



cima Moislinger Allee 2 23558 Lübeck

SALLIER Bauträger GmbH & Co. KG
Auf dem Meere 47
21335 Lüneburg

Handel
Stadt + Regionalplanung
Marketing
Management
Digitale Stadt
Wirtschaftsförderung
Immobilien
Tourismus
Mobilität

Gutachterliche Stellungnahme für die geplante Ansiedlung eines Fahrradfachmarktes am Standort KAW-Gelände Süd-Ost in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

31. Juli 2024

Ihr Ansprechpartner:
Mark Hädicke
T 0451-38968-17
haedicke@cima.de

Sehr geehrte Frau Tausendfreund,

die SALLIER Bauträger GmbH & Co. KG plant derzeit eine städtebauliche Entwicklung im Bereich des KAW-Geländes Süd-Ost an der Bahnhofstraße in Greifswald. Vorgesehen ist Entwicklung neuer Gewerbe- und Wohnnutzungen sowie die Arrondierung des bestehenden Einkaufszentrums „Gleis 4“ durch die Neuansiedlung eines Biomarktes und eines Fahrradmarktes.

Für die Bewertung der städtebaulichen und raumordnerischen Verträglichkeit des Biomarktes hatte die cima im August 2021 eine vorhabenbezogene Auswirkungsanalyse vorgelegt, welche zuletzt im November 2023 an die aktuelle Planung (650 m² Vkfl.) angepasst wurde.

Das ursprüngliche Bauvorhaben wurde seit dem Aufstellungsbeschluss für den B-Plan Nr. 113 im Jahr 2017 weiterentwickelt und an die veränderten Bedarfe in der Stadt Greifswald angepasst. Daher kam im Jahr 2023 die Planung für einen Fahrradfachmarkt mit rd. 1.000 m² Brutto-Verkaufsfläche¹ hinzu. Hintergrund ist die deutlich gestiegene Nachfrage nach Fahrrädern², verbunden mit dem Bedarf, diese Nachfrage durch die Schaffung neuer Verkaufsflächen bedienen zu können.

CIMA Beratung + Management GmbH
Moislinger Allee 2
23558 Lübeck
T 0451-38968-0
F 0451-38968-28
cima.luebeck@cima.de

Geschäftsführer:
Christian Hörmann
Martin Kremming
Roland Wölfel

Registergericht München
HRB 85796
Gerichtsstand München
UID DE129314570
Steuernummer 14312470390

Bankverbindungen
Postbank München
IBAN DE18 7001 0080 0305 5228 05
BIC PBNKDEFF

Volksbank Forchheim
IBAN DE15 7639 1000 0000 0777 80
BIC GENODEF1FOH

**Fokussiert auf die Zukunft
von Städten und Regionen.
Seit 1988.**

www.cima.de

¹ Von dieser Verkaufsfläche soll rd. 1/3 auf eine Indoor-Teststrecke entfallen. Zudem dient die Verkaufsfläche gleichzeitig als Lagerfläche. Das bedeutet, dass anstelle eines Ausstellungsstücks pro Fahrrad-Modell jeweils mehrere Fahrräder pro Modell in dem Verkaufsraum stehen sollen, bspw. in allen erhältlichen Rahmengrößen und mit unterschiedlichen Ausstattungsvarianten. Dies erhöht gegenüber herkömmlichen Fahrradläden den Flächenverbrauch, ohne die Umsatzleistung gleichermaßen zu erhöhen.

² Der jährliche Ausgabesatz pro Person lag im Bundesdurchschnitt im Jahr 2017 bei 59 Euro, im Jahr 2023 bereits bei 119 Euro (Quelle: cima 2024 auf Grundlage von Daten des Statistischen Bundesamtes 2024)

Für detaillierte Ausführungen zu den Trends im Freizeit- und Mobilitätsverhalten, dem daraus resultierenden Nachfrageanstieg und den Konsequenzen für die Vertriebsformate des Fahrradeinzelhandels wird auf die „Gutachterliche Stellungnahme für die geplante Ansiedlung eines Fahrradfachmarktes am Standort KAW-Gelände Süd-Ost in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald“ der cima vom 14.09.2023 verwiesen. Die darin getroffenen Aussagen sollen in der vorliegenden gutachterlichen Stellungnahme nicht wiederholt, sondern um weitere Informationen ergänzt werden:

Im April 2024 hat die Universitäts- und Hansestadt Greifswald für den Entwurf des B-Plans Nr. 113 die Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit durchgeführt. In diesem Zusammenhang hat das Amt für Raumordnung und Landesplanung (AfRL) Vorpommern eine landesplanerische Stellungnahme mit Datum 06.05.2024 abgegeben. Hierin stellt das AfRL fest, dass der Planung die Ziele der Raumordnung dann nicht entgegenstehen, wenn der geplante Fahrradfachmarkt die Versorgungsbereiche nicht wesentlich beeinträchtigt (gemäß Ziel 4.3.2 (3) LEP M-V 2016).

Mit der vorliegenden gutachterlichen Stellungnahme soll daher geklärt werden, welche Auswirkungen der geplante Fahrradfachmarkt mit rd. 1.000 m² Verkaufsfläche auf dem KAW-Gelände für die vorhandenen Wettbewerbsstrukturen in Greifswald hätte und ob davon eine wesentliche Beeinträchtigung von zentralen Versorgungsbereichen ausgehen könnte.

Daher erfolgt nachfolgend eine kurze **Wirkungsprognose**:

Wettbewerbssituation des Fahrradeinzelhandels in Greifswald

Im Stadtgebiet von Greifswald sind gegenwärtig fünf Fahrradläden ansässig, die als Wettbewerber des geplanten Fahrradfachmarktes potenziell von Umsatzumverteilungseffekten betroffen sein können:

- Ein Fahrradfachgeschäft (Radcenter Fründ) ist im **ZVB „Stadtteilzentrum Ostseeviertel“** ansässig. Der ZVB besteht aus einer Gewerbeimmobilie, dem OEZ (Ostseeviertel Einkaufszentrum), in welchem neben dem Fahrradladen ein Edeka Supermarkt, ergänzender kleinteiliger Einzelhandel, einige Dienstleistungsangebote sowie Arztpraxen ansässig sind. Das Objekt wirkt insgesamt in die Jahre gekommen und wenig attraktiv. Das Stadtteilzentrum ist primär auf die Nahversorgung der umliegenden Wohnquartiere (Ostseeviertel) ausgerichtet.
- Im Ortsteil Eldena befindet sich ein Fahrradfachgeschäft (Bike-Markt) im **ZVB „Nahversorgungszentrum Wolgaster Straße“**. Entsprechend seiner Funktion als Nahversorgungszentrum ist der ZVB primär auf die ortsteilbezogene Versorgung der umliegenden Wohnquartiere ausgerichtet. Prägende Betriebe sind ein Norma Lebensmitteldiscounter, ein Getränkemarkt (Getränkhaus) sowie ein Bekleidungsfachmarkt (Kik). Der Fahrradladen befindet sich etwas abseits dieses Einzelhandels-

schwerpunktes (rd. 150 m), sodass nur bedingt ein räumlich-funktionaler Zusammenhang besteht.

- In der Fleischervorstadt befindet sich an der **Gützkower Straße** ein Fahrradladen des Filialunternehmens Little John Bikes. Es handelt sich um einen Solitärstandort in einer siedlungsstrukturell integrierten Lage.
- In der Südlichen Mühlenvorstadt befindet sich an der **Rudolf-Petershagen-Allee** ein Fahrradfachgeschäft in einer kleinen Ladenzeile. Es handelt sich um einen Solitärstandort in einer siedlungsstrukturell integrierten Lage.
- Ebenfalls in der Südlichen Mühlenvorstadt ist an der **Anklamer Straße** ein Fahrradfachgeschäft ansässig. Dabei handelt es sich ebenfalls um einen Solitärstandort in siedlungsstrukturell integrierter Lage, wobei der Standort von seiner verkehrsgünstigen Lage an einer wichtigen Hauptverkehrsachse profitiert.

Neben diesen fünf Fahrradläden gibt es noch eine Fahrradwerkstatt der Diakonie, wo aber nur Gebrauchträder gekauft werden können. Außerdem bieten die ansässigen Baumärkte Fahrradteile und -zubehör als Randsortiment an.

Insgesamt zeigt sich somit, dass die Wettbewerbsstrukturen in Greifswald stark auf kleinteilige Fachgeschäfte ausgerichtet sind. Ein großflächiger Fahrradfachmarkt fehlt momentan ebenso wie ein innerstädtisches Fahrradgeschäft.

Wirkungsprognose

Nach Einschätzung der cima ist davon auszugehen, dass die Ansiedlung eines modernen Fahrradfachmarktes dazu führen wird, dass die **Kaufkraftabflüsse aus dem Stadtgebiet bzw. aus dem gesamten mittelzentralen Verflechtungsbereich deutlich reduziert** werden können:

Die in Greifswald ansässigen, kleinteiligen Fachgeschäfte können die heutigen Ansprüche vieler Kund:innen nicht mehr vollumfänglich erfüllen. Dazu gehören eine sehr umfangreiche Produktauswahl, Möglichkeiten zum Testen vor Ort (was gerade bei hochpreisigen Sporträdern und E-Bikes zunehmend relevant ist) sowie eine sofortige Produktverfügbarkeit. Dies alles erfordert eine entsprechend große Verkaufs- bzw. Ausstellungsfläche einschließlich einer Indoor-Teststrecke.

Da die wenigen in Greifswald ansässigen Läden diese Anforderungen nicht erfüllen können, fließen momentan wesentliche Kaufkraftanteile aus Greifswald und dem Umland zu starken Wettbewerbsorten, bspw. nach Rostock, wo u.a. mit BIKE Market und CUBE Store attraktive Fachmarktanbieter ansässig sind. Zudem fließen nicht unerhebliche Kaufkraftanteile in den Online-Handel.

Wesentliche Umsatzanteile des Vorhabens könnten also aus einer Reduzierung der Kaufkraftabflüsse aus dem Stadtgebiet bzw. einer Erhöhung der Kaufkraftbindung im Stadtgebiet generiert werden. Trotzdem würde die Ansiedlung eines Fahrradfachmarktes auch die

Wettbewerbssituation innerhalb des Stadtgebiets verschärfen. Nach gutachterlicher Einschätzung hätte dies jedoch keine negativen städtebaulichen Folgen i.S.v. § 11 Abs. 3 BauNVO und mithin auch **keine wesentlichen Auswirkungen i.S.d. Ziels 4.3.2 (3) LEP M-V 2016**. Zur Begründung:

- Das Fahrradgeschäft im „Nahversorgungszentrum Wolgaster Straße“ steht trotz seiner Lage innerhalb des abgegrenzten zentralen Versorgungsbereichs nur bedingt im räumlich-funktionalen Zusammenhang mit den zentrenprägenden Einzelhandelsbetrieben (Norma, Getränkehaus, Kik). Im unwahrscheinlichen Fall einer Geschäftsaufgabe würde es zu keinen wesentlichen Beeinträchtigungen des Versorgungsbereichs kommen, da das Nahversorgungszentrum Wolgaster Straße weder in seiner Funktions- noch in seiner Entwicklungsfähigkeit wesentlich gestört werden würde.
- Das Ostseevierviertel Einkaufszentrum (OEZ) im ZVB „Stadtteilzentrum Ostseevierviertel“ hängt wesentlich von dem Ankermieter EDEKA ab sowie ergänzend von den Arztpraxen und einigen Dienstleistungsangeboten, die für die Besuchsfrequenz sorgen. Als Anbieter des aperiodischen Bedarfs erzeugt der Fahrradladen nur eine vergleichsweise geringe Besuchsfrequenz, zumal er an der Rückseite des Objekts ansässig ist. Das bedeutet, dass die Funktions- und Entwicklungsfähigkeit des Stadtteilzentrums Ostseevierviertel nicht von dem ansässigen Fahrradladen abhängt, sondern – vorhabenunabhängig – von einer zukunftsfähigen Revitalisierung der OEZ-Immobilie. Darüber hinaus hält die cima eine Geschäftsaufgabe dieses Anbieters für wenig wahrscheinlich, da der Betrieb über eine vergleichsweise große Produktauswahl verfügt und neben dem Verkauf wesentliche Umsatzanteile aus Werkstattleistungen generiert.
- Die in Solitär- bzw. Streulagen im Stadtgebiet ansässigen Fahrradläden haben keine prägende Funktion für ihr jeweiliges Umfeld. In den Streulagen sind rein wettbewerbliche Auswirkungen zu erwarten, städtebauliche Folgen für das jeweilige Standortumfeld können ausgeschlossen werden. Zudem handelt es sich hier nicht um zentrale Versorgungsbereiche.

Fazit:

Eine Schließung wettbewerbsrelevanter Fahrradläden in Greifswald als Folge der Vorhabenrealisierung ist nach Einschätzung der cima nicht wahrscheinlich, weil die Betriebe nicht nur vom Verkauf leben, sondern bedeutende Umsatzanteile auch auf Werkstattleistungen (Reparaturen etc.) entfallen sowie teilweise auf den Fahrradverleih. Durch den Vertrieb bestimmter Marken und die Serviceleistungen konnten die Betriebe zudem einen festen Kundenstamm an sich binden.

Alle Betriebe konnten außerdem in den letzten Jahren von dem deutlichen Nachfrageanstieg in der Fahrradbranche profitieren sowie von der höheren Wartungsintensität von E-Bikes. Das Hinzukommen

eines modernen Fahrradfachmarkts würde daher die Wettbewerbssituation in Greifswald zwar deutlich verändern, dennoch würden auch für die kleineren Fachgeschäfte ausreichende Marktanteile verbleiben.

Somit sind nach gutachterlicher Einschätzung der cima allenfalls absatzwirtschaftliche Folgen zu erwarten, die jedoch keine negativen städtebaulichen Auswirkungen hätten und auch keine wesentlichen Beeinträchtigungen der zentralen Versorgungsbereiche nach sich ziehen würden.

Mit freundlichen Grüßen



Mark Hädicke

Projektleiter