktur des Vorhabens (nach Vorhabenrealisierung)

Branchenmix	Verkaufsfläche in qm	Flächen-produktivität*	Umsatz in Mio. €
Fahrräder und Zubehör	1.700	2.300	3,9
Gesamt	1.700	2.300	3,9

Quelle: Berechnungen Dr. Lademann & Partner. *in €/qm VKF. Werte gerundet.

Tabelle 8: Umsatzstruktur des Vorhabens

Für die Ansiedlung eines Fahrradfachmarkts am Ergänzungsstandort Friedrich-Ebert-Straße ist von einem prospektiven Marktanteil innerhalb seines Einzugsgebiets von insgesamt rd. 16 % auszugehen. Nach den Modellrechnungen ergibt sich daraus, unter zusätzlicher Berücksichtigung von Streuumsätzen, auf einer Verkaufsfläche von bis zu 1.700 qm ein Umsatzpotenzial von insgesamt rd. 3,9 Mio. €.

[8] Diese setzt sich aus Streukunden zusammen, die nur sporadisch am Vorhabenstandort einkaufen werden (z.B. Pendler, Touristen, Durchreisende, Zufallskunden sowie Verbraucher, die außerhalb des Einzugsgebiets leben) und z.B. die Innenstadt von Gütersloh aufsuchen oder in Gütersloh arbeiten.

6.2 Wirkungsprognose

6.2.1 Vorbemerkungen

Im Rahmen der **Wirkungsprognose** wird untersucht, wie sich der prognostizierte Umsatz des Vorhabens unter Berücksichtigung der räumlichen Verteilung auf den Einzelhandel im Einzugsgebiet auswirken wird. Hierbei wird angenommen, dass das Vorhaben bis zum Jahr 2023 versorgungswirksam wird.

Die Umverteilungswirkungen werden auf Basis der bestehenden Einzelhandelsumsätze (stationärer Einzelhandel im jeweiligen Bezugsraum) ermittelt. Dabei muss zunächst die Verteilung der Wirkung des Vorhabenumsatzes mit Kunden aus der jeweiligen Einzugsgebietszone auf die einzelnen untersuchten Versorgungslagen (zentrale Versorgungsbereiche, Streulagen) prognostiziert werden. Einen wichtigen Anhaltspunkt dafür liefern die bisherige Verteilung der Umsätze, die Typgleichheit bzw. Typähnlichkeit des Angebots sowie die Entfernung zum Vorhabenstandort. Daneben ist zu berücksichtigen, dass ein stärker agglomerierter Standort tendenziell weniger von einem Ansiedlungsvorhaben betroffen ist.

Die Auswirkungen des Vorhabens sind im Hauptsortiment Fahrräder und Zubehör nicht direkt am Marktanteil ablesbar; vielmehr müssen für eine fundierte Wirkungsabschätzung die Veränderungen der Nachfrageplattform bis zum Zeitpunkt der Marktwirksamkeit des Vorhabens (prospektiv 2023) sowie die Nachfrageströme berücksichtigt werden:

- Sowohl das Vorhaben (in Höhe des zu erwartenden Marktanteils) als auch die bereits vorhandenen Betriebe (in Höhe der aktuellen Bindung des Nachfragepotenzials) werden insgesamt von einem **Marktwachstum** infolge der Bevölkerungszunahme profitieren. Dieser Effekt ist zwar nicht vorhabeninduziert, erhöht allerdings die Kompensationsmöglichkeiten des Einzelhandels und ist somit **wirkungsmildernd** zu berücksichtigen.
- **Wirkungsmildernd** schlägt zu Buche, dass das Vorhaben in der Lage sein wird, bisherige Nachfrageabflüsse aus dem Einzugsgebiet bzw. den eigenen Einzugsgebietszonen zu reduzieren. Das heißt, der mit Kunden aus dem Einzugsgebiet getätigte Vorhabenumsatz muss nicht vollständig zuvor den Händlern vor Ort zu Gute gekommen sein. Vielmehr **lenkt das Vorhaben auch bisherige Nachfrageabflüsse auf sich um**.

Erst für den so bereinigten Umverteilungsumsatz ist anzunehmen, dass er zu Lasten anderer bestehender Einzelhandelsbetriebe im Einzugsgebiet umverteilt wird.

6.2.2 Prospektive Umsatzumverteilungswirkungen im Sortiment Fahrräder und Zubehör

An den untersuchten Standortlagen innerhalb des Einzugsgebiets beläuft sich der Umsatz im Sortiment Fahrräder und Zubehör derzeit auf rd. 15,3 Mio. €. Berücksichtigt man zusätzlich die durch das Marktwachstum ausgelösten vorhabenunabhängigen Umsatzzuwächse (rd. 0,04 Mio. €), ist für das Prognosejahr 2023 von einem Umsatz von rd. 15,35 Mio. € für den Bestandseinzelhandel innerhalb des Einzugsgebiets auszugehen.

Das Vorhaben wird mit Kunden aus seinem Einzugsgebiet einen Umsatz im Sortiment Fahrräder und Zubehör von rd. 3,7 Mio. € erzielen (ohne rd. 0,2 Mio. € Streuumsätze). Dabei wird das Vorhaben in gewissem Maße dazu in der Lage sein, bisherige Kaufkraftabflüsse aus dem Einzugsgebiet zu reduzieren (insgesamt rd. 1,4 Mio. €). Diese fließen derzeit Versorgungsstandorten außerhalb des Einzugsgebiets zu und sind daher in der Wirkungsprognose vom Vorhabenumsatz abzuziehen. Der **im Einzugsgebiet umverteilungsrelevante Vorhabenumsatz** beträgt demnach insgesamt **rd. 2,3 Mio. €**.

Stellt man diesen dem Einzelhandelsumsatz im Einzugsgebiet gegenüber, ergibt sich prospektiv eine Umsatzumverteilung von

insgesamt rd. 15 %.

Das Vorhaben wirkt sich jedoch unterschiedlich stark auf die untersuchten Versorgungsbereiche im Einzugsgebiet aus. Grundsätzlich werden die Wirkungen innerhalb des Nahbereichs (Zone 1) höher ausfallen als im Fernbereich (Zone 2 und Zone 3).

Aufgrund der räumlichen Nähe und der Angebotsüberschneidungen kann zudem davon ausgegangen werden, dass die Stadt Gütersloh selbst am stärksten von dem Vorhaben betroffen sein wird (rd. 20 %). Die übrigen Städte weisen dagegen etwas geringere Umsatzumverteilungsquoten auf. In Herzebrock-Clarholz sind die Wirkungen sogar nicht nachweisbar (< 0,1 Mio. €).

Im Folgenden sind die Umverteilungswirkungen für die einzelnen Standortlagen innerhalb des Einzugsgebiets dargestellt. Die Kompensations- und Wirkungsverschärfungseffekte wurden jeweils separat ermittelt.

Wirkungsprognose des Ansiedlungsvorhabens in Gütersloh - Umsatzzuwachs (2023)

Fahrräder und Zubehör	Stadt Gütersloh	Zone 1 Gesamt	Stadt Rheda-Wiedenbrück	Stadt Herzebrock-Clarholz	Stadt Harsewinkel	Stadt Rietberg	Zone 2 Gesamt	Stadt Verl	Zone 3 Gesamt	Gesamt
Umsatz vor Ort aktuell	**6,67**	**6,67**	**3,04**	**0,42**	**1,21**	**1,31**	**5,98**	**2,66**	**2,66**	**15,30**
zzgl. Umsatzanstieg durch Marktwachstum	0,02	**0,02**	0,0	0,00	0,00	0,00	**0,02**	0,01	**0,01**	**0,04**
Umsatz vor Ort (2023)	**6,69**	**6,69**	**3,05**	**0,42**	**1,21**	**1,32**	**6,00**	**2,67**	**2,67**	**15,35**
Vorhabenumsatz (ohne Streuumsätze)	**2,15**	**2,15**	**0,75**	**0,07**	**0,27**	**0,27**	**1,37**	**0,20**	**0,20**	**3,71**
abzgl. Rückholung von Kaufkraftabflüssen	-0,82	**-0,82**	-0,31	-0,03	-0,11	-0,11	**-0,56**	0,00	**0,00**	**-1,38**
innerhalb des Einzugsgebiets umverteilungsrelevanter Vorhabenumsatz	**1,33**	**1,33**	**0,45**	**0,04**	**0,16**	**0,16**	**0,81**	**0,19**	**0,19**	**2,34**
Umsatzumverteilung in % vom Umsatz des bestehenden Einzelhandels (2023)	**20%**	**20%**	**15%**	**k.A.**	**13%**	**12%**	**14%**	**7%**	**7%**	**15%**

Quelle: Eigene Berechnungen. Werte gerundet. Umsatzrückgänge < 0,1 Mio. € rechnerisch nicht nachweisbar.

Tabelle 9: Prospektive Umsatzumverteilungswirkungen des Vorhabens

Die Umsatzumverteilungswirkungen durch die Ansiedlung des Fahrradfachmarkts mit bis zu 1.700 qm VKF erreichen nach den Prognosen von Dr. Lademann & Partner im nicht-zentrenrelevanten Sortiment Fahrräder und Zubehör Werte von im Schnitt etwa 15 %. Dabei sind die höchsten Auswirkungen mit maximal rd. 20 % prospektiv für die Stadt Gütersloh zu erwarten, in der das Vorhaben selbst an zentraler Stelle angesiedelt werden soll.

7 Bewertung des Vorhabens

7.1 Zu den Bewertungskriterien

Das Vorhaben in Gütersloh mit einer geplanten Gesamtverkaufsfläche von bis zu rd. 1.700 qm ist Adressat des § 11 Abs. 3 BauNVO i.V.m. § 1 Abs. 6 Nr. 8a BauGB und § 1 Abs. 4 BauGB. Außerdem sind die Bestimmungen des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen 2019[9] und der Regionalplanung für den Regierungsbezirk Detmold, Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld[10] zu berücksichtigen.

Standorte des großflächigen Einzelhandels nur in Allgemeinen Siedlungsbereichen (6.5-1 Ziel)

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

Beeinträchtigungsverbot (6.5-3 Ziel)

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.

Nicht zentrenrelevante Kernsortimente: Verkaufsfläche (6.5-4 Grundsatz)

Bei der Darstellung und Festsetzung von Sondergebieten für Vorhaben im Sinne des § 11 Absatz 3 Baunutzungsverordnung mit nicht zentrenrelevanten Kernsortimenten soll der zu erwartende Gesamtumsatz der durch die jeweilige Festsetzung ermöglichten Einzelhandelsnutzungen die Kaufkraft der Einwohner der jeweiligen Gemeinde für die geplanten Sortimentsgruppen nicht überschreiten.

Nicht zentrenrelevante Kernsortimente: Standort, relativer Anteil zentrenrelevanter Randsortimente (6.5-5 Ziel)

Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Absatz 3 Baunutzungsverordnung mit nicht zentrenrelevanten Kernsortimenten dürfen nur dann auch außerhalb von zentralen Versorgungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden, wenn der Umfang der

[9] Vgl. Der 2013 aufgestellte Landesentwicklungsplan NRW (LEP NRW) Teilplan Großflächiger Einzelhandel wurde im Rahmen der im Februar 2017 abgeschlossenen Fortschreibung des LEP NRW in den gesamten LEP NRW übernommen (Kapitel 6.5 Großflächiger Einzelhandel). Eine inhaltliche Änderung ist damit nicht einhergegangen. Der erneut geänderte LEP NRW (am 30.07.2019 erfolgte die Bekanntmachung im Gesetz- und Verordnungsblatt des Landes NRW) beinhaltet keine inhaltlichen Änderungen zum großflächigen Einzelhandel.

[10] Vgl. Regionalplan Regierungsbezirk Detmold, Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld (i.F. RP Detmold).

zentrenrelevanten Sortimente maximal 10 % der Verkaufsfläche beträgt und es sich bei diesen Sortimenten um Randsortimente handelt.

Nicht zentrenrelevante Kernsortimente: Verkaufsfläche zentrenrelevanter Randsortimente (6.5-6 Grundsatz)

Der Umfang der zentrenrelevanten Randsortimente eines Sondergebietes für Vorhaben im Sinne des § 11 Absatz 3 Baunutzungsverordnung mit nicht zentrenrelevanten Kernsortimenten soll außerhalb von zentralen Versorgungsbereichen 2.500 m² Verkaufsfläche nicht überschreiten.

Regionale Einzelhandelskonzepte (6.5-9 Grundsatz)

Regionale Einzelhandelskonzepte sind bei der Aufstellung und Änderung von Regionalplänen in die Abwägung einzustellen.

Der **Regionalplan für den Regierungsbezirk Detmold, Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld** greift die Vorgaben der nordrhein-westfälischen Landesplanung im Kapitel 7. Großflächiger Einzelhandel auf. Nach seinem Verständnis:

- *besteht die Möglichkeit im Einzelfall im Rahmen der Bauleitplanung wie auch im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen, warum ein Abweichen von dem Ziel 1 (ASB-Pflicht für großflächigen Einzelhandel) notwendig ist.*
- *ist es Aufgabe der Gemeinde, darauf hinzuwirken, dass Einzelhandelsgroßprojekte in Größenordnung und Standort den Zielen der Raumordnung und Landesplanung entsprechen. Die Größe der Verkaufsfläche ist so zu begrenzen, dass der Einzugsbereich eines Vorhabens den zentralörtlichen Versorgungsbereich der Ansiedlungsgemeinde nicht wesentlich überschreitet (Ziel 4).*

Zu Ziel 1:

Nach dem derzeit gültigen Regionalplan für den Regierungsbezirk Detmold, Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld (GEP TA OB BI) befindet sich das Vorhabenareal im Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB). Dort sind Einzelhandelsvorhaben allgemein zulässig.

Zu Ziel 5 und Grundsatz 4 und 6:

Der geplante Fahrradfachmarkt wird von dem nicht-zentrenrelevanten Sortiment Fahrräder und Zubehör geprägt sein und keine klassisch zentrenrelevanten Sortimente besitzen. Innerhalb des Fahrradzubehörs wird es einen sehr geringen Anteil an Sortimenten geben, deren übergeordnete Warengruppe (Bekleidung, Schuhe, Optik) zwar als zentrenrelevant zu bezeichnen ist, jedoch handelt es sich hier ausdrücklich um einen Bezug auf das Fahrradsortiment. Zudem werden solche Spezialsortimente nicht mehr als 10 % der Fläche einnehmen. Somit ist das Vorhaben auch außerhalb von zentralen Versorgungsbereichen zulässig. Zudem überschreitet das Nachfragepotenzial

der Einwohner der Stadt Gütersloh im Sortiment Fahrräder und Zubehör (rd. 9,2 Mio. €) den voraussichtlichen Umsatz des Fahrradfachmarkts (rd. 3,9 Mio. € inkl. Streuumsätze) deutlich. Es ist damit in Bezug auf die Strukturen Güterslohs angemessen dimensioniert.

Zu Ziel 3:

Das bereits über BauNVO und BauGB erfasste Beeinträchtigungsverbot wird im separaten Kapitel 7.2 behandelt.

7.2 Zu den Auswirkungen auf die zentralen Versorgungbereiche und die Versorgungsfunktion der zentralen Orte

Ausgewogene Versorgungsstrukturen und damit die Funktionsfähigkeit von Zentralen Orten setzen voraus, **dass die zentralen Versorgungsbereiche sowie die verbrauchernahe Versorgung nicht mehr als unwesentlich beeinträchtigt** werden (Beeinträchtigungsverbot).

Die Überprüfung der eventuellen Beeinträchtigung der zentralen Versorgungsbereiche und der Versorgungsfunktion der zentralen Orte erfolgte im Kapitel zur Wirkungsprognose. Es stellt sich die Frage, ob es über die im Rahmen der Wirkungsprognose ermittelten marktanalytischen Auswirkungen hinaus zu Beeinträchtigungen des bestehenden Einzelhandels kommen kann. Im Kern geht es um die Einschätzung, ob die ermittelten Umsatzumverteilungseffekte für eine größere Anzahl von Betrieben so gravierend sind, dass als Folge von Betriebsaufgaben eine Funktionsschwächung oder gar Verödung der Zentren droht, bzw. die Versorgungsfunktion der zentralen Orte gefährdet ist.

In der Rechtsprechung verschiedener Oberverwaltungsgerichte (vgl. u.a. OVG Münster, AZ 7A 2902/93, OVG Bautzen, Beschluss 1 BS 108/02, 06.06.2002) ist die Meinung vertreten worden, dass als Anhaltswert ab einer Umsatzumverteilung von 10 % mehr als unwesentliche Auswirkungen auf den bestehenden Einzelhandel nicht auszuschließen sind (sog. Abwägungsschwellenwert). In der Sortimentsliste des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen wie auch in den meisten der vom Vorhaben tangierten Kommunen wird das Segment Fahrräder und Zubehör allerdings den nichtzentrenrelevanten Sortimenten zugeordnet. Es handelt sich somit bei dem Vorhaben – in Bezug auf die Bewertung der Auswirkungen auf die Region insgesamt - um die **Ansiedlung eines Betriebs mit nicht-zentrenrelevantem Hauptsortiment.** Für diese sind in besonderem Maße **versorgungsstrukturelle Aspekte** einzubeziehen. So sind im Hinblick auf die nicht-zentrenrelevanten Sortimente höhere Schwellenwerte anerkannt. Diese können etwa doppelt so hoch angesetzt werden wie im Hinblick

auf zentrenrelevante Sortimente in zentralen Versorgungsbereichen, nämlich bei **bis zu 20 % Umsatzumverteilung** (so z.B. im Einzelhandelserlass für das Land Baden-Württemberg aus dem Jahr 2001[11]). Neben der Höhe der ermittelten Umsatzumverteilungen stellt zudem die **branchenspezifische Zentralitätskennziffer** einer Stadt (und in Bezug auf ihren jeweiligen zentralörtlichen Verflechtungsraum) und ihre Veränderung in Folge der Vorhabenrealisierung als Maßstab für die angemessene Erfüllung der zugewiesenen zentralörtlichen Funktion eine wichtige Kenngröße dar.

Das Vorhaben wird in seinem Sortiment Fahrräder und Zubehör eine prospektive **Umsatzumverteilungsquote von rd. 15 % innerhalb des Einzugsgebiets** auslösen und sich damit noch im Bereich des Abwägungsschwellenwert für nicht-zentrenrelevante Sortimente bewegen. Tendenziell stärker von dem Vorhaben betroffen ist vor allem bedingt durch die Nähe und Angebotsüberschneidungen, die Stadt Gütersloh selbst. Hier werden die Wirkungen auf den Bestands spürbar sein.

Allerdings befinden sich, mit Ausnahme vereinzelter kleinteiliger Fahrradgeschäfte, alle strukturprägenden Fahrradfachmärkte außerhalb zentraler Versorgungsbereiche. Diese Betreiber können daher den städtebaulichen Schutz vor Wettbewerbsverschärfung für sich nicht beanspruchen. Erhöhte Umsatzrückgänge auch oberhalb von 10 % sind damit rein wettbewerblicher Natur und entfalten keine städtebauliche Relevanz. Aufgrund des hohen Flächenbedarfs ist davon auszugehen, dass sich großflächige Neuansiedlungen von Fahrradfachmärkten auch zukünftig (wenn überhaupt) nur schwer in die zentralen Versorgungsbereiche integrieren lassen und sich deshalb auch weiterhin auf Gewerbegebiets- und Fachmarktlagen konzentrieren werden. Ferner sind solche Konzepte bereits unter Berücksichtigung landesplanerischer Vorgaben nur in zentralen Orten höherer Stufe i.V.m. einer beachtlichen Einwohnerzahl im eigenen Stadtgebiet darstellbar.

Zone 1

In der **Stadt Gütersloh (Zone 1)** werden die Umsatzumverteilungsquoten mit rd. 20 % mit Abstand am höchsten ausfallen. Dies wird vor allem den typgleichen, jedoch kleiner dimensionierten Fahrradfachmarkt Bikearena Fulland treffen. Dieser kann mit seiner breiten Angebotsstruktur sowie seiner Verkaufsflächengröße als Hauptwettbewerber gegenüber dem Vorhaben identifiziert werden und ist der einzige großflächige Anbieter innerhalb des Einzugsgebiets des Vorhabens. Dementsprechend geht das eigene Einzugsgebiet des Bikearena Fulland-Fahrradfachmarkts ebenfalls über die Stadtgrenze von Gütersloh hinaus. Es handelt sich um einen langjährig etablierten, modernen Markt an einem verkehrlich sehr gut erreichbaren Standort (B 61), jedoch in einem

[11] Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg: Verwaltungsvorschrift des Wirtschaftsministeriums zur Ansiedlung von Einzelhandelsgroßprojekten – Raumordnung, Bauleitplanung und Genehmigung von Vorhaben vom 21. Februar 2001.

diffus strukturierten Gewerbegebiet, unweit von zahlreichen Einzelhandelsangeboten an der Hans-Böckler-Straße.

Die zahlreichen kleinteiligen Fahrradgeschäfte innerhalb des Stadtgebiets werden anteilig weniger stark betroffen sind. Mit einer Verkaufsflächengröße von maximal rd. 350 qm und einer dezentralen Verteilung über das Stadtgebiet stehen diese Betriebe kaum im Wettbewerb mit einem großflächigen und überörtlich ausgerichteten Fahrradfachmarkt. Das Ansiedlungsvorhaben wird zudem vielmehr einen Großteil seines Umsatzes in der Zone 1 aus der Rückholung von derzeit bestehenden Nachfrageabflüssen an Standorte außerhalb von Gütersloh / dem Online-Handel zurückholen und somit in zentraler Lage die sortimentsspezifische Zentralität sowie den raumordnerisch zugewiesenen, mittelzentralen Versorgungsauftrag der Stadt stärken. Eine Aufgabe bereits vorhandener Betriebe durch das Vorhaben ist somit aufgrund der bestehenden Nachfragepotenziale in diesem Sortiment nicht zu erwarten. Sollte dennoch ein Anbieter aus dem Markt austreten, wäre die Versorgung mit Fahrrädern und Fahrradzubehör weiterhin gesichert.

Zone 2

Die **Zone 2** wird rd. 14 % Umsatzrückgang aufweisen. Am stärksten ist hier das Mittelzentrum Rheda-Wiedenbrück betroffen (rd. 15 %). Danach folgen das Grundzentrum Harsewinkel (rd. 13 %) und das Mittelzentrum Rietberg (rd. 12 %). In diesen Städten sind mehrere kleinteilige Fahrradläden (mit maximal 300 qm Verkaufsfläche) mit einer überwiegend lokalen Kundenansprache ansässig, die nicht im direkten Wettbewerb mit dem geplanten Fahrradfachmarkt stehen. Sie weisen zum Teil ein spezialisiertes Angebot mit inkludierten Reparaturwerkstätten auf. In der Stadt Herzebrock-Clarholz ist der absolute Umsatzrückgang sogar so gering (< 0,1 Mio. €), dass er rechnerisch nicht mehr darstellbar ist (und als dort zentrenrelevantes Sortiment damit auch zulasten der Innenstadt ausgeschlossen werden kann). **Insgesamt findet durch die Ansiedlung eines Fahrradfachmarkts in der Stadt Gütersloh trotz einer Umsatzumverteilungsquote von rd. 14 % (Zone 2) bzw. rd. 7 % (Zone 3) keine Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit und Entwicklung benachbarter zentraler Orte statt.** Mehr als unwesentliche Auswirkungen sind trotz erhöhter Umsatzrückgänge somit nicht zu erwarten.

Zone 3

Die **Zone 3** wird mit der Stadt Verl Umsatzrückgänge von rd. 7 % aufweisen. Hier wird insbesondere der Fahrradfachmarkt Zweiräder Fulland betroffen sein. Aufgrund seiner Größe und Angebotsvielfalt handelt es sich hier um den zweitstärksten Wettbewerber im Einzugsgebiet, welcher sich zudem in der Nähe der Stadt Gütersloh befindet. Der Markt spricht stärker Kunden aus der Stadt Verl und angrenzenden Ortsteilen an und wird keine mehr als unwesentlichen Auswirkungen zu spüren bekommen. Gleiches gilt für die vereinzelten kleinteiligen Fahrradgeschäfte im Stadtgebiet von Verl.

Hinsichtlich der Auswirkungen ist auch darauf hinzuweisen, dass eine umfassende Mitversorgungsfunktion von Gütersloh durch Verl regionalplanerisch nicht beabsichtigt ist. Verl soll lediglich eine Grundnachfrage für die eigenen Einwohner bedienen und geht mit dem bestehenden Angebot bereits darüber hinaus. Eine abwägungsrelevante Beeinträchtigung des Versorgungsauftrags lässt sich demnach nicht ableiten.

Insgesamt findet durch die Ansiedlung eines Fahrradfachmarkts in der Stadt Gütersloh trotz einer Umsatzumverteilungsquote von rd. 14 % (Zone 2) bzw. rd. 7 % (Zone 3) keine Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit und Entwicklung benachbarter zentraler Orte statt.

Neben den Umsatzumverteilungsquoten ist zu beachten, dass die **Einzelhandelszentralitäten** innerhalb des Einzugsgebiets im Segment Fahrrad und Zubehör von rd. 68 % (rd. 73 % in der Stadt Gütersloh) bereits heute signifikante Kaufkraftabflüsse in Lagen außerhalb des Einzugsgebiets sowie vorwiegend in den Online-Handel aufzeigen. Gemäß des Zweirad-Industrie-Verbands[12] entfielen im Jahr 2019 rd. 24 % des Gesamtumsatzes mit Fahrrädern auf den Online-Handel. Insofern fließt derzeit auch in signifikantem Maße in der Stadt Gütersloh verfügbare Kaufkraft in den Online-Handel ab. Als leistungsfähiger Anbieter mit einer großen Sortimentsvielfalt wird der geplante Fahrradfachmarkt einen gewissen Teil dieser Nachfrageabflüsse zurückholen und verstärkt im stationären Einzelhandel binden können.

Blendet man den Effekt in Bezug auf den Online-Handel aus, würden folgende **Veränderungen bei der Zentralität** bei Fahrrädern und Zubehör in der worst-case-Betrachtung unter Berücksichtigung der Einwohnerzuwächse bis 2023 und der Umsatzrückgänge resultieren:

- Mittelzentrum Gütersloh — von rd. 73 % auf max. 101 %
- Mittelzentrum Rheda-Wiedenbrück — von rd. 68 % auf mind. 58%
- Mittelzentrum Rietberg — von rd. 49 % auf mind. 43 %
- Grundzentrum Herzebrock-Clarholz — von rd. 29 % auf mind. 26 %
- Grundzentrum Harsewinkel — von rd. 52 % auf mind. 45 %
- Grundzentrum Verl — von rd. 112 % auf mind. 104 %

Nach Vorhabenumsetzung wird die Zentralität bei Fahrrädern und Zubehör in Gütersloh noch im üblichen Bereich für Mittelzentren liegen; zumal gewürdigt werden muss, dass es sich hier um ein Spezialkonzept handelt, das in zahlreichen Orten (den Grundzentren und kleineren Mittelzentren) nicht die entsprechenden Standortbedingungen finden würde (aus wirtschaftlicher und aus raumordnerischer Sicht). Aufgrund bestehender Zentralitätslücken würde auch nach Vorhabenumsetzung in den Orten im

[12] Zweirad-Industrie-Verband (ZIV): Zahlen-Daten-Fakten zum Fahrradmarkt in Deutschland 2019.

Umland die verbrauchernahe Versorgung im Bestand und hinsichtlich der Entwicklungsperspektiven nicht gefährdet.

Unter der Würdigung der spezifischen Situation in den zentralen Orten im Einzugsgebiet sind in der worst-case-Betrachtung[13] keine mehr als unwesentlichen Auswirkungen zu erwarten: Die ermittelten Umsatzumverteilungen verteilen sich auf mehrere, stabile Betriebe und sind als rein wettbewerblicher Natur aufzufassen.
Auch die Funktionsfähigkeit und Entwicklung benachbarter zentraler Orte wird nicht wesentlich beeinträchtigt. Eine Betroffenheit von zentralen Versorgungsbereichen kann aufgrund der Einstufung als nicht-zentrenrelevantes Sortiment zudem ausgeschlossen werden.
Es kann somit weder eine städtebauliche noch eine gewichtige raumordnerische Relevanz festgestellt werden.
Die Ansiedlung eines großflächigen Fahrradfachmarkts in der Stadt Gütersloh wird insgesamt eine bestehende Angebotslücke schließen, ohne dabei mehr als unwesentliche Auswirkungen innerhalb des bestehenden Einzelhandelsgefüges auszulösen.

7.3 Zur Kompatibilität mit dem kommunalen Einzelhandelsentwicklungskonzept

Im Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Gütersloh aus dem Jah 2017 werden die folgenden **Leitlinien zur Zentren- und Einzelhandelsentwicklung** festgelegt:

Nicht-zentrenrelevante Sortimente (gem. Gütersloher Sortimentsliste)

Grundsatz 3: Einzelhandelsbetriebe mit nicht-zentrenrelevanten Hauptsortimenten werden vorrangig an den bestehenden Ergänzungsstandorten sowie in den zentralen Versorgungsbereichen angesiedelt.

- *Prioritär sind nicht-zentrenrelevante Sortimente auf die räumlich abgrenzten Ergänzungsstandorte im Stadtgebiet zu lenken, um Agglomerationseffekte zu erschließen.*

[13] Tendenziell niedrigere Wirkungen würden sich z.B. im Falle der Verlagerung und Erweiterung eines bestehenden Anbieters innerhalb der Stadt oder aber bei Aufnahme nicht-Fahrradspezifischer Randsortimente (zulasten des prüfungsrelevanten Hauptsortiments) ergeben.

- *Nachgeordnet können nicht-zentrenrelevante Betriebe auch an anderen Standortlagen zugelassen werden, die einzelhandelsseitig vorgeprägt sind. Neben zentralen Versorgungsbereichen sind in der Regel auch sonstige Lagen in Allgemeinen Siedlungsbereichen (ASB) geeignet.*
- *Aufgrund der umfangreichen Flächenreserven insbesondere in den Ergänzungsstandorten sind außerhalb der räumlich abgegrenzten Ergänzungsstandorte in Gewerbe- und Industriegebieten (GIB) nicht-zentrenrelevante Betriebe als Neuansiedlung auszuschließen. Einzelhandelsseitig nicht vorgeprägte Gewerbegebiete sind grundsätzlich in ihrer Funktion für sonstiges Gewerbe frei zu halten. Die Überprüfung und Anpassung von relevanten Bebauungsplänen wird empfohlen.*
- *Zentren- und nahversorgungsrelevante Neben- und Randsortimente sind außerhalb der zentralen Versorgungsbereiche auf 10 % der Gesamtverkaufsfläche (max. 800 qm Verkaufsfläche) zu begrenzen.*

Bei dem Vorhaben handelt es sich um einen Fahrradfachmarkt, dessen Hauptsortiment Fahrräder und Zubehör sind. Dies ist laut dem Einzelhandelskonzept der Stadt Gütersloh ein nicht-zentrenrelevantes Sortiment. Der Vorhabenstandort des geplanten Fahrradfachmarkts befindet sich innerhalb des Ergänzungsstandorts Friedrich-Ebert-Straße. Hier sollen Einzelhandelsbetriebe mit nicht-zentrenrelevanten Hauptsortimenten angesiedelt werden. Insofern entspricht das Vorhaben den Ausführungen des Einzelhandelskonzept und sorgt für eine Stärkung und Attraktivitätssteigerung des Standorts. Durch die unmittelbare Nähe zur Innenstadt von Gütersloh, könnte diese aufgrund ihrer anderen Profilierung zudem ebenfalls von Agglomerationseffekten profitieren. Klassische zentrenrelevante Sortimente wird der Fahrradfachmarkt nicht bereitstellen, weshalb die maximal zulässige Verkaufsfläche für solche Randsortimente (10 % der Gesamtverkaufsfläche) ebenfalls nicht tangiert wird.

Das Vorhaben ist mit den Zielsetzungen des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Gütersloh kompatibel. Das Vorhaben trägt zu dem Profilierungsziel bei an Ergänzungsstandorten sogstarke nicht-zentrenrelevante Sortimente zu bündeln, um die Ausstrahlkraft des Mittelzentrums insgesamt zu stärken.

Fazit

8 Fazit

In der Stadt Gütersloh ist an der Friedrich-Ebert-Straße die **Ansiedlung eines Fahrradfachmarkts mit bis zu 1.700 qm Verkaufsfläche** geplant.

In der **Bewertung des Vorhabens** ist Folgendes festzuhalten:

Die **sozioökonomischen Rahmenbedingungen** im Untersuchungsraum induzieren insbesondere aufgrund der positiven Einwohnerentwicklung und dem überdurchschnittlichen Kaufkraftniveau Impulse für die künftige Einzelhandelsentwicklung in Gütersloh.

Das **Kundenpotenzial des Vorhabens** in 2023 beträgt etwa 246.550 Personen. Das Nachfragepotenzial im Sortiment Fahrräder und Zubehör im Einzugsgebiet wird im Jahr der Marktwirksamkeit auf rd. 22,5 Mio. € leicht steigen.

Auf einer **Verkaufsfläche im Sortiment Fahrräder und Zubehör** von insgesamt rd. 4.770 qm innerhalb des Einzugsgebiets werden rd. 15,3 Mio. € Umsatz generiert. Die Einzelhandelszentralität von rd. 68 % im Einzugsgebiet deutet auf erhebliche Kaufkraftabflüsse hin. Dies gilt auch in Bezug auf Gütersloh (rd. 73 %).

Nach den Modellrechnungen wird der geplante Fahrradfachmarkt ein **Umsatzpotenzial** im Sortiment Fahrräder und Zubehör von rd. 3,9 Mio. € aufweisen. Das entspricht einem Marktanteil im Einzugsgebiet von rd. 16 %, dabei wird das Vorhaben die mit abstand höchste Attraktivität innerhalb von Gütersloh aufweisen.

Die **Umsatzumverteilungswirkungen** durch die Ansiedlung des Fahrradfachmarkts erreichen nach den Prognosen von Dr. Lademann & Partner im Segment Fahrräder und Zubehör Umsatzrückgänge von im Mittel rd. 15 %. In der Zone 1 (Stadt Gütersloh) fallen die Werte mit rd. 20 % höher aus. Die ermittelten Umsatzumverteilungen im Rahmen der Wirkungsprognose für die Ansiedlung eines Fahrradfachmarkts verteilen sich allerdings auf mehrere stabile Einzelbetriebe und sind zudem rein wettbewerblicher Natur. Es konnte weder eine städtebauliche noch eine raumordnerische Relevanz festgestellt werden. Die Ansiedlung eines Fahrradfachmarkts in der Stadt Gütersloh wird insgesamt eine signifikante Angebotslücke schließen (die Zentralität ist mit rd. 73 % für ein großes Mittelzentrum moderat), ohne dabei mehr als unwesentliche Auswirkungen innerhalb des Zentrale-Orte-Gefüges auszulösen. Die Versorgungslage in den umliegenden Städten wird auch nach der Vorhabenrealisierung gesichert sein.

Eine Übereinstimmung mit den Zielen des LEP NRW – Kapitel Großflächiger Einzelhandel und dem Regionalplan ist ebenfalls gegeben. Die Ansiedlung des Fahrradfachmarkts mit bis zu 1.700 qm VKF ist auch mit den Zielen und Grundsätzen des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Gütersloh kongruent. Der Ergänzungsstandort Friedrich-Ebert-Straße wird ausdrücklich für die Ansiedlung von

Märkten mit nicht-zentrenrelevanten Sortimenten empfohlen. Das Vorhaben zahlt auf die Bündelung sogstarker nicht-zentrenrelevanter Sortimente und damit auf die Ausstrahlkraft des Einzelhandels insgesamt ein.

Im Rahmen der Bauleitplanung soll die Gesamt-Verkaufsfläche von 1.700 qm VKF festgesetzt werden. Dabei besteht die Möglichkeit die unterschiedlichen Sortimentsgruppen flächenäquivalent festzusetzen: Das Verträglichkeitsgutachten deckt folgende Festsetzungen ab:

- Nicht-zentrenrelevantes Sortiment: 1.300 -1.500 qm VKF
  - Davon Fahrräder und E-Bikes: mind. 1.100 qm VKF (mind. 64 % von 1.700 qm)
  - Davon Fahrradzubehör im engeren Sinne: max. 200 qm (max. 11 % von 1.700 qm) (Fahrradersatzteile und sonstiges Zubehör).
- Fahrradzubehör im weiteren Sinne: max. 170 qm (max. 10 % von 1.700 qm) (Fahrrad-Funktionsbekleidung, Fahrradschuhe, Fahrradhelme und Sportbrillen).
- Flächen, auf denen kein Verkauf stattfindet (im Ladenraum integrierte Teststrecke)

Hinzu kommt zudem die Werkstattfläche, sofern diese als Dienstleistungsfläche klar vom eigentlichen Verkaufsraum abgegrenzt ist.

Hamburg, 08. Dezember 2021

Sandra Emmerling

Aaron Albertsen

Dr. Lademann & Partner GmbH