



Dr. Heider
Standort- und
Wirtschaftsberatung

Dr. Heider
Standort- und Wirtschaftsberatung GmbH
Bismarckstraße 5 86159 Augsburg
Tel ++49-(0)821/52 78 53
Fax ++49-(0)821/52 29 87
www.heider-swb.de
info@heider-swb.de

MARKT MERING

Überprüfung der 'Zentren-/Ortsmitte-relevanz' von Fahrrädern



Augsburg, den 13. Februar 2020

MARKT MERING

Überprüfung der 'Zentren-/Ortsmitte(n)relevanz' von Fahrrädern

Auftraggeber: Markt Mering
Kirchplatz 4
86415 Mering

Projektleitung: Dr. Manfred Heider
Projektbearbeitung: Dipl.-Geogr. (Univ.) Herbert Brunner

Ausführung: Februar.2020

Die vorliegende Untersuchung unterliegt dem deutschen Urheberrecht. Verwendung, Weitergabe, Vervielfältigung, Veröffentlichung, die Bereitstellung im Internet u.ä. von einzelnen Inhalten oder des gesamten Werkes sind nur mit ausdrücklicher schriftlicher Zustimmung des Verfassers gestattet. Sämtliche Nutzungs- und Urheberrechte verbleiben bei der Dr. Heider Standort- und Wirtschaftsberatung GmbH. Die enthaltenen Karten und Daten sowie etwaig zu Layoutzwecken enthaltene Signets und Logos können urheberrechtlich geschützte Inhalte umfassen, deren Nutzungsrechte keine Weitergabe, Vervielfältigung oder Veröffentlichung zulassen. Eine Vervielfältigung, Weitergabe oder Separierung von Teilen des Gutachtens löst das vollständige Haftungsrisiko gegenüber etwaigen Ansprüchen Dritter aus. Bei Nichtbeachtung dieser Regelungen ist der Verursacher für daraus entstehende oder auftretende Urheberrechtsverletzungen und deren Ansprüche ebenso wie für die Abwehr und die daraus entstehenden Kosten von Urheberrechtsansprüchen verantwortlich.

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung und Vorgehen	4
2	Einzelhandelssituation in der Ortsmitte Merings	5
3	Fahrradangebot in Mering	7
4	Aktuelle Marktsituation/-bedingungen im Fahrradhandel	8
5	Einstufung von 'Fahrrädern und Zubehör' gemäß Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) 2013	10
6	Fazit	13

1 Aufgabenstellung und Vorgehen

Im Einzelhandelskonzept des Marktes Mering v. 15.11.2011 wurden für eine gezielte Steuerung der Einzelhandelsentwicklung zum Schutz und zur Entwicklung des zentralen Versorgungsbereiches Ortsmitte die für die Ortsmitte wichtigen und zu deren Schutz bzw. Stärkung geeigneten Warenangebote als 'zentren-/ortsmittenrelevante Sortimente' definiert. Diese Festsetzungen wurden Bestandteil von Bebauungsplänen, um in deren Geltungsbereich die dortige Einzelhandelsentwicklung an den Erfordernissen der Ortsmitte auszurichten.

Nach mehr als acht Jahren Erfahrung mit den Einzelhandelsfestsetzungen zu Schutz und Entwicklung der Ortsmitte zeigt sich, dass im Sortiment Fahrräder, trotz der getroffenen Bebauungsplanfestsetzungen, in der Ortsmitte keine Entwicklung erreicht wurde.

Vor diesem Hintergrund und um eine gesamtörtlich geeignete Entwicklung in diesem Sortiment zu ermöglichen, sollte die vorliegende Einstufung der 'Ortsmittenrelevanz' von Fahrrädern in Mering geprüft werden. Hierzu hatte für Fahrräder eine aktuelle Bewertung der Bestandsstruktur sowie der Etablierbarkeit und Eignung des Sortimentes für den 'zentralen Versorgungsbereich Ortsmitte' in Mering zu erfolgen. Dies erforderte die Erfassung und Bewertung der lokalen Situation sowie die Klärung etwaiger Veränderungen in der Branche seit 2011, wie diese in Folge der Veränderungen bei Betriebstypen und Einkaufsgewohnheiten zu einer etwaig neu zu bewertenden 'Zentren-/Ortsmittenrelevanz' von Fahrrädern führen können.

Vorliegende Stellungnahme soll der grundsätzlichen Klärung der Zuordenbarkeit bzw. ggf. auch Nicht-Zuordenbarkeit des Sortimentes Fahrräder zur 'Zentren-/Ortsmittenrelevanz' unter aktuellen Markt- und Standortrahmenbedingungen dienen. Es ist keine gutachterliche Stellungnahme zur Klärung der Verträglichkeit und Auswirkungen in städtebaulicher, landesplanerischer oder einzelhandelsstruktureller Hinsicht eines konkreten Vorhabens.

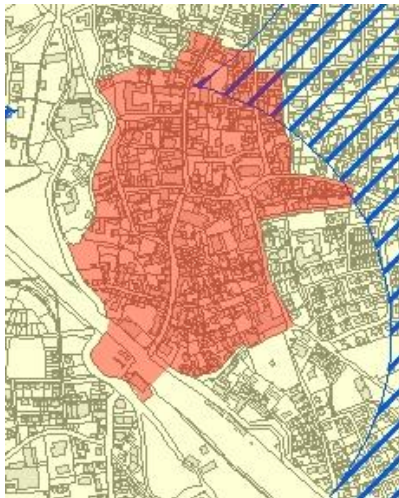
Die Arbeitsschritte im Einzelnen:

- ▶ Erfassung und Einschätzung der Einzelhandelssituation der Ortsmitte unter versorgungsstrukturellen und städtebaulichen Kriterien
- ▶ Erfassung des Angebotes bei Fahrrädern in Mering
- ▶ Kurzanalyse Marktentwicklungen im Fahrradeinzelhandel und Konsequenzen für die Zentren-/Ortsmittenrelevanz des Fahrradsortimentes
- ▶ Bewertung der '(Zentren-)Ortsmittenrelevanz' von Fahrrädern
- ▶ Fazit

2 Einzelhandelssituation in der Ortsmitte Merings

- ▶ Laut Einzelhandelskonzept des Marktes Mering v. 15.11.2011 wird die Ortsmitte, als der 'zentrale Versorgungsbereich Ortsmitte' von Mering räumlich folgendermaßen definiert: "...Die Ortsmitte von Mering erstreckt sich entlang der Münchener und Augsburgener Straße. Im Süden wird diese in etwa von der Bahnunterführung, im Norden auf Höhe Färbergasse abgegrenzt. Im Mittelbereich weitet sich die Ausdehnung der Ortsmitte durch die Einbeziehung verschiedener öffentlicher/sozialer/kirchlicher Einrichtungen speziell in östlicher Richtung aus. Der westliche Bereich der Ortsmitte wird durch die Abgabelung der Paar begrenzt. Die innerörtliche Hauptgeschäftslage als zusammenhängender, kompakter Einzelhandelsbereich beschränkt sich auf den inneren Teil der Ortsmitte entlang der Münchner Straße (ab den Bahngleisen) über den Marktplatz bis zum Beginn der Augsburgener Straße. Auch die östlich angrenzende Bgm.-Wohlgeschaffen-Straße bis zum Kirchplatz zählt hinzu. Hier ist ein Großteil der innerörtlichen Einzelhandelsbetriebe angesiedelt...." ¹

Zentraler Versorgungsbereich Ortsmitte, Ausschnitt aus Karte Standortkonzept des Einzelhandelskonzepts 2011 ¹



- ▶ Die Meringer Ortsmitte (= zentraler Versorgungsbereich) stellt, nach wie vor einen vielfältig besetzten und nach wie vor funktionierenden Einzelhandels- und Wirtschaftsstandort dar; dies trotz einiger Leerstände in der Hauptgeschäftslage und der Schließung von Mode Seiler, als ehemals bedeutender Ortsmittenbetrieb in der Hauptgeschäftslage, sowie des Wegfalls des Sportfachmarktes Intersport Steinbrecher am südlichen Ende der Meringer Ortsmitte. Die Funktions-

¹ Dr. Heider: Einzelhandelsanalyse und Standortkonzept Einzelhandel für den Markt Mering - Gesamtörtliches Standortkonzept des Einzelhandels mit Abgrenzung der zentralen Versorgungsbereiche – v. 15.11.2011, S. 37

fähigkeit der Ortsmitte kann insbesondere deshalb festgestellt werden, da zusätzlich zu den bestehenden Einzelhandelsbetrieben ein vielfältiges ergänzendes Angebot aus Dienstleistern, Gastronomie und öffentlichen Einrichtungen die Ortsmitte kennzeichnet. Mit Ausnahme des leerstehenden Ladenlokals von Mode Seiler, handelt es sich bei den Leerständen um kleine Ladeneinheiten. Am Standort des ehem. Intersport Steinbrecher ist ein Wohnbauvorhaben in Realisierung, eine leerstehende Ladenfläche gibt es nicht.

- ➔ **Die Meringer Ortsmitte stellt nach wie vor einen vielfältig besetzten und funktionierenden Einzelhandels- und Wirtschaftsstandort im dicht besetzten Augsburg-Umland dar. Die vorliegenden Leerstände sind, mit Ausnahme des Ladenlokales des ehem. Mode Seiler, überaus kleinteilig.**

3 Fahrradangebot in Mering

- ▶ Bei Erstellung des Einzelhandelskonzeptes der Stadt Mering im Jahr 2011 gab es ein Fahrradgeschäft (Toni´s Radleck) in Streu-/Wohngebietslage außerhalb der Ortsmitte Merings.
 - ▶ Aktuell stellt der an der Hermann-Löns-Straße ansässige Betrieb Toni´s Radleck nach wie vor das einzige Fahrradgeschäft im Meringer Ortsgebiet dar. Als Aktions-/Randsortiment werden Fahrräder und Zubehör auch in anderen Einzelhandelsbranchen temporär oder auch dauerhaft angeboten. Für Mering trifft dies in erster Linie auf die Baywa in der Unterbergstraße, ebenfalls in Streu-/Wohngebietslage außerhalb der Ortsmitte, zu, der ein Fahrradrandsortiment im Angebot hat. Die temporären Aktionen von Lebensmittelanbietern, hier insbesondere der beiden Discounter Aldi und Lidl, können nicht dem stationären Fahrradeinzelhandel zugerechnet werden, beide Märkte befinden sich zudem außerhalb der Ortsmitte.
 - ▶ Toni´s Radleck mit seinem Angebot von Fahrrädern und Fahrradzubehör und Service verfügt über eine hohe Sortimentskompetenz, für einen modernen Fahrradanbieter/-markt mit einem breiten Fahrradangebot ist die Verkaufsfläche allerdings sehr knapp bemessen. Dies gilt umso mehr, als der Onlinehandel inzwischen auch im Fahrradhandel zu einer bedeutenden Größe herangewachsen ist und Kunden, neben Fachkompetenz und guten Service, v.a. auch durch ein breites vor-Ort-Angebot zu einem Kauf im stationären Handel bewegt werden können.
-  **Das Angebot an Fahrrädern und Fahrradzubehör ist, ähnlich wie 2011, als vergleichsweise beschränkt einzustufen. Einziges Fahrradgeschäft ist ein im Wettbewerbsvergleich kleiner Fahrradladen/-markt in Streu-/Wohngebietslage außerhalb der Ortsmitte Merings. In der Ortsmitte ist – wie bereits 2011 - kein Angebot im Fahrradeinzelhandel vorhanden.**

4 Aktuelle Marktsituation/-bedingungen im Fahrradhandel

Der **Fahrradeinzelhandel** ist nach mehreren schwierigen Jahren in der Vergangenheit wieder von einem deutlich erkennbaren Aufwärtstrend geprägt. In den letzten Jahren stiegen die Verkaufszahlen von Fahrrädern und E-Bikes in Deutschland laut Zweirad-Industrie-Verband e.V. von 3,8 Mio. Stück im Jahr 2013 auf 4,2 Mio. Stück 2018. Gleichzeitig stiegen auch die Durchschnittsausgaben pro Fahrrad bzw. E-Bike von 520 € auf 756 €.

Der Umsatz mit Fahrrädern und E-Bikes konnte 2018 dementsprechend auf ca. 3,16 Mrd. € gesteigert werden, was einem Plus von ca. 16,3% ggü. dem Vorjahr entspricht. Zusammen mit dem Komponenten- und Zubehörbereich ergibt sich daraus ein Gesamtumsatz von ca. 6 Mrd. € in Deutschland; dies entspricht einem Pro-Kopf-Umsatz von mehr als 70 €/Jahr. Der Marktanteil von E-Bikes am Gesamtfahrradmarkt liegt dabei derzeit bei ca. 23,5%; langfristig wird ein Marktanteil von 35% als realistisch erachtet.²


Die beiden wesentlichen Gründe für das Erstarke(n) des Fahrradmarktes sind neben dem allgemein gestiegenen Gesundheitsbewusstsein einerseits der E-Bike-Boom sowie andererseits das zunehmende Qualitätsbewusstsein der Verbraucher. Bemerkenswert ist zudem, dass auch das Thema Lasten- und Transportfahrräder an Bedeutung gewinnt. Hinsichtlich der Vertriebswege im Fahrradhandel entfielen laut Zweirad-Industrie-Verband e.V. (ZIV) 2017 ca. 68% auf den Fachhandel/Fachmärkte, ca. 13% auf SB-Warenhäuser/Baumärkte/Lebensmitteleinzelhandel und ca. 19% auf Internetversender.

Einer Analyse des Verbandes des Deutschen Zweiradhandels e.V. (VDZ) gemäß hält im Handel der Trend zu größeren Anbietern an; dies wird v.a. damit begründet, dass Kunden beim Kauf von hochwertigen Fahrrädern, welche in den letzten Jahren einen deutlichen Nachfrageschub verzeichnen konnten, größere Unternehmen mit einem breiten Angebot i.d.R. bevorzugen. Darüber hinaus konnten v.a. mit E-Bikes neue Nutzergruppen angesprochen werden. Die erweiterten Absatzmöglichkeiten stellen jedoch wiederum zunehmende Anforderungen an die Anbieter hinsichtlich der Angebotsvielfalt und der Verfügbarkeit der Produkte sowie auch des Services. Diesen Anforderungen können größere Unternehmen/Fachmärkte eher folgen als kleine Fachhändler. Der Wettbewerbsdruck, dem sich kleine Händler ausgesetzt sehen, wird durch den Onlinehandel deutlich verstärkt.³ Im Ergebnis heißt dies, dass neben dem auch im Fahrradbereich stetig wachsenden Onlinehandel perspektivisch ein

² Vgl. Zweirad-Industrie-Verband (ZIV): Pressemitteilung (Zahlen – Daten – Fakten zum Deutschen Fahrradmarkt 2018) vom 21. März 2019.

³ Vgl. hierzu u.a. nationaler-radverkehrsplan.de; Abfrage vom 11.02.2020.

wachsender Flächenanspruch entsteht, kleine bis mittelgroße Anbieter ohne spezifische Marktausrichtung haben unter den aktuellen Entwicklungen im Fahrradhandel eher mit Verlusten zu rechnen. Letztendlich ist festzustellen, dass auf früher tragfähigen Kleinflächen zunehmend keine betriebswirtschaftlich tragfähigen Umsätze mehr erwirtschaftet werden können.

 **Das derzeitige Marktgeschehen im Bereich 'Fahrräder und Fahrradzubehör' erfordert, auch unter wachsendem Druck des Onlinehandels, zunehmende Größen. Für Anbieter auf kleinen Flächen wird es zunehmend schwieriger tragfähige Umsätze zu erzielen und zukunftsfähig zu bleiben.**

5 Einstufung von 'Fahrrädern und Zubehör' gemäß Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) 2013

Mit der Fortschreibung des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP) 2013 wurde die zugehörige 'Einteilung der Sortimente in Bedarfsgruppen', also die Unterscheidung der Sortimente nach Nahversorgungsbedarf, Innenstadtbedarf und sonstigen Bedarf, überarbeitet. Die Sortimentseinteilung des LEP basiert auf bayernweit vorliegenden Erkenntnissen zur Bedeutung und Auswirkungen von Sortimenten für die Innenstädte/Ortsmitten, wie diese sich als Resultat der Marktentwicklungen und Einkaufsgewohnheiten darstellen. Die Sortimentseinteilung des LEP darf als Basis einer den Anforderungen und Gegebenheiten in Bayern entsprechenden Einteilung gelten und auch dementsprechend hinlänglich belastbar sein.

Hinsichtlich der Sortimentszuordnung von 'Fahrräder und Zubehör' ist dabei festzustellen, dass dieser Sortimentsbereich aufgrund der Einkaufs- und Angebotsentwicklungen in Abweichung früherer Bewertungen bzw. speziell des zur Erstellung des Einzelhandelsentwicklungs-/Sortimentskonzept Mering 2011 gültigen Landesentwicklungsprogramms Bayern 2006 inzwischen nicht mehr als 'innenstadtrelevantes Sortiment' bzw. als 'Sortiment des Innenstadtbedarfs' betrachtet wird. Entgegen der früheren Sortimentszuordnung erfolgte im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) 2013 eine Einordnung von 'Fahrräder und Zubehör' unter 'Sortimente des sonstigen Bedarfs', also unter den nicht-zentrenrelevanten Sortimenten. Für die Bewertung der städtebaulichen Bedeutung von Fahrrädern ist demnach entscheidend, dass deren Auswirkungspotenzial auf städtebaulich relevante Versorgungsstrukturen und Zentrenfunktionsfähigkeit zu relativieren ist und gravierende Auswirkungen auf die Innenstadt/Ortsmitte sortimentsabhängig ungeachtet der Situierung der Angebote dementsprechend nicht mehr zu erwarten sind.

Obwohl die Sortimentsliste des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP) auf eine für Fahrräder geänderte Einstufung der 'Innenstadt-/Ortsmittenrelevanz' von Fahrrädern verweist, kann dies zwar als wichtiges Indiz für die 'Innenstadt-/Ortsmittenrelevanz' von Fahrrädern betrachtet werden, städtebaulich entscheidend ist für die Einstufung von Fahrrädern in Mering jedoch die Situation auf Gemeindeebene.

Zur Bewertung der Sortimentseinteilung bei Fahrrädern und der damit verbundenen städtebaulichen Einstufbarkeit in Mering dienen

- die räumliche Bestandsstruktur in Mering,
- die Ausstattung im 'zentralen Versorgungsbereich Ortsmitte',
- die Bewertung des Sortimentes für die Funktionsfähigkeit und Attraktivität des 'zentralen Versorgungsbereiches Ortsmitte'.

Räumliche Bestandsstruktur der Ortsmitte Mering und 'zentralen Versorgungsbereich Ortsmitte'

Aktuell befindet sich das Angebot bei Fahrrädern in Mering komplett außerhalb des 'zentralen Versorgungsbereiches Ortsmitte', somit würde, auch bei einer weiteren/veränderten Situierung des Fahrradangebotes außerhalb der Ortsmitte, keinerlei Auswirkung für die Ortsmitte resultieren. Da zudem keine den Standortanforderungen für einen zukunftsfähigen Fahrradeinzelhandel geeigneten Entwicklungsflächen oder Flächenangebote in der Ortsmitte vorliegen, ist keine Erfordernis erkennbar, dass das Fahrradsortiment der Ortsmitte vorbehalten sein müsste.

Bewertung des Sortimentes für die Funktionsfähigkeit und Attraktivität des 'zentralen Versorgungsbereiches Ortsmitte'

Analog zur Sortimentseinstufung des Einzelhandelskonzeptes 2011 sind auf kommunaler Ebene des Marktes Mering folgende Merkmale für zentren-/ortsmittenrelevante Sortimente relevant:

- ▶ Sie ziehen üblicherweise viele Besucher / Kunden an.
- ▶ Sie haben oftmals einen eher geringen Flächenanspruch und können somit auch von kleinteiligen Fachgeschäften wirtschaftlich angeboten werden.
- ▶ Sie werden häufig mit anderen Nutzungen in der Ortsmitte nachgefragt.
- ▶ Sie können überwiegend ohne Pkw transportiert werden, d.h. die Waren lassen sich auch gut per Hand / in Einkaufstüten transportieren.

Die zunehmend gewachsenen und prognostizierbar weiter ansteigenden Flächenansprüche für tragfähige Betriebe des Fahrradeinzelhandels, die für den Fahrradeinzelhandel eher unterdurchschnittlich ausgeprägten Kopplungserledigungen mit anderen Einkäufen sowie die im Verhältnis zu den Flächenansprüchen relativ geringen Kundenzahlen sprechen vom Sortiment her auch in Mering gegen eine 'Zentren-/Ortsmittenrelevanz' von Fahrrädern.

- ☞ **'Fahrräder und Zubehör' werden in der 'Einteilung der Sortimente in Bedarfsgruppen' des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP) nicht mehr den (zentren-)innenstadtrelevanten Sortimenten zugerechnet, da deren Effekte und Bedeutung für die Ortsmitten/Innenstädten bayernweit sich als nicht mehr relevant zeigen. Auf städtebaulicher Ebene des Marktes Mering, kann festgestellt werden: Es gibt kein Angebot bei Fahrrädern in der Ortsmitte, dementsprechend kann infolge von Situierungen außerhalb der Ortsmitte kein Schädigung der Ortsmitte eintreten. Die vorliegende Flächen- und Standortsituation läßt keine Erfordernis erkennbar werden, dass das Fahrradsortiment der Ortsmitte vorbehalten werden**

müsste. Vom Sortiment her sprechen die aktuellen Sortimentsmerkmale auch auf Ebene des Marktes Mering gegen eine ausgeprägte Eignung und Bedeutung von Fahrrädern für die Ortsmitte. Somit kann zusammenfassend festgestellt werden, dass für den Fahrrad Einzelhandel die Voraussetzungen im Markt Mering aus heutiger Sicht gegen eine 'Zentren-/Ortsmitte-Relevanz' sprechen.

6 Fazit

- ▶ Im 2011 erstellten "Einzelhandelsanalyse und Standortkonzept Einzelhandel für den Markt Mering – Gesamtörtliches Standortkonzept des Einzelhandels mit Abgrenzung der zentralen Versorgungsbereiche" fand neben einer Abgrenzung des 'zentralen Versorgungsbereiches Ortsmitte' und weiterer, aus städtebaulichen Gründen abgegrenzten Standortlagen auch eine Einordnung der Einzelhandelssortimente/-sortimentsbereiche hinsichtlich ihrer 'Ortsmittenrelevanz' statt. Auf Basis der bestehenden Standortrahmen- wie auch der generellen Marktbedingungen in Mering sowie unter Beachtung der damals gültigen Einteilung des Landesentwicklungsprogramms Bayern aus dem Jahr 2006 wurden dabei Fahrräder als 'zentren-/ortsmittenrelevant' eingestuft. Fahrräder sollten demgemäß dem 'zentralen Versorgungsbereich Ortsmitte' vorbehalten bleiben.
 - ▶ Sowohl die Marktentwicklung im Fahrradeinzelhandel wie auch die mittlerweile feststellbaren Effekte und Bedeutung für die Ortsmitten und Innenstädte führten dazu, dass aus landesplanerischer Sicht, entgegen früherer Einstufung, Fahrräder nicht mehr als 'zentren- bzw. ortsmittenrelevant' zu bewerten sind.
 - ▶ Bei Bewertung der Situation im Markt Mering, kann festgestellt werden: Es gibt kein Angebot bei Fahrrädern in der Ortsmitte, dementsprechend kann infolge von Situierungen außerhalb der Ortsmitte kein Schädigung der Ortsmitte eintreten. Die vorliegende Flächen- und Standortsituation zeigt keine Erfordernis, dass das Fahrradsortiment der Ortsmitte vorbehalten werden müsste. Vom Sortiment her sprechen die aktuellen Sortimentsmerkmale bei Fahrrädern auch auf Ebene des Marktes Mering gegen eine ausgeprägte Eignung und Bedeutung von Fahrrädern für die Ortsmitte. Somit kann zusammenfassend festgestellt werden, dass für den Fahrradeinzelhandel die Voraussetzungen im Markt Mering aus heutiger Sicht gegen eine 'Zentren-/Ortsmittenrelevanz' sprechen.
 - ▶ Abweichend zur 2011 noch gebotenen Einstufung von Fahrrädern als 'zentren-/ortsmittenrelevant' kann aus heutiger Sicht der Sortimentsbereich Fahrräder als nicht-zentren-/ortsmittenrelevant' für Mering eingestuft werden, die Entwicklung ist deshalb nicht mehr auf die Ortsmitte zu beschränken.
-  **Da für Fahrräder in Mering keine städtebaulich begründete 'Zentren-/Ortsmittenrelevanz' mehr vorliegt, kämen Fahrräder auch in Bebauungsplangebieten in Betracht, wo diese bisher aufgrund ihrer 'Zentren-/Ortsmittenrelevanz' ausgeschlossen waren.**