

Städtebauliche und raumordnerische
Verträglichkeitsanalyse für die Erweiterung
des Betriebes der Radwelt Coesfeld GmbH

Verfasser:

Dipl.-Ing. Marc Föhler
Torben Döring, M.Sc.
Julian Krause, M.Sc.

Dortmund, 20. Februar 2015

Im Auftrag von

Stadt Coesfeld

Auftragnehmer

Stadt + Handel

Stadt + Handel

Dipl.-Ing.e Beckmann und Föhrer GbR

Hörder Hafenstraße 11

44263 Dortmund

fon 0231.8626890

fax 0231.8626891

Beiertheimer Allee 22

76137 Karlsruhe

fon 0721.14512262

fax 0721.14512263

Markt 9

04109 Leipzig

fon 0341.92723942

fax 0341.92723943

info@stadt-handel.de

www.stadt-handel.de

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	ii
1 Ausgangssituation und Zielsetzung	1
2 Methodik	2
3 Planvorhaben	6
3.1 Beschreibung des Planvorhabens	6
3.2 Vorhabenstandort	9
4 Markt und Standortanalyse	11
4.1 Sozioökonomische Rahmenbedingungen	11
4.2 Untersuchungsrelevante Sortimente	11
4.3 Einzugsgebiet und Untersuchungsraum	11
4.4 Exkurs: Bundesweite Trends im Fahrradeinzelhandel	13
4.5 Angebotsanalyse	16
4.6 Nachfrageanalyse	19
4.7 Städtebauliche Analyse und Untersuchung der Standortstrukturen im Untersuchungsraum	21
5 Auswirkungsanalyse	29
5.1 Relation der sortimentsspezifischen Verkaufsflächen im Bestand zum Erweiterungsvorhaben	29
5.2 Absatzwirtschaftliche und städtebauliche Auswirkungen des Vorhabens	31
5.2.1 Zusammenfassung	37
5.2.2 Empfehlung zur Verkaufsflächenreduzierung	37
5.3 Absatzwirtschaftliche und städtebauliche Verträglichkeitsbewertung zentrenrelevanter Randsortimente	40
5.4 Kommunalplanerische Rahmenbedingungen	42
5.5 Landesplanerische Rahmenbedingungen: LEP NRW – Sachlicher Teilplan großflächiger Einzelhandel	45
6 Zusammenfassung	50
Anhang	I
Abbildungsverzeichnis	II
Tabellenverzeichnis	III

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	.....	Absatz
B	.....	Bundesstraße
BAB	.....	Bundesautobahn
BauGB	.....	Baugesetzbuch
BauNVO	.....	Baunutzungsverordnung
BGF	.....	Bruttogeschosfläche
bspw.	.....	beispielsweise
BVerfGH.	.....	Bundesverfassungsgerichtshof
bzw.	.....	beziehungsweise
d. h.	.....	das heißt
EW	.....	Einwohner
ggf.	.....	gegebenenfalls
GVKF	.....	Gesamtverkaufsfläche
i. d. R.	.....	in der Regel
inkl.	.....	inklusive
i. H. v.	.....	in Höhe von
i. S. v.	.....	im Sinne von
insb.	.....	insbesondere
L	.....	Landesstraße
LEP NRW	.....	Landesentwicklungsplan NRW
m	.....	Meter
m ²	.....	Quadratmeter
max.	.....	maximal
Mio.	.....	Millionen
MIV	.....	motorisierter Individualverkehr
niL	.....	städtebaulich nicht integrierte Lage
NVZ	.....	Nahversorgungszentrum
ÖPNV	.....	öffentlicher Personennahverkehr
OVG	.....	Oberverwaltungsgericht
rd.	.....	rund
S.	.....	Seite
s.	.....	siehe
s. o.	.....	siehe oben
siL	.....	städtebaulich integrierte Lage
u. a.	.....	unter anderem
v. a.	.....	vor allem
VG	.....	Verwaltungsgericht
vgl.	.....	vergleiche
v. H.	.....	von Hundert
VKF	.....	Verkaufsfläche
ZVB	.....	zentraler Versorgungsbereich
z. B.	.....	zum Beispiel
z. T.	.....	zum Teil

1 Ausgangssituation und Zielsetzung

Die Radwelt Coesfeld GmbH plant derzeit die Erweiterung ihrer Verkaufsflächen an der Dülmener Straße 117 in Coesfeld. Der am Standort aktuell gültige Bebauungsplan billigt der Radwelt Coesfeld GmbH eine Verkaufsfläche von rd. 880 m² VKF zu. Zentrenrelevante Randsortimente sind auf 7 % der Verkaufsfläche zulässig. Die aktuelle Planung der Radwelt Coesfeld GmbH sieht eine Ausweitung der aktuellen Verkaufsfläche von rd. 850 m² VKF auf rd. 1.550 m² VKF zzgl. von weiteren 150 m² für die Darstellung von Reparatur/Spezialersatz/Werkstatt (keine Verkaufsfläche) vor. Auch beabsichtigt die Radwelt Coesfeld GmbH, auf maximal rd. 7 % der Gesamtverkaufsfläche zentrenrelevante Randsortimente (Fahrrad-Bekleidung, Fahrrad-Schuhe) anzubieten.

Vor diesem Hintergrund wird derzeit ein Bebauungsplanverfahren von der Radwelt Coesfeld GmbH angestrebt. Die in diesem Zusammenhang von der Stadt Coesfeld angeforderte Verträglichkeitsanalyse des Erweiterungsvorhabens zielt darauf ab, insbesondere folgende Aspekte zu erörtern und zu klären:

- Absatzwirtschaftliche und städtebauliche Auswirkungsanalyse des Erweiterungsvorhabens im nicht zentrenrelevanten¹ Hauptsortiment Fahrräder und Zubehör (Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche sowie die versorgungsstrukturelle Angebotssituation in Coesfeld und den Nachbarkommunen).
- Absatzwirtschaftliche und städtebauliche Auswirkungseinschätzung des Erweiterungsvorhabens im zentrenrelevanten Randsortimentsbereich.
- Kongruenzprüfung der Fahrradfachmarkt-Erweiterung im nicht-zentrenrelevanten Sortimentsbereich mit dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Coesfeld (Lage/Umfang/Sortiment).
- Kongruenzprüfung der Fahrradfachmarkt-Erweiterung im zentrenrelevanten Randsortimentsbereich mit dem Zentren- und Einzelhandelskonzept der Stadt Coesfeld (sortimentsbezogen gemäß Prüfschema des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Coesfeld).
- Einordnung des Erweiterungsvorhabens (Umfang der Gesamtverkaufsfläche sowie des Randsortimentsanteils) gemäß Landesentwicklungsplan NRW – sachlicher Teilplan großflächiger Einzelhandel.

¹ Gemäß Coesfelder Sortimentsliste.

2 Methodik

Im Folgenden wird die dem Gutachten zu Grunde liegende Methodik in Kürze dargestellt.

Angebotsanalyse

Angesichts des in Rede stehenden Erweiterungsvorhabens eines Fahrradfachmarkts wurde das Sortiment Fahrräder und Zubehör als primär untersuchungsrelevant für das vorliegende Gutachten eingeschätzt. Für die geplanten Randsortimente in dem in Rede stehenden Vorhaben sind absatzwirtschaftliche Auswirkungen allenfalls in einem geringen Rahmen anzunehmen, so dass eine aktualisierte Bestandsdarstellung und absatzwirtschaftliche Berechnungen durch eine städtebaulich begründete verbal-argumentative Auseinandersetzung subsumiert werden können.

Das im Sinne der Untersuchungsfragestellung relevante Sortiment Fahrräder und Zubehör wurde in der Stadt Coesfeld von Stadt + Handel zwischen März – April 2010 im Rahmen der Erstellung des kommunalen Einzelhandelskonzepts erfasst. Sämtliche relevante Angebotsstrukturen wurden hinsichtlich ihrer Aktualität im Januar 2015 überprüft.

Im übrigen Untersuchungsraum (folgende Nachbarkommunen Coesfelds: Billerbeck, Notuln, Dülmen, Reken, Velen, Gescher, Rosendahl) ist im Rahmen der Erarbeitung des Gutachtens eine flächendeckende Bestandserhebung aller Einzelhandelsbetriebe, die das Sortiment Fahrräder und Zubehör im Hauptsortiment anbieten im Januar 2015, durchgeführt worden. Darüber hinaus wurden ebenfalls im Januar 2015 weitere strukturprägende Betriebe, die das Sortiment Fahrräder und Zubehör im Randsortiment anbieten (z. B. Verbrauchermärkte, Baumärkte etc.), erfasst.

Zur Ermittlung der Verkaufsflächen sind Betriebsbegehungen durchgeführt worden; die Gesamtverkaufsfläche ist differenziert nach innen und außen liegender Verkaufsfläche ermittelt worden. Die aktuelle Rechtsprechung zur Verkaufsflächendefinition des Bundesverwaltungsgerichts vom November 2005 findet dabei Anwendung². Persönlich erfragte Verkaufsflächen wurden grundsätzlich auch auf ihre Plausibilität hin überprüft und ggf. modifiziert. Eine Schätzung von Verkaufsflächen ist nur im Ausnahmefall vorgenommen und entsprechend kenntlich gemacht worden, wenn etwa trotz mehrmaliger Zugangsversuche zu einem Ladengeschäft eine Messung oder Befragung nicht möglich war.

Umsatzschätzung (Bestandsumsatz)

Aufbauend auf den vorliegenden Datengrundlagen zum Einzelhandelsbestand und der Erfassung der sortimentspezifischen Verkaufsflächen erfolgt eine Umsatzschätzung anhand der branchen- und betriebsüblichen Kennwerte der Fachliteratur und aus Unternehmens-

² Vgl. BVerwG, Urteil 4 C 10.04 vom 24.11.2005. Zur Verkaufsfläche sei grundsätzlich all das zu zählen, was nicht Lager, sondern dazu bestimmt sei, Kunden sich dort mit dem Ziel aufhalten zu lassen, Verkaufsabschlüsse zu fördern. Einzubeziehen seien auch Bereiche, in die die Kunden aus Sicherheitsgründen (Kassen) oder solchen der Hygiene (Verkaufsstände für Fleisch, Fisch, Geflügel, Wurst) nicht eintreten dürfen.

veröffentlichungen (u. a. EHI Handel aktuell) der einzelnen Betriebe und Sortimente unter Berücksichtigung der sortimentspezifischen Verkaufsflächenaufteilung sowie der konkreten Standortrahmenbedingungen vor Ort.

Umgang mit der Erweiterung

Eine isolierte Betrachtung der Erweiterung des Fahrradfachmarktes und ihrer Auswirkungen ist unzulässig, da mit einer Verkaufsflächenerweiterung meist auch qualitative Änderungen einhergehen, welche die Attraktivität eines Betriebs erheblich steigern können.³ Daher ist der prognostizierte Gesamtumsatz des sich durch die Erweiterung neu strukturierten Betriebs abzüglich des Bestandumsatzes in die Berechnung der absatzwirtschaftlichen Auswirkungen einzustellen. Durch dieses Vorgehen wird erreicht, dass der Umsatz des neu strukturierten/erweiterten, mit einer höheren Ausstrahlungskraft ausgestatteten Betriebs korrekt in die Berechnung der Auswirkungen unter Berücksichtigung der gegebenen städtebaulichen Situation eingestellt wird.

Nachfrageanalyse

Die Datenbasis der Nachfrageseite basiert auf sortimentspezifischen, postleitzahlbezogenen IFH-Kaufkraftkennziffern aus dem Jahr 2013 für den Untersuchungsraum und auf den Einwohnerzahlen vom Landesamt für Datenaufbereitung und Statistik NRW (IT NRW) (Stand 31.12.2013).

Städtebauliche Analyse

Stadt + Handel greift, soweit vorliegend, auf städtebauliche Analysen zentraler Versorgungsbereiche im Untersuchungsraum aus den kommunalen Einzelhandels- und Zentrenkonzepten zurück, die durch Vor-Ort-Analysen im Sinne der Untersuchungsfragestellung ergänzt werden. Als Grundlage werden die Abgrenzungen der zentralen Versorgungsbereiche aus diesen Konzepten herangezogen. Die Innenstädte und städtischen Nebenzentren sind städtebaurechtlich und landesplanerisch ein Schutzgut im Sinne des BauGB sowie der BauNVO. Hierauf basierend können Auswirkungen auf die Entwicklung der ausgewiesenen Zentren durch ein Vorhaben ermittelt und dargestellt werden. Da es sich bei dem in Rede stehenden Erweiterungsvorhaben um einen Betrieb mit dem Hauptsortiment Fahrräder und Zubehör handelt, das als nicht zentrenrelevant gemäß Coesfelder Sortimentsliste (vgl. Kapitel 4.7) jedoch als zentrenrelevant gemäß den Sortimentslisten einiger Nachbarkommunen eingeordnet ist, können negative städtebauliche Auswirkungen auf den Bestand und die Entwicklungsmöglichkeiten von zentralen Versorgungsbereichen nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden.

³ Vgl. Urteile des OVG Münster vom 06.11.2008 (10A 1417/07 und 10A 2601/07).

Absatzwirtschaftliche Einordnung (Umsatzumverteilungen)

Die Quantifizierung der durch das Vorhaben potenziell ausgelösten Umsatzumverteilungen ist ein zentraler Analyseschritt des Verträglichkeitsgutachtens. Daraus wird erkennbar, von welchen Einzelhandelsstandorten und wiederum aus welchen städtebaulichen Lagen eine Umsatzumverteilung in welcher Größenordnung zu erwarten sein wird. Damit steht ein absatzwirtschaftliches Untersuchungsergebnis fest, das Rückschlüsse auf die daraus resultierenden Auswirkungen auf die zentralen Versorgungsbereiche des Untersuchungsraums zulässt.

Als wichtige Eingangsgröße hierfür dient das Soll-Umsatzvolumen als absatzwirtschaftliches Volumen des geplanten Vorhabens. Dieses wird anhand von spezifizierten Kennwerten der Handelsforschungsinstitute und standortspezifischen Rahmenbedingungen ermittelt. Die Berechnung der Umsatzumverteilung erfolgt darauf aufbauend im Sinne eines worst-case Ansatzes. Mit der daraus resultierenden Bestimmung wird – auch mit Blick auf die Rechtsprechung – eine fundierte Abwägungsgrundlage geschaffen.

Eingangswerte in die Umsatzumverteilungsberechnung sind neben den Daten des Planvorhabens gemäß den vorstehenden Erläuterungen:

- Verkaufsflächen nach Sortimentsgruppen, Anbietern und Standorten;
- spezifische Flächenproduktivitäten nach Sortimentsgruppen, Anbietern und Standorten;
- sortimentsgruppenspezifische und summierte Umsatzzahlen der Anbieter und Standorte;
- Distanz und Raumwiderstände zwischen den Nachfrage- und Angebotsstandorten, die jeweils aus der Abhängigkeit der Sortimentsgruppen und der Gesamtattraktivität der Anbieter/Standorte (Kopplungsmöglichkeiten etc.) und ihrer jeweiligen Marktgebiete resultieren/Standortqualitätsgewichtung;
- die zu erwartenden Umsätze des Planvorhabens;
- einzelhandelsrelevante Kaufkraft für die relevanten Sortimentsgruppen im Untersuchungsraum.

Berücksichtigung finden innerhalb der Umsatzumverteilungsberechnung die Gesamtattraktivität der erfassten Standorte unter Einbeziehung der Verkaufsflächenausstattung, verkehrlichen Erreichbarkeit, Entfernung zum Vorhabenstandort und der Kopplungswirkungen nach Einzelhandels- und Dienstleistungsgesichtspunkten sowie die Wettbewerbsrelevanz („Systemähnlichkeit“) der Anbieter und Angebotsstandorte zueinander.

Diese Kennwerte werden – jeweils nach Sortimentsgruppen und Standorten differenziert – aufbereitet und in ein gravitationsbasiertes, absatzwirtschaftliches Berechnungsmodell eingestellt.

Städtebauliche sowie versorgungsstrukturelle Auswirkungen des Vorhabens

Die durch das Vorhaben branchenspezifisch zu erwartenden Umsatzumverteilungen werden für die wettbewerbsrelevanten Betriebe nach städtebaulichen Lagen differenziert aufbereitet. Die zu erwartenden Umsatzumverteilungen werden für die zentralen Versorgungsbereiche sowie für die sonstigen städtebaulichen Lagen im Untersuchungsraum im Sinne eines worst-case Ansatzes dargestellt und mit den bewerteten Ergebnissen der Bestandsaufnahme des Städtebaus verknüpft. Dadurch werden die Auswirkungen anhand spezifischer Kenngrößen lagespezifisch ablesbar im Sinne eines städtebaulichen worst case, sodass ggf. städtebauliche bzw. versorgungsstrukturelle Auswirkungen identifiziert und bewertet werden können.

Die Anwendung einer fixen Umsatzumverteilungsgröße, wie etwa die in der Rechtsprechung wiederholt angeführte 10 %-Größenordnung, ist in diesem Zusammenhang sowohl fachlich als auch gemäß der aktuellen Rechtsprechung allein nicht zielführend. Bei kleinräumiger Betrachtungsweise innerhalb der Siedlungs- und Zentrenstruktur kann die Schwelle möglicher negativer städtebaulicher Auswirkungen je nach städtebaulicher Ausgangslage bereits bei deutlich weniger als 10 % liegen (vgl. VG Arnsberg 4 K 572/04; OVG Berlin-Brandenburg 3 D 7/03.NE). Sie wird im großräumigen Kontext, jedoch auch im Einzelfall, bei deutlich über 10 % liegen. Notwendig zur Abwägung ist die Darstellung der branchen- bzw. sortimentsgruppenspezifischen Umsatzumverteilung.

3 Planvorhaben

3.1 Beschreibung des Planvorhabens

Der in Coesfeld ansässige Fahrradfachmarkt Radwelt Coesfeld GmbH erwägt eine Verkaufsflächenerweiterung von aktuell rd. 850 m² VKF auf rd. 1.550 m² VKF. Neben der Verkaufsflächenerweiterung sieht der Vorhabenträger auf einer Fläche von weiteren 150 m² die Darstellung von Reparatur/Spezialersatz/Werkstatt (keine Verkaufsfläche) vor. Die nachfolgende Tabelle stellt die aktuelle Verkaufsfläche des Bestandsbetriebs sowie die geplante Verkaufsfläche nach der Betriebserweiterung nach Sortimenten dar.

Tabelle 1: Flächenprogramm des Bestandsbetriebs und des Planvorhabens nach Sortimenten

Warengruppe	Verkaufsfläche in m ^{2*}		
	Bestand	Planung	Veränderung zum Bestand
Hauptsortiment: Fahrräder und Zubehör	790	1.470	+ 86 %
Randsortiment: Fahrrad- Bekleidung, Fahrrad- Schuhe**	60	80	+ 33 %
Gesamt	850	1.550	+ 82 %

Quelle: Eigene Darstellung nach Angaben des Vorhabenträgers.

*VKF Werte gerundet.

**Fahrradhosen, -trikots, -jacken, -handschuhe, -schuhe.

Das gemäß Coesfelder Sortimentsliste nicht zentrenrelevante Hauptsortiment Fahrräder und Zubehör stellt aktuell und zukünftig den eindeutigen Verkaufsflächenschwerpunkt des in Rede stehenden Fahrradfachmarkts dar. Gemäß der Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts für die Stadt Coesfeld (2011) sind für außerhalb von zentralen Versorgungsbereichen verortete Einzelhandelsbetriebe mit nicht zentrenrelevanten Hauptsortimenten zentrenrelevante Randsortimente auf einer Fläche von max. 7 % der Gesamtverkaufsfläche zulässig. Das aktuelle Flächenprogramm des in Rede stehenden Fahrradfachmarkts trifft diesen Wert mit rd. 60 m² Verkaufsfläche im zentrenrelevanten Randsortiment Fahrrad-Bekleidung, Fahrrad-Schuhe genau. Im Rahmen der in Rede stehenden Erweiterung wird das Randsortiment Fahrrad-Bekleidung, Fahrrad-Schuhe gemäß Angaben des Vorhabenträgers auf rd. 80 m² VKF erweitert. Anteilig entfallen demnach nach Erweiterung rd. 5 % der Gesamtverkaufsfläche auf zentrenrelevante Randsortimente.

Das in Rede stehende Erweiterungsvorhaben weißt darüber hinaus betriebsspezifische Besonderheiten hinsichtlich der Verkaufsflächensystematik auf. So ist ein Großteil der Erweiterungsfläche als Verkehrsfläche konzipiert, die der Durchwegung des Fahrradmarkts und der Heranführung des Kunden an die Ware sowie zu Testzwecken der Ware („Teststrecke“ zur Probefahrt der Fahrräder) dient. Es werden daher im Folgenden diese Flächen als Verkaufsflächen für die Durchwegung bzw. Wegeflächen bezeichnet. Diese Flächen sind

zwar als Verkaufsflächen zu bewerten⁴, dienen jedoch nicht der reinen Warendarstellung, so dass das Erweiterungsvorhaben vielmehr auf eine Attraktivierung der Warendarstellung und nur bedingt auf eine Ausweitung des Warenangebots abzielt. Perspektivisch findet eine Erweiterung der Wegeflächen um rd. 95 % statt, während die Gesamtverkaufsfläche insgesamt lediglich um rd. 82 % erweitert wird (vgl. nachfolgende Tabelle). Nach der erfolgten Erweiterung des in Rede stehenden Betriebs werden demnach die Verkaufsflächen für die Durchwegung einen höheren Anteil an der Gesamtverkaufsfläche des Vorhabens ausmachen als im derzeitigen Bestand.

Tabelle 2: Planvorhaben nach Funktionsbereichen der Verkaufsfläche

Verkaufsfläche/ Flächenfunktion	Bestand* (in m ²)	Planung* (in m ²)	Veränderung zum Bestand (in %)
Hauptsortiment Fahrräder und Zubehör	790	1.470	+ 86
Randsortimente Fahr- rad-Bekleidung, Fahrrad-Schuhe	60	80	+ 33
<i>Nachrichtlich davon Verkaufsflächen für die Durchwegung (Gänge, Kunden-Wartebereich, Kassenzone, Fahrrad- Übergabebereich)</i>	420	820	+ 95
Gesamt	850	1.550	+ 82

Quelle: Eigene Darstellung auf Basis Angaben des Vorhabenträgers.
*Verkaufsflächen auf 10 m² gerundet.

Durch die Auswertung fachwissenschaftlicher Grundlagen sowie unter Beachtung der folgenden betreiber- und standortspezifischen Rahmenbedingungen für die Stadt Coesfeld und den Mikrostandort werden Flächenproduktivitäten für den bestehenden Fahrradfachmarkt abgeleitet. In diesem Kontext sind folgende Aspekte von Relevanz:

- Der Vorhabenstandort verfügt über eine gute Erschließung/Verkehrslage am südlichen Siedlungsrand der Stadt Coesfeld an der Dülmener Straße/K58 und eine direkte Anbindung zur Bundesstraße B525.
- Der Mikrostandort des Fahrradfachmarkts ist geprägt durch Gewerbe- und Gastronomienutzungen sowie eine Vielzahl von Handelsnutzungen (u. a. Fachmärkte und Verbrauchermärkte).
- Der Untersuchungsraum und der Mikrostandort sind durch eine ausgeprägte Wettbewerbsstruktur in der untersuchungsrelevanten Warengruppe geprägt. Insbesondere im direkten Umfeld des Vorhabenstandorts liegen mehrere weitere Fahrradfachmärkte.

⁴ Vgl. bspw. OVG NRW, Beschluss vom 28.10.2011, 2B 1049/11.

- Fahrradfachgeschäfte und –fachmärkte erwirtschaften i. d. R. einen nicht unerheblichen Anteil ihres Gesamtumsatzes durch Reparatur- und Montagedienstleistungen in den angegliederten Werkstätten. Dieser Anteil liegt regelmäßig bei >20 %.⁵ Die Umsätze durch Reparatur- und Montagedienstleistungen sind nicht untersuchungsrelevant, da diese nicht auf der Verkaufsfläche erwirtschaftet werden.
- Der in Rede stehende Fahrradfachmarkt betreibt einen umfangreichen Webshop und Versandhandel, dessen Umsatzanteile nicht auf die Flächenleistung des stationären Ladengeschäfts umgerechnet werden können.

Unter Beachtung der dargelegten Rahmenbedingungen ist davon auszugehen, dass der in Rede stehende Fahrradfachmarkt derzeit eine leicht unterdurchschnittliche Flächenproduktivität erzielt. Diese wird im Rahmen des vorliegenden Gutachtens für den Bestandsbetrieb mit rd. 1.800 Euro/m² VKF p.a. angenommen.

Durch die vorgesehene Verkaufsflächenerweiterung des Fahrradfachmarkts wird es zu einer Umstrukturierung und Verkaufsflächenanpassung des Vorhabens kommen. Die folgende Herleitung der künftigen Flächenproduktivität des Vorhabens berücksichtigt diese Veränderungen in Form einer Bewertung der Wirkung des Gesamtvorhabens unter Berücksichtigung der Erweiterung um rd. 700 m² Verkaufsfläche:

- Das Erweiterungsvorhaben ist mit seiner VKF-Struktur von perspektivisch rd. 1.550 m² GVKF im regionalen Kontext als deutlich überdurchschnittlich hinsichtlich seiner Größenstruktur einzuordnen.
- Bereits heute befindet sich der in Rede stehende Fahrradmarkt in einem besonders wettbewerbsstarken Umfeld am Sonderstandort Fachmarkttagglomeration Dülmener Straße. Insbesondere der Mikrostandort ist durch eine relativ hohe Anzahl von systemähnlichen Wettbewerbern geprägt.
- Der in Rede stehende Fahrradmarkt besitzt ein Einzugsgebiet, welches aufgrund der starken Wettbewerbsstrukturen räumlich recht klar abgrenzbar ist. (vgl. Kapitel 4.3) Eine signifikante Ausweitung des Einzugsbereichs ist somit trotz Verkaufsflächenerweiterung nicht zu erwarten, obwohl Zufallseinkäufe und Mobilitätseffekte (sog. „Streuumsätze“), die nicht dem Einzugsgebiet des Vorhabens zuzurechnen sind, zu einem gewissen Anteil des perspektivischen Umsatzes beitragen werden.
- Im Zuge des in Rede stehenden Erweiterungsvorhabens sind tiefgreifende Betriebsumstrukturierungen geplant. Die Ausweitung der Verkaufsfläche äußert sich insbesondere durch Flächenanpassungen hinsichtlich der Verbreiterung von Laufwegen sowie der Ausweitung von Warte- und Kassenzonen. Die Ausstellungsfläche der Waren vergrößert sich im Zuge der Verkaufsflächenerweiterung untergeordnet.

Insgesamt ist demnach zwar von einer Attraktivierung des Betriebs auszugehen, aufgrund der genannten Rahmenbedingungen – insbesondere vor dem Hintergrund der deutlich

⁵ Vgl. Stadt + Handel 2014.

überdurchschnittlichen Größenstruktur im regionalen Vergleich – ist jedoch perspektivisch von einer unterdurchschnittlichen Flächenproduktivität des in Rede stehenden Erweiterungsvorhabens von rd. 1.400 Euro/m² VKF p.a. auszugehen.

Aus den aufgezeigten Flächenproduktivitäten lassen sich Bestandsumsatz und perspektivischer Umsatz des in Rede stehenden Betriebs abschätzen. Nachfolgende Tabelle stellt den aktuellen Bestandsumsatz dem zu erwartenden Umsatz nach erfolgter Verkaufsflächenerweiterung gegenüber.

Tabelle 3: Umsatz des Bestandbetriebs und Umsatzprognose nach Erweiterung

Sortimente	Bestand		Planung		
	Flächenproduktivität in Euro/ m ² VKF	Umsatzschätzung in Mio. Euro p. a.	Flächenproduktivität in Euro/ m ² VKF	Umsatzprognose in Mio. Euro p. a.	Mehrumsatz in Mio. Euro p. a.*
Fahrräder und Zubehör	1.800	1,4	1.400	2,05	0,65
Fahrrad-Bekleidung, Fahrrad-Schuhe	3.000	0,2	3.000	0,25	0,05
Gesamt*	-	1,6	-	2,3	0,7

Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis Angaben Vorhabenträger, laufende Auswertung einzelhandelsspezifischer Fachliteratur; Umsätze auf 0,05 Mio. Euro gerundet.

*Abweichungen in den Summen und Differenzen rundungsbedingt.

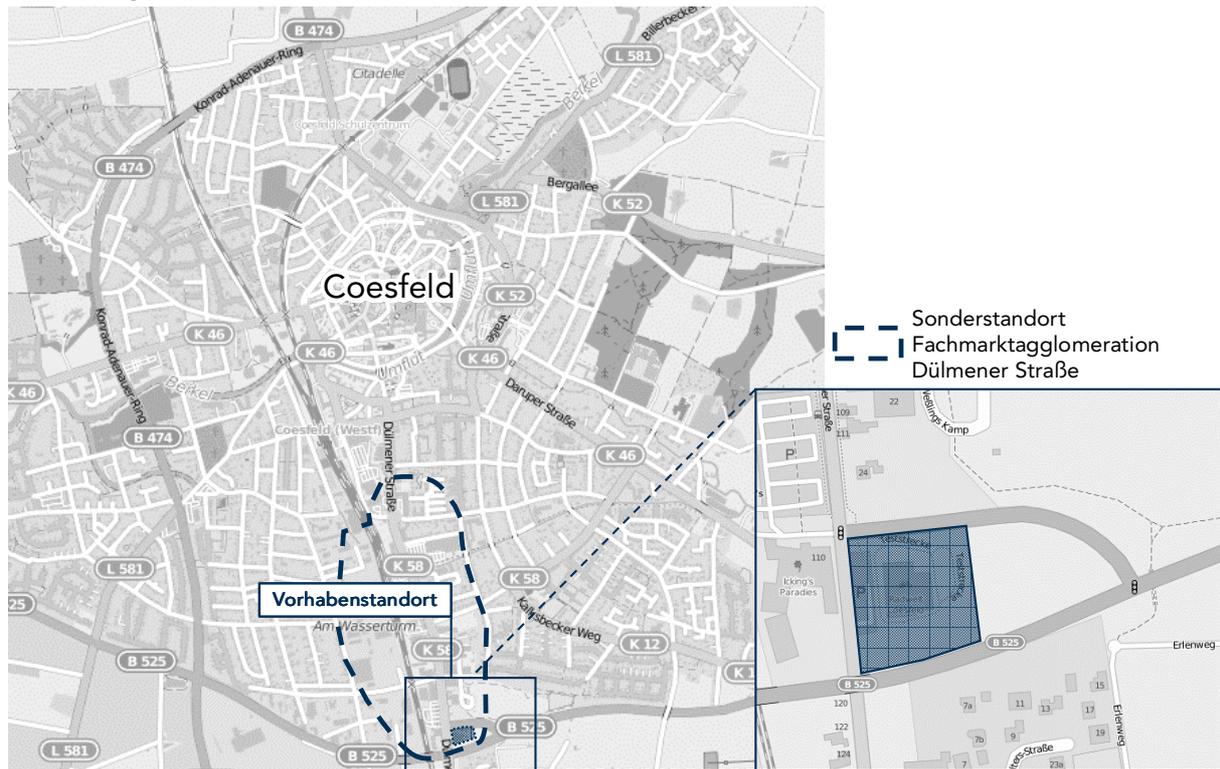
Durch die vorgesehenen Verkaufsflächenerweiterungen des Fahrradfachmarkts wird es zu einer Modernisierung und Anpassung des Vorhabens an bestehende Wettbewerbsstrukturen (Verkaufsflächendimensionierung, Sortimentsstruktur, Angebotspräsentation) kommen. Die Gesamtwirkung des neuen, vergrößerten Betriebs unter Berücksichtigung der bisherigen Auswirkungen des bestehenden Betriebes wird in die Auswirkungsanalyse einfließen. Aufgrund der deutlichen Verkaufsflächenerweiterung ist davon auszugehen, dass das Vorhaben nach der Erweiterung einen **Mehrumsatz von rd. 0,65 Mio. Euro p.a. im nicht zentrenrelevanten Sortiment Fahrräder und Zubehör** generieren wird. Im zentrenrelevanten Randsortimentsbereich Fahrrad-Bekleidung, Fahrrad-Schuhe ist aufgrund der geringen Verkaufsflächenausweitung nur von geringen Mehrumsätzen von rd. 0,05 Mio. Euro p.a. auszugehen.

3.2 Vorhabenstandort

Der Vorhabenstandort liegt am südlichen Rand des Hauptsiedlungskerns der Stadt Coesfeld an der Dülmener Straße/K58 und direkt an der Auffahrt zur Bundesstraße B525 im gemäß Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts für die Stadt Coesfeld (2011) festgelegten Sonderstandort Fachmarkttagglomeration Dülmener Straße. Demnach befindet sich der Vorhabenstandort gemäß Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts für die Stadt Coesfeld (2011) in einem Positivraum für großflächige und nicht

zentrenrelevante Einzelhandelsvorhaben. Der Mikrostandort des Fahrradfachmarkts ist geprägt durch seine Lage im Gewerbegebiet und die umliegenden Gewerbe-, Handels- und Gastronomienutzungen. Eingegrenzt wird der Standortbereich im Westen durch die Dülmener Straße/K58 und im Norden und Osten durch die hier verlaufende Auffahrt zur Bundesstraße B525, die den Standort im Süden einfasst (vgl. nachfolgende Abbildung).

Abbildung 1: Vorhabenstandort



Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: Open Street Map 2015, veröffentlicht unter ODbL; Abgrenzung des Sonderstandorts nach Stadt + Handel 2011.

Die verkehrliche Anbindung des Standorts über die Dülmener Straße/K58 und die Bundesstraße B525 ist als sehr gut zu bewerten. Das Innenstadtzentrum Coesfelds ist in rd. 5 Minuten Fahrtzeit zu erreichen. In rd. 8 Minuten Fahrtzeit ist die Bundesautobahn A31 zu erreichen. In einer Fahrtzeit von rd. 15 Minuten sind darüber hinaus die angrenzenden Grund- und Mittelzentren Nottuln, Billerbeck, Rosendahl, Gescher, Velen und Dülmen zu erreichen.

4 Markt und Standortanalyse

4.1 Sozioökonomische Rahmenbedingungen

Zur Darstellung der sozioökonomischen Rahmenbedingungen werden die Aussagen des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Coesfeld (2011) herangezogen:

Lage, Siedlungsstruktur und Einwohnerverteilung

„Das Mittelzentrum Coesfeld liegt nordwestlich im Kreis Coesfeld und ist umgeben durch zahlreiche Grundzentren sowie die Mittelzentren Ahaus, Stadtlohn, Borken und Dülmen. Die Kreisstadt übernimmt insofern eine Versorgungsaufgabe für die umliegenden Gemeinden.“

(Stadt + Handel 2011, S. 23)

Coesfeld setzt sich aus der Kernstadt sowie dem abgesetzten Ortsteil Lette zusammen. Insgesamt beträgt die Bevölkerungszahl Coesfelds rd. 35.810 Einwohner⁶. Gemäß aktueller Prognosen von IT NRW ist ausgehend vom Bevölkerungsstand vom Jahr 2011 bis zum Jahr 2030 von einer leichten Bevölkerungsabnahme um rd. 3 % im Kreis Coesfeld auszugehen.⁷

4.2 Untersuchungsrelevante Sortimente

Untersuchungsrelevant im Sinne der Untersuchungsfragestellung ist aus fachgutachterlicher Sicht primär die Warengruppe Fahrräder und Zubehör. Gemäß landesplanerischer Vorgaben ist das Sortiment Fahrräder und Zubehör nicht zwingend als zentrenrelevant zu qualifizieren. In Coesfeld ist das Sortiment Fahrräder und Zubehör gemäß Coesfelder Sortimentsliste als nicht zentrenrelevant eingeordnet.

Für das zentrenrelevante Sortiment, das als Randsortiment im Rahmen des in Rede stehenden Erweiterungsvorhabens angeboten werden soll (Fahrrad-Bekleidung, Fahrrad-Schuhe), erfolgen entsprechende verbal-argumentative Einordnungen (vgl. Kapitel 5.3).

4.3 Einzugsgebiet und Untersuchungsraum

Bei der Ableitung des Einzugsgebiets und des Untersuchungsraums werden die verkehrliche Erreichbarkeit, der Betriebstypus des Vorhabens sowie v. a. die Standorte systemähnlicher Wettbewerber in den untersuchungsrelevanten Warengruppen (insb. Fahrradmärkte) berücksichtigt.

Das Einzugsgebiet des in Rede stehenden Erweiterungsvorhabens wird insbesondere durch die Standorte systemähnlicher Wettbewerber in den Nachbarkommunen (insb. in den benachbarten Mittelzentren und im nächstgelegenen Oberzentrum Münster) sowie Zeit-

⁶ Vgl. IT NRW 2014.

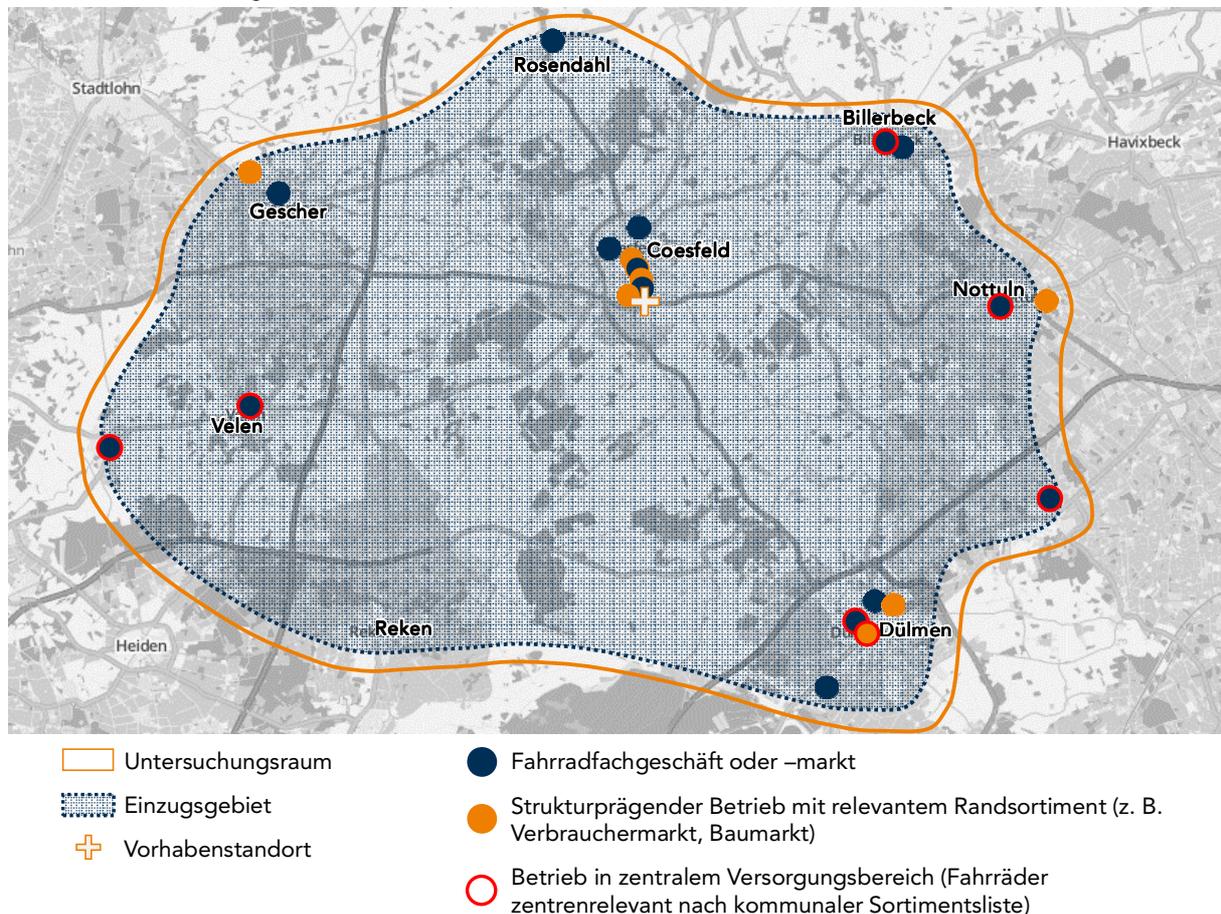
⁷ Vgl. IT NRW 2012.

Distanz-Faktoren bestimmt. Die Kaufkraftbindung durch das in Rede stehende Erweiterungsvorhaben wird außerhalb des dargestellten Bereichs mit zunehmender Entfernung zum Vorhabenstandort aufgrund der Wettbewerbsstrukturen und der zunehmenden Fahrtzeitdistanz deutlich abnehmen. Folglich lässt sich für das in Rede stehende Vorhaben das Stadtgebiet Coesfelds sowie die umliegenden Kommunen als Einzugsgebiet abgrenzen, aus dem perspektivisch die größten Umsatzanteile des Vorhabens zu erwarten sind (vgl. nachfolgende Abbildung).

Der in der folgenden Darstellung aufgezeigte Untersuchungsraum stellt sicher, dass auch die Überschneidungen von Einzugsgebieten weiterer Angebotsstandorte (insbesondere der systemähnlichen Wettbewerber) mit dem Einzugsgebiet des Ansiedlungsvorhabens hinsichtlich ihrer absatzwirtschaftlichen Bedeutung berücksichtigt werden. Durch diese Überschneidungen von Einzugsgebieten verschiedener Anbieter ergeben sich für die Angebotsstandorte konsequenterweise Auswirkungen, welche in der Analyse der absatzwirtschaftlichen und städtebaulichen Auswirkungen berücksichtigt werden müssen. Der Untersuchungsraum umfasst die Kommunen Coesfeld, Billerbeck, Dülmen, Gescher, Nottuln, Reken, Rosendahl und Velen.

Die nachfolgende Darstellung stellt den Einzugsbereich und den Untersuchungsraum sowie die Wettbewerbsstrukturen des Erweiterungsvorhabens dar.

Abbildung 2: Einzugsbereich, Untersuchungsraum und Wettbewerbsstrukturen des Erweiterungsvorhabens



Quelle: Eigene Darstellung auf Basis eigene Erhebung 01/2015; Kartengrundlage: Open Street Map 2015 (veröffentlicht unter ODbL). Ausweisung zentraler Versorgungsbereich gemäß kommunaler Einzelhandelskonzepte.

4.4 Exkurs: Bundesweite Trends im Fahrradeinzelhandel

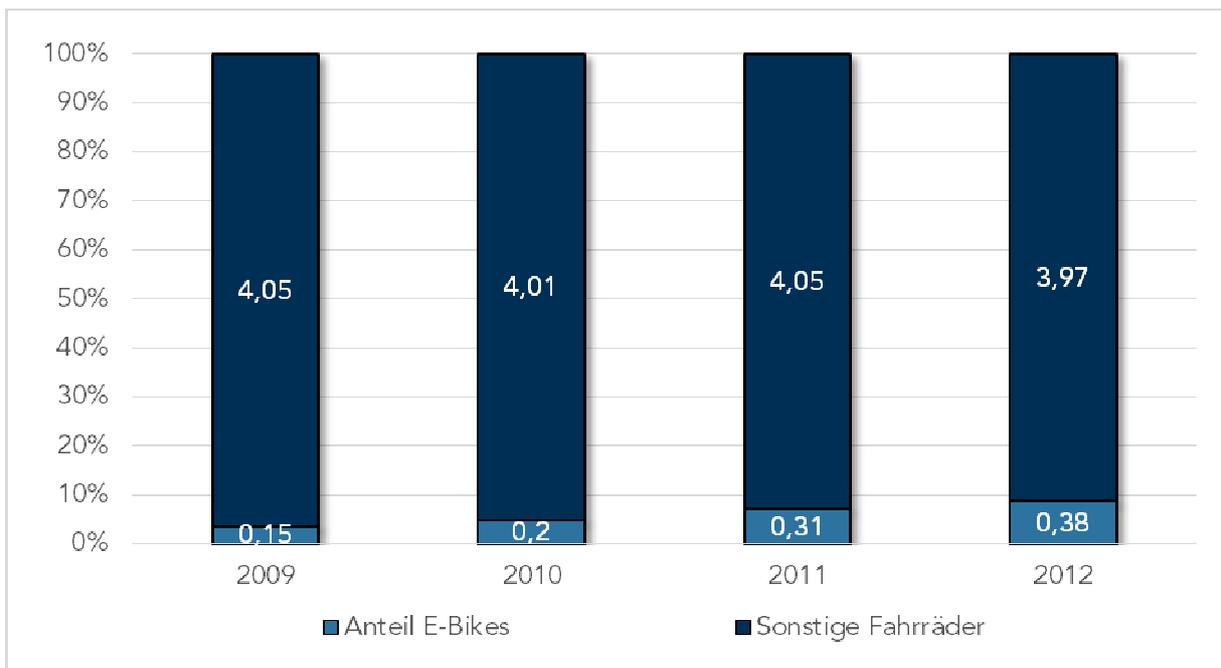
Der Einzelhandel im Allgemeinen ist als dynamischer Wirtschaftsbereich zu charakterisieren und unterliegt seit einigen Jahrzehnten einem fortwährenden, dynamischen Veränderungsprozess. Maßgeblich sind dabei Veränderungen sowohl auf der Angebots- als auch auf der Nachfrageseite, die in einem engen gegenseitigen Wirkungszusammenhang stehen. Viele dieser allgemeinen Entwicklungsprozesse im Einzelhandelssektor können auch auf den Fahrradeinzelhandel übertragen werden, wobei in vielen Bereichen deutlich positivere Rahmenbedingungen zu erkennen sind.

In Deutschland lässt sich ein anhaltender Trend zum Fahrradfahren beobachten. Abgesehen von hohen Spritpreisen sind es sowohl das steigende ökologische Bewusstsein der Bevölkerung als auch der Bedeutungsgewinn von Outdoor-Aktivitäten welcher das Fahrradfahren für alle Bevölkerungs- und Altersgruppen beliebt macht.

Marktumfeld

Grundlegend zeigt sich der Markt im Fahrradeinzelhandel als weitestgehend gesättigt. Anhand der absoluten Menge vorhandener Fahrräder in Deutschland (insgesamt rd. 70 Millionen Stück) lässt sich ablesen, dass nahezu jeder Deutsche bereits über ein Zweirad verfügt. Trotzdem steigt die Anzahl der verkauften Exemplare in den letzten Jahren weiter leicht an. Dies ist neben dem zunehmenden Trend zum Fahrradfahren (verbunden mit dem Ausdruck eines bewussten Lebensstils) und dem konstanten Ersatz- und Modernisierungsbedarf insbesondere auch auf Innovationen in dem Bereich (wie Pedelecs oder E-Bikes) zurückzuführen. So hat der Anteil an E-Bikes in den letzten Jahren auf bundesdeutscher Ebene beständig zugenommen und umfasste im Jahre 2012 bereits nahezu 10 % der umgesetzten Fahrräder. Gleichzeitig erwirtschafteten die E-Bikes im Jahr 2012 bereits 34 % des Gesamtumsatzes im Fahrradsegment (vgl. Abbildung 3).

Abbildung 3: Absoluter Absatz von Fahrrädern in Mio. und anteilig nach Jahren im Zeitraum 2009 bis 2012



Quelle: Eigene Darstellung auf Basis Statistisches Bundesamt; Ifo Institut 2013.

Im Fahrradeinzelhandel spiegelt sich zudem ein zunehmendes Qualitätsbewusstsein und der Wunsch nach Service- und Beratungsleistungen wider. Dies zeigt sich darin, dass ein Großteil der Umsätze mittlerweile über Ersatzteile, Zubehör und den Werkstatt- bzw. Reparaturservice getätigt werden.

Vertriebswege und Betriebstypen

Der Fahrradeinzelhandel verfügt gegenwärtig über eine begrenzte Bandbreite an Vertriebsformen und -kanälen. Anhand unterschiedlicher Vertriebskonzepte,

Zielgruppenausrichtungen und weiterer Merkmale lassen sich die im Folgenden charakterisierten Formate voneinander abgrenzen.

Der größte Anteil (69 %) an Fahrrädern wird über den Fachhandel und Fachmärkte veräußert. Zurückzuführen auf die Qualitäts- und Serviceorientierung der Kunden zeigt sich hier ein hoher Umsatzanteil von 79 % im Fahrradfachhandel, der in den letzten Jahren noch angestiegen ist. In Relation zu den sonstigen Einzelhandelssektoren zeigt sich somit ein sehr hoher Anteil des Fachhandels.

Abbildung 4: Anteilige Vertriebswege für Fahrräder (bezogen auf verkaufte Stückzahlen) 2011



Quelle: Eigene Darstellung auf Basis EHI 2014.

Zusammenfassung der für das in Rede stehende Erweiterungsvorhaben relevanten bundesweiten Entwicklungstrends und Marktstrukturen im Fahrradeinzelhandel

- Innovationen wie E-Bikes oder Pedelecs prägen aktuell die Entwicklung des Fahrradhandels. Im Fachhandel sind derzeit dementsprechend Anpassungen in der Sortimentsstruktur und der Kundenansprache zu beobachten.
- Insbesondere Zubehör sowie sonstige Dienstleistungen haben sich zu einem marginstarken Umsatzbeitrag entwickelt; rd. ein Drittel des Umsatzes im Fahrradeinzelhandel wird inzwischen durch Zubehör, Ersatzteile, Dienstleistungen etc. umgesetzt⁸.
- Der traditionelle Fachhandel verfügt über eine starke Position gegenüber fachfremden Vertriebswegen. Im Fahrradfachhandel beginnt jedoch sukzessive ein nachholender Strukturwandel mit zunehmenden Konzentrationserscheinungen. Diese sind zwar deutlich geringer ausgeprägt, als in anderen Branchen des

⁸ Vgl.: Ifo Institut 2013.

Einzelhandels, bewirken aber einen Handlungsdruck auf herkömmliche Fachmarktkonzepte hinsichtlich der Modernisierung von Betriebsstrukturen (Verkaufsflächenerweiterung, Warendarbietung, Einkaufserlebnis etc.).

- Da es sich um ein beratungsintensives Sortiment handelt, weist der stationäre Einzelhandel (noch) eine vergleichsweise hohe Bedeutung gegenüber nicht stationären Vertriebskanälen auf. Die (langsam) wachsende Bedeutung des Online- und Versandvertriebswegs im Fahrradhandel bewirkt dennoch einen Anpassungsbedarf im stationären Fachhandel. Perspektivisch wird das „Einkaufserlebnis“ im Ladengeschäft (z. B. Vorhalten von „Teststrecken“) zu einem wichtigen Abgrenzungskriterium gegenüber den nicht-stationären Vertriebswegen.

Vor diesem Hintergrund der allgemeinen Entwicklungstrends können die Bestrebungen des Vorhabenträgers zur Verkaufsflächenerweiterung und hier insb. zur Vergrößerung der Verkaufsflächen für die Durchwegung als Reaktion auf diese dargestellt werden, da so insb. das Einkaufserlebnis der Kunden gesteigert werden soll.

4.5 Angebotsanalyse

Die untersuchungsrelevanten Bestandsstrukturen im Sortiment Fahrräder und Zubehör werden im Untersuchungsraum insb. durch Fahrradfachmärkte und Fahrradfachgeschäfte geprägt, darüber hinaus halten einige Verbraucher- und Baumärkte das Sortiment Fahrräder und Zubehör im Randsortiment vor. Basierend auf den erfassten Verkaufsflächenstrukturen lassen sich Umsatzabschätzungen für die einzelnen Betriebe und Lagebereiche ableiten. Differenziert nach Kommunen und Lagen stellt sich das im Sinne der Untersuchungsfragestellung relevante Angebot und die entsprechenden Umsätze im Untersuchungsraum wie folgt dar (vgl. nachfolgende Tabelle):

Tabelle 4: Untersuchungsrelevanter Verkaufsflächenbestand und Umsatz des Sortiments Fahrräder und Zubehör im Untersuchungsraum nach Lagen

Kommune	Lage	Anzahl Betriebe	Verkaufsfläche (in m ²)**	Umsatz (in Mio. Euro p.a.)**
Coesfeld*	sonstige Lagen Coesfeld	8	1.650	3,0
Billerbeck	ZVB Hauptzentrum Billerbeck	1	<50	<0,25
	sonstige Lagen Billerbeck	1	200	0,25
Dülmen	ZVB Innenstadt Dülmen	2	250	0,5
	ZVB Grundversorgungszentrum Buldern	1	400	0,5
	sonstige Lagen Dülmen	3	650	1,0
Gescher	sonstige Lagen Gescher	2	500	0,75
Nottuln	ZVB Hauptzentrum Nottuln	1	400	0,75
	sonstige Lagen Nottuln	1	<50	<0,25
Rosendahl	sonstige Lagen Rosendahl	1	300	0,5
Velen	ZVB Ortszentrum Velen	1	150	0,25
	ZVB Ortszentrum Ramsdorf	1	50	<0,25
Gesamt***		23	4.550	~ 7,75

Quelle: Eigene Darstellung auf Basis eigener Erhebung 01/2015; VKF und Umsätze gerundet.
 *inkl. des in Rede stehenden Fahrradmarkts mit seiner aktuellen Bestandsverkaufsfläche im Sortiment Fahrräder und Zubehör (rd. 790 m² VKF).
 **Zum Schutz einzelbetrieblicher Daten sind VKF Daten auf 50 m² und Umsatzzahlen auf 0,25 Mio. Euro gerundet.
 ***Abweichungen in der Summe rundungsbedingt.

Entsprechend dem ausgeprägten Wettbewerbsumfeld im Untersuchungsraum sind für die dargestellten Angebotsstrukturen insgesamt unterdurchschnittliche Flächenproduktivitäten anzunehmen. Außerdem erwirtschaften Fahrradfachgeschäfte und -fachmärkte i. d. R. einen nicht unerheblichen Anteil ihres Gesamtumsatzes durch Reparatur- und Montagedienstleistungen in angegliederten Werkstätten. Dieser Anteil liegt regelmäßig bei >20 % des Gesamtumsatzes und wird nicht durch die oben dargestellten Umsätze abgebildet. Einige Anbieter betreiben darüber hinaus Webshops oder andere Formen des Versandhandels. Auch diese Umsatzanteile können nicht auf die Flächenleistungen der stationären Ladengeschäfte umgerechnet werden und werden somit nicht in den in Tabelle 4 dargestellten Umsätzen abgebildet.

Die untersuchungsrelevanten Bestandsstrukturen im Sortiment Fahrräder und Zubehör verteilen sich unter räumlichen Gesichtspunkten vorwiegend auf die Hauptsiedlungskörper der einzelnen Städte und Gemeinden im Untersuchungsraum; in den zentralen Versorgungsbereichen sind jedoch nur relativ wenige Betriebe verortet. Eine Konzentration der Angebotsstrukturen ist in den als Mittelzentren ausgewiesenen Städten Coesfeld und Dülmen festzustellen. Entsprechend ihrer priorisierten Versorgungsfunktion übernehmen diese Städte auch eine (Teil-)Versorgung der umliegenden Grundzentren. In der Gemeinde Reken wurden keine untersuchungsrelevanten Angebotsstrukturen ermittelt.

Insgesamt ist das Wettbewerbsumfeld im Sortiment Fahrräder und Zubehör demnach als ausgeprägt zu charakterisieren. Insbesondere im direkten Standortumfeld des in Rede stehenden Erweiterungsvorhabens ist die stärkste räumliche Konzentration von Fahrradfachgeschäften und -märkten festzustellen. Der Betriebstypenmix in der Warengruppe Fahrräder und Zubehör ist im Untersuchungsraum vor allem durch Fahrradfachgeschäfte und kleinere -fachmärkte geprägt. Inclusive des in Rede stehenden Betriebs weisen lediglich sechs Betriebe im Untersuchungsraum eine Verkaufsfläche im Sortiment Fahrräder und Zubehör von rd. 300 m² oder mehr auf. Folglich ist davon auszugehen, dass das Planvorhaben sowohl heute als auch nach der Erweiterung einen sehr attraktiven Angebotsstandort im Untersuchungsraum darstellen wird.

Die Abbildung 2 (Seite 13) verdeutlicht die räumliche Verteilung der Angebotsstrukturen im Sortiment Fahrräder und Zubehör im Untersuchungsraum.

Als wichtigste außerhalb des Untersuchungsraums gelegene Standorte strukturprägender Wettbewerber im Sortiment Fahrräder und Zubehör können die nächstgelegenen Mittelzentren Ahaus und Borken sowie das nächstgelegene Oberzentrum Münster qualifiziert werden. Insbesondere in Münster sind mehrere großflächige Fahrradfachmärkte verortet. In den Mittelzentren Ahaus und Borken sind jeweils einige wenige dem Erweiterungsvorhaben systemähnliche Fahrradfachmärkte verortet. Im benachbarten Mittelzentrum Stadtlohn sind keine systemähnlichen Wettbewerbsstrukturen festzustellen. Auch im regionalen Umfeld können die sortimentspezifischen Wettbewerbsstrukturen demnach als ausgeprägt bewertet werden.

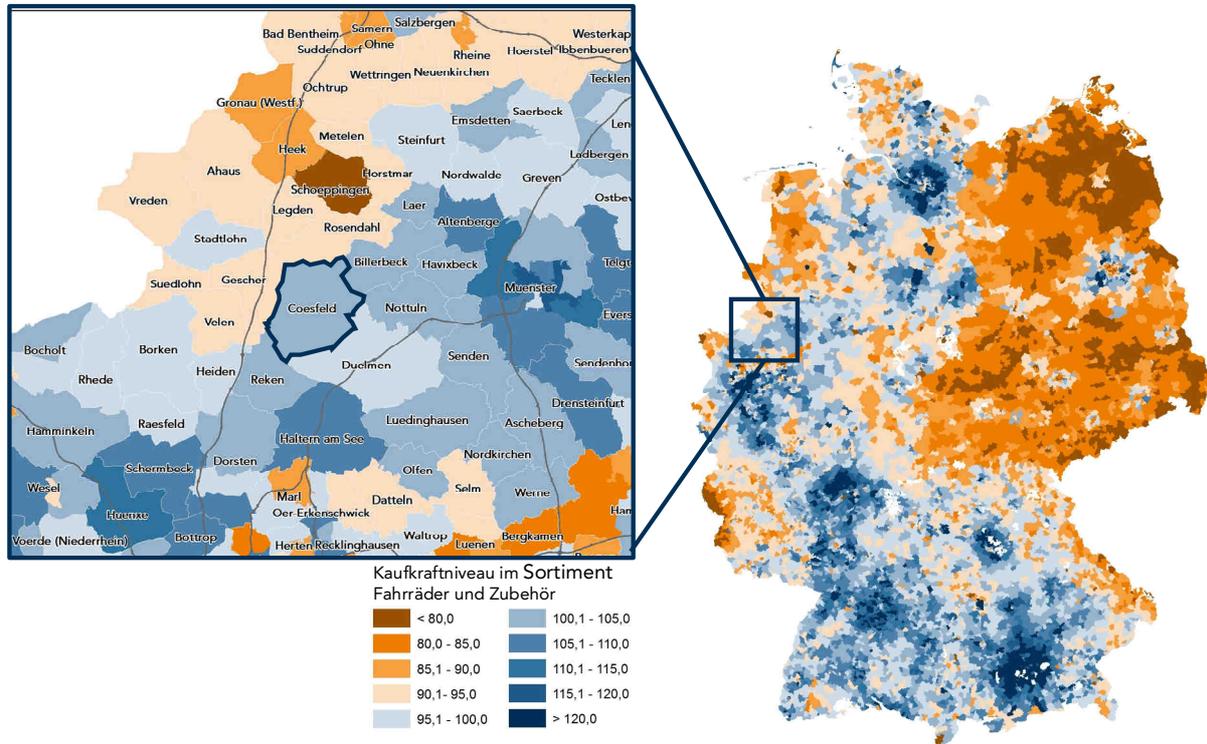
4.6 Nachfrageanalyse

Für die Bewertung des Vorhabens sind neben der Kenntnis der angebotsseitigen Rahmenbedingungen auch die monetären Gegebenheiten auf der Nachfrageseite von Bedeutung. Anhand der ansässigen Bevölkerung und der vorhandenen einzelhandelsrelevanten Kaufkraft im Untersuchungsraum lässt sich das in einem Gebiet vorhandene einzelhandelsrelevante, sortimentsgruppenbezogene Kaufkraftpotenzial ermitteln.

Zur Abbildung der Nachfragesituation wird in der vorliegenden Untersuchung auf sekundärstatistische Rahmendaten der IFH Retail Consultants zurückgegriffen. Die lokalen Einwohnerdaten lassen in Zusammenhang mit den einzelhandelsrelevanten Kaufkraftdaten eine Annäherung an das in einem Gebiet vorhandene sortimentspezifische Kaufkraftpotenzial zu.

Die Stadt Coesfeld weist insgesamt eine einzelhandelsrelevante Kaufkraftkennziffer in Höhe von rd. 100,2 (IFH 2013) auf, d. h. sie liegt leicht oberhalb des bundesdeutschen Durchschnitts (=100,0). Die übrigen Kommunen im Untersuchungsraum weisen Kaufkraftkennziffern von rd. 93,8 (Gescher) bis rd. 103,2 (Nottuln) auf und bewegen sich somit um den bundesdeutschen Durchschnitt. Diese Kennziffern spiegeln sich auch in der Darstellung sortimentspezifischer Kennzahlen im Segment Fahrräder und Zubehör wider (vgl. nachfolgende Abbildung).

Abbildung 5: Kaufkraft im Sortiment Fahrräder und Zubehör in Coesfeld und Umgebung



Quelle: Eigene Darstellung Stadt + Handel 2014 auf Grundlage der IfH Kaufkraftkennziffern Deutschland 2013, Kartengrundlage: ESRI (2005) PLZ-5-Gebiete.

In Bezug auf das untersuchungsrelevante Sortiment Fahrräder und Zubehör, weist Coesfeld eine potenzielle Kaufkraft von rd. 1,0 Mio. Euro p.a. auf. Im übrigen Untersuchungsraum variiert dieser Wert je Kommune zwischen rd. 0,3 Mio. Euro p.a. und rd. 1,2 Mio. Euro p.a. Aus den dargestellten Umsätzen der im Einzugsgebiet verorteten Betriebe sowie der verfügbaren Kaufkraft im Sortiment Fahrräder und Zubehör kann die aktuelle Zentralität im untersuchungsrelevanten Sortiment für den Untersuchungsraum mit rd. 173 % berechnet werden (vgl. nachfolgende Tabelle):

Tabelle 5: Untersuchungsrelevante Nachfragesituation und Kaufkraft im Untersuchungsraum nach kommunaler Gliederung

Kommunen	Einwohner	Sortiment Fahrräder und Zubehör		
		Kaufkraft* (in Mio. Euro p.a.)	Umsatz* (in Mio. Euro p.a.)	Zentralität* (in %)
Coesfeld**	35.810	1,0	3,0	305
Billerbeck	11.420	0,3	0,5	125
Dülmen	45.870	1,2	2,0	170
Gescher	16.890	0,4	0,75	190
Nottuln	19.300	0,5	0,75	120
Reken	14.410	0,4	***	***
Rosendahl	10.610	0,3	0,5	175
Velen	12.940	0,3	0,25	115
Gesamt****	167.240	4,4	~ 7,75	173

Quelle: Eigene Darstellung auf Basis eigener Berechnungen und eigener Erhebung 01/2015. Kaufkraftdaten: IFH 2013; Einwohnerdaten: IT NRW 2013.

*Zum Schutz einzelbetrieblicher Daten sind Umsätze auf 0,25 Mio. Euro und Zentralitäten auf 5 % gerundet; Kaufkraftwerte auf 0,1 Mio. Euro gerundet.

**inkl. des in Rede stehenden Fahrradmarkts mit seiner aktuellen Bestandsverkaufsfläche im Sortiment Fahrräder und Zubehör (rd. 790 m² VKF).

***In der Gemeinde Reken wurden keine untersuchungsrelevanten Angebotsstrukturen ermittelt.

****Abweichungen in der Summe rundungsbedingt.

Entsprechend der ausgeprägten Wettbewerbssituation im Untersuchungsraum sind die sortimentspezifischen Zentralitäten im Untersuchungsraum als überwiegend deutlich überdurchschnittlich zu qualifizieren. Insbesondere in der Stadt Coesfeld spiegelt sich die starke Angebotsstruktur im direkten Umfeld des Vorhabenstandorts in den kommunalen Zentralitätswerten für den Sortimentsbereich Fahrräder und Zubehör wider.

4.7 Städtebauliche Analyse und Untersuchung der Standortstrukturen im Untersuchungsraum

Stadt + Handel greift, soweit vorliegend, auf städtebauliche Analysen zentraler Versorgungsbereiche im Untersuchungsraum aus den kommunalen Konzepten zurück, die durch Vor-Ort-Analysen im Sinne der Untersuchungsfragestellung ergänzt werden. Als Grundlage werden die Abgrenzungen der zentralen Versorgungsbereiche aus diesen Konzepten herangezogen. Die Innenstädte und kommunalen Nebenzentren sind städtebaurechtlich und landesplanerisch ein Schutzgut im Sinne des BauGB sowie der BauNVO.

In den Kommunen des Untersuchungsraums ist die Einordnung des untersuchungsrelevanten Sortiments Fahrräder und Zubehör hinsichtlich der Zentrenrelevanz gemäß der jeweiligen lokalen Sortimentsliste nicht einheitlich geregelt. Folgende Übersicht verdeutlicht, dass das geplante Hauptsortiment im Untersuchungsraum nur z. T. als zentrenrelevant eingestuft wird.

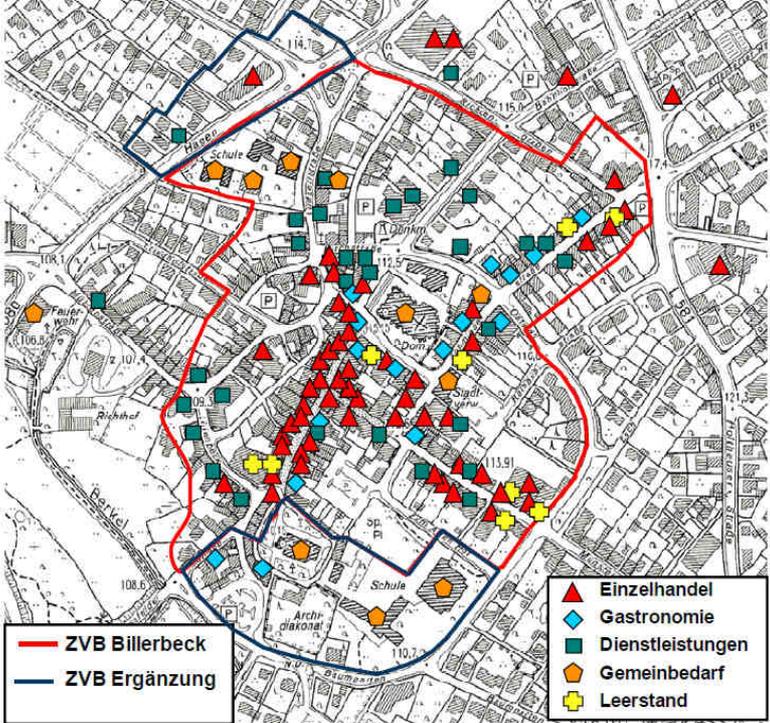
Tabelle 6: Einordnung des Sortiments Fahrräder und Zubehör im Rahmen der kommunalen Sortimentslisten

Kommune	Einordnung im Rahmen der kommunalen Sortimentsliste
Coesfeld	nicht zentrenrelevant
Billerbeck	zentrenrelevant
Dülmen	zentrenrelevant
Gescher	nicht zentrenrelevant
Nottuln	zentrenrelevant
Reken	zentrenrelevant
Rosendahl	keine kommunale Sortimentsliste vorhanden
Velen	zentrenrelevant

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage kommunaler Sortimentslisten.

Im Folgenden werden alle zentralen Versorgungsbereiche im Untersuchungsraum charakterisiert, die gemäß jeweiliger kommunaler Sortimentsliste Fahrräder und Zubehör als zentrenrelevantes Sortiment einordnen. Die Darstellungen orientieren sich an den Aussagen der jeweiligen kommunalen Einzelhandelskonzepte, die im Zuge der Erhebungen in 01/2015 überprüft wurden. Im Rahmen der städtebaulichen Analyse werden demnach die zentralen Versorgungsbereiche als städtebaurechtliches und landesplanerisches Schutzgut im Sinne des BauGB sowie der BauNVO gewürdigt.

Tabelle 7: Städtebauliche Einordnung des ZVB Hauptzentrum Billerbeck

Hauptzentrum Billerbeck	
Lage	
Kommune	Stadt Billerbeck
Ausdehnung/ Straßen	Bereich des Altstadt-kerns bis L580/Richtengraben im Norden und Zum Alten Hof im Süden
Einzugsgebiet	Stadt Billerbeck (Grundzentrum)
Einzelhandelsstruktur	
Angebotsstruktur (Sortiment Fahrräder und Zubehör)	Ein kleinteiliger Betrieb mit begrenzten Öffnungszeiten und einem deutlichen Betriebsschwerpunkt im Bereich der Reparatur- und Montagedienstleistungen
Magnetbetrieb	Edeka
Verkehrliche Einordnung	
Motorisierter Verkehr	Anbindung über die Landesstraßen L506, L580 und L581
ÖPNV	Anschluss an Regionalbahn sowie Buslinien
Räumlich-funktionale Einordnung	
Organisationsstruktur	Kleinteilig strukturierte Bebauungsstrukturen mit teilweise historischer Bausubstanz
ZVB-Abgrenzung	

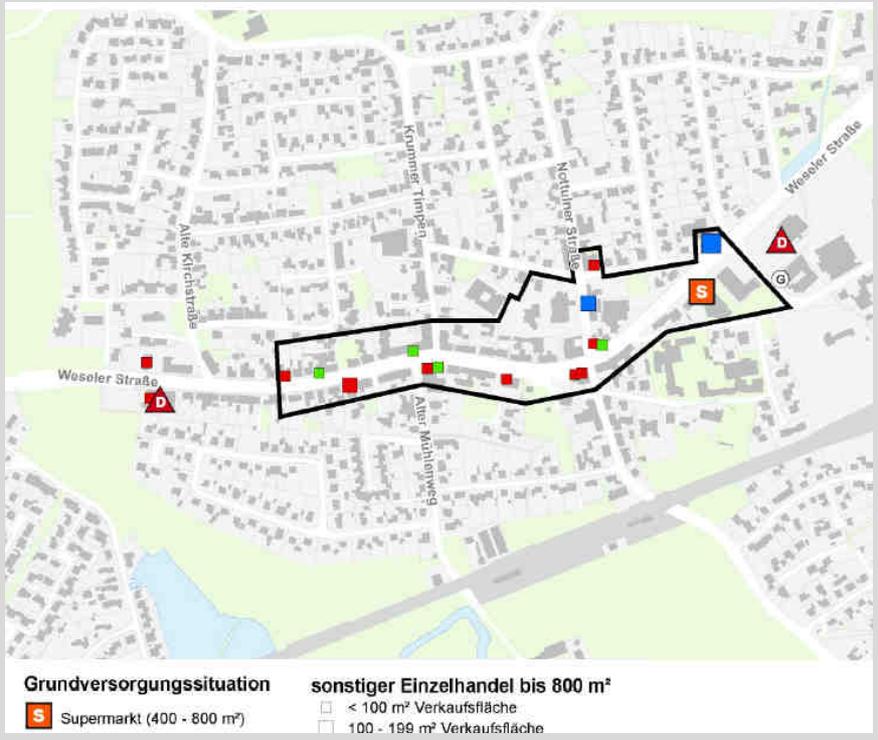
Quelle: Eigene Darstellung auf Basis Einzelhandelskonzept für die Stadt Billerbeck 2010.

Tabelle 8: Städtebauliche Einordnung des ZVB Innenstadt Dülmen

ZVB Innenstadt Dülmen	
Lage	
Kommune	Stadt Dülmen
Ausdehnung/ Straßen	Lage in der Stadtmitte innerhalb des Kernorts Dülmen im Schnittpunkt der Hauptverkehrsachsen Münsterstraße / Halterner Straße, Borkener Straße / Lüdinghauser Straße und Coesfelder Straße.
Einzugsgebiet	Stadt Dülmen (Mittelzentrum) und umliegende Grundzentren
Einzelhandelsstruktur	
Angebotsstruktur (Sortiment Fahrräder und Zubehör)	Ein Fahrradfachmarkt sowie ein Verbrauchermarkt mit relevantem Randsortiment
Magnetbetriebe	Textilkaufhaus Kress, Combi, Textilkaufhaus Ahlert, Drogeriefachmarkt Müller
Verkehrliche Einordnung	
Motorisierter Verkehr	Anbindung über Halterner Straße/Münsterstraße, Borkener Straße/Lüdinghauser Straße, Coesfelder Straße
ÖPNV	Anschluss an Buslinien
Räumlich-funktionale Einordnung	
Organisationsstruktur	Wechsel aus kleinteilig strukturierten Bebauungsstrukturen mit teilweise historischer Bausubstanz sowie größeren Verkehrsachsen
ZVB-Abgrenzung	

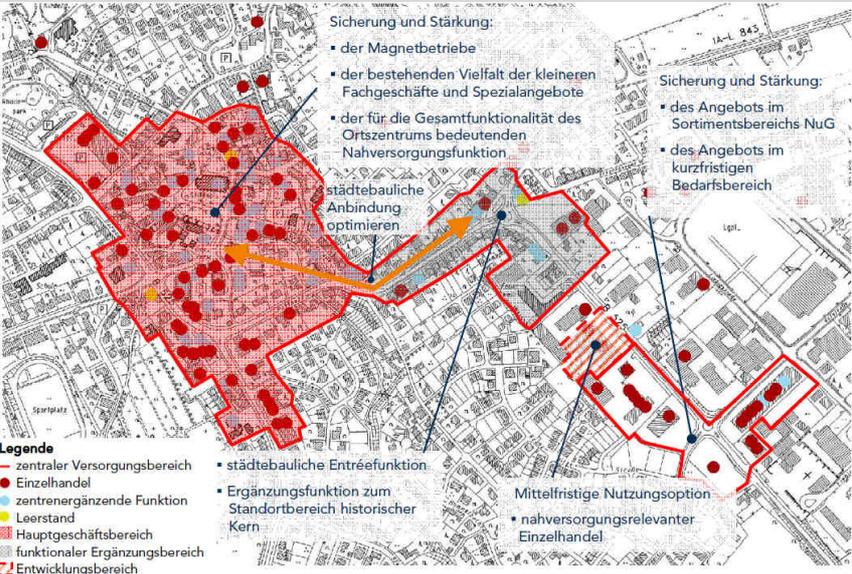
Quelle: Eigene Darstellung auf Basis Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Dülmen (Fortschreibung) 2009.

Tabelle 9: Städtebauliche Einordnung des ZVB Grundversorgungszentrum Buldern

ZVB Grundversorgungszentrum Buldern	
Lage	
Kommune	Stadt Dülmen
Ausdehnung/ Straßen	Lage in der Ortsmitte innerhalb des Ortsteils Buldern entlang der Hauptverkehrsachse Weseler Straße
Einzugsgebiet	Ortsteil Buldern und angrenzende ländliche Bereiche
Einzelhandelsstruktur	
Angebotsstruktur (Sortiment Fahrräder und Zubehör)	Ein Fahrradfachmarkt
Magnetbetriebe	K + K sowie in räumlicher Nähe Lidl
Verkehrliche Einordnung	
Motorisierter Verkehr	Anbindung über Weseler Straße und Max-Planck-Straße
ÖPNV	Anschluss an Regionalbahn sowie Buslinien
Räumlich-funktionale Einordnung	
Organisationsstruktur	Lineare Prägung durch größere Verkehrsachsen
ZVB-Abgrenzung	

Quelle: Eigene Darstellung auf Basis Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Dülmen (Fortschreibung) 2009.

Tabelle 10: Städtebauliche Einordnung des ZVB Hauptzentrum Nottuln

ZVB Hauptzentrum Nottuln	
Lage	
Kommune	Gemeinde Nottuln
Ausdehnung/ Straßen	Lage im Siedlungsschwerpunkt Nottuln zwischen Daruper Straße/Potthof und Appelhülsener Straße
Einzugsgebiet	Gemeinde Nottuln (Grundzentrum)
Einzelhandelsstruktur	
Angebotsstruktur (Sortiment Fahrräder und Zubehör)	Ein Fahrradfachmarkt
Magnetbetriebe	Edeka, K + K, Aldi, Lidl
Verkehrliche Einordnung	
Motorisierter Verkehr	Anbindung über Autobahn A43, Bundesstraße B525
ÖPNV	Anschluss an Buslinien
Räumlich-funktionale Einordnung	
Organisationsstruktur	Wechsel aus kleinteilig strukturierten Bebauungsstrukturen mit teilweise historischer Bausubstanz sowie größeren Verkehrsachsen
ZVB-Abgrenzung	 <p>Sicherung und Stärkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> der Magnetbetriebe der bestehenden Vielfalt der kleineren Fachgeschäfte und Spezialangebote der für die Gesamtfunktionalität des Ortszentrums bedeutenden Nahversorgungsfunktion <p>Sicherung und Stärkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> des Angebots im Sortimentsbereichs NuG des Angebots im kurzfristigen Bedarfsbereich <p>Legende</p> <ul style="list-style-type: none"> zentraler Versorgungsbereich Einzelhandel zentrenergänzende Funktion Leerstand Hauptgeschäftsbereich funktionaler Ergänzungsbereich Entwicklungsbereich städttebauliche Entréefunktion Ergänzungsfunktion zum Standortbereich historischer Kern Mittelfristige Nutzungsoption nahversorgungsrelevanter Einzelhandel <p>städttebauliche Anbindung optimieren</p>

Quelle: Eigene Darstellung auf Basis Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Gemeinde Nottuln 2009.

Tabelle 11: Städtebauliche Einordnung des ZVB Ortszentrum Velen

ZVB Ortszentrum Velen	
Lage	
Kommune	Stadt Velen
Ausdehnung/ Straßen	Lage im Siedlungsschwerpunkt Velen im Kreuzungsbereich Ramsdorfer Straße/Coesfelder Straße/Kardinal-von-Galen-Straße
Einzugsgebiet	Stadt Velen (Grundzentrum)
Einzelhandelsstruktur	
Angebotsstruktur (Sortiment Fahrräder und Zubehör)	Ein Fahrradfachgeschäft
Magnetbetriebe	Kaufpark, Aldi, Lidl
Verkehrliche Einordnung	
Motorisierter Verkehr	Anbindung über Coesfelder Straße/Volbertskamp Anbindung an die Bundesstraßen B67 und B525
ÖPNV	Anschluss an Buslinien
Räumlich-funktionale Einordnung	
Organisationsstruktur	Kleinteilig strukturierte und aufgelockerte Bebauungsstrukturen
ZVB-Abgrenzung	

Quelle: Eigene Darstellung auf Basis Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Velen 2014.

Tabelle 12: Städtebauliche Einordnung des ZVB Ortszentrum Ramsdorf

ZVB Ortszentrum Ramsdorf	
Lage	
Kommune	Stadt Velen
Ausdehnung/ Straßen	Lage im Siedlungsschwerpunkt Ramsdorf entlang Lange Straße
Einzugsgebiet	Ortsteil Ramsdorf
Einzelhandelsstruktur	
Angebotsstruktur (Sortiment Fahrräder und Zubehör)	Ein Fahrradfachgeschäft
Magnetbetriebe	Netto
Verkehrliche Einordnung	
Motorisierter Verkehr	Anbindung über Velener Straße/Borkener Straße
ÖPNV	Anschluss an Buslinien
Räumlich-funktionale Einordnung	
Organisationsstruktur	Kleinteilig strukturierte und aufgelockerte Bebauungsstrukturen
ZVB-Abgrenzung	

Quelle: Eigene Darstellung auf Basis Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Velen 2014.

5 Auswirkungsanalyse

Die Auswirkungsanalyse basiert auf unterschiedlichen Bewertungsansätzen, welche in der Zusammenführung eine Einschätzung zum perspektivischen Standortgewicht und den Auswirkungen des Planvorhabens auf Zentren- und Standort- sowie Versorgungsstrukturen zulässt.

5.1 Relation der sortimentspezifischen Verkaufsflächen im Bestand zum Erweiterungsvorhaben

Folgend werden die untersuchungsrelevanten sortimentspezifischen Verkaufsflächenbestandsdaten der einzelnen Kommunen im Untersuchungsraum dem Flächenprogramm des in Rede stehenden Erweiterungsvorhabens (im Sortiment: Fahrräder und Zubehör) gegenübergestellt (vgl. nachfolgende Tabelle).

Tabelle 13: Verkaufsflächenrelation des Planvorhabens zum Bestand im Untersuchungsraum im Sortiment Fahrräder und Zubehör

Kommune	Verkaufsfläche (in m ²)***	Verkaufsflächen- relation Radwelt (Be- stand) zur jeweiligen Kommune (in %)**	Verkaufsflächen- relation Radwelt (nach Erweiterung) zur jewei- ligen Kommune (in %)**
Coesfeld*	1.650	50	90
Billerbeck	250	315	590
Dülmen	1.250	65	120
Gescher	500	160	295
Nottuln	400	200	370
Reken	**	**	**
Rosendahl	300	265	490
Velen	200	395	735
Gesamt****	4.550	17	32

Quelle: Eigene Darstellung auf Basis eigener Berechnung und eigener Erhebung 01/2015.

*inkl. des in Rede stehenden Fahrradmarkts mit seiner aktuellen Bestandsverkaufsfläche im Sortiment Fahrräder und Zubehör (rd. 790 m² VKF).

**In der Gemeinde Reken wurden keine untersuchungsrelevanten Angebotsstrukturen ermittelt.

***Zum Schutz einzelbetrieblicher Daten sind VKF Daten auf 50 m² und die Verkaufsflächenrelation auf 5 % gerundet.

****Abweichungen in den Summen rundungsbedingt.

Wie die dargestellte sortimentspezifische Relation der Verkaufsfläche im Bereich Fahrräder und Zubehör belegt, hat das Flächenprogramm des Erweiterungsvorhabens im Vergleich zu den Bestandsstrukturen ein nennenswertes Gewicht:

- Schon heute kann der in Rede stehende Fahrradmarkt als größter Betrieb hinsichtlich der für das Sortiment Fahrräder und Zubehör zur Verfügung stehenden Verkaufsfläche im gesamten Untersuchungsraum qualifiziert werden.
- Im Sortimentsbereich Fahrräder und Zubehör machen die rd. 790 m² sortimentspezifischer Verkaufsfläche des in Rede stehenden Fahrradmarkts aktuell rd. 17 % der im gesamten Untersuchungsraum vorgehaltenen sortimentspezifischen Verkaufsfläche aus. Perspektivisch steigt dieser Wert durch die in Rede stehende Verkaufsflächenerweiterung auf rd. 32 %. Das bedeutet, dass perspektivisch rd. 1/3 der Gesamtverkaufsfläche des Sortiments Fahrräder und Zubehör im Untersuchungsraum durch den in Rede stehenden Fahrradfachmarkt vorgehalten wird. In diesem Zusammenhang muss jedoch nochmals auf das besondere Flächenkonzept des in Rede stehenden Erweiterungsvorhabens hingewiesen werden: So ist ein Großteil der Erweiterungsfläche als Verkehrsfläche konzipiert, die der Durchwegung des Fahrradmarkts und der Heranführung des Kunden an die Ware sowie zu Testzwecken der Ware („Teststrecke“ zur Probefahrt der Fahrräder) dient. Diese Flächen sind zwar als Verkaufsflächen zu bewerten, dienen jedoch nicht der reinen Warendarstellung, so dass das Erweiterungsvorhaben vielmehr auf eine Attraktivierung der Warendarstellung und nur bedingt auf eine Ausweitung des Warenangebots abzielt.
- Schon in seiner heutigen Ausprägung übersteigt die durch den in Rede stehenden Fahrradfachmarkt vorgehaltene Verkaufsfläche im Sortiment Fahrräder und Zubehör die sortimentspezifische Gesamtverkaufsfläche vieler Kommunen im Untersuchungsraum. Perspektivisch übertrifft die sortimentspezifische Verkaufsfläche des in Rede stehenden Fahrradmarkts nach erfolgter Erweiterung die Gesamtverkaufsflächen im Sortiment Fahrräder und Zubehör aller anderen Kommunen im Untersuchungsraum.
- Im Vergleich mit den nicht im Untersuchungsraum gelegenen Mittel- und Oberzentren Münster, Ahaus und Borken wird jedoch deutlich, dass dort jeweils mindestens ein Fahrradfachmarkt verortet ist, der als systemähnlich (> 1.000 m² GVKF) zu dem in Rede stehenden Erweiterungsvorhaben eingeordnet werden kann.

Als erster Anhaltswert verdeutlicht die Verkaufsflächenrelation des in Rede stehenden Erweiterungsvorhabens gegenüber den Bestandsverkaufsflächen die überdurchschnittliche Größenordnung des Vorhabens nach erfolgter Erweiterung und die ansatzweise daraus abzuleitende Marktbedeutung im Versorgungssystem des Untersuchungsraums. Die nächstgelegenen Mittel- und Oberzentrum außerhalb des Untersuchungsraums weisen jedoch Betriebe mit ähnlichen Verkaufsflächendimensionen auf.

5.2 Absatzwirtschaftliche und städtebauliche Auswirkungen des Vorhabens

Die Ermittlung der durch das Vorhaben ausgelösten Umsatzumverteilungen in dem untersuchungsrelevanten Sortimentsbereich ist ein zentraler Analyseschritt des Verträglichkeitsgutachtens. Aus diesem wird erkennbar, von welchen Einzelhandelsstandorten und somit letztlich aus welchen Kommunen und wiederum aus welchen städtebaulichen Lagen eine Umsatzumverteilung in welcher Größenordnung zu erwarten sein wird. Damit steht ein absatzwirtschaftliches Untersuchungsergebnis fest, das Rückschlüsse auf die daraus resultierenden Auswirkungen in dem untersuchungsrelevanten Sortimentsbereich auf die zentralen Versorgungsbereiche der Kommunen und die Versorgungsstruktur der Bevölkerung im Untersuchungsraum zulässt.

Bei der Prognose der Auswirkungen eines Erweiterungsvorhabens ist von der gegebenen städtebaulichen Situation auszugehen. Diese wird nicht nur von den anderen vorhandenen Einzelhandelsbetrieben, sondern auch durch den Betrieb, dessen Erweiterung geplant ist, in seinem bisherigen Bestand geprägt (vgl. Urteile des OVG NRW vom 06.11.2008 (10A 1417/07 und 10A/ 2601/07), bestätigt durch das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG 4 B 3.09 und 4 B 4.09)).

„Bei der Beurteilung ist daher der gegenwärtige Betrieb in der vorhandenen Größe mit seinen möglicherweise bereits bestehenden Auswirkungen auf den zentralen Versorgungsbereich mit dem Zustand zu vergleichen, der (prognostiziert) nach Umsetzung der geplanten Erweiterung bestehen wird“ (vgl. Begründung zum Urteil des OVG NRW (10 A 2601/07)).

Damit unterscheidet sich die Bewertung eines bestehenden Marktes im Rahmen der Auswirkungsbeurteilung von den bauplanungsrechtlichen Bestimmungen, bei denen das Erweiterungsvorhaben als Gesamtbetrieb in seiner Größe nach Erweiterung zu betrachten ist.

Absatzwirtschaftliche Einordnung

Die Bestandsumsätze und die zu erwartenden Vorhabenumsätze wurden in den Kapiteln 3.1 und hergeleitet. Aufgrund der deutlich überdurchschnittlichen perspektivischen Verkaufsflächengröße des in Rede stehenden Fahrradfachmarkts wird aus fachgutachterlicher Sicht erwartet, dass ein gewisser Umsatzanteil absehbar durch Kaufkraftzuflüsse von außerhalb des Untersuchungsraums rekrutiert wird. Dieser umverteilungsneutrale Vorhabenumsatzanteil („Streuumsätze“ durch Mobilitätsaspekte oder Zufallseinkäufe) wird bei rd. 15 % für das in Rede stehende Erweiterungsvorhaben angesetzt. Die daraus abzuleitenden Umsatzumverteilungen in der untersuchungsrelevanten Warengruppe Fahrräder und Zubehör werden in der folgenden Tabelle für das Erweiterungsvorhaben differenziert nach den oben aufgeführten Lagebereichen dargestellt.

Tabelle 14: Vorhabenbedingte Umsatzumverteilungen bei der Realisierung einer Gesamtverkaufsfläche von rd. 1.550 m² für die Bestandsstrukturen des Untersuchungsraums im Sortiment Fahrräder und Zubehör nach Lagen

Kommune	Lage	Fahrräder und Zubehör		
		Umsatz (in Mio. Euro p.a.)**	Umverteilung (in Mio. Euro p.a.)**	Umverteilung (in %)**
Coesfeld*	sonstige Lagen Coesfeld	1,5	0,25	17
Billerbeck	ZVB Hauptzentrum Billerbeck	<0,25	***	***
	sonstige Lagen Billerbeck	0,25	0,05	7
Dülmen	ZVB Innenstadt Dülmen	0,5	***	***
	ZVB Grund- versorgungszentrum Buldern	0,5	0,05	5
	sonstige Lagen Dülmen	1,0	0,05	3
Gescher	sonstige Lagen Gescher	0,75	0,05	5
Nottuln	ZVB Hauptzentrum Not- tuln	0,75	0,05	11
	sonstige Lagen Nottuln	<0,25	***	***
Rosendahl	sonstige Lagen Rosendahl	0,5	0,05	11
Velen	ZVB Ortszentrum Velen	0,25	***	***
	ZVB Ortszentrum Ramsdorf	<0,25	***	***
Umverteilungsneutraler Vorhabenumsatz		****	0,1	****
Gesamt*****		6,25	0,65	-

Quelle: Eigene Darstellung auf Basis eigener Erhebung 01/2015.

*ohne die Bestandsstrukturen des in Rede stehenden Erweiterungsvorhabens.

**Zum Schutz einzelbetrieblicher Daten sind Umsatzzahlen auf 0,25 Mio. Euro und Umverteilungen auf 0,05 Mio. Euro gerundet; die prozentualen Umverteilungswerte beziehen sich auf die ungerundeten Ausgangswerte

***empirisch nicht darstellbar (<0,025 Mio. Euro), Umsatzumverteilung ohne städtebauliche Relevanz

****nicht darstellbar.

*****Abweichungen in der Summe rundungsbedingt.

Städtebauliche und versorgungsstrukturelle Einordnung und Bewertung der Umsatzumverteilungen

Die Umsatzumverteilungen verdeutlichen, dass die monetären Umsatzumverteilungswerte zwar relativ gering ausfallen. Allerdings entfallen die Umsatzumverteilungen in den meisten

Lagen auf einzelne Betriebe. Zwar ist das Sortiment Fahrräder und Zubehör nicht in allen im Untersuchungsraum liegenden Kommunen als zentrenrelevant eingeordnet und selbst in den Kommunen, die Fahrräder und Zubehör als zentrenrelevant ausgewiesen haben, haben die meisten Fahrradfachmärkte und -geschäfte keine strukturprägende Bedeutung für die jeweiligen zentralen Versorgungsbereiche. Allerdings wird die Versorgungsstruktur in der Sortimentsgruppe Fahrräder und Zubehör größtenteils durch einzelne Betriebe in den jeweiligen Kommunen des Untersuchungsraums vorgehalten, sodass vorhabenbedingte Betriebsaufgaben einzelner Anbieter in einigen Kommunen als mehr als unwesentliche Auswirkungen auf die Versorgung der Bevölkerung im Sortiment Fahrräder und Zubehör gemäß § 11 Abs. 3 BauNVO zu bewerten sind.

Es ist davon auszugehen, dass von der Erweiterung des Fahrradfachmarkts am Planstandort eine Umsatzumverteilung im untersuchungsrelevanten Sortiment Fahrräder und Zubehör von insgesamt rd. 0,65 Mio. Euro p.a. ausgehen wird (vgl. Tabelle 14). Abzüglich der umverteilungsneutralen Vorhabenumsätze („Streuumsätze“ durch Mobilitätsaspekte oder Zufallseinkäufe) von rd. 15 % gehen Umverteilungen von rd. 0,55 Mio. Euro p.a. zu Lasten von Wettbewerbern im Untersuchungsraum aus. Im Folgenden werden diese Umverteilungen lagebezogen dargestellt, um das Vorhaben unter städtebaulichen und versorgungsstrukturellen Gesichtspunkten bewerten zu können.

Auswirkungen auf die Stadt Coesfeld

In der Stadt Coesfeld sind neben dem in Rede stehenden Fahrradfachmarkt Radwelt weitere vier Betriebe, die das Sortiment Fahrräder und Zubehör im Hauptsortiment führen (drei Fahrradfachmärkte und ein -fachgeschäft), und drei Anbieter, die Fahrräder und Zubehör im Randsortiment vorhalten (zwei Verbrauchermärkte und ein Baumarkt), verortet. Auf die Stadt Coesfeld entfallen vorhabenbedingte Umsatzumverteilungen von rd. 17 % bzw. von rd. 0,25 Mio. Euro p.a. Die Umverteilungen in Coesfeld entfallen aufgrund der Systemähnlichkeit und der räumlichen Nähe zum in Rede stehenden Erweiterungsvorhaben insbesondere auf die drei Fahrradfachmärkte. Das Sortiment Fahrräder und Zubehör wird nicht in den zentralen Versorgungsbereichen der Stadt Coesfeld vorgehalten und ist zudem als nicht zentrenrelevant in der Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts für die Stadt Coesfeld eingeordnet.

Vor diesem Hintergrund sind zwar vorhabenbedingte Betriebsaufgaben einzelner Wettbewerber in Coesfeld nicht auszuschließen, negative städtebauliche Auswirkungen oder mehr als unwesentliche Auswirkungen auf die versorgungsstrukturelle Angebotsituation sind jedoch nicht zu erwarten, da das Sortiment Fahrräder und Zubehör in Coesfeld nicht als zentrenrelevant eingeordnet ist, keine Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche in Coesfeld zu erwarten sind und entsprechend der starken und räumlich konzentrierten Angebotsstruktur in Coesfeld selbst bei einer vorhabenbedingten Betriebsaufgabe keine mehr als unwesentlichen Auswirkungen auf die Versorgung der Bevölkerung in Coesfeld zu erwarten sind.

Auswirkungen auf den zentralen Versorgungsbereich Hauptzentrum Billerbeck

Im zentralen Versorgungsbereich Billerbeck ist ein kleinflächiges Fahrradfachgeschäft mit begrenzten Öffnungszeiten sowie einem deutlichen Betriebsschwerpunkt im Bereich der Werkstattdienstleistungen verortet. Gemäß Billerbecker Sortimentsliste sind Fahrräder und Zubehör als zentrenrelevant eingeordnet. Aufgrund der sehr geringen monetären und prozentualen Umverteilungswerte sowie der nur geringen Systemähnlichkeit zum in Rede stehenden Erweiterungsvorhaben ist eine vorhabenbedingte Marktaufgabe des Fahrradfachgeschäfts im Hauptzentrum Billerbeck und dementsprechende Auswirkungen auf den zentralen Versorgungsbereich aus fachgutachterlicher Sicht nicht zu erwarten.

Auswirkungen auf sonstige Lagen in Billerbeck

Außerhalb von zentralen Versorgungsbereichen ist in Billerbeck ein weiterer untersuchungsrelevanter Anbieter des Sortiments Fahrräder und Zubehör verortet (Fahrradfachmarkt). Auf diesen entfallen vorhabenbedingte Umsatzumverteilungen von rd. 7 % bzw. von rd. 0,05 Mio. Euro p.a. Eine Betriebsaufgabe ist aus fachgutachterlicher Sicht zwar nicht wahrscheinlich, kann jedoch nicht ausgeschlossen werden. Negative städtebauliche Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche sind vor dem Hintergrund der Lage des Betriebs außerhalb eines ZVB nicht zu erwarten. Mehr als unwesentliche Auswirkungen auf die versorgungsstrukturelle Angebotssituation in Billerbeck sind jedoch bei einer nicht auszuschließenden vorhabenbedingten Betriebsaufgabe des Fahrradfachmarkts nicht auszuschließen, da das im ZVB Billerbeck verortete Fachgeschäft lediglich ein sehr reduziertes Angebot vorhält und entsprechend seiner Betriebsspezifika (begrenzte Öffnungszeiten, Betriebsschwerpunkt im Bereich der Werkstattdienstleistungen) aus fachgutachterlicher Sicht nicht die Versorgung der Bevölkerung in Billerbeck im Sortiment Fahrräder und Zubehör gemäß § 11 Abs. 3 BauNVO aufrecht erhalten kann.

Auswirkungen auf den zentralen Versorgungsbereich Innenstadt Dülmen

Im ZVB Innenstadt Dülmen ist ein Fachmarkt, der das Sortiment Fahrräder und Zubehör im Hauptsortiment führt und ein Anbieter (Verbrauchermarkt), der Fahrräder und Zubehör im Randsortiment vorhält, verortet. Für den ZVB Innenstadt Dülmen können empirisch keine vorhabenbedingten Umsatzumverteilungen dargestellt werden. Gemäß Dülmener Sortimentsliste sind Fahrräder und Zubehör als zentrenrelevant eingeordnet. Aufgrund der geringen monetären und prozentualen Umverteilungswerte sind vorhabenbedingte Marktaufgaben im ZVB Dülmen und dementsprechende negative städtebauliche Auswirkungen auf den zentralen Versorgungsbereich nicht zu erwarten.

Auswirkungen auf den zentralen Versorgungsbereich Grundversorgungszentrum Buldern (Dülmen)

Im zentralen Versorgungsbereich Buldern (Dülmen) ist ein Fachmarkt, der das Sortiment Fahrräder und Zubehör im Hauptsortiment führt, verortet. Auf den ZVB Buldern (Dülmen) entfallen vorhabenbedingte Umsatzumverteilungen von rd. 5 % bzw. von rd. 0,05 Mio. Euro p.a. Aufgrund der relativ geringen monetären und prozentualen Umverteilungswerte sind

vorhabenbedingte Marktaufgaben im ZVB Buldern (Dülmen) und dementsprechende negative städtebauliche Auswirkungen auf den zentralen Versorgungsbereich nicht zu erwarten.

Auswirkungen auf sonstige Lagen in Dülmen

Außerhalb von zentralen Versorgungsbereichen sind in Dülmen zwei weitere Fahrradfachmärkte sowie ein Verbrauchermarkt, der Fahrräder und Zubehör im Randsortiment anbietet, verortet. Auf diese entfallen vorhabenbedingte Umsatzumverteilungen von rd. 3 % bzw. von rd. 0,05 Mio. Euro p.a. Vorhabenbedingte Betriebsaufgaben sind aus fachgutachterlicher Sicht demnach nicht zu erwarten, so dass auch mehr als unwesentliche Auswirkungen auf die versorgungsstrukturelle Angebotssituation in Dülmen ausgeschlossen werden können.

Auswirkungen auf die Stadt Gescher

In der Stadt Gescher ist ein Fahrradfachmarkt und ein Anbieter, der Fahrräder und Zubehör im Randsortiment vorhält (Baumarkt), in sonstigen Lagen verortet. Auf die Stadt Gescher entfallen vorhabenbedingte Umsatzumverteilungen von rd. 5 % bzw. von rd. 0,05 Mio. Euro p.a. Die Umverteilungen in Gescher entfallen aufgrund der Systemähnlichkeit zum in Rede stehenden Erweiterungsvorhaben insbesondere auf den Fahrradfachmarkt. Das Sortiment Fahrräder und Zubehör wird nicht in den zentralen Versorgungsbereichen der Stadt Gescher vorgehalten und ist zudem gemäß kommunaler Sortimentsliste als nicht zentrenrelevant eingeordnet.

Vor diesem Hintergrund sind vorhabenbedingte Betriebsaufgaben in Gescher nicht zu erwarten. Negative städtebauliche Auswirkungen oder mehr als unwesentliche Auswirkungen auf die versorgungsstrukturelle Angebotssituation sind dementsprechend nicht zu erwarten.

Auswirkungen auf den zentralen Versorgungsbereich Hauptzentrum Nottuln

Im zentralen Versorgungsbereich Nottuln ist ein Fahrradfachmarkt verortet. Gemäß kommunaler Sortimentsliste sind Fahrräder und Zubehör als zentrenrelevant eingeordnet. Auf den ZVB Nottuln entfallen vorhabenbedingte Umsatzumverteilungen von rd. 11 % bzw. von rd. 0,05 Mio. Euro p.a. Aufgrund dieser monetären und prozentualen Umverteilungswerte ist eine vorhabenbedingte Marktaufgabe im ZVB Nottuln nicht auszuschließen. Darüber hinaus sind mehr als unwesentliche Auswirkungen auf die versorgungsstrukturelle Angebotssituation in Nottuln bei einer vorhabenbedingten Betriebsaufgabe zu erwarten, da der im ZVB Nottuln verortete Fahrradfachmarkt als einziger Anbieter das Hauptsortiment Fahrräder und Zubehör in Nottuln vorhält. Bei einer Betriebsaufgabe dieses Anbieters kann aus fachgutachterlicher Sicht die Versorgung der Bevölkerung im Sortiment Fahrräder und Zubehör gemäß § 11 Abs. 3 BauNVO nicht aufrechterhalten werden.

Auswirkungen auf sonstige Lagen in Nottuln

In den sonstigen Lagen in Nottuln wird das Sortiment Fahrräder und Zubehör lediglich im Randsortiment eines strukturprägenden Betriebs (Baumarkt) vorgehalten. Eine vorhaben-

bedingte Betriebsaufgabe kann in den sonstigen Lagen in Nottuln ausgeschlossen werden. Vor dem Hintergrund einer möglichen vorhabenbedingten Betriebsaufgabe im ZVB Hauptzentrum Nottuln ist jedoch die Aufrechterhaltung der Versorgung der Bevölkerung im Sortiment Fahrräder und Zubehör gemäß § 11 Abs. 3 BauNVO durch den Anbieter in den sonstigen Lagen in Nottuln aufgrund dessen Angebotsstruktur (Sortiment Fahrräder und Zubehör nur im Randsortiment) nicht zu gewährleisten.

Auswirkungen auf die Gemeinde Rosendahl

In der Gemeinde Rosendahl wird das Sortiment Fahrräder und Zubehör durch einen Fahrradfachmarkt in städtebaulich nicht integrierter Lage vorgehalten. Auf diesen Betrieb entfallen vorhabenbedingte Umsatzumverteilungen von rd. 11 % bzw. von rd. 0,05 Mio. Euro p.a. Aufgrund dieser monetären und prozentualen Umverteilungswerte ist eine vorhabenbedingte Marktaufgabe des Fahrradfachmarkts in Rosendahl nicht auszuschließen.

Rosendahl verfügt über kein eigenes Einzelhandelskonzept und dementsprechend über keine kommunale Sortimentsliste. Das Sortiment Fahrräder und Zubehör ist demnach vor dem Hintergrund der kommunalen räumlichen Angebotsstruktur und den landesplanerischen Empfehlungen als nicht zentrenrelevant zu qualifizieren. Vorhabenbedingte negative städtebauliche Auswirkungen auf etwaige faktische zentrale Versorgungsbereiche in Rosendahl sind demnach nicht zu erwarten. Mehr als unwesentliche vorhabenbedingte Auswirkungen auf die versorgungsstrukturelle Angebotssituation gemäß § 11 Abs. 3 BauNVO können jedoch nicht ausgeschlossen werden, da nach der möglichen vorhabenbedingten Betriebsaufgabe des Fahrradfachmarkts in Rosendahl die Versorgung der Bevölkerung im Sortiment Fahrräder und Zubehör nicht mehr als gesichert angesehen werden kann.

Auswirkungen auf den zentralen Versorgungsbereich Ortszentrum Velen

Im zentralen Versorgungsbereich Ortszentrum Velen wird das Sortiment Fahrräder und Zubehör durch ein Fachgeschäft vorgehalten. Darauf entfallen sehr geringe vorhabenbedingten Umsatzumverteilungen, die prozentual und monetär nicht darstellbar sind. Eine vorhabenbedingte Betriebsaufgabe sowie dementsprechende negative städtebauliche Auswirkungen und mehr als unwesentliche Auswirkungen auf die versorgungsstrukturelle Angebotssituation im Sortiment Fahrräder und Zubehör sind aufgrund der geringen prozentualen und monetären Umsatzumverteilungen nicht zu erwarten.

Auswirkungen auf den zentralen Versorgungsbereich Ortszentrum Ramsdorf

Im zentralen Versorgungsbereich Ortszentrum Ramsdorf wird das Sortiment Fahrräder und Zubehör durch ein Fahrradfachgeschäft vorgehalten. Darauf entfallen geringe vorhabenbedingte Umsatzumverteilungen, die prozentual und monetär nicht darstellbar sind. Eine vorhabenbedingte Betriebsaufgabe sowie dementsprechende negative städtebauliche Auswirkungen und mehr als unwesentliche Auswirkungen auf die versorgungsstrukturelle

Angebotssituation im Sortiment Fahrräder und Zubehör sind aufgrund der geringen prozentualen und monetären Umsatzumverteilungen nicht zu erwarten.

5.2.1 Zusammenfassung

Insgesamt sind im Untersuchungsraum vorhabenbedingte negative Auswirkungen auf den zentralen Versorgungsbereich ZVB Hauptzentrum Nottuln nicht auszuschließen. Mehr als unwesentliche Auswirkungen auf versorgungsstrukturelle Angebotssituationen sind in den Kommunen Billerbeck, Nottuln und Rosendahl nicht auszuschließen.

Insgesamt sind vorhabenbedingte negative städtebauliche Auswirkungen sowie mehr als unwesentliche versorgungsstrukturelle Auswirkungen gem. § 11 Abs. 3 BauNVO auf die Angebotssituation im Sortiment Fahrräder und Zubehör bei einer Erweiterung des in Rede stehenden Fahrradfachmarkts auf rd. 1.550 m² VKF im Untersuchungsraum nicht auszuschließen.

5.2.2 Empfehlung zur Verkaufsflächenreduzierung

Aus fachgutachterlicher Sicht kann das Gefährdungspotential für die Bestandsstrukturen im Untersuchungsraum durch eine Reduzierung der Gesamtverkaufsfläche des Erweiterungsvorhabens auf ein verträgliches Maß von dann maximal 1.400 m² Gesamtverkaufsfläche bzw. von maximal rd. 1.300 m² Verkaufsfläche im Sortiment Fahrräder und Zubehör sowie maximal 98 m² VKF im zentrenrelevanten Randsortimentsbereich (max. 7 % der Gesamtverkaufsfläche) reduziert werden. Im Ergebnis sind dann aus fachgutachterlicher Sicht keine städtebaulich negativen Auswirkungen bzw. mehr als unwesentliche versorgungsstrukturelle Auswirkungen für die Kommunen im Untersuchungsraum zu erwarten. Zuzüglich zu den 1.400 m² Gesamtverkaufsfläche kann das Flächenprogramm des in Rede stehenden Erweiterungsvorhabens um weitere 150 m² für die Darstellung von Reparatur/Spezialersatz/Werkstatt (keine Verkaufsfläche) arrondiert werden.

Aufgrund der Verkaufsflächenreduktion muss in diesem Zusammenhang auch eine Anpassung der perspektivisch zu erwirtschaftenden Flächenproduktivitäten vorgenommen werden. Vor dem Hintergrund der empfohlenen Verkaufsflächenreduktion auf das verträgliche Maß von maximal rd. 1.300 m² VKF für Fahrräder und Zubehör ergibt sich eine leicht gesteigerte perspektivische Flächenproduktivität von rd. 1.500 Euro/m² p.a. Daraus resultieren wiederum Abweichungen im perspektivisch zu erzielenden Vorhabenumsatz: Aufgrund der Verkaufsflächenreduzierung des Erweiterungsvorhabens auf maximal rd. 1.300 m² VKF für Fahrräder und Zubehör ist davon auszugehen, dass das Vorhaben nach der Erweiterung einen **Mehrumsatz von rd. 0,55 Mio. Euro p.a. im nicht zentrenrelevanten Sortiment Fahrräder und Zubehör im Vergleich zum aktuellen Bestand, jedoch einen um rd. 0,1 Mio. Euro p.a. reduzierten Umsatz im Vergleich zur avisierten Erweiterung auf rd. 1.470 m² VKF für Fahrräder und Zubehör generieren** wird. Im zentrenrelevanten Randsortimentsbereich Fahrrad-Bekleidung, Fahrrad-Schuhe ist aufgrund

der nur marginalen Verkaufsflächenausweitung von keinen veränderten Flächenproduktivitäten und leicht gesteigerten Umsätzen auszugehen (vgl. nachfolgende Tabelle).

Tabelle 15: Umsatzprognose bei empfohlener Verkaufsflächenreduktion des Erweiterungsvorhabens auf maximal 1.400 m² Gesamtverkaufsfläche

Sortimente	Bestand		Planung			
	rd. 850 m ² Gesamtverkaufsfläche (rd. 790 m ² VKF Hauptsortiment sowie rd. 60 m ² VKF Randsortiment)		rd. 1.550 m ² Gesamtverkaufsfläche (rd. 1.470 m ² VKF Hauptsortiment sowie rd. 80 m ² VKF Randsortiment)		maximal 1.400 m ² Gesamtverkaufsfläche (rd. 1.300 m ² VKF Hauptsortiment sowie maximal 98 m ² VKF Randsortiment)	
	Flächenproduktivität in Euro/m ² VKF	Umsatzzschätzung in Mio. Euro p. a.	Flächenproduktivität in Euro/m ² VKF	Umsatzprognose in Mio. Euro p. a.	Flächenproduktivität in Euro/m ² VKF	Umsatzprognose in Mio. Euro p. a.
Fahrräder und Zubehör	1.800	1,4	1.400	2,05	1.500	1,95
Fahrrad-Bekleidung, Fahrrad-Schuhe	3.000	0,2	3.000	0,25	3.000	0,3
Gesamt*	-	1,6	-	2,3	-	2,25

Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis Angaben Vorhabenträger, laufende Auswertung einzelhandelsspezifischer Fachliteratur; Werte gerundet.

*Abweichungen in den Summen rundungsbedingt.

Insbesondere in den Lagebereichen und Kommunen, für die bei einer Verkaufsflächenerweiterung auf rd. 1.550 m² Gesamtverkaufsfläche städtebaulich negative Auswirkungen (ZVB Hauptzentrum Nottuln) bzw. mehr als unwesentliche Auswirkungen auf die versorgungsstrukturelle Angebotssituation (Stadt Billerbeck sowie Gemeinden Nottuln und Rosendahl) nicht auszuschließen sind, bedeutet die Reduktion der perspektivischen Verkaufsfläche auf maximal 1.400 m² Gesamtverkaufsfläche (bzw. rd. 1.300 m² VKF im Sortiment Fahrräder und Zubehör) eine Reduktion der absehbaren Umsatzumverteilungen auf ein verträgliches Maß (vgl. nachfolgende Tabelle).

Tabelle 16: Vorhabenbedingte Umsatzumverteilungen bei der Realisierung einer Verkaufsfläche von rd. 1.300 m² (Sortiment Fahrräder und Zubehör) für die Bestandsstrukturen des Untersuchungsraums nach Lagen

Kommune	Lage	Fahrräder und Zubehör		
		Umsatz (in Mio. Euro p.a.)**	Umverteilung (in Mio. Euro p.a.)	Umverteilung (in %)
Coesfeld*	sonstige Lagen Coesfeld	1,5	0,2	14
Billerbeck	ZVB Hauptzentrum Billerbeck	<0,25	***	***
	sonstige Lagen Billerbeck	0,25	***	***
Dülmen	ZVB Innenstadt Dülmen	0,5	***	***
	ZVB Grund- versorgungszentrum Buldern	0,5	0,05	4
	sonstige Lagen Dülmen	1,0	0,05	3
Gescher	sonstige Lagen Gescher	0,75	0,05	4
Nottuln	ZVB Hauptzentrum Nottuln	0,75	0,05	9
	sonstige Lagen Nottuln	<0,25	***	***
Rosendahl	sonstige Lagen Rosendahl	0,5	0,05	9
Velen	ZVB Ortszentrum Velen	0,25	***	***
	ZVB Ortszentrum Ramsdorf	<0,25	***	***
Umverteilungsneutraler Vorhabenumsatz		***	0,1	***
Gesamt****		6,25	0,55	-

Quelle: Eigene Darstellung auf Basis eigener Erhebung 01/2015.

*ohne die Bestandsstrukturen des in Rede stehenden Erweiterungsvorhabens.

**Zum Schutz einzelbetrieblicher Daten sind Umsatzzahlen auf 0,25 Mio. Euro und Umverteilungen auf 0,05 Mio. Euro gerundet; die prozentualen Umverteilungswerte beziehen sich auf die ungerundeten Ausgangswerte

***empirisch nicht darstellbar (<0,025 Mio. Euro), Umsatzumverteilung ohne städtebauliche Relevanz

****nicht darstellbar.

*****Abweichungen in der Summe rundungsbedingt.

Vorbehaltlich der Reduzierung der in Rede stehenden Erweiterung auf maximal 1.400 m² GVKF (maximal rd. 1.300 m² VKF im Sortiment Fahrräder und Zubehör) zzgl. von 150 m² zur Darstellung von Reparatur/Spezialersatz/Werkstatt (keine Verkaufsfläche) ist demnach nicht von vorhabenbedingten Betriebsaufgaben außerhalb der Stadt Coesfeld auszugehen.

Insgesamt sind demnach vorhabenbedingte negative städtebauliche Auswirkungen sowie mehr als unwesentliche versorgungsstrukturelle Auswirkungen auf die Angebotssituation im Sortiment Fahrräder und Zubehör gem. § 11 Abs. 3 BauNVO bei einer Reduzierung des Erweiterungsvorhabens auf maximal 1.400 m² GVKF (maximal rd. 1.300 m² VKF für das Sortiment Fahrräder und Zubehör sowie maximal 98 m² VKF für das zentrenrelevante Randsortiment Fahrrad-Bekleidung, Fahrrad-Schuhe) zzgl. von 150 m² zur Darstellung von Reparatur/Spezialersatz/Werkstatt (keine Verkaufsfläche) im Untersuchungsraum nicht zu erwarten.

Es wird daher empfohlen, das in Rede stehende Erweiterungsvorhaben auf eine maximale Gesamtverkaufsfläche von 1.400 m² (maximal rd. 1.300 m² VKF für das Sortiment Fahrräder und Zubehör sowie maximal 98 m² für das zentrenrelevante Randsortiment Fahrrad-Bekleidung, Fahrrad-Schuhe) zzgl. 150 m² zur Darstellung von Reparatur/Spezialersatz/Werkstatt (keine Verkaufsfläche) zu reduzieren.

Für alle folgenden Analyseschritte wird diese VKF-Empfehlung (maximal 1.400 m² GVKF) als Untersuchungsgrundlage definiert.

5.3 Absatzwirtschaftliche und städtebauliche Verträglichkeitsbewertung zentrenrelevanter Randsortimente

Gemäß der empfohlenen Reduktion der Verkaufsflächenerweiterung auf maximal 1.400 m² Gesamtverkaufsfläche sind entsprechend den Regelungen des kommunalen Einzelhandelskonzepts (7 % der Gesamtverkaufsfläche sind für die Darstellung von zentrenrelevanten Randsortimenten zulässig) maximal 98 m² VKF für zentrenrelevante Randsortimente zulässig.

Das Randsortiment wird gemäß Flächenprogramm als Fahrrad-Bekleidung, Fahrrad-Schuhe definiert und ist somit den Warengruppen Bekleidung sowie Schuhe, Lederwaren zuzuordnen. Gemäß Coesfelder Sortimentsliste sind diese Warengruppen als zentrenrelevant einzuordnen. Der Umgang mit zentrenrelevanten Randsortimenten regelt sich gemäß Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts für die Stadt Coesfeld wie folgt (Stadt + Handel 2011, S. 152, f.):

„Zur Steigerung ihrer Attraktivität aus Kundensicht ergänzen Einzelhandelsbetriebe mit nicht zentrenrelevantem Hauptsortiment dieses häufig durch sog. Randsortimente, die oftmals auch zentrenrelevante Sortimente umfassen.

Diese zentrenrelevanten Randsortimente beinhalten jedoch je nach Verkaufsflächenumfang das Potenzial einer Gefährdung der zentralen Versorgungsbereiche, insbesondere des Innenstadtzentrums, sowie das potenzielle Hemmnis einer Fortentwicklung dessen. Um die zentralen Versorgungsbereiche vor diesen gemäß der Coesfelder Entwicklungszielstellung unerwünschten Beeinträchtigungen zu schützen, um künftige Ansiedlungspotenziale für die zentralen Versorgungsbereiche nicht

zu verringern und um gleichzeitig jedoch auch städtebaulich nicht integrierten Einzelhandelsbetrieben eine marktübliche Mindestattraktivität im Wettbewerbsumfeld zu ermöglichen, sollen zentrenrelevante Sortimente als Randsortiment auch jenseits der zentralen Versorgungsbereiche in begrenztem Umfang zugelassen werden.

Diese Begrenzung soll bei 7 % der Gesamtverkaufsfläche für die zentrenrelevanten Randsortimente liegen.

Da dieser Schwellenwert die unterschiedliche Sensitivität der zentrenrelevanten Sortimente nicht ausreichend berücksichtigen kann, die sich aus ihrer jeweils unterschiedlichen sortimentspezifischen Angebotsstruktur in den zentralen Versorgungsbereichen ergibt, sollen Verkaufsflächenbegrenzungen für Randsortimente je Sortimentsgruppe nach einer Prüfung im Einzelfall ggf. auch unterhalb der genannten Grenzen vorgenommen werden. (...)

Zudem soll stets eine deutliche Zuordnung des Randsortiments zum Hauptsortiment gegeben sein (z. B. Wohneinrichtungsgegenstände als Randsortiment zu Möbeln, Zooartikel als Randsortiment im Gartenmarkt, nicht jedoch z. B. Unterhaltungselektronik). Hierdurch werden Vorhaben aus Kundensicht klar definiert und es wird eine Angebotsdiversität jenseits der zentralen Versorgungsbereiche vermieden.“

(Stadt + Handel 2011, S. 152, f).

Das geplante Flächenprogramm erfüllt diese Regelung:

- Durch die empfohlene Reduktion der Verkaufsflächenerweiterung auf maximal 1.400 m² Gesamtverkaufsfläche ergibt sich eine maximal zulässige Verkaufsfläche von 98 m² VKF (7 % der Gesamtverkaufsfläche) für den Anteil zentrenrelevanter Randsortimente.
- Das zentrenrelevante Randsortiment Fahrrad-Bekleidung, Fahrrad-Schuhe weist deutliche Produktspezifika hinsichtlich Funktion und Einsatzmöglichkeiten auf und ist dem Hauptsortiment Fahrräder und Zubehör inhaltlich klar zuzuordnen.
- Das zentrenrelevante Randsortiment Fahrrad-Bekleidung, Fahrrad-Schuhe ist aufgrund seiner deutlichen Produktspezifika und der Zuordnungsbarkeit zum nicht zentrenrelevanten Hauptsortiment Fahrräder und Zubehör als nicht zentrenprägend für zentrale Versorgungsbereiche in Coesfeld zu bewerten. Darüber hinaus liegt die gemäß empfohlener Verkaufsflächenreduktion avisierte Verkaufsflächengröße von maximal 98 m² VKF für das zentrenrelevante Randsortiment Fahrrad-Bekleidung, Fahrrad-Schuhe deutlich unterhalb der durchschnittlichen Verkaufsflächengröße von strukturprägenden Anbietern im Sortiment Bekleidung oder Schuhe, Lederwaren im Innenstadtzentrum Coesfeld (rd. 210 m² VKF bzw. rd. 230 m² VKF⁹).

⁹ Vgl. Stadt + Handel 2011, S. VIII

Das zentrenrelevante Randsortiment Fahrrad-Bekleidung, Fahrrad-Schuhe ist dem nicht zentrenrelevanten Hauptsortiment Fahrräder und Zubehör inhaltlich klar zuzuordnen und die maximal zulässige sortimentsbezogene Verkaufsfläche von 98 m² VKF liegt im Rahmen der kommunal zulässigen Begrenzung von maximal 7 % der Gesamtverkaufsfläche. Beeinträchtigungen der zentralen Versorgungsbereiche Coesfelds in ihrem Bestand oder ihrer Entwicklungsperspektive sind durch das avisierte Randsortiment nicht zu erwarten.

5.4 Kommunalplanerische Rahmenbedingungen

Grundlage der kommunalplanerischen Rahmenbedingungen des vorliegenden Gutachtens ist die Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts für die Stadt Coesfeld (2011). Im Folgenden wird das in Rede stehende Erweiterungsvorhaben hinsichtlich den Aussagen dieser kommunalplanerischen Rahmenbedingungen bzgl. seines Hauptsortiments (nicht zentrenrelevanter Sortimentsbereich) und seines Randsortiments (zentrenrelevanter Sortimentsbereich) eingeordnet.

Kongruenzprüfung des Erweiterungsvorhabens mit dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Coesfeld im nicht zentrenrelevanten Sortimentsbereich

In der Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts für die Stadt Coesfeld (2011) wird folgender relevanter Ansiedlungsleitsatz aufgestellt:

„Leitsatz IV: Großflächiger nicht-zentrenrelevanter Einzelhandel primär am Sonderstandort Dülmener Straße, ergänzend dazu im Ergänzungsbereich Fachmarktstandort des Innenstadtzentrums.“ (Stadt + Handel 2011, S. 155)

Der Vorhabenstandort des Erweiterungsvorhabens befindet sich am Sonderstandort Fachmarkttagglomeration Dülmener Straße. Das Erweiterungsvorhaben liegt somit an einem für großflächigen nicht-zentrenrelevanten Einzelhandel priorisierten Standort und entspricht demnach dem Leitsatz IV der Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts für die Stadt Coesfeld.

In der Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts für die Stadt Coesfeld (2011) werden darüber hinaus folgende relevante Entwicklungsempfehlungen für den Sonderstandort Fachmarkttagglomeration Dülmener Straße aufgestellt (vgl. nachfolgende Tabelle):

Tabelle 17: Zusammengefasste Entwicklungsempfehlungen Sonderstandort Fachmarkttagglomeration Dülmener Straße

Entwicklungsziel	Umsetzungsempfehlung
<ul style="list-style-type: none"> Bestandsschutz 	<ul style="list-style-type: none"> Bauplanungsrechtliche Absicherung
<ul style="list-style-type: none"> Primäre Funktion: Standort für großflächige Einzelhandelsbetriebe mit nicht zentren- und nicht nahversorgungsrelevantem Hauptsortiment Ergänzende Funktion: Standort für kleinflächige Einzelhandelsbetriebe mit nicht zentren- und nicht nahversorgungsrelevantem Hauptsortiment 	<ul style="list-style-type: none"> Bündelung und Steuerung der Einzelhandelsbetriebe durch Angebotsplanung am Zielstandort und entsprechendem Ausschluss jenseits dieser Zielstandorte insofern auch bauplanungsrechtlicher Ausschluss von zentrenrelevanten Sortimenten am Sonderstandort Fachmarkttagglomeration Dülmener Straße unter Anwendung der Leitsätze sowie unter Berücksichtigung der planungsrechtlichen Entschädigungsregelungen
<ul style="list-style-type: none"> Flankierend: Wahrung der Entwicklungschancen der benachbarten Areale für Handwerks- und Gewerbebetriebe 	<ul style="list-style-type: none"> Minimierung des Preisdrucks auf die benachbarten Areale durch deutliche räumliche Begrenzung der Einzelhandelsareale, etwa in Form eines städtebaulichen Konzepts und insbesondere durch Bauleitplanung
<ul style="list-style-type: none"> Flankierend: keine Erhöhung der sonstigen Standortattraktivität zulasten des Innenstadtzentrums und des Nahversorgungszentrums 	<ul style="list-style-type: none"> Bauplanungsrechtlicher Ausschluss weiterer einzelhandelsnaher Dienstleistungen und gastronomischer Angebote

Quelle: Stadt + Handel 2011, S. 139.

Das Erweiterungsvorhaben stellt sich als großflächiger Einzelhandelsbetrieb mit nicht-zentren- und nicht zentren- oder nahversorgungsrelevantem Hauptsortiment dar. Auf maximal 7 % der Gesamtverkaufsfläche werden perspektivisch zentrenrelevante Randsortimente angeboten. Durch das Erweiterungsvorhaben wird darüber hinaus perspektivisch – unabhängig von der maximalen Erweiterung der Gesamtverkaufsfläche auf rd. 1.550 m² oder maximal 1.400 m² GVKF – weder ein Preisdruck auf die benachbarten Areale bewirkt noch eine Erhöhung der Standortattraktivität des Sonderstandorts Fachmarkttagglomeration Dülmener Straße zu Lasten des Innenstadt- oder des Nahversorgungszentrums in Coesfeld erzeugt.

Das Erweiterungsvorhaben entspricht somit den Entwicklungsempfehlungen für den Sonderstandort Fachmarkttagglomeration Dülmener Straße der Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts für die Stadt Coesfeld.

Kongruenzprüfung des Erweiterungsvorhabens mit der Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts für die Stadt Coesfeld im zentren- und zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimentsbereich

In der Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts für die Stadt Coesfeld (2011) wird folgender für das in Rede stehende Erweiterungsvorhaben hinsichtlich der zentrenrelevanten Randsortimente relevanter Ansiedlungsleitsatz aufgestellt:

„Folgende Ansiedlungsleitsätze werden für Coesfeld empfohlen: (...)

Leitsatz II: Zentrenrelevanter Einzelhandel als Randsortiment begrenzt zulässig.

- *Bis zu max. 7 % der VKF eines Vorhabens*
- *Im Innenstadtzentrum keine Beschränkung des zentrenrelevanten Randsortimentes“*

(Stadt + Handel 2011, S. 152)

Wie in Kapitel 5.3 bereits dargestellt wurde, entspricht das Erweiterungsvorhaben dem Leitsatz II der Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts für die Stadt Coesfeld: Durch die empfohlene Reduktion der Verkaufsflächenerweiterung auf maximal 1.400 m² Gesamtverkaufsfläche ergibt sich eine maximal zulässige Verkaufsfläche von 98 m² VKF (7 % der Gesamtverkaufsfläche) für den Anteil zentrenrelevanter Randsortimente. Das zentrenrelevante Randsortiment Fahrrad-Bekleidung, Fahrrad-Schuhe weist deutliche Produktspezifika hinsichtlich Funktion und Einsatzmöglichkeiten auf und ist dem Hauptsortiment Fahrräder und Zubehör inhaltlich klar zuzuordnen.

Insgesamt entspricht das in Rede stehende Erweiterungsvorhaben demnach den Zielen und Grundsätzen der Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts für die Stadt Coesfeld (2011).

5.5 Landesplanerische Rahmenbedingungen: LEP NRW – Sachlicher Teilplan großflächiger Einzelhandel

Der sachliche Teilplan großflächiger Einzelhandel des LEP NRW enthält folgende im Hinblick auf das in Rede stehenden Erweiterungsvorhaben relevante Ziele und Grundsätze. Es erfolgt jeweils eine Einordnung des Erweiterungsvorhabens im Kontext des jeweiligen Ziels/Grundsatzes.

„1 Ziel Standorte nur in Allgemeinen Siedlungsbereichen

Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben i. S. des § 11 Abs. 3 Baunutzungsverordnung dürfen nur in regionalplanerisch festgelegten Allgemeinen Siedlungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden.“

(LEP NRW – sachlicher Teilplan großflächiger Einzelhandel)

Bei dem Vorhabenstandort handelt es sich um einen Standort innerhalb eines ASB (vgl. Bezirksregierung Münster 2014).

„4 Grundsatz Nicht zentrenrelevante Kernsortimente: Verkaufsfläche

Bei der Darstellung und Festsetzung von Sondergebieten für Vorhaben i. S. des § 11 Abs. 3 BauNVO mit nicht zentrenrelevantem Kernsortiment außerhalb von zentralen Versorgungsbereichen soll der zu erwartende Gesamtumsatz der [...] Einzelhandelsnutzungen die Kaufkraft der Einwohner der jeweiligen Gemeinde für die geplanten Sortimentsgruppen nicht überschreiten.“

(LEP NRW – sachlicher Teilplan großflächiger Einzelhandel)

Der perspektivische Umsatz des Erweiterungsvorhabens wird die sortimentsspezifische Kaufkraft (Fahrräder und Zubehör) der Einwohner in Coesfeld deutlich überschreiten. Allerdings sind folgende sortiments- und betreiberspezifische sowie regionale Besonderheiten zu beachten:

- Untersuchungsraum und Mikrostandort des Erweiterungsvorhabens sind durch eine ausgeprägte Wettbewerbsstruktur in der untersuchungsrelevanten Warengruppe Fahrräder und Zubehör geprägt, die eine gute räumliche Angebotssituation im Untersuchungsraum schafft.
- Der Vorhabenstandort liegt überdies im gemäß Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts für die Stadt Coesfeld ausgewiesenen Sonderstandorts Fachmarkttagglomeration Dülmener Straße und damit in einer für großflächigen nicht zentrenrelevanten Einzelhandel priorisierten Lage. Dieser Lagebereich wird geprägt durch eine Vielzahl großflächiger Fachmärkte und Verbrauchermärkte, die eine starke verkehrsinduzierende Wirkung haben. Der Standortbereich ist dementsprechend für den MIV sehr gut erschlossen. Durch das Erweiterungsvorhaben ist nur von einer

marginalen verkehrsinduzierenden Wirkung auszugehen. Negative vorhabenbedingte verkehrliche Effekte sind demnach nicht zu erwarten.

- Das in Rede stehende Erweiterungsvorhaben weist insofern Besonderheiten auf, als dass es neben der Verkaufsfläche, die zur Warendarstellung genutzt wird (rd. 47 % der perspektivischen VKF), einen großen Anteil an Verkaufsfläche aufweisen wird, der perspektivisch für die Durchwegung bzw. als Wegeflächen genutzt wird (rd. 53 % der perspektivischen VKF). Diese Flächen sind zwar als Verkaufsflächen zu bewerten, dienen jedoch nicht der Warendarstellung, so dass das Erweiterungsvorhaben vielmehr auf eine Attraktivierung der Warendarstellung und nur bedingt auf eine Ausweitung des Warenangebots abzielt.
- Der erweiterungsbedingte Mehrumsatz fällt aufgrund der oben aufgeführten Argumente und insb. aufgrund der empfohlenen Reduktion der Verkaufsflächenerweiterung auf maximal 1.400 m² Gesamtverkaufsfläche für die Nachbarkommunen Coesfelds insgesamt moderat aus.
- Vorbehaltlich der empfohlenen Reduktion der Verkaufsflächenerweiterung auf maximal 1.400 m² Gesamtverkaufsfläche sind weder vorhabenbedingte negative städtebauliche Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche im Untersuchungsraum noch mehr als unwesentliche Auswirkungen auf die versorgungsstrukturelle Angebotssituation in Coesfeld oder den Umlandkommunen im Untersuchungsraum zu erwarten.
- Die Darstellung von vorhabenbedingten Abweichungen sortimentspezifischer Zentralitäten¹⁰ in den Kommunen des Untersuchungsraums stellt einen weiteren Indikator zur Identifizierung vorhabenbedingter Auswirkungen dar. Die nachfolgende Abbildung stellt die Zentralitäten im Sortiment Fahrräder und Zubehör in den Kommunen im Untersuchungsraum im aktuellen Bestand und perspektivisch nach erfolgter Erweiterung des in Rede stehenden Vorhabens (maximal rd. 1.300 m² VKF im Sortiment Fahrräder und Zubehör) dar.

¹⁰ Die Zentralität (bzw. Zentralitätskennziffer) einer Kommune verdeutlicht das relative Verhältnis zwischen den erzielten Umsätzen und der potenziell verfügbaren Kaufkraft vor Ort. Sie wird als Quotient dieser beiden Werte ermittelt. Ein Wert unter 100 % beinhaltet, dass in der Summe aller Kaufkraftzuflüsse und -abflüsse Einzelhandelskaufkraft in andere Orte abfließt; ein Wert über 100 % beschreibt umgekehrt den per Saldo erkennbaren Gewinn aus anderen Orten.

Tabelle 18: Zentralitäten im Sortiment Fahrräder und Zubehör in den Kommunen im Untersuchungsraum

Kommune	Zentralitäten im Sortiment Fahrräder und Zubehör in %*	
	Bestand	Erweiterung auf maximal 1.400 m ² GVKF (bzw. rd. 1.300 m ² VKF für Fahrräder und Zubehör)
Coesfeld	305	335
Billerbeck	125	115
Dülmen	170	165
Gescher	190	180
Nottuln	120	110
Reken	**	**
Rosendahl	175	160
Velen	115	110
Gesamt	173	175

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage eigener Berechnungen und eigener Bestandserhebung 01/2015; Kaufkraftdaten: IFH 2013.

*Zum Schutz einzelbetrieblicher Daten sind Zentralitäten auf 5 % gerundet.

**In der Gemeinde Reken wurden keine untersuchungsrelevanten Angebotsstrukturen ermittelt.

- Der Abgleich der sortimentspezifischen Zentralitäten der Kommunen im Untersuchungsraum verdeutlicht, dass bei einer Erweiterung des in Rede stehenden Fahrradfachmarkts auf maximal 1.400 m² Gesamtverkaufsfläche (bzw. maximal rd. 1.300 m² VKF im Sortiment Fahrräder und Zubehör) in allen Kommunen eine Zentralität von >100 % nach wie vor gegeben ist und die Kommunen demnach auch weiterhin ihrem Versorgungsauftrag der eigenen Bevölkerung nachkommen können.
- Im Sortiment Fahrräder und Zubehör erscheint die Vermutungsregel des LEP darüber hinaus nur eingeschränkt zielführend. So würde die Umsatz-Kaufkraftrelation bereits bei einem Fahrradfachmarkt mit deutlich kleinerer Verkaufsfläche als dem in Rede stehenden Erweiterungsvorhaben vermutlich auch in Mittelzentren bei deutlich >100 % liegen, da in dem Sortiment Fahrräder und Zubehör nur eine begrenzte Kaufkraft zur Verfügung steht und Fahrradfachmärkte in der Regel auf einen Einzugsbereich abzielen, der über kommunale Grenzen hinaus reicht. Aus fachgutachterlicher Sicht ist es Aufgabe eines Mittelzentrums – und somit auch der Stadt Coesfeld – den Kommunen im Einzugsbereich ein angemessenes Angebot an Gütern des mittel- und langfristigen Bedarfsbereichs (folglich auch im Sortiment Fahrräder und Zubehör) bereitzustellen.

Das in Rede stehende Erweiterungsvorhaben ist demnach nicht kongruent mit dem 4 Grundsatz Nicht zentrenrelevante Kernsortimente: Verkaufsfläche des LEP NRW - Sachlicher Teilplan großflächiger Einzelhandel. Aufgrund der aufgezeigten Argumente ist vorbehaltlich der Reduktion der Vorhabenenerweiterung auf maximal 1.400 m² GVKF jedoch weder von vorhabenbedingten negativen Auswirkungen auf die verbrauchernahe Versorgung noch auf zentrale Versorgungsbereich im Untersuchungsraum auszugehen. Darüber hinaus sind aufgrund der bereits aktuell auf Autokunden ausgerichteten Standortstruktur des Vorhabenstandorts am Sonderstandort Fachmarkttagglomeration Dülmener Straße keine nennenswerten vorhabenbedingten Auswirkungen auf die Verkehrssituation am Mikrostandort zu erwarten. Im Rahmen des in Rede stehenden Erweiterungsvorhabens ist demnach von einer begründbaren Abweichung von diesem Grundsatz auszugehen.

„5 Ziel Nicht zentrenrelevante Kernsortimente: Standort, Beeinträchtigungsverbot, relativer Anteil zentrenrelevanter Randsortimente

Sondergebiete für Vorhaben i. S. des § 11 Abs. 3 BauNVO mit nicht zentrenrelevantem Kernsortiment dürfen auch außerhalb von zentralen Versorgungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden, wenn der Umfang der zentrenrelevanten Randsortimente max. 10 % der Verkaufsfläche beträgt. Dabei dürfen zentrale Versorgungsbereiche von Gemeinden durch den absoluten Umfang der zentrenrelevanten Randsortimente nicht wesentlich beeinträchtigt werden.“

(LEP NRW – sachlicher Teilplan großflächiger Einzelhandel)

Gemäß der Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts für die Stadt Coesfeld sind zentrenrelevante Randsortimente nur auf einer Verkaufsfläche von 7 % der Gesamtverkaufsfläche zulässig. Somit beträgt die avisierte Verkaufsfläche des zentrenrelevanten Randsortiments Fahrrad-Bekleidung, Fahrrad-Schuhe vorbehaltlich der Reduktion der Verkaufsflächenerweiterung auf maximal 1.400 m² GVKF maximal 98 m² VKF. Aufgrund des insgesamt geringen Verkaufsflächenzuwachses im Randsortimentsbereich von maximal rd. 40 m² VKF im Vergleich zur Bestandsstruktur ist nicht von Beeinträchtigungen zentraler Versorgungsbereiche im Untersuchungsraum auszugehen (vgl. Kapitel 5.3).

Darüber hinaus weist das zentrenrelevante Randsortiment Fahrrad-Bekleidung, Fahrrad-Schuhe deutliche Produktspezifika hinsichtlich Funktion und Einsatzmöglichkeiten auf und ist dem Hauptsortiment Fahrräder und Zubehör inhaltlich klar zuzuordnen (vgl. Kapitel 5.3).

Wie in Kapitel 5.3 dargestellt wurde, zielt das Erweiterungsvorhaben auf eine Verkaufsfläche für das zentrenrelevante Randsortiment Fahrrad-Bekleidung, Fahrrad-Schuhe von maximal 7 % der Gesamtverkaufsfläche des Erweiterungsvorhabens ab. Das zentrenrelevante Randsortiment ist dem Hauptsortiment klar zuzuordnen. Aufgrund des insgesamt geringen Verkaufsflächenzuwachses im Randsortimentsbereich sowie der vitalen Angebotsstruktur in den Sortimenten Bekleidung sowie Schuhe, Lederwaren in Coesfeld ist nicht von Beeinträchtigungen zentraler Versorgungsbereiche im Untersuchungsraum auszugehen.

„6 Grundsatz Nicht zentrenrelevante Kernsortimente: Verkaufsfläche zentrenrelevanter Randsortimente

Der Umfang der zentrenrelevanten Randsortimente eines Sondergebietes für Vorhaben i. S. des § 11 Abs. 3 BauNVO mit nicht zentrenrelevantem Kernsortiment soll 2.500 m² Verkaufsfläche nicht überschreiten.“

(LEP NRW – sachlicher Teilplan großflächiger Einzelhandel)

Im Zuge der in Rede stehenden Erweiterung wird vorbehaltlich der Reduktion der Verkaufsflächenerweiterung auf maximal 1.400 m² eine Verkaufsfläche von maximal 98 m² für das zentrenrelevante Randsortiment Fahrrad-Bekleidung, Fahrrad-Schuhe dargestellt.

Vorbehaltlich der Reduktion des Erweiterungsvorhabens auf maximal 1.400 m² GVKF entspricht das in Rede stehende Erweiterungsvorhaben demnach größtenteils den Zielen und Grundsätzen des LEP NRW – sachlicher Teilplan großflächiger Einzelhandel. Hinsichtlich dem 4 Grundsatz Nicht zentrenrelevante Kernsortimente: Verkaufsfläche kann aus fachgutachterlicher Sicht von einer begründbaren Abweichung von den landesplanerischen Vorgaben ausgegangen werden.

6 Zusammenfassung

Die in Rede stehende Erweiterung des Fahrradfachmarkts Radwelt Coesfeld wurde im vorliegenden Gutachten hinsichtlich folgender Aspekte analysiert:

- Absatzwirtschaftliche und städtebauliche Auswirkungseinschätzung des Erweiterungsvorhabens im nicht zentrenrelevanten Hauptsortiment Fahrräder und Zubehör (Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche sowie die versorgungsstrukturelle Angebotssituation in Coesfeld und den Nachbarkommunen).
- Absatzwirtschaftliche und städtebauliche Auswirkungseinschätzung des Erweiterungsvorhabens im zentrenrelevanten Randsortiment Fahrrad-Bekleidung, Fahrrad-Schuhe.
- Kongruenzprüfung der Fahrradfachmarkt-Erweiterung im nicht-zentrenrelevanten Sortimentsbereich mit dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Coesfeld (Lage/Umfang/Sortiment).
- Kongruenzprüfung der Fahrradfachmarkt-Erweiterung im zentrenrelevanten Randsortimentsbereich mit dem Zentren- und Einzelhandelskonzept der Stadt Coesfeld (sortimentsbezogen gemäß Prüfschema des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Coesfeld).
- Einordnung des Erweiterungsvorhabens (Umfang der Gesamtverkaufsfläche sowie des Randsortimentanteils) gemäß Landesentwicklungsplan NRW – sachlicher Teilplan großflächiger Einzelhandel.

Folgende Untersuchungsergebnisse sind hervorzuheben:

- Insgesamt sind vorhabenbedingte negative städtebauliche Auswirkungen sowie mehr als unwesentliche versorgungsstrukturelle Auswirkungen gem. § 11 Abs. 3 BauNVO und LEP NRW sachlicher Teilplan großflächiger Einzelhandel auf die Angebotssituation im Sortiment Fahrräder und Zubehör bei einer Erweiterung des in Rede stehenden Fahrradfachmarkts auf rd. 1.550 m² Gesamtverkaufsfläche im Untersuchungsraum nicht auszuschließen.
- Aus diesem Grund wird eine Reduktion der Gesamtverkaufsfläche auf maximal 1.400 m² (maximal rd. 1.300 m² VKF im Sortiment Fahrräder und Zubehör sowie maximal 98 m² VKF für das zentrenrelevante Randsortiment Fahrrad-Bekleidung, Fahrrad-Schuhe) zzgl. von weiteren 150 m² für die Darstellung von Reparatur/Spezialersatz/Werkstatt (keine Verkaufsfläche) empfohlen. Vorbehaltlich der Reduktion der Erweiterungsfläche auf maximal 1.400 m² GVKF sind vorhabenbedingte negative städtebauliche Auswirkungen sowie mehr als unwesentliche versorgungsstrukturelle Auswirkungen gem. § 11 Abs. 3 BauNVO und LEP NRW - sachlicher Teilplan großflächiger Einzelhandel auf die Angebotssituation im Sortiment Fahrräder und Zubehör im Untersuchungsraum nicht zu erwarten.

- Das zentrenrelevante Randsortiment Fahrrad-Bekleidung, Fahrrad-Schuhe ist dem Hauptsortiment Fahrräder und Zubehör inhaltlich klar zuzuordnen und die maximal zulässige sortimentsbezogene Verkaufsfläche von maximal 98 m² VKF liegt im Rahmen der Begrenzung von 7 % der Gesamtverkaufsfläche. Beeinträchtigungen der zentralen Versorgungsbereiche Coesfelds in ihrem Bestand oder ihrer Entwicklungsperspektive sind durch das avisierte Randsortiment nicht zu erwarten.
- Insgesamt entspricht das in Rede stehende Erweiterungsvorhaben den Zielen und Grundsätzen der Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts für die Stadt Coesfeld (2011).
- Vorbehaltlich der Reduktion des Erweiterungsvorhabens auf maximal 1.400 m² GVKF (bzw. maximal rd. 1.300 m² sortimentsspezifischer VKF Fahrräder und Zubehör sowie maximal 98 m² VKF für das zentrenrelevante Randsortiment Fahrrad-Bekleidung, Fahrrad-Schuhe) entspricht das in Rede stehende Erweiterungsvorhaben größtenteils den Zielen und Grundsätzen des LEP NRW – sachlicher Teilplan großflächiger Einzelhandel. Hinsichtlich dem *4 Grundsatz Nicht zentrenrelevante Kernsortimente: Verkaufsfläche* kann vorbehaltlich der Reduktion des Erweiterungsvorhabens auf maximal 1.400 m² GVKF aus fachgutachterlicher Sicht von einer begründbaren Abweichung von den landesplanerischen Vorgaben ausgegangen werden.

Anhang

Literatur und Handelsfachdaten

BBE Handelsberatung Münster (2010): Einzelhandelskonzept für die Stadt Billerbeck. Münster.

BBE Handelsberatung Münster (2013): Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Gescher. Münster.

BBE Handelsberatung Münster (2014): Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Velen. Münster.

BBE Handelsberatung Westfalen GmbH (2008): Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Gemeinde Reken. Münster.

Bezirksregierung Münster (2014): Regionalplan Münsterland (http://www.bezreg-muenster.de/startseite/Dez_32_Regionalplan-2012/Regionalplan_Muensterland/Zeichnerische-Darstellung/RPlan_Druck_Blatt_06.pdf)

IFH Retail Consultants (2013): Einzelhandelsrelevante Kaufkraft 2013, Köln.

IT NRW (2012): Vorausberechnung der Bevölkerung in den kreisfreien Städten und Kreisen Nordrhein-Westfalens 2011 bis 2030/2050 (https://www.it.nrw.de/statistik/analysen/stat_studien/2012/band_72/z089201251.pdf)

IT NRW (2014): Einwohnerzahlen im Regierungsbezirk Münster (https://www.it.nrw.de/statistik/a/daten/bevoelkerungszahlen_zensus/zensus_rp5_dez13.html)

Junker und Kruse (2009): Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Dülmen (Fortschreibung). Dortmund.

Stadt + Handel (2009): Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Gemeinde Nottuln. Dortmund.

Stadt + Handel (2011): Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes für die Stadt Coesfeld, Dortmund.

Stadt + Handel (2014): Gutachterliche Bewertung zu einer möglichen Ansiedlung eines großflächigen Fahrradhandels auf dem Gelände der Alten Messe Leipzig – Halle 15

www.handelsdaten.de

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Vorhabenstandort _____	10
Abbildung 2:	Einzugsbereich, Untersuchungsraum und Wettbewerbsstrukturen des Erweiterungsvorhabens _____	13
Abbildung 3:	Absoluter Absatz von Fahrrädern nach Jahren im Zeitraum 2009 bis 2012 _____	14
Abbildung 4:	Anteilige Vertriebswege für Fahrräder (bezogen auf verkaufte Stückzahlen) 2011 _____	15
Abbildung 5:	Kaufkraft im Sortiment Fahrräder und Zubehör in Coesfeld und Umgebung _____	20

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Flächenprogramm des Bestandbetriebs und des Planvorhabens nach Sortimenten _____	6
Tabelle 2:	Planvorhaben nach Funktionsbereichen der Verkaufsfläche _____	7
Tabelle 3:	Umsatz des Bestandbetriebs und Umsatzprognose nach Erweiterung _____	9
Tabelle 4:	Untersuchungsrelevanter Verkaufsflächenbestand und Umsatz des Sortiments Fahrräder und Zubehör im Untersuchungsraum nach Lagen _____	17
Tabelle 5:	Untersuchungsrelevante Nachfragesituation und Kaufkraft im Untersuchungsraum nach kommunaler Gliederung _____	21
Tabelle 6:	Einordnung des Sortiments Fahrräder und Zubehör im Rahmen der kommunalen Sortimentslisten _____	22
Tabelle 7:	Städtebauliche Einordnung des ZVB Hauptzentrum Billerbeck ____	23
Tabelle 8:	Städtebauliche Einordnung des ZVB Innenstadt Dülmen _____	24
Tabelle 9:	Städtebauliche Einordnung des ZVB Grundversorgungszentrum Buldern _____	25
Tabelle 10:	Städtebauliche Einordnung des ZVB Hauptzentrum Nottuln ____	26
Tabelle 11:	Städtebauliche Einordnung des ZVB Ortszentrum Velen _____	27
Tabelle 12:	Städtebauliche Einordnung des ZVB Ortszentrum Ramsdorf ____	28
Tabelle 13:	Verkaufsflächenrelation des Planvorhabens zum Bestand im Untersuchungsraum im Sortiment Fahrräder und Zubehör _____	29
Tabelle 14:	Vorhabenbedingte Umsatzumverteilungen bei der Realisierung einer Gesamtverkaufsfläche von rd. 1.550 m ² für die Bestandsstrukturen des Untersuchungsraums im Sortiment Fahrräder und Zubehör nach Lagen _____	32
Tabelle 15:	Umsatzprognose bei empfohlener Verkaufsflächenreduktion des Erweiterungsvorhabens auf maximal 1.400 m ² Gesamtverkaufsfläche _____	38
Tabelle 16:	Vorhabenbedingte Umsatzumverteilungen bei der Realisierung einer Verkaufsfläche von rd. 1.300 m ² (Sortiment Fahrräder und Zubehör) für die Bestandsstrukturen des Untersuchungsraums nach Lagen _____	39

Tabelle 17:	Zusammengefasste Entwicklungsempfehlungen Sonderstandort Fachmarkttagglomeration Dülmener Straße _____	43
Tabelle 18:	Zentralitäten im Sortiment Fahrräder und Zubehör in den Kommunen im Untersuchungsraum _____	47