



Regionaler
Planungsverband München
Uhlandstraße 5
80336 München

Ihr Zeichen/Ihr Schreiben vom			
610-33/5-178 GF/hei			
Bitte bei Antwort angeben			
Unser Aktenzeichen			
351-8217-M-4/04			
Tel. (089) 21 76 -	Fax (089) 21 76 -	Zimmer	München,
2752	2858	4417	24.01.2005
Ihr/e Ansprechpartner/in:			
Gerhard Winter			
Gerhard.winter@reg-ob.bayern.de			

Raumordnungsverfahren für die Errichtung eines Fahrradfachmarktes in der Stadt Garching b.München im Gewerbegebiet Hochbrück

Anlage: Lageplan

Der Regionsbeauftragte für die Region München gibt auf Anforderung der Geschäftsstelle des Regionalen Planungsverbandes München zu o.g. Vorhaben folgende gutachtliche Äußerung ab:

1. Projektbeschreibung

Die Firma Zweirad-Center Stadler GmbH, 93051 Regensburg plant im Gewerbegebiet Hochbrück der Stadt Garching b.München einen Fahrradfachmarkt zu errichten. Die Gesamtverkaufsfläche beträgt 4.000 m², wovon 3.100 m² auf Fahrräder incl. Zubehör und Fahrradbekleidung und 900 m² auf Heimспортgeräte entfallen. Eine Aufschlüsselung der Verkaufsflächen nach einzelnen Sortimenten zeigt nachfolgende Tabelle:

Tabelle: Verkaufsflächen nach Sortimenten

<i>Fahrräder</i>	<i>1.300 m²</i>
<i>Fahrradteile</i>	<i>800 m²</i>
<i>Fahrradzubehör (Helme, Schlösser, Körbe etc.)</i>	<i>400 m²</i>
<i>Fahrradbekleidung</i>	<i>600 m²</i>
<i>Heimспорт</i>	<i>900 m²</i>

Daneben sind im Fahrradfachmarkt Werkstätten und Servicecenter, Kinderspielecken, Bistro, Fahrradteststrecke und Lagerflächen vorgesehen.

2. Regionalplanerische Beurteilung

Maßstab für die Beurteilung des Fahrradfachmarktes in Garching Hochbrück sind neben den Zielen und Grundsätzen des Regionalplans München (RP 14) die im LEP enthaltenen Ziele der Raumordnung sowie sonstige Erfordernisse der Raumordnung.

Insbesondere sind hier der Abschnitt „B IV 2.4 Versorgung – Einzelhandel“ des Regionalplans Mün-

chen sowie der Abschnitt „B II 1.2.1 Handel“ des LEP zu nennen. Hier insbesondere das Ziel B II 1.2.1.5.

2.1 Standorteignung des Siedlungsschwerpunktes Garching b.München

Flächen für Einzelhandelsgroßprojekte sollen in der Regel nur in Unterzentren und zentralen Orten höherer Stufen sowie in Siedlungsschwerpunkten (geeignete zentrale Orte) ausgewiesen werden (vgl. LEP-Ziel B II 1.2.1.5 Satz 1).

Garching b.München ist gem. LEP als Siedlungsschwerpunkt ausgewiesen (vgl. LEP Anhang 10, Zentrale Orte und Siedlungsschwerpunkte). Mit Inkrafttreten des neuen Bayerischen Landesplanungsgesetzes (BayLplG) zum 01.01.05 ist die Festlegung von Siedlungsschwerpunkten den regionalen Planungsverbänden übertragen worden. In der z.Z. laufenden Regionalplanfortschreibung „Ausweisung von Klein-, Unterzentren und Siedlungsschwerpunkten“ ist Garching b.München weiter als Siedlungsschwerpunkt vorgesehen.

Der Siedlungsschwerpunkt Garching b.München ist somit für einen Fahrradfachmarkt grundsätzlich geeignet.

2.2 Mikrostandort des geplanten Fahrradfachmarktes

Gemäß LEP-Ziel B II 1.2.1.5 Absatz 1 Satz 2 sollen Flächen für Einzelhandelsgroßprojekte in städtebaulich integrierten Lagen mit einer den örtlichen Gegebenheiten entsprechenden Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr ausgewiesen werden.

Als **städtebaulich integriert** gelten dabei Standorte in einem, insbesondere baulich verdichteten, Siedlungszusammenhang mit wesentlichen Wohnanteilen, die Bestandteil eines planerischen Gesamtkonzepts sind. Neben einer den örtlichen Gegebenheiten entsprechenden Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist ein anteiliger fußläufiger Einzugsbereich wesentliches Kennzeichen einer städtebaulich integrierten Lage. Städtebaulich integriert können im Einzelfall auch Standorte sein, die unmittelbar an den im Zusammenhang bebauten Ortsteil des Hauptortes der Gemeinde anschließen, sofern der Standort Bestandteil eines planerischen Gesamtkonzepts ist. In geeigneten Einzelfällen können auch Ortsrandlagen, insbesondere bei Vorliegen eines anteiligen fußläufigen Einzugsbereichs als städtebaulich integriert in Betracht kommen (vgl. Begründung zu LEP-Ziel B II 1.2.1.5).

RP 14 G 2.4.1.1 konkretisiert die städtebaulich integrierte Lage dahingehend, dass der Standort

- sich in oder nahe von Innenstädten, Stadtteilzentren, Ortskernen sowie Nebenzentren befindet,
- auch andere öffentliche und private Infrastruktureinrichtungen bietet,
- mit leistungsfähigem ÖPNV-Anschluss angebonden oder anbindbar und für den motorisierten Individualverkehr verträglich erreichbar ist,
- einen Bezug zur wohnortnahen Grundversorgung und zur Versorgung der Bevölkerung im landesplanerischen Verflechtungsbereich bzw. im Einzugsbereich hat.

Der geplante Standort liegt im südöstlichen Teil des Gewerbegebietes Garching Hochbrück in unmittelbarer Nähe zum U-Bahn-Haltepunkt Garching-Hochbrück (vgl. Anlage). Da insbesondere ein anteiliger fußläufiger Einzugsbereich fehlt, es gibt keine Wohngebiete im unmittelbaren Umfeld des geplanten Standortes, **kann nicht von einem integrierten Standort gesprochen werden**. Gemessen an o.g. Kriterien handelt es sich aus regionalplanerischer Sicht um eine **städtebauliche Randlage**. In städtebaulichen Randlagen ist die Ausweisung von Flächen für Einzelhandelsgroßprojekte nur möglich, wenn die Gemeinde den Nachweis des Fehlens geeigneter städtebaulich integrierter Standorte erbringt (vgl. LEP-Ziel B II 1.2.1.5 Absatz 1 Satz 3 und 1. Tiert). **Den Nachweis des Fehlens geeigneter städtebaulich integrierter Standorte hat die Stadt Garching b.München im Sinne der LEP-Begründung zu B II 1.2.1.5, Einzelbegründung zu Absatz 1 noch zu führen.**

Die weiteren Ausführungen und Berechnungen zur regionalplanerischen Zulässigkeit des Vorhabens sind daher vorbehaltlich der von der Stadt Garching b.München noch zu erbringenden Beschreibung und Bewertung des geplanten Standortes in städtebaulicher Randlage sowie der nach den planungsrechtlichen Möglichkeiten für das geplante Vorhaben zur Verfügung stehenden Alternativstandorte in städtebaulich integrierter Lage zu sehen.

2.3 Funktionsfähigkeit zentraler Orte sowie Gewährleistung einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung im Einzugsbereich des geplanten Vorhabens

Gemäß RP 14 B IV Z 2.4.3.2 sollen Einzelhandelsgroßprojekte die Funktionsfähigkeit der zentralen Orte im Einzugsbereich und die verbrauchernahe Versorgung nicht wesentlich beeinträchtigen (vgl. auch LEP-Ziel B II 1.2.1.5 Abs. 2). Bei der Prüfung dieser Fragestellung ist nach innenstadtrelevanten und nicht-innenstadtrelevanten Sortimenten zu unterscheiden wobei bestimmte Abschöpfungsquoten nicht überschritten werden dürfen (vgl. LEP-Ziel B II 1.2.1.5 Abs. 2).

Bei der Ermittlung des Kaufkraftpotentials und der Abschöpfungsquoten werden im Sinne einer einheitlichen Behandlung von Einzelhandelsgroßprojekten durch die Regionalplanung die von der BBE-Handelsberatung ermittelten Struktur- und Marktdaten 2000 zugrunde gelegt (vgl. auch Handlungsanleitung zur landesplanerischen Überprüfung von Einzelhandelsgroßprojekten des Bayer. Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 01.08.02).

2.3.1 Nicht-innenstadtrelevantes Sortiment

Gemäß Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie vom 26.08.2004 an die Regierungen **ist das „Sortiment „Fahrrad“ künftig den nicht-innenstadtrelevanten Sortimenten zuzuteilen“**. Diese Einstufung steht im Gegensatz zum Anhang zur Begründung zu Ziel B II 1.2.1.5 des LEP, in welchem Fahrräder noch den innenstadtrelevanten Waren zugeordnet sind. Die Änderung der Zuordnung wird mit der zunehmenden Sortimentstiefe und Spezialisierung geplanter Fahrrad-Märkte sowie der Sperrigkeit der Güter begründet. Die weiter unten skizzierte Berechnung der Abschöpfungsquote folgt der geänderten Zuteilung.

Nach dem LEP-Ziel B II 1.2.1.5 Absatz 2 dürfen nicht-innenstadtrelevante Sortimente **höchstens 25 v.H.** der sortimentspezifischen Kaufkraft im Einzugsbereich des jeweiligen Vorhabens **abschöpfen**. Der in der Regel vom Projektträger angegebene betriebswirtschaftliche Einzugsbereich des Vorhabens ist auf seine Plausibilität hin zu überprüfen.

Von entscheidender Bedeutung für die Einzugsgebietsabgrenzung sind die Erreichbarkeit (Zeit-Wege-Aufwand) und die Wettbewerbssituation. Über den Einzugsbereich des geplanten Fahrradfachmarktes werden in den Projektunterlagen unterschiedliche Angaben gemacht. Einmal spricht der Projektträger von 2,1 Millionen Einwohnern („Wirtschaftlicher Umfang des Vorhabens“) ein anderes mal von 2,5 Millionen Einwohnern („Potentielles Einzugsgebiet“). Das prognostizierte Einzugsgebiet von 2,5 Millionen Einwohnern umfasst gemäß Projektträger „die Landeshauptstadt München (1.200.000 Einwohner), den Landkreis München Nord (283.000 Einwohner), die Landkreise Fürstentum Dachau, Erding und Freising (zusammen 595.000 Einwohner) und sehr gut angebundene Städte wie Augsburg (275.000 Einwohner), Landshut (60.000 Einwohner) und Ingolstadt (115.000 Einwohner)“. Aus regionalplanerischer Sicht scheint dieses Einzugsgebiet sehr großzügig abgegrenzt zu sein. Die (vollständige) Zurechenbarkeit der Städte Augsburg, Ingolstadt und Landshut erscheint fraglich, insbesondere wenn in den Antragsunterlagen gleichzeitig davon ausgegangen wird, dass der Großteil der Kunden mit dem ÖPNV kommt und mit dem erworbenen Fahrrad nach Hause radelt (!). („Verkehrsaufkommen“). Auch ist nicht plausibel, den „Landkreis München Nord“ mit 283.000 Einwohner zu veranschlagen, wenn der gesamte Landkreis München „nur“ 304.000 Einwohner hat.

Eingedenk o.g. Unstimmigkeiten wird im Folgenden von einem Einzugsbereich von maximal 2 Millionen Einwohnern ausgegangen. Dies ist aus hiesiger Sicht, selbst bei hoher Attraktivität des Fahrradfachmarktes und entsprechend großer Magnetwirkung, noch immer eine sehr ehrgeizige Annahme und bewegt sich nach Auffassung des Regionsbeauftragten im oberen Plausibilitätsbereich. Dieser nach unten korrigierte Einzugsbereich umfasst das komplette Stadtgebiet der Landeshauptstadt, die Landkreise Fürstfeldbruck, Dachau, Freising und Erding zur Gänze und den Landkreis München etwa zur Hälfte. Zum Standort des geplanten Fahrradfachmarktes ergeben sich damit potentielle Entfernungen von bis zu 60 km und Fahrzeiten von über einer Stunde – eine nach hiesiger Auffassung großzügige und zugegebenermaßen diskussionswürdige Abgrenzung.

Der Pro-Kopf-Umsatz für die Warengruppe „Fahrräder“ wird von der BBE-Handelsberatung mit 23 € angegeben und schließt Fahrradzubehör, Fahrradteile, Reifen und Fahrradbekleidung mit ein. Anzumerken ist, dass dieser pauschalisierte Wert und die daraus im Folgenden errechnete Abschöpfungsquote insoweit nicht ganz unproblematisch ist, da sich beispielsweise über die Innenstadtrelevanz von Fahrradbekleidung durchaus streiten ließe und im geplanten Fahrradfachmarkt auf immerhin 600 m² Verkaufsfläche Fahrradbekleidung angeboten werden soll. Die Flächenproduktivität für Fahrradfachmärkte beträgt gemäß BBE-Handelsberatung 3.000 €/m². Bei geplanten 3.100 m² Verkaufsfläche für die Warengruppe „Fahrräder“ im o.g. Sinn errechnet sich ein potentieller Umsatz von 9,3 Millionen € (der Projektträger selbst prognostiziert 20 Millionen €). Bei einem veranschlagten Einzugsbereich von 2 Millionen Einwohnern entspricht dies einer **Abschöpfungsquote von 20 %**.

Die errechnete Abschöpfungsquote der Warengruppe „Fahrräder“ liegt damit im landesplanerisch zulässigen Bereich.

2.3.2 Innenstadtrelevante Sortimente

Gemäß Projektunterlagen sollen auf 900 m² Verkaufsfläche Heimsportartikel angeboten werden. Im Anhang zur Begründung zu Ziel B II 1.2.1.5 des LEP **sind Sport- und Campingartikel den innenstadtrelevanten Waren zugeordnet**. Die weiter unten skizzierte Berechnung der Abschöpfungsquote folgt dieser Zuordnung. Auch hier ist anzumerken, dass wie bei der Warengruppe „Fahrräder“ diese pauschalisierte Zuordnung nicht ganz unproblematisch ist (hier im umgekehrten Sinn), da sich beispielsweise darüber streiten ließe, inwieweit sperrige Trimmgeräte, Heimtrainer etc. innenstadtrelevant sind. Andererseits ist darauf hinzuweisen, dass Stadler in seinen Fahrradfachmärkten in Regensburg und Nürnberg beispielsweise auch Tischtennisartikel und Skates anbietet.

Nach dem LEP-Ziel B II 1.2.1.5 Absatz 2 b. dürfen innenstadtrelevante Sortimente des sonstigen Bedarfs höchstens **30 v.H.** der sortimentspezifischen Kaufkraft in Verflechtungsbereichen des innerstädtischen Einzelhandels von bis zu 100.000 Einwohnern **abschöpfen**.

Der Verflechtungsbereich des innerstädtischen Einzelhandels der Stadt Garching b.München beträgt gemäß der zu verwendenden „GfK-prisma“-Datengrundlage 15.512 Einwohner.

Die Flächenproduktivität für die im Fahrradfachmarkt auf geplanten 900 m² Verkaufsfläche geführten Sportartikel wird von der BBE-Handelsberatung pauschal mit 2.800 €/m² angegeben. Bei einem vorhandenen Kaufkraftpotential im Verflechtungsbereich des innerstädtischen Einzelhandels von ca. 1,5 Mio € (95 € pro Kopf) errechnet sich eine **Abschöpfungsquote von fast 170 %!**

Landesplanerisch zulässig wäre eine maximale Verkaufsfläche für innenstadtrelevante Sportartikel von 160 m². In diesem Zusammenhang wird auch noch mal an die geplanten 600 m² Verkaufsfläche für Radsportbekleidung und die Ausführungen in 2.3.1 hingewiesen.

2.4 Verkehrliche Auswirkungen

Der Standort des geplanten Fahrradfachmarktes liegt nahe der A 9 und der B 13 und B 471 als wichtige überörtliche und überregionale Straßenverbindungen. Der U-Bahnhof Garching-Hochbrück ist in fußläufiger Entfernung.

Das straßenseitige Verkehrsaufkommen wird vom Projektträger mit max. 100 Pkw pro Tag und 25 Lkw pro Jahr geschätzt. Dieses geringe Verkehrsaufkommen wird u.a. damit begründet, dass der Durchschnittskunde mit dem ÖPNV kommt und dem erworbenen Fahrrad nach Hause radelt. Es kann dem Projektträger insoweit zugestimmt werden, dass diese geringe Verkehrsmenge vom vorhandenen Verkehrsnetz aufgenommen werden könnte. Allerdings wird eine erheblich größere Verkehrsmenge für wahrscheinlich gehalten. So lässt der prognostizierte Kundeneinzugsbereich von 2 Millionen und mehr Einwohnern erwarten, dass der Durchschnittskunde eben nicht mit dem erworbenen Fahrrad nach Hause radelt. Den Zulieferverkehr mit 25 Lkw pro Jahr abwickeln zu können, erscheint ebenso eher eine optimistische denn eine realistische Annahme zu sein.

Aus o.g. Gründen wird aus regionalplanerischer Sicht ein tragfähiges Verkehrsgutachten für erforderlich gehalten.

In diesem Zusammenhang ist eine grundsätzliche Anmerkung angezeigt. Die A 9 im Abschnitt Garching zählt zu den am höchsten belasteten Straßen Europas. Ihr achtstreifiger Ausbau ist Ziel des fortgeschriebenen regionalen Verkehrskapitels und ist zwingend bereits aus den gegenwärtig regelmäßigen Verkehrsüberlastungen abzuleiten. Steigendes Verkehrsaufkommen vom und zum Flughafen, das neue Stadion in Fröttmaning sowie der insbesondere sprunghaft anwachsende Ost-West-Güterverkehr werden die nach Ausbau zusätzlichen Kapazitäten rasch aufzehren. D.h., die für den Bereich zwischen dem Autobahnkreuz München-Nord und dem Autobahnkreuz Neufahrn bei der Ansiedlung von Gewerbe- und Handelseinrichtungen immer wieder ins Feld geführten guten verkehrlichen Voraussetzungen und die Möglichkeiten der Verkehrsabwicklung über die A 9 sind nur sehr eingeschränkt vorhanden bzw. längst wieder „verplant“.

3.Zusammenfassende Bewertung

Der Siedlungsschwerpunkt Garching b.München eignet sich grundsätzlich für die Ansiedlung eines Fahrradfachmarktes. Allerdings handelt es sich beim geplanten Standort aus hiesiger Sicht um eine städtebauliche Randlage. Hier ist die Errichtung eines Fahrradfachmarktes nur dann zulässig, wenn die Stadt Garching b.München nachweisen kann, dass geeignete Standorte in städtebaulich integrierter Lage nicht zur Verfügung stehen.

Folgt man der Auffassung, dass das im Fahrradfachmarkt geplante Verkaufssortiment, inklusive Ersatzteile, Helme und Fahrradbekleidung sowie Heimtrainer, Kraftmaschinen etc., nicht-innenstadtrelevant ist, so steht das Vorhaben – o.g. Nachweis der Stadt Garching vorausgesetzt – bei einem angenommenen Kundeneinzugsbereich von 2 Millionen Einwohnern den landes- und regionalplanerischen Vorgaben nicht entgegen.

O.g. Auffassung ist allerdings insoweit diskussionswürdig, da es durchaus Argumente gibt, Fahrradbekleidung als innenstadtrelevant einzustufen. Die geplanten 600 m² Verkaufsfläche für Fahrradbekleidung wären dann erheblich zu reduzieren. Umgekehrt ist darauf hinzuweisen, dass Sportartikel generell gemäß LEP-Anhang den innenstadtrelevanten Waren zugeordnet werden. Folgt man dieser Einstufung, so ist die Verkaufsfläche für Sportartikel gemäß obiger Berechnung erheblich zu reduzieren.

Allgemein formuliert, entspricht der geplante Fahrradfachmarkt den landes- und regionalplanerischen Vorgaben, soweit keine innenstadtrelevanten Waren in nennenswertem Umfang angeboten werden

Die Ausführungen zum Verkehrsaufkommen und dessen Abwicklung erscheinen nicht stimmig und schlüssig. Ein Verkehrsgutachten sollte hier Abhilfe schaffen.

Mit freundlichen Grüßen

Gerhard Winter
Oberregierungsrat