

# Auswirkungsanalyse

## Auswirkungsanalyse für ein Planvorhaben am Alois-Harbeck-Platz in Puchheim-Bahnhof

---

für die

Dr. Harbeck & Stieber GmbH & Co. KG  
Grundbesitzverwaltungsgesellschaft  
Widenmayerstraße 14  
80538 München

**Ihre Ansprechpartner**

Timm Jehne  
(Senior Consultant)

Dipl.-Geogr. Eva Hauke  
(Consultant)

**BBE Handelsberatung GmbH**

Brienner Straße 45  
80333 München  
Deutschland

Tel +49 89 55118-168  
Fax +49 89 55118-153  
E-Mail [jehe@bbe.de](mailto:jehe@bbe.de) / [hauke@bbe.de](mailto:hauke@bbe.de)

© BBE Handelsberatung GmbH

Der Auftraggeber kann die vorliegende Unterlage für Druck und Verbreitung innerhalb seiner Organisation verwenden; jegliche – vor allem gewerbliche – Nutzung darüber hinaus ist nicht gestattet.

Diese Entwurfsvorlagen und Ausarbeitungen usw. fallen unter § 2, Abs. 2 sowie § 31, Abs. 2 des Gesetzes zum Schutze der Urheberrechte. Sie sind dem Auftraggeber nur zum eigenen Gebrauch für die vorliegende Aufgabe anvertraut. Weitergabe, Vervielfältigungen und Ähnliches, auch auszugsweise, sind nur mit ausdrücklicher schriftlicher Zustimmung des Verfassers gestattet. Sämtliche Rechte, vor allem Nutzungs- und Urheberrechte, verbleiben bei der BBE Handelsberatung GmbH.

Wissen schafft Zukunft.

München, 15. April 2021

## Inhaltsverzeichnis

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
| <b>1</b> | <b>Ausgangssituation und Zielsetzung .....</b>                     | <b>4</b>  |
| <b>2</b> | <b>Projektplanung und Projektdaten .....</b>                       | <b>5</b>  |
| <b>3</b> | <b>Makrostandort Puchheim .....</b>                                | <b>6</b>  |
| <b>4</b> | <b>Mikrostandortanalyse .....</b>                                  | <b>11</b> |
| <b>5</b> | <b>Angebotssituation .....</b>                                     | <b>16</b> |
| 5.1      | Angebotssituation in Puchheim .....                                | 17        |
| 5.2      | Angebotssituation in Eichenau .....                                | 18        |
| 5.3      | Angebotssituation in Germering .....                               | 19        |
| 5.4      | Angebotssituation in Gröbenzell .....                              | 20        |
| 5.5      | Zusammenfassung zur Angebotssituation .....                        | 21        |
| <b>6</b> | <b>Nachfrageanalyse - Einzugsgebiet und Kaufkraftvolumen .....</b> | <b>22</b> |
| 6.1      | Einzugsgebiet .....  | 22        |
| 6.2      | Marktpotenzial .....   | 24        |
| 6.3      | Umsatz-Kaufkraft-Relation .....                                    | 25        |
| <b>7</b> | <b>Auswirkungsanalyse .....</b>                                    | <b>26</b> |
| 7.1      | Planungsrechtliche Beurteilungsgrundlagen .....                    | 26        |
| 7.2      | Umsatzprognose .....   | 28        |
| 7.2.1    | Flächenleistung .....  | 28        |
| 7.2.2    | Marktanteilskonzept .....  | 29        |
| 7.3      | Methodische Vorgehensweise .....                                   | 30        |
| 7.4      | Umsatzumlenkungseffekte/ wettbewerbliche Auswirkungen .....        | 30        |
| 7.5      | Auswirkungen des Vorhabens auf zentrale Versorgungsbereiche .....  | 32        |
| <b>8</b> | <b>Konzept und Planung des Vorhabens .....</b>                     | <b>34</b> |
| 8.1      | Funktionsfähigkeit und Kundenakzeptanz von Tiefgaragen .....       | 34        |
| 8.2      | Differenzierung unterschiedlicher Abgrenzungsmodelle .....         | 34        |
| <b>9</b> | <b>Fazit .....</b>   | <b>37</b> |

**Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1: Planung der Projektentwicklung am Alois-Harbeck-Platz ..... 5  
Abbildung 2: Lage der Stadt Puchheim und verkehrliche Erreichbarkeit ..... 7  
Abbildung 3: Lage der Stadt Puchheim und zentralörtliche Gliederung ..... 8  
Abbildung 4: Einzelhandelsrelevante Kaufkraftkennziffer von Puchheim sowie im Umland ..... 9  
Abbildung 5: Ansichten des Planstandortes und Standortumfeld ..... 11  
Abbildung 6: Verkehrliche Erreichbarkeit des Planstandortes ..... 13  
Abbildung 7: Fußläufige Erreichbarkeit des Planstandortes ..... 14  
Abbildung 8: Angebotssituation im Umfeld des Projektstandortes (Auswahl) ..... 16  
Abbildung 9: Einzelhandelsbetriebe (Auswahl) in Puchheim ..... 18  
Abbildung 10: Einzelhandelsbetriebe in Eichenau (Auswahl) ..... 18  
Abbildung 11: Einzelhandelsbetriebe in Germering ..... 19  
Abbildung 12: Einzelhandelsbetriebe in Gröbenzell ..... 20  
Abbildung 13: Einzugsgebiet des Vollsortimenters am Projektstandort ..... 23

**Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1: Sozioökonomische Rahmendaten des Vorhabenstandorts ..... 6  
Tabelle 2: Angebotssituation im Bereich Nahrungs- und Genussmittel nach untersuchten Lagen ..... 21  
Tabelle 3: Marktpotenzial für den Vollsortimenter im Einzugsgebiet ..... 24  
Tabelle 4: Marktpotenzial, Umsatz und Umsatz-Kaufkraft-Relation im Einzugsbereich des Vorhabens ..... 25  
Tabelle 5: Orientierungswerte der Umsatzverlagerungen bei großflächigen Ansiedlungsvorhaben ..... 27  
Tabelle 6: Prospektive Raumleistung ..... 28  
Tabelle 7: Marktanteilsprognose Vollsortimenter mit 1.200 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche ..... 29  
Tabelle 8: Umsatzumlenkung durch den geplanten Vollsortimenter ..... 31

# 1 Ausgangssituation und Zielsetzung

Die Dynamis Gesellschaft für Projektentwicklung & Beratung mbH plant im Auftrag der Dr. Harbeck & Stieber GmbH & Co. KG Grundbesitzverwaltungsgesellschaft eine Quartiersentwicklung am Alois-Harbeck-Platz in Puchheim-Bahnhof. Neben der Ansiedlung eines Vollsortimenters (1.200 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche) mit 50 Parkplätzen sieht die Planung die Entwicklung von Wohnungen, kleinflächigen Ladeneinheiten (z. B. Backshop), zwei Gastronomiebetrieben und eines Aparthotels mit ca. 100 - 120 Einheiten vor. Nach Fertigstellung sollen insgesamt 75 Wohnungen zur Verfügung stehen. Die kleinflächigen Ladeneinheiten sollen für lokal produzierte Bio-Angebote vorgehalten werden, sofern sich dafür Mietinteressenten finden. Diese Läden könnten dann von den Synergieeffekten des Vollsortimenters als Frequenzbringer erheblich profitieren.

Aufgrund der angestrebten Verkaufsfläche des Lebensmittel-Vollsortimenters von 1.200 m<sup>2</sup> überschreitet das Vorhaben die Grenze der Regelvermutung, die die Rechtsprechung aus § 11 Abs. 3 BauNVO ableitet und bei 800 m<sup>2</sup> zieht.

Zur Überprüfung der Regelvermutung wurde die BBE Handelsberatung mit der Erstellung einer Auswirkungsanalyse beauftragt. In vertiefter Form wird das Projekt hinsichtlich der nachfrage- und angebotsseitigen Rahmenbedingungen begutachtet, insbesondere wird auch die lokale und regionale Wettbewerbssituation einer genauen Prüfung unterzogen. Das Gutachten dient zur abschließenden Beurteilung im Rahmen des Genehmigungsverfahrens.

Im Zuge der umfassenden **Auswirkungsanalyse** werden insbesondere folgende Fragestellungen thematisiert:

- Welche einzelhandelsrelevanten Rahmenbedingungen herrschen vor (Soziodemographie, Arbeitsmarkt, Pendler, Erreichbarkeit, etc.)?
- Welche angebots- und nachfrageseitigen Strukturdaten sind für den Einzelhandel vor Ort von Bedeutung (Makrostandortanalyse)?
- Wie gestaltet sich der Mikrostandort des Vorhabens?
- Welchen Einzugsbereich hat das geplante Vorhaben?
- Welche Festlegungen aus kommunalen Entwicklungsleitlinien (z.B. Entwicklungskonzepten) kommen zum Tragen?
- Wie ist das Vorhaben hinsichtlich seiner Auswirkungen zu bewerten? Welche Auswirkungen sind auf Versorgungszentren in der Ansiedlungsgemeinde und in benachbarten Gemeinden zu erwarten?

Die Aussagen vorliegender Analysen basieren auf einer aktuellen Vor-Ort-Erhebung der relevanten Angebots- bzw. Wettbewerbssituation durch Besichtigung des Ansiedlungsstandortes und aller Wettbewerbsbetriebe im potenziellen Einzugsgebiet. Die Planunterlagen wurden durch den Auftraggeber bereitgestellt. Grundlage für die Berechnung der Nachfragesituation stellen die aktuellen Kaufkraftdaten von BBE!CIMA!MB-Research, die Verbrauchsausgaben des Instituts für Handelsforschung Köln sowie aktuelle Einwohnerdaten der amtlichen Statistik dar.

## 2 Projektplanung und Projektdaten

Der Alois-Harbeck-Platz in Puchheim-Bahnhof soll weitgehend mit Einzelhandel, Wohnungen, Gastronomie und einem Aparthotel neu bebaut werden. Die Planung der Dynamis Gesellschaft für Projektentwicklung & Beratung mbH sieht die Ansiedlung eines Vollsortimenters mit 1.200 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche und 50 Stellplätzen vor. Im Zusammenhang mit der Ansiedlung eines Vollsortimenters entstehen 75 Wohnungen, kleine Läden, 2 Gastronomie-Betriebe und ein Aparthotel mit ca. 100-120 Einheiten. Das Projektvorhaben entspricht somit einer modernen Mixed-Use-Immobilie.

Der Lebensmittelmarkt ist an der Haupteinfahrstraße, im vorderen Bereich des Grundstücks, situiert. Die Stellplätze sind dem Objekt vorgelagert und weisen somit eine direkte Verbindung zum Lebensmittelmarkt auf. Das Aparthotel befindet sich ebenfalls entlang der Allinger Straße, in Richtung der Bahngleise. Der Baukörper bzw. die Höhe des Aparthotels schützen den Alois-Harbeck-Platz vor der Geräuschkulisse des Bahnverkehrs. Die Wohneinheiten sowie die kleinflächigen Einzelhandelsflächen und die Gastronomie befinden sich rückversetzt im hinteren Teil des Grundstücks und sind auf den Alois-Harbeck-Platz ausgerichtet. (vgl. Abbildung 1). Die Anordnung der verschiedenen Nutzergruppen auf dem Grundstück ist sowohl für den jeweiligen Betrieb als auch verkehrstechnisch und im Sinne des Lärmschutzes optimiert.

**Abbildung 1: Planung der Projektentwicklung am Alois-Harbeck-Platz**



Quelle: Auftraggeber

### 3 Makrostandort Puchheim

Im Folgenden werden einzelhandelsrelevante Rahmendaten dargestellt, die zur Beurteilung des Vorhabens notwendig sind. Dazu zählen soziodemographische sowie nachfrage- und angebotsseitige Strukturdaten des Standortes.

**Tabelle 1: Sozioökonomische Rahmendaten des Vorhabenstandorts**

|  |  |
|--|--|
| Einwohnerzahl <sup>1</sup> (12/2019)                           | ■ 21.427   |
| Bevölkerungsentwicklung <sup>1</sup> (12/2010-12/2019)         | ■ + 8,4 %  |
| Bevölkerungsprognose <sup>1</sup> (2012-2030)                  | ■ + 11,8 %   |
| Pendlersaldo (06/2019) <sup>2</sup>                            | ■ - 2.030  |
| Zentralörtliche Einstufung <sup>3</sup>                        | ■ Gemeinsames Grundzentrum Eichenau-Puchheim im Verdichtungsraum München |
| Einzelhandelsrelevante Kaufkraftkennziffer <sup>4</sup> (2020) | ■ 114,9  |
| Einzelhandelszentralität <sup>4</sup> (2020)                   | ■ 61,7   |

<sup>1</sup> Statistisches Landesamt Bayern; <sup>2</sup> Bundesagentur für Arbeit; <sup>3</sup> LEP Bayern 2020 / Regionalplan München; <sup>4</sup> BBE|CIMA|MB-Research

#### Geographische Lage und Erreichbarkeit

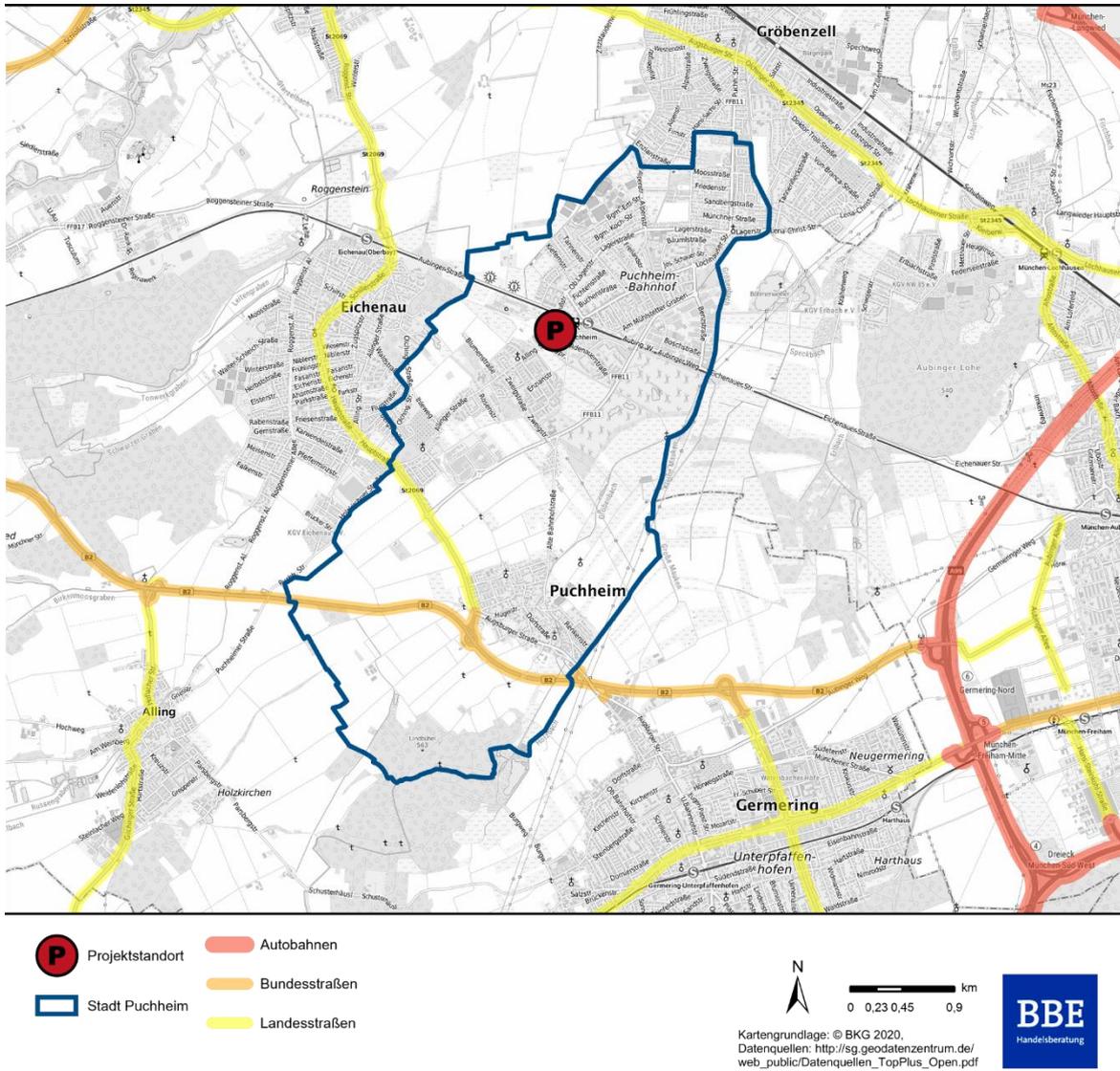
Die etwa 20 Kilometer östlich vom Münchner Stadtzentrum und rd. 11,5 Kilometer westlich von Fürstenfeldbruck gelegene Stadt Puchheim befindet sich im Landkreis Fürstenfeldbruck im Regierungsbezirk Oberbayern. Die Standortgemeinde setzt sich aus den beiden Stadtteilen Puchheim-Ort und Puchheim-Bahnhof zusammen. In den letzten zehn Jahren verzeichnete die Stadt einen Bevölkerungszuwachs von über 8 %. Puchheim profitiert dabei von der wirtschaftlichen Stärke der Region München, was sich auch in der positiven Bevölkerungsprognose für die nächsten 20 Jahre widerspiegelt.

Die Stadt Puchheim ist überregional über die südöstlich der Stadt befindliche Anschlussstelle „Germering-Nord“ an die Autobahn 99, welche als Autobahnring um die Metropole München führt, angebunden, wobei diese in die Autobahn 96 Richtung München Zentrum übergeht. Südlich von Puchheim-Ort verläuft die Bundesstraße 2, die als direkte Verbindung zur Stadt Fürstenfeldbruck dient.

Die Stadt Puchheim ist mit dem S-Bahnhof „Puchheim“, an dem die S-Bahnlinien S4 verkehrt, in das Netz des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes (MVG) eingebunden. Über den Haltepunkt ist der Münchner Hauptbahnhof in etwa 20 Minuten zu erreichen. Weiterhin ist Puchheim über den ÖPNV mit den umliegenden Städten und Gemeinden verbunden. Es werden mehrere Buslinien (830, 832, 853, 854, 855, 8300, 8500) angeboten, wodurch eine der Bevölkerungszahl angepasste Anbindung Puchheims an das regionale Umfeld ermöglicht wird.

Zusammenfassend ist die verkehrliche Erreichbarkeit aufgrund der Nähe zur Autobahn sowie der direkten Anbindung an die B2 als sehr gut einzustufen. Im Nahverkehr wird durch die S-Bahnverbindungen nach München sowie durch mehrere Buslinien eine gute überörtliche Erreichbarkeit und eine Anbindung an das regionale Schienennetz gewährleistet.

Abbildung 2: Lage der Stadt Puchheim und verkehrliche Erreichbarkeit



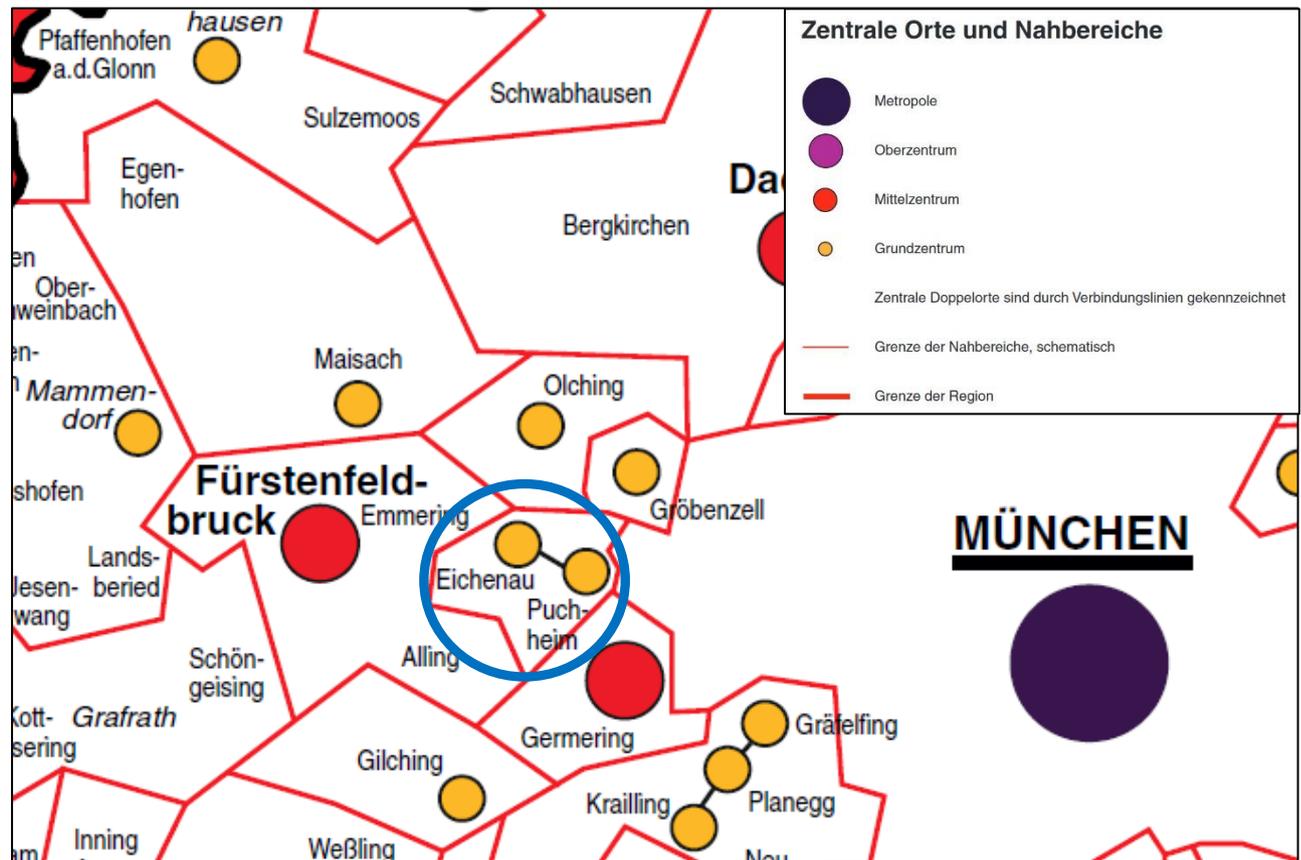
Quelle: BKG 2020, BBE Handelsberatung GmbH, eigene Darstellung und Bearbeitung

### Landesplanerische Einstufung

Gemäß dem Landesentwicklungsprogramm Bayern befindet sich die Stadt Puchheim im Verdichtungsraum der Landeshauptstadt München in der Planungsregion München. Der im LEP 2020 ausgewiesene Verflechtungsbereich weist 33.349 Einwohner auf und entspricht den Gemeindegrenzen von Eichenau und Puchheim.<sup>1</sup> Die Stadt nimmt gemäß dem Regionalplan München zusammen mit Eichenau die zentralörtliche Funktion eines Grundzentrums ein. Grundzentren versorgen zentralörtlich üblicherweise mindestens eine weitere Gemeinde und weisen einen „tragfähigen Nahbereich“ auf. Gemäß LEP sollen Grundzentren „darauf hinwirken, dass die Bevölkerung ihres Nahbereichs mit Gütern und Dienstleistungen des Grundbedarfs in zumutbarer Erreichbarkeit versorgt wird“.<sup>2</sup> Der im Regionalplan ausgewiesene Nahbereich umfasst neben Puchheim die Nachbargemeinde Eichenau.<sup>3</sup>

Die umliegenden benachbarten Gemeinden Gröbenzell und Olching sind im Regionalplan ebenfalls als Grundzentren klassifiziert. Die nächstgelegenen Mittelzentren stellen nordwestlich von Puchheim die Stadt Fürstenfeldbruck sowie südöstlich angrenzend die Stadt Germering dar. Das Zentrum der Metropole München mit etwa 1,5 Millionen Einwohnern ist rd. 20 Kilometer westlich der Stadt Puchheim gelegen.

Abbildung 3: Lage der Stadt Puchheim und zentralörtliche Gliederung



Quelle: Regionalplan München, Karte Zentrale Orte und Nahbereiche

<sup>1</sup> [https://www.landesentwicklung-bayern.de/fileadmin/user\\_upload/landesentwicklung/Dokumente\\_und\\_Cover/Instrumente/LEP\\_nicht-amtliche\\_Lesefassung\\_2020/190204\\_EV\\_LEP2018\\_oeff.pdf](https://www.landesentwicklung-bayern.de/fileadmin/user_upload/landesentwicklung/Dokumente_und_Cover/Instrumente/LEP_nicht-amtliche_Lesefassung_2020/190204_EV_LEP2018_oeff.pdf) (Stand: 01.02.2019)

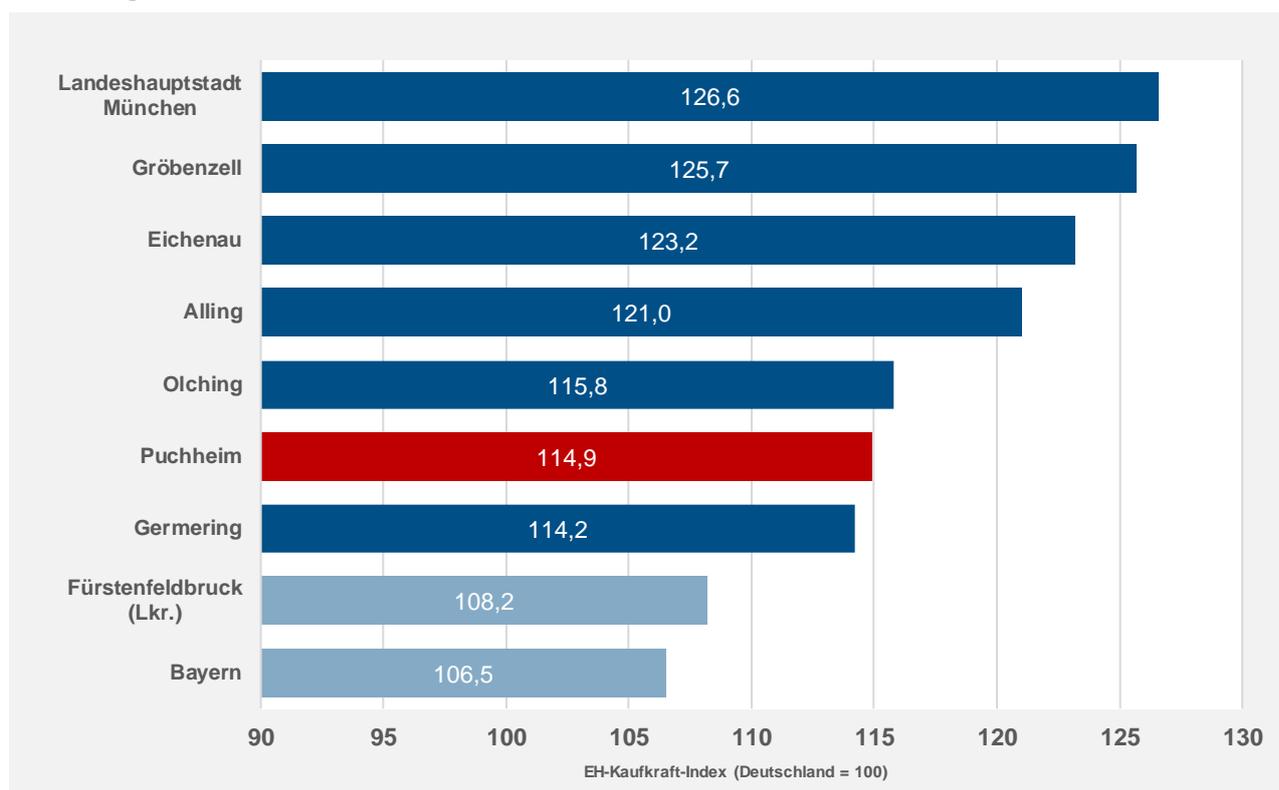
<sup>2</sup> Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP), S. 23; [https://www.landesentwicklung-bayern.de/fileadmin/user\\_upload/landesentwicklung/Dokumente\\_und\\_Cover/Instrumente/LEP\\_nicht-amtliche\\_Lesefassung\\_2020/LEP\\_Stand\\_2020\\_Lesefassung\\_x.pdf](https://www.landesentwicklung-bayern.de/fileadmin/user_upload/landesentwicklung/Dokumente_und_Cover/Instrumente/LEP_nicht-amtliche_Lesefassung_2020/LEP_Stand_2020_Lesefassung_x.pdf) (Stand: 01.01.2020)

<sup>3</sup> Regionalplan München; [https://www.region-muenchen.com/fileadmin/region-muenchen/Dateien/Karten/042019/Karte\\_Zentrale\\_Orte\\_und\\_Nahbereiche.pdf](https://www.region-muenchen.com/fileadmin/region-muenchen/Dateien/Karten/042019/Karte_Zentrale_Orte_und_Nahbereiche.pdf) (Stand: 01.01.2015)

### Einzelhandelsrelevante Kaufkraft

Die einzelhandelsrelevante Kaufkraft für die Stadt Puchheim beträgt 114,9 (D= 100). Sie liegt somit über dem Wert des Landkreises Fürstentfeldbruck (108,2) und deutlich über dem bundesweiten Durchschnittswert (100). Dies bedeutet, dass den Einwohnern Puchheims im Vergleich zu Gesamtdeutschland ein um rd.15 % höherer Betrag für Ausgaben im Einzelhandel zur Verfügung steht. Im Vergleich zu anderen umliegenden Gemeinden der äußerst kaufkraftstarken Region sowie der Metropole München weist Puchheim eine durchschnittliche einzelhandelsrelevante Kaufkraftkennziffer auf.

**Abbildung 4: Einzelhandelsrelevante Kaufkraftkennziffer von Puchheim sowie im Umland**



Quelle: BBE!CIMA!MB-Research (Stand 2020); BBE Handelsberatung GmbH, eigene Darstellung und Bearbeitung

### Einzelhandelszentralität

Die Einzelhandelszentralität stellt das Verhältnis von einzelhandelsrelevanter Kaufkraft vor Ort (Kaufkraftkennziffer) und getätigten Umsätzen vor Ort (Umsatzkennziffer) dar. Die Umsatzkennziffer wird von BBE!MB-Research regelmäßig für Gemeinden ab 10.000 Einwohnern ermittelt.

Eine Zentralität über 100 bedeutet, dass die Gemeinde per Saldo von Kaufkraftzuflüssen profitiert. Bei einer Zentralität von genau 100 halten sich Zu- und Abflüsse die Waage.

Mit einem Wert von 61,7 weist die Stadt Puchheim deutliche Kaufkraftabflüsse auf. Der niedrige Wert für Puchheim erklärt sich v.a. aus der Nähe zur Landeshauptstadt München, sowie die unmittelbar angrenzenden Grund- und Mittelzentren (siehe Abb. 3). Für Nahversorgungsvorhaben ist dieser Wert jedoch nicht entscheidend, da Puchheim ein Grundzentrum darstellt und der Stadt damit eine zentralörtliche Funktion für die Nahversorgung zukommt. Zudem findet die Nahversorgung überwiegend am eigenen Wohnort statt, sodass Kaufkraftabflüsse in anderen Sortimenten für Nahversorgungsvorhaben keine Rolle spielen.

## Fazit zum Makrostandort Puchheim

---

- Der Vorhabenstandort befindet sich im Grundzentrum Eichenau-Puchheim in der Planungsregion München, im Landkreis Fürstentumbruck.
  - Als Grundzentrum übernimmt die Stadt Puchheim aufgrund der zentralörtlichen Funktion eine Versorgungsfunktion der Bevölkerung im Nahbereich mit Gütern und Dienstleistungen des Grundbedarfs in einer zumutbaren Erreichbarkeit. Der ausgewiesene Nahbereich umfasst neben Puchheim die Nachbargemeinde Eichenau.
  - Der landesplanerisch einzelhandelspezifische Verflechtungsbereich umfasst 33.349 Einwohner.
  - Aktuell leben 21.417 Menschen in der Stadt Puchheim, die seit Jahren eine positive Bevölkerungsentwicklung verzeichnet. Auch für die Zukunft wird ein deutlicher Bevölkerungsanstieg prognostiziert.
  - Aufgrund der Nähe zur Landeshauptstadt München ist die Stadt überregional über die A99 bzw. A96 sehr gut angebunden. Neben den Autobahnanschlüssen der A99 verläuft die Bundesstraße 2 entlang des südlichen Stadtgebiets.
  - Darüber hinaus verfügt Puchheim über einen S-Bahnhof der S4. Die regionale Anbindung der umliegenden Gemeinden erfolgt über das regionale ÖPNV-Netz.
  - Die Stadt weist aufgrund der räumlichen Nähe zur Landeshauptstadt München einen negativen Pendlersaldo auf. Puchheim spiegelt damit die Situation vieler Umlandgemeinden von München wider. Als Siedlungsschwerpunkt kommt Puchheim insbesondere auch eine Entlastungsfunktion im Bereich Wohnen im Verdichtungsbereich München zu. Funktionale Verflechtungen auf dem Arbeitsmarkt sind dabei verstärkt auf die Kernstadt München gerichtet.
  - Es ist eine im Bundesvergleich überdurchschnittliche einzelhandelsrelevante Kaufkraft zu verzeichnen.
  - Die sehr niedrige Einzelhandelszentralität ist auf die unmittelbare Nähe zu höherrangigen zentralen Orten zurückzuführen.
  - Zusammenfassend sind der Stadt Puchheim infolge der sehr guten Verkehrsanbindung, der positiven Bevölkerungsprognose sowie der überdurchschnittlichen Kaufkraft grundsätzlich sehr gute Rahmenbedingungen zu attestieren.
-

## 4 Mikrostandortanalyse

Neben der Analyse des Makrostandortes stellt die Mikrostandortanalyse den zweiten Teil der Standortbewertung dar. Damit werden insbesondere die Aspekte der Lage und der verkehrlichen Erreichbarkeit thematisiert. Der Mikrostandort ist vor allem auch für die Abgrenzung des prospektiven Einzugsgebietes von Relevanz.

### Lage des Projektgrundstücks und Nutzungsumfeld

Der Projektstandort befindet sich am Alois-Harbeck-Platz im Puchheimer Stadtteil Puchheim-Bahnhof, in fußläufiger Distanz zum S-Bahnhof Puchheim Bahnhof, rd. 100 m östlich des Projektstandortes. In unmittelbarer Nähe zum Vorhabenstandort befindet sich zudem der Sitz des Rathauses der Stadt Puchheim, der Volkshochschule sowie der Stadtbibliothek. Das Areal um den Projektstandort kann daher als funktionales Stadtteilzentrum von Puchheim-Bahnhof charakterisiert werden. Nördlich des Bahnhofs, in rd. 200 Metern Entfernung vom Projektstandort, liegt der faktische zentrale Versorgungsbereich Puchheim-Bahnhof (vgl. Abschnitt 5.1). Durch die Projektplanungen einer gemischt genutzten Immobilie mit einem Nahversorger, einem Hotel sowie Wohnnutzung kann das architektonisch wenig ansprechende funktionale Stadtteilzentrum aufgewertet werden. Die aktuell triste und unattraktive Platzsituation würde somit deutlich aufgewertet.

Zudem wird das Vorhaben zur Stärkung der geplanten Stadtmitte Puchheim beitragen. Insbesondere der Vollsortimenter wird für eine notwendige Grundfrequenz am Standort sorgen. Die weiteren Ladeneinheiten sowie die Gastronomie werden von dieser Frequenz profitieren können. Ohne die Frequenz des Vollsortimenters wird es für die geplanten Nutzungen in der geplanten Stadtmitte voraussichtlich nicht möglich sein, eine ausreichende Frequenz für einen wirtschaftlichen Betrieb zu erzeugen.

### Abbildung 5: Ansichten des Planstandortes und Standortumfeld



Quelle: BBE Handelsberatung, eigene Aufnahmen (Dezember 2020).

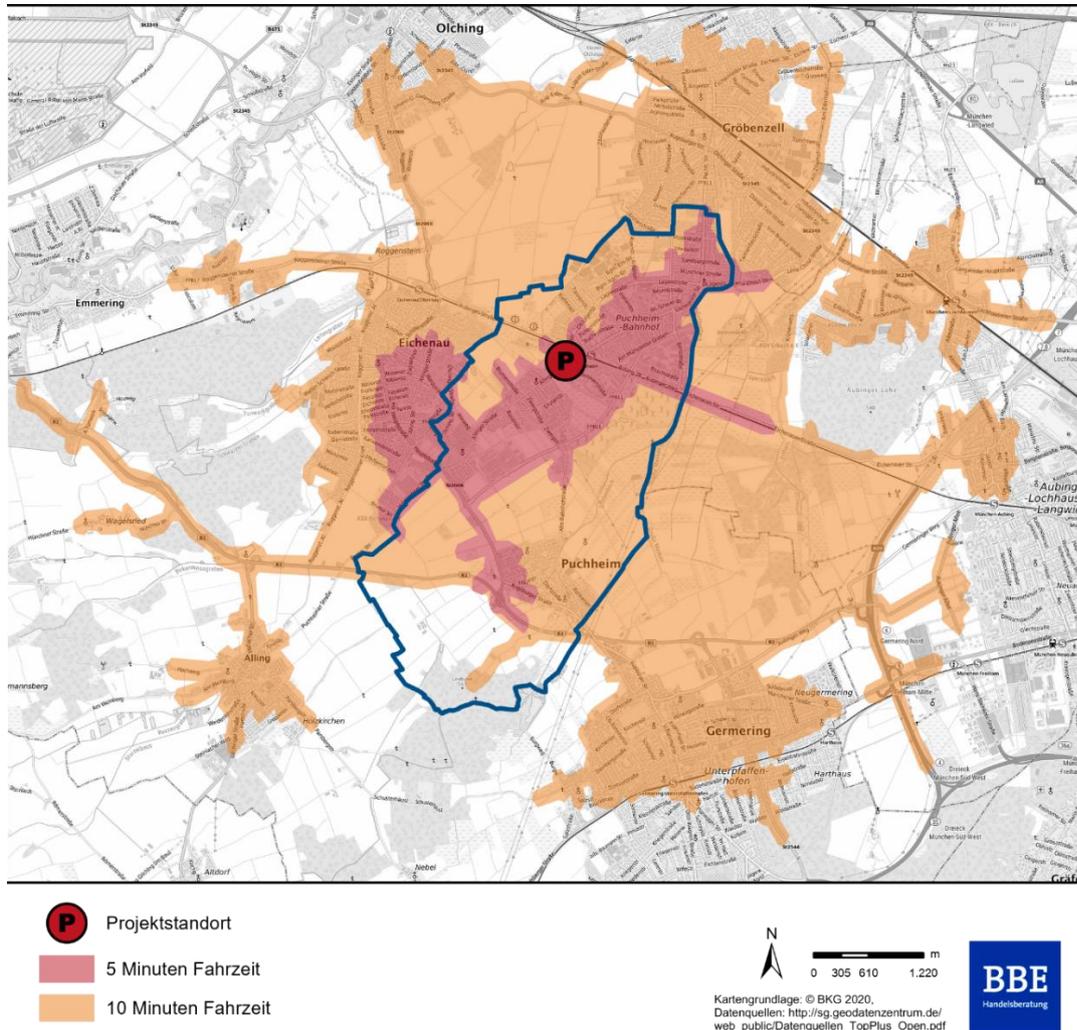
## **Verkehrliche Situation**

Der Projektstandort liegt direkt an der Kreuzung Allinger Straße / Poststraße, welche die Hauptverkehrsachsen des Stadtteils Puchheim-Bahnhof darstellen. Über die beiden Straßen ist der Projektstandort zudem an das regionale Straßennetz, die angrenzenden Gemeinden Eichenau und Gröbenzell sowie an den Stadtteil Puchheim-Ort angeschlossen. Die nächstgelegene Bundesstraße B 2 ist in rd. fünf Fahrminuten zu erreichen. Die B2 stellt die Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz sicher. Aufgrund der Unterführung, die den nördlichen und den südlichen Teil von Puchheim-Bahnhof miteinander verbindet, ist der Standort auch für Fahrradfahrer gut zu erreichen. Die Unterführung ist ausschließlich für den nicht motorisierten Individualverkehr nutzbar. Pkw-Fahrer müssen auf die östliche Umgehungsstraße FFB11 ausweichen.

Innerhalb einer Fahrzeitzone von 5 Minuten erreichen ca. 21.955 Einwohner den Projektstandort mit dem Pkw, innerhalb von 10 Minuten ca. 87.309 Einwohner (siehe Abb. 6). Die 5-Minuten-Fahrzeitisochrone entspricht ebenfalls der Erreichbarkeit mit dem Fahrrad. Langfristiges Ziel soll es sein, einen fahrradfreundlichen Standort für eine innerstädtische Versorgung zu schaffen und den Anteil der fahrradfahrenden Kunden zu erhöhen. Um die Tragfähigkeit des Projektvorhabens zu gewährleisten, müssen jedoch auch ausreichend Pkw-Stellplätze zur Verfügung gestellt werden, da in der Realität derzeit für viele Kunden immer noch das Auto das Verkehrsmittel der Wahl bei Lebensmitteleinkäufen darstellt. Die angestrebten 50 Parkplätze sind daher als Mindestanzahl an Stellplätzen für das erwartete Pkw-Aufkommen anzusehen. Für die Kunden sind ausreichend oberirdische Parkplätze am Eingangsbereich ein wichtiges Kriterium für die Auswahl eines Lebensmittelhändlers. Die Anzahl von 50 Parkplätzen erscheint auf Basis des Einwohnerpotenzials im verkehrlichen Einzugsbereich relativ gering, eine Größenordnung von 70 bis 90 Parkplätzen wären zu empfehlen. Von einer Tiefgarage ist an diesem Standort abzusehen, da diese erfahrungsgemäß sowohl von Betreiber- als auch von Nutzerseite nicht gewünscht ist. Als Negativbeispiel ist hier die Tiefgarage eines vergleichbaren Vollsortimenters in Eichenau anzuführen. Die Erfahrung zeigt, dass diese vom Kunden nicht angenommen wird – dies ist außerhalb von Großstädten typisch. Zudem haben die Betreiber seit Inbetriebnahme immer wieder mit Hochwasserproblemen zu kämpfen.

Durch den rd. 100 Meter entfernten S-Bahnhof Puchheim, welcher gleichzeitig die zentrale Bushaltestelle des Stadtteils Puchheim-Bahnhof darstellt, ist eine ideale örtliche und regionale ÖPNV-Anbindung sichergestellt. In der Gesamtbetrachtung ist die Erreichbarkeit des Planstandorts sowohl mit dem Pkw als auch für nicht-motorisierte Kundengruppen als sehr gut zu bewerten.

Abbildung 6: Verkehrliche Erreichbarkeit des Planstandortes



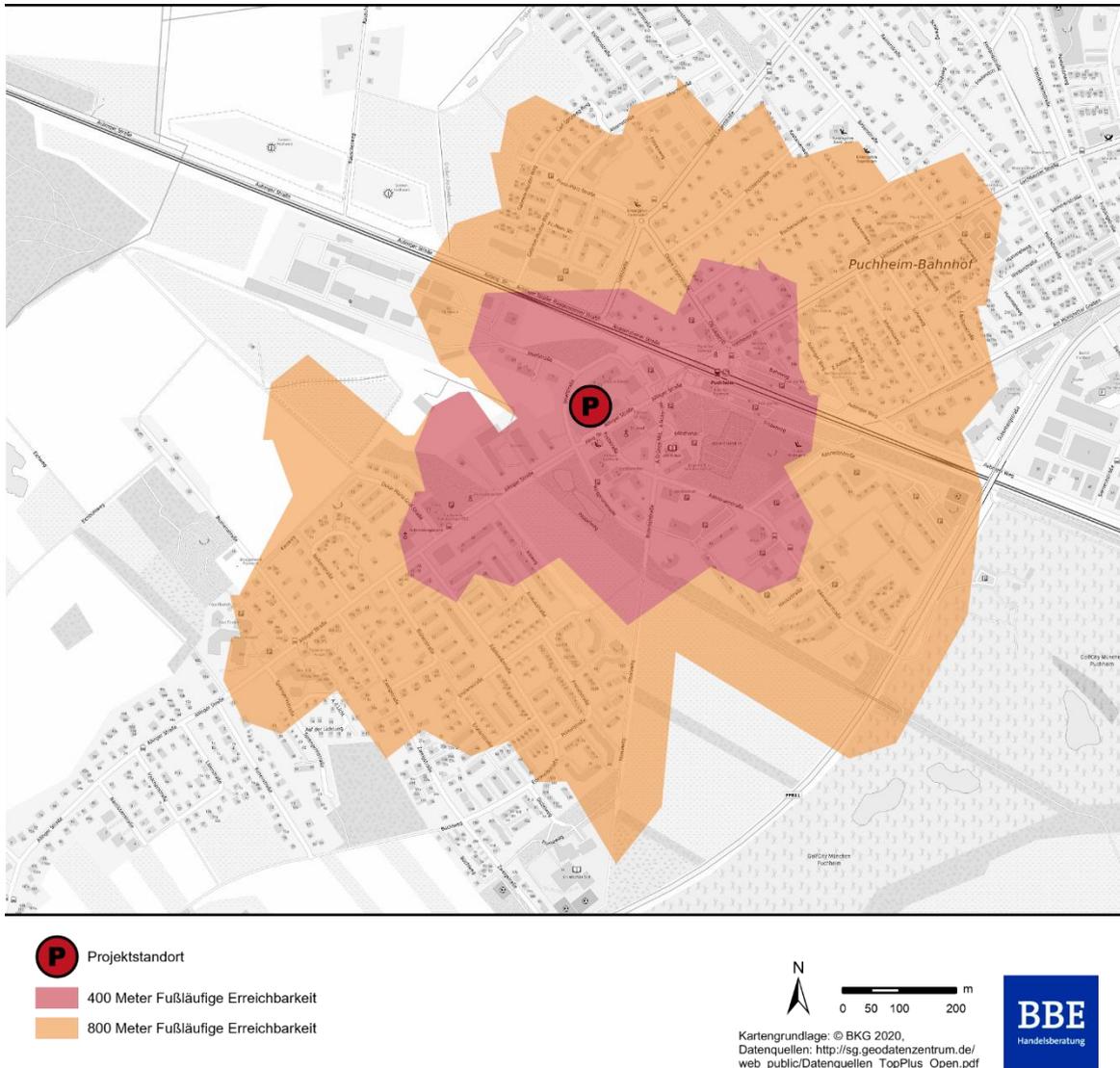
Quelle: BKG 2020, Bearbeitung: BBE Handelsberatung GmbH.

### Versorgungsfunktion und wohnortnahe Versorgung

Der geplante Nahversorger ist durch die verkehrsgünstige Lage sehr gut für Pkw-Kunden zu erreichen, gleichzeitig dient der Lebensmittelmarkt auch der fußläufigen Nahversorgung der nahegelegenen Wohngebiete des Stadtteils Puchheim-Bahnhof. Durch die zentrale Lage innerhalb des Stadtteils kann eine Vielzahl der Einwohner von Puchheim-Bahnhof den Projektstandort fußläufig erreichen. Im Naheinzugsbereich von 800 Metern leben rd. 6.884 Einwohner (rd. 32 % der Einwohner, siehe Abb. 7). Zusätzliches Einwohnerpotenzial wird durch die geplanten Wohnungen auf dem Projektgelände generiert.

Zudem erfüllt der Standort eine Nahversorgungsfunktion für die Nutzer des S-Bahnhofs und die Mitarbeiter der umliegenden Gewerbeeinheiten, da der Standort den nächstgelegenen Nahversorger darstellen würde. In Summe der genannten Faktoren ist die fußläufige Erreichbarkeit als sehr gut zu bewerten.

Abbildung 7: Fußläufige Erreichbarkeit des Planstandortes



Quelle: BKG 2020, Bearbeitung: BBE Handelsberatung GmbH.

### Lagesituation auf dem Grundstück

Die Lage des geplanten Vollsortimenters auf dem Grundstück ermöglicht von der HAUPTerschließungsstraße aus eine optimale Sichtbarkeit. Diese ist für den Betreiber und die Kunden gleichermaßen wichtig und wird erwartet. Ein Zugang über den Alois-Harbeck-Platz würde die Sichtbarkeit und den Zugang deutlich verschlechtern. Ein Zugang von der Bahnhofseite (Ebene Allinger Straße) steht zur Diskussion.

Der Zugang von der Ecke Allinger Straße / Josefstraße gewährleistet zudem die bestmögliche Erschließung. Die Lage eines Vollsortimenters entlang der Gleise würde keine konfliktfreie Erschließung ermöglichen (Rad- und Fußgänger aus der Unterführung, Erschließung des Bahnhofs, etc.) und stünde dem Wunsch entgegen, das Umfeld des Bahnhof in Richtung einer verkehrsberuhigten Zone zu entwickeln. Auch ein Zugang vom Alois-Harbeck-Platz wäre aufgrund der Entfernung zu den Parkplätzen aus Kundensicht nicht akzeptabel, und zwei Zugänge sind bei einem Vollsortimenter mit 1.200 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche betreiberseitig nur schwer umsetzbar.

Die Planung ist somit verkehrstechnisch sowohl für den Nutzer als auch im Sinne der Vorhabenbetreiber als optimal zu bezeichnen. Die Gebäude sollten nicht an andere Stellen auf dem Grundstück „verschoben“ werden.

### **Städtebauliche Einordnung des Projektstandortes**

In Summe der vorstehenden Standortfaktoren ist der Vorhabenstandort als städtebaulich teilintegriert einzustufen, denn der Standort

- ist räumlich und funktional einem Siedlungsschwerpunkt zugeordnet,
- liegt im Zusammenhang mit einer bestehenden Bebauung bzw. gliedert sich in diese ein,
- ist für die umliegende Wohnbevölkerung fußläufig sowie mit dem Fahrrad gut erreichbar,
- verfügt über Wohnanteile innerhalb des fußläufigen Einzugsgebietes (Nahbereich) und
- über eine qualifizierte ÖPNV-Anbindung.

### **Fazit zum Mikrostandort**

---

- Gewachsenes Vorhabenumfeld, das derzeit größtenteils durch öffentliche Nutzungen, Wohnen und den S-Bahnhof Puchheim geprägt ist.
- Sehr gute verkehrliche Erschließung für motorisierte wie auch nicht-motorisierte Kundengruppen, insbesondere für Fahrradfahrer. Die Anzahl von 50 Stellplätzen erscheint dennoch gering. Eine Anhebung auf 70 bis 90 Stellplätze ist sinnvoll.
- Die gewählte Objektausrichtung/ Lage auf dem Grundstück ist optimal. Eine anderweitige Platzierung würde zu einer höheren Verkehrsbelastung und somit zu geringerem Lärmschutz führen und somit schlechtere Bedingungen für den Betreiber schaffen.
- Der Lebensmittelvollsortimenter wird sowohl für eine Belebung des Standortes als auch der geplanten Stadtmitte Puchheim führen. Die weiteren kleinflächigen Ladeneinheiten sowie die Gastronomie werden von der Frequenz des Vollsortimenters profitieren.
- Im Nahbereich des Standortes leben rd. 6.884 Menschen, die den Lebensmittelmarkt fußläufig erreichen können. Der Standort ist somit ein wichtiger Baustein für die Nahversorgung der Bevölkerung des Ortsteils Puchheim-Bahnhof.
- Zusätzliche Nahversorgungsfunktionen für die Mitarbeiter der Gewerbe im direkten Standortumfeld, die Nutzer des S-Bahnhofs Puchheim sowie die Bewohner des Aparthotels.
- Städtebaulich integrierte Lage.

## 5 Angebotssituation

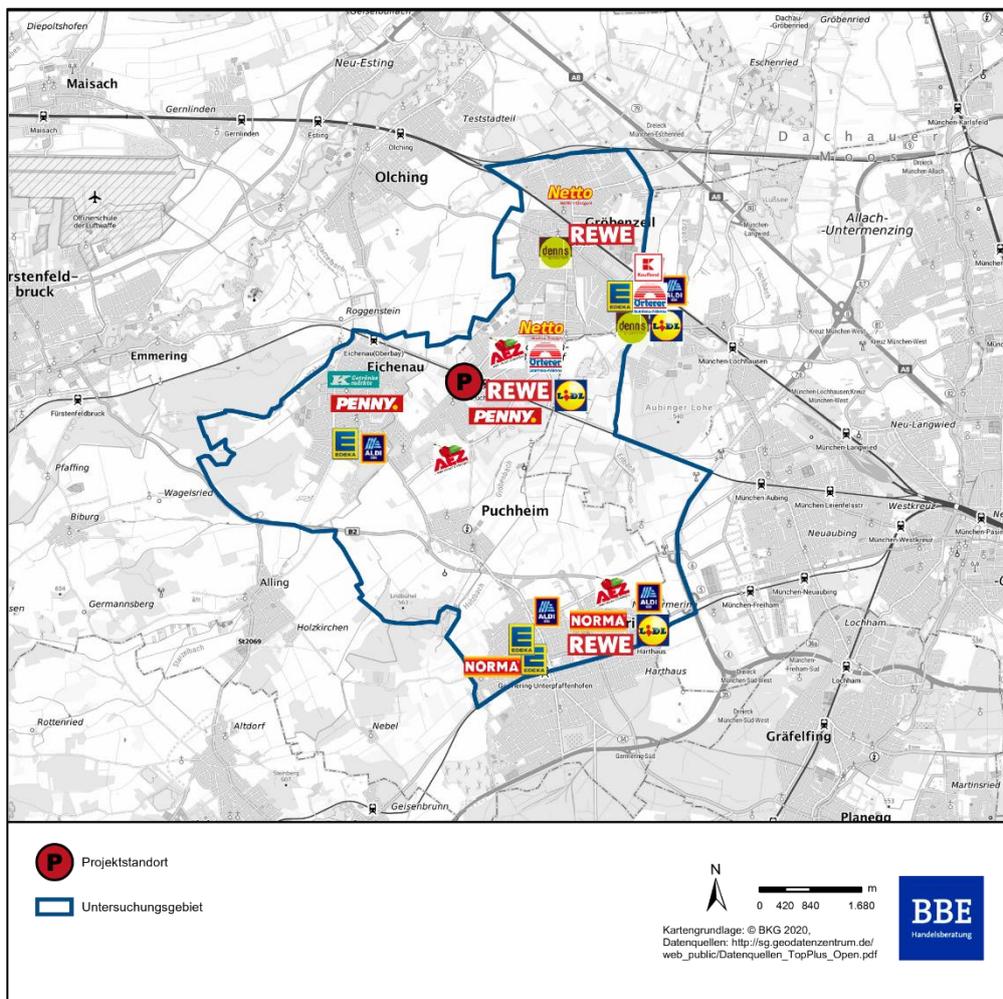
Das folgende Kapitel dient der Darstellung und Bewertung der Angebotssituation in Puchheim sowie im weiteren regionalen Umfeld des Vorhabens.

Die Analyse der Wettbewerbssituation erfolgte im Dezember 2020 im Rahmen einer Vor-Ort-Besichtigung. Das Untersuchungsgebiet ergibt sich aus den Zeit-Wege-Distanzen, verkehrlichen und topographischen Barrieren sowie der Angebotssituation im Umland. Im Untersuchungsgebiet, welches neben der Projektgemeinde Puchheim die angrenzenden Gemeinden Eichenau und Gröbenzell sowie die Stadt Germering umfasst, wurden alle projektrelevanten Anbieter erhoben, d.h., es wurden alle Einzelhandelsbetriebe ermittelt, deren Sortimente eine Überschneidung mit dem Sortimentsangebot des Vorhabens aufweisen.

In den zentralen Versorgungsbereichen erfolgte eine Totalerhebung aller projektrelevanten Anbieter, d.h., es wurden alle Einzelhandelsbetriebe ermittelt, deren Sortimente eine Überschneidung mit dem Vorhaben aufweisen.

Ferner wurden außerhalb zentraler Bereiche filialisierte und flächengrößere inhabergeführte Lebensmittelmärkte betrachtet, die ein dem Vorhaben vergleichbares Sortiment führen. Dies ist aus der Tatsache abzuleiten, dass vor allem die filialisierten Betriebe untereinander in einer Konkurrenzsituation stehen, und somit durch die Vorhabenrealisierung vor allem angebotsaffine Märkte betroffen sind.

**Abbildung 8: Angebotssituation im Umfeld des Projektstandortes (Auswahl)**



Quelle: BKG 2020, BBE Handelsberatung, eigene Bearbeitung.

Aufgrund der vergleichsweise größeren Entfernungen und der entsprechend längeren Fahrzeiten zum Projektstandort sind die Gemeinden Alling (8,5 km), Fürstenfeldbruck (10 km) und Olching (7 km) als Standorte mit eigener Nahversorgung nicht mehr Bestandteil des Untersuchungsgebietes. Dies gilt auch für die Lebensmittelmärkte im Münchner Stadtteil Aubing-Lochhausen-Langwied (5,2 km), westlich der Stadt Puchheim gelegen.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass Systemwettbewerber (= Lebensmitteldiscounter, Supermärkte,) sowie Betriebe, die ebenfalls das Ziel von Versorgungseinkäufen sind und eine größere Sortimentsüberschneidung mit dem Vorhaben aufweisen, in einen intensiveren Wettbewerb mit dem Vorhaben treten, als Betriebe des Lebensmittelhandwerks oder Betriebe, die ein spezialisiertes Sortiment führen (z.B. Feinkostläden, Obst- und Gemüsehändler).

## 5.1 Angebotssituation in Puchheim

Die Stadt Puchheim verfügt nicht über ein verbindliches Einzelhandelskonzept, welches zentrale Versorgungsbereiche im Sinne des § 2 Abs. 2 BauGB, § 9 Abs. 2a BauGB, § 34 Abs. 3 BauGB sowie § 11 Abs. 3 BauNVO ausweist. Im Zuge dessen ist ein faktischer zentraler Versorgungsbereich (**ZVB Puchheim**) im Stadtteil Puchheim-Bahnhof festgelegt worden.

Im Wesentlichen verteilt sich das Angebot im Lebensmitteleinzelhandel auf vier Teilbereiche des Stadtgebietes. Neben dem faktischen ZVB im Stadtteil Puchheim-Bahnhof konzentriert sich das Nahversorgungsangebot zum einen auf den Agglomerationsstandort **Gewerbegebiet Nord** im Stadtteil Puchheim-Bahnhof, auf das **Puchheim-Ikaruscenter (Gewerbegebiet Süd)** in der Dornierstraße sowie auf vereinzelte, kleinere Wettbewerber im Stadtteil **Puchheim-Ort**.

Dem Stadtteil Puchheim-Bahnhof kommt eine zentrale Versorgungsfunktion im Einzelhandelsbereich zu. Der **ZVB Puchheim** erstreckt sich nördlich vom S-Bahnhof Puchheim entlang der Lochhauser Straße. Neben drei Bäckereien und einem Obst- und Gemüseladen wird die Nahversorgung in diesem Bereich durch das Amper Einkaufszentrum (AEZ) geprägt, mit einer Bäckerei, einer Metzgerei sowie einem gleichnamigen separaten Getränkemarkt im Vorkassenbereich. Dabei weist das AEZ eine große Verkaufsfläche und umfangreiche Parkmöglichkeiten auf.

In unmittelbarer Nähe zum ZVB Puchheim befindet sich im Stadtteil Puchheim-Bahnhof mit dem **Gewerbegebiet Nord** die umfangreichste und umsatzstärkste Agglomeration im Puchheimer Stadtgebiet. Dort sind zum einen in der Siemensstraße ein Rewe Supermarkt sowie ein Lidl Discounter und zum anderen in der Benzstraße ein Netto Discounter und ein Orterer Getränkemarkt ansässig. Die vier genannten Ankermieter weisen gleichermaßen eine umfangreiche Anzahl an Parkplätzen für die Nahversorgung von Auto-orientierten Kunden auf, wobei sich lediglich der Rewe Supermarkt durch eine moderne Fassade und großzügige Ladenflächen auszeichnet.

Südlich der S-Bahn Station „Puchheim“ befindet sich in integrierter Lage ein Penny Discounter, der über eine vergleichsweise geringe Ladenfläche und nur wenige Parkmöglichkeiten verfügt, sodass dieser lediglich eine Nahversorgungsfunktion für das unmittelbare Umfeld erfüllen kann. Die Verkaufsflächengestaltung und die Außenfassade sind als nicht-zeitgemäß zu bezeichnen. Der Penny-Markt verfügt daher nur über eine geringe Ausstrahlungskraft und kann keine Vollversorgung des südlichen Stadtteils sicherstellen.

In der Dornierstraße befindet sich mit dem **Ikaruscenter** ein Fachmarktzentrum im Gewerbegebiet Süd. Das Einkaufszentrum setzt sich neben einem AEZ Verbrauchermarkt aus einem Getränkemarkt, einer Bäckerei und einer Metzgerei zusammen. Das Angebot wird dort zusätzlich durch einen Feinkostladen ergänzt. Dementsprechend weist auch diese Lage eine umfangreiche Verkaufsfläche und eine ausreichende Parkplatzsituation sowie ein zeitgemäßes Erscheinungsbild auf.

Der Stadtteil **Puchheim-Ort** stellt eine weitere Nahversorgungslage in der Stadt Puchheim dar. Hierbei ist jedoch darauf hinzuweisen, dass es sich um fünf kleine Hofläden handelt, die keine tragenden Säulen in der Nahversorgung darstellen und in ein Nischensegment einzuordnen sind.

**Abbildung 9: Einzelhandelsbetriebe (Auswahl) in Puchheim**

Quelle: BBE Handelsberatung GmbH, eigene Aufnahmen (Dezember 2020)

## 5.2 Angebotssituation in Eichenau

Die Gemeinde Eichenau (rd. 12.000 Einwohner) befindet sich etwa 3 Kilometer westlich vom Projektstandort in Puchheim und stellt im Regionalplan ein gemeinsames Grundzentrum mit der Stadt Puchheim dar. Das Angebot im Bereich Lebensmitteleinzelhandel beschränkt sich überwiegend auf den zentralen Versorgungsbereich, welcher im Sinne des § 2 Abs. 2 BauGB, § 9 Abs. 2a BauGB, § 34 Abs. 3 BauGB sowie § 11 Abs. 3 BauNVO ausgewiesen worden ist. Der **ZVB Eichenau** erstreckt sich nahezu ausschließlich über die Hauptstraße. Dort lassen sich zum einen drei strukturprägende Wettbewerber verorten, wobei sich eine Edeka Filiale aufgrund ihres zeitgemäßen Erscheinungsbildes von den Wettbewerbern abhebt. Diese verfügt unterhalb der Verkaufsfläche über eine Tiefgarage. Die Erfahrung an diesem Standort zeigt jedoch, dass diese vom Kunden nicht angenommen wird. Zudem haben die Betreiber seit Inbetriebnahme immer wieder mit Hochwasserproblemen zu kämpfen. Weiterhin ist in der Hauptstraße ein Aldi Süd Discounter ansässig, der zwar über ausreichend Parkplätze verfügt, jedoch weder bei der Inneneinrichtung noch bei der Außenfassade zeitgemäß aufgestellt ist. Als weiterer Ankermieter ist ein Penny Discounter zu nennen, welcher nur auf einer kleineren Ladenfläche agiert und kaum eigene Parkmöglichkeiten zur Verfügung stellen kann. Dieser Betrieb kommt hauptsächlich für die fußläufige Nahversorgung infrage. Das Angebot im ZVB Eichenau wird durch fünf Bäckereien, eine Metzgerei, einen K-Getränkemarkt und einen Naturkostladen abgerundet.

**Abbildung 10: Einzelhandelsbetriebe in Eichenau (Auswahl)**

Quelle: BBE Handelsberatung GmbH, eigene Aufnahmen (Dezember 2020)

### 5.3 Angebotssituation in Germering

In der Stadt Germering (rd. 40.399 Einwohner), etwa 7 km südlich vom Projektstandort gelegen, ist ein ZVB gemäß § 2 Abs. 2 BauGB, § 9 Abs. 2a BauGB, § 34 Abs. 3 BauGB sowie § 11 Abs. 3 BauNVO ausgewiesen. Zudem fungiert Germering dem Regionalplan entsprechend als ausgewiesenes Mittelzentrum. Dabei ist das Angebot im Bereich des Lebensmitteleinzelhandels über mehrere Standorte verteilt. Es ist hierbei zu erwähnen, dass sich das Untersuchungsgebiet dieses Gutachtens auf den Teil der Stadt Germering nördlich der Bahngleise beschränkt, die von Westen nach Osten durch das Stadtgebiet verlaufen.

Die Ankermieter im ZVB Germering stellen zwei Edeka Filialen (E-Center, Edeka Supermarkt) dar, welche sich jedoch in ihrem Konzept leicht unterscheiden. Das E-Center in der Gabriele-Münter-Straße ist Bestandteil des City-Galerie Einkaufszentrums; dort können die Kunden ihre Einkäufe in einem überdachten Gebäude mit Tiefgarage erledigen. Zudem ist hier auch eine relativ großzügige Verkaufsfläche vorhanden. Bei der anderen Edeka-Filiale in der Unteren Bahnhofstraße sind dagegen kaum betriebseigene Parkplätze vorhanden und die Verkaufsfläche fällt relativ gering aus, sodass dieser Edeka-Markt eher für eine fußläufige Nahversorgung geeignet ist. Des Weiteren sind im nördlichen Teil des ZVB Germering drei Bäckereien und drei Feinkostläden vorzufinden.

Ungefähr 1,5 Kilometer nordöstlich des ZVBs Germering befindet sich in der Münchener Straße das Einkaufszentrum **Germeringer-Einkaufs-Passagen (GEP)**. Die Lebensmittelversorgung wird hierbei von zwei Ankermietern übernommen. Zum einen befinden sich im GEP ein großflächiger AEZ Verbrauchermarkt samt gleichnamigen Getränkemarkt, eine Bäckerei, sowie einen Fischhändler. Dieses Angebot wird durch einen Aldi Süd Discounter ergänzt. Da es sich bei dem GEP um ein nahversorgungsorientiertes Einkaufszentrum handelt, weisen beide Wettbewerber ein identisches Parkplatzangebot in Form einer gemeinsamen Tiefgarage auf.

In der **Gewerbegebietslage Industriestraße**, rd. 1,5 Kilometer westlich des ZVBs Germering, sind mit den beiden Lebensmittel-Discountern Aldi Süd und Lidl in der Industriestraße zwei strukturprägende Wettbewerber ansässig. Sowohl der Aldi Süd-Markt als auch der Lidl-Markt weisen eine zeitgemäße Verkaufsflächen-größe und moderne Außenfassaden auf. Zudem verfügen beide gleichermaßen über ausreichend dimensionierte Parkplätze. Der Norma Discounter in der Hirschauer Straße weist dagegen eine deutlich kleinere Ladenfläche auf, die Außenfassade fällt weniger attraktiv aus. In der Oskar-von-Miller Straße befindet sich zudem ein Rewe Supermarkt mit moderner Außenfassade, der eine umfangreiche Verkaufsfläche samt Bäckerei und Metzgerei in der Vorkassenzone aufweist und zudem über eine Tiefgarage verfügt. In der Oberen Bahnhofstraße ist zudem eine Allguth Tankstelle mit integriertem Getränkemarkt vorzufinden.

Der Norma Discounter in der Wittelsbacher Straße weist **eine integrierte Lage** auf und ist lediglich für fußläufige Kundschaft aus dem unmittelbaren Umfeld von Interesse, da dieser nur eine relativ kleine Verkaufsfläche aufweist und kaum Kundenparkplätze anbieten kann.

#### Abbildung 11: Einzelhandelsbetriebe in Germering



Quelle: BBE Handelsberatung GmbH, eigene Aufnahmen (Dezember 2020)

## 5.4 Angebotssituation in Gröbenzell

Die Gemeinde Gröbenzell (rd. 20.000 Einwohner), die im Regionalplan als Grundzentrum ausgewiesen ist, liegt 3,5 Kilometer vom Projektstandort in Puchheim-Bahnhof entfernt. Die Kirchenstraße südlich des S-Bahnhofs Gröbenzell stellt faktisch den zentralen Versorgungsbereich der Gemeinde dar. Die Gemeinde Gröbenzell verfügt zwar über ein Einzelhandelskonzept, stellt dieses jedoch nicht frei zur Verfügung. Die Ausweisung faktischer zentraler Versorgungsbereiche erfolgt daher durch den Gutachter.

Der **ZVB Gröbenzell** weist mit einem Rewe Supermarkt und einem Denn's Bio-Supermarkt zwei strukturprägende Wettbewerber auf, die über relativ kleine Verkaufsflächen sowie lediglich über eine überschaubare Anzahl an Parkplätzen verfügen. Weiterhin sind drei Bäckereien, eine Metzgerei und ein Lebensmittel-Spezialgeschäft im ZVB Gröbenzell verortet.

Dem **Gewerbegebiet Gröbenzell** kommt eine maßgebliche Bedeutung in der Nahversorgung für die Einwohner von Gröbenzell zu. Dort befindet sich zum einen ein Kaufland-Markt in der Danziger Straße, der in der Vorkassenzone über eine Bäckerei und eine Metzgerei verfügt. Dieser weist als Vollsortimenter eine außerordentlich große Verkaufsfläche und dementsprechend eine große Anzahl an Parkplätzen auf. Alle anderen strukturprägenden Ankermieter des Gewerbegebiets sind in der Olchinger Straße ansässig. Darunter sind zum einen die beiden Discounter Aldi Süd und Lidl sowie ein Denn's Bio Supermarkt zu nennen. Zudem befinden sich im Gewerbegebiet ein Weingeschäft und ein Orterer Getränkemarkt, welcher eine untypisch große Verkaufsfläche aufweist. Zudem befindet sich in der Olchinger Straße ein Edeka Supermarkt im Bau, dieser soll 2021 eröffnet werden.

Weiterhin sind in der Bahnhofstraße noch ein Netto Discounter und in der Eschenrieder Straße ein kleiner Getränkemarkt in integrierter Lage vorzufinden.

### Abbildung 12: Einzelhandelsbetriebe in Gröbenzell



Quelle: BBE Handelsberatung GmbH, eigene Aufnahmen (Dezember 2020)

## 5.5 Zusammenfassung zur Angebotssituation

Im dargestellten Untersuchungsgebiet herrscht eine starke Angebotsstruktur vor. Das Nahversorgungsangebot wird insbesondere durch filialisierte Anbieter geprägt, ergänzt durch kleinflächige Nahversorger.

Alle Nachbargemeinden von Puchheim weisen eigene Nahversorgungsstrukturen auf, sodass das Einzugsgebiet des Planvorhabens durch die Wettbewerbssituation eingeschränkt wird.

Die nachstehende Tabelle fasst die Umsatzleistungen der Wettbewerbslagen im Untersuchungsgebiet zusammen:

**Tabelle 2: Angebotssituation im Bereich Nahrungs- und Genussmittel nach untersuchten Lagen**

| Standortlage                              |    | Verkaufsfläche | Umsatz Nahrungs- und Genussmittel | Umsatzanteil |
|---|----|----------------|-----------------------------------|--------------|
|   |    | m <sup>2</sup> | in Mio. €                         | in %         |
| Puchheim - ZVB                            | 1  | 3.060          | 15,1                              | 8,2          |
| Puchheim Bahnhof - sonstige integr. Lagen | 2  | 780            | 3,7                               | 2,0          |
| Puchheim - Gewerbegebiet Süd              | 3  | 2.840          | 14,1                              | 7,7          |
| Puchheim - Gewerbegebiet Nord             | 4  | 3.155          | 16,1                              | 8,7          |
| Puchheim Ort - sonstige Lagen             | 5  | 115            | 0,8                               | 0,4          |
| Germering - ZVB                           | 6  | 2.030          | 9,9                               | 5,4          |
| Germering - GEP                           | 7  | 3.854          | 21,6                              | 11,8         |
| Germering - Gewerbegebiet Industriestraße | 8  | 4.887          | 28,7                              | 15,6         |
| Germering - sonstige integr. Lagen        | 9  | 690            | 3,3                               | 1,8          |
| Eichenau - ZVB                            | 10 | 2.745          | 16,9                              | 9,2          |
| Gröbenzell - ZVB                          | 11 | 1.065          | 6,3                               | 3,4          |
| Gröbenzell - Gewerbegebiet                | 12 | 7.852          | 44,3                              | 24,1         |
| Gröbenzell - sonstige integr. Lagen       | 13 | 700            | 3,1                               | 1,7          |
| <b>Gesamt</b>                             |    | <b>33.773</b>  | <b>183,7</b>                      | <b>100,0</b> |

|   |  |
|---|--|
| <sup>1</sup> inkl. u.a. AEZ, Getränkemarkt, Naturkost, Lebensmittelhandwerk | <sup>8</sup> inkl. u.a. Aldi Süd, Rewe, Lidl, Norma, Getränkemarkt, Bäcker                 |
| <sup>2</sup> inkl. u.a. Penny   | <sup>9</sup> inkl. u.a. Norma  |
| <sup>3</sup> inkl. u.a. AEZ, Feinkost, Lebensmittelhandwerk                 | <sup>10</sup> inkl. u.a. Aldi, Edeka, Penny, Getränkemarkt, Lebensmittelhandwerk           |
| <sup>4</sup> inkl. u.a. Rewe, Lidl, Netto, Orterer, Bäcker                  | <sup>11</sup> inkl. u.a. Denn's, Rewe, Lebensmittelhandwerk, Spezialgeschäft               |
| <sup>5</sup> inkl. u.a. Hofläden  | <sup>12</sup> inkl. u.a. Aldi Süd, Edeka (in Bau), Denn's, Lidl, Kaufland, Bäcker, Metzger |
| <sup>6</sup> inkl. u.a. Edeka (2x), SB-Geschäft, Lebensmittelhandwerk       | <sup>13</sup> inkl. u.a. Netto, Getränkemarkt  |
| <sup>7</sup> inkl. u.a. AEZ, Aldi, Getränkemarkt, Lebensmittelhandwerk      |  |

Quelle: BBE Handelsberatung, eigene Erhebung (2020) und Berechnung; Rundungsdifferenzen möglich.

## 6 Nachfrageanalyse - Einzugsgebiet und Kaufkraftvolumen

### 6.1 Einzugsgebiet

Die Abgrenzung des Einzugsgebietes und die Berechnung des vorhabenrelevanten Kaufkraftvolumens stellen weitere wichtige Bezugspunkte für die nachfolgende Analyse der möglichen Auswirkungen des Vorhabens dar. Für die Einkaufsorientierung der Bevölkerung und damit die Abgrenzung des Einzugsgebietes von Einzelhandelsbetrieben spielen grundsätzlich mehrere Faktoren eine maßgebliche Rolle:

- die Häufigkeit der Bedarfsdeckung im geplanten Sortimentsbereich,
- der vom Verbraucher in der Regel akzeptierte Zeit- und Wegeaufwand<sup>4</sup>,
- die relevante Wettbewerbssituation, wie z. B. die Entfernung und die Attraktivität der relevanten Wettbewerber im engeren und weiteren Standortumfeld,
- die Attraktivität der Einzelhandelslage, die durch die Betriebsgröße, die Leistungsfähigkeit und den Bekanntheitsgrad des Konzepts bzw. der Betreiber bestimmt wird,
- die Qualität des Mikrostandortes, die aus der verkehrlichen Erreichbarkeit, der Lage zu Siedlungsschwerpunkten und aus möglicherweise vorhandenen Agglomerationseffekten resultiert,
- Barrierewirkungen, ausgehend von den topographischen, infrastrukturellen oder stadträumlichen Gegebenheiten (auch Gemeindegrenzen).

Das Einzugsgebiet des Planvorhabens wird insbesondere durch die Wettbewerbssituation in Puchheim-Bahnhof, in den Nachbarkommunen und die zunehmenden Fahrzeiten/ Distanzen eingegrenzt. Die Nachbarkommunen Eichenau, Germering und Gröbenzell weisen jeweils eigene Nahversorgungsstrukturen auf. Richtung Norden wird das Einzugsgebiet durch das umfangreiche Angebot im ZVB Puchheim-Bahnhof sowie die Bahngleise als städtebauliche Barriere eingegrenzt.

Da sich der Projektstandort in der funktionalen Stadtteilmitte von Puchheim-Bahnhof aufgrund der guten verkehrlichen Erreichbarkeit sowie der hohen Kopplungspotenziale als äußerst attraktiv darstellt, ist davon auszugehen, dass ein Großteil der angrenzenden Wohnbevölkerung sowie darüber hinaus die Bevölkerung innerhalb einer Pkw-/ Fahrrad-Fahrzeitisochrone von fünf Minuten den Projektstandort als Hauptort für die Nahversorgung aufsuchen wird.

Basierend auf der Erreichbarkeit und der dargestellten Angebotssituation ist folgendes Einzugsgebiet abzugrenzen:

- **Zone I (= Naheinzugsgebiet)** umfasst die südlich der Bahngleise liegenden Gebiete von Puchheim-Bahnhof innerhalb einer Fußwege-Distanz von ca. 400 Metern. Aufgrund der Nähe zum Planstandort erreicht das Vorhaben hier die höchste Marktdurchdringung. Innerhalb des Naheinzugsgebietes leben ca. 2.590 Einwohner.
- **Zone II (= erweitertes Einzugsgebiet)** umfasst die übrigen südlichen Siedlungsbereiche des Stadtteils Puchheim-Bahnhof. Begrenzt wird Zone II durch die Gleiskörper im Norden, die sogenannte Mooslängsiedlung im Südosten sowie die Eichenauer / Allinger Straße im Südwesten. An den Rändern sind bereits Orientierungen zu benachbarten Wettbewerbsstandorten zu erwarten. Die Marktdurchdringung ist im Vergleich zu Zone I geringer. Dies ist insbesondere mit der zunehmenden Entfernung zum Vorhabenstandort und den vorhandenen eigenen Nahversorgungsstrukturen im Gewerbegebiet Süd zu begründen. Die Zone II umfasst 4.325 Einwohner.
- **Zone III (= Ferneinzugsgebiet)** umfasst die nördlich der Bahngleise liegenden Gebiete von Puchheim-Bahnhof innerhalb einer Fußwege-Distanz von ca. 400 Metern. Die Gleiskörper stellen jedoch eine

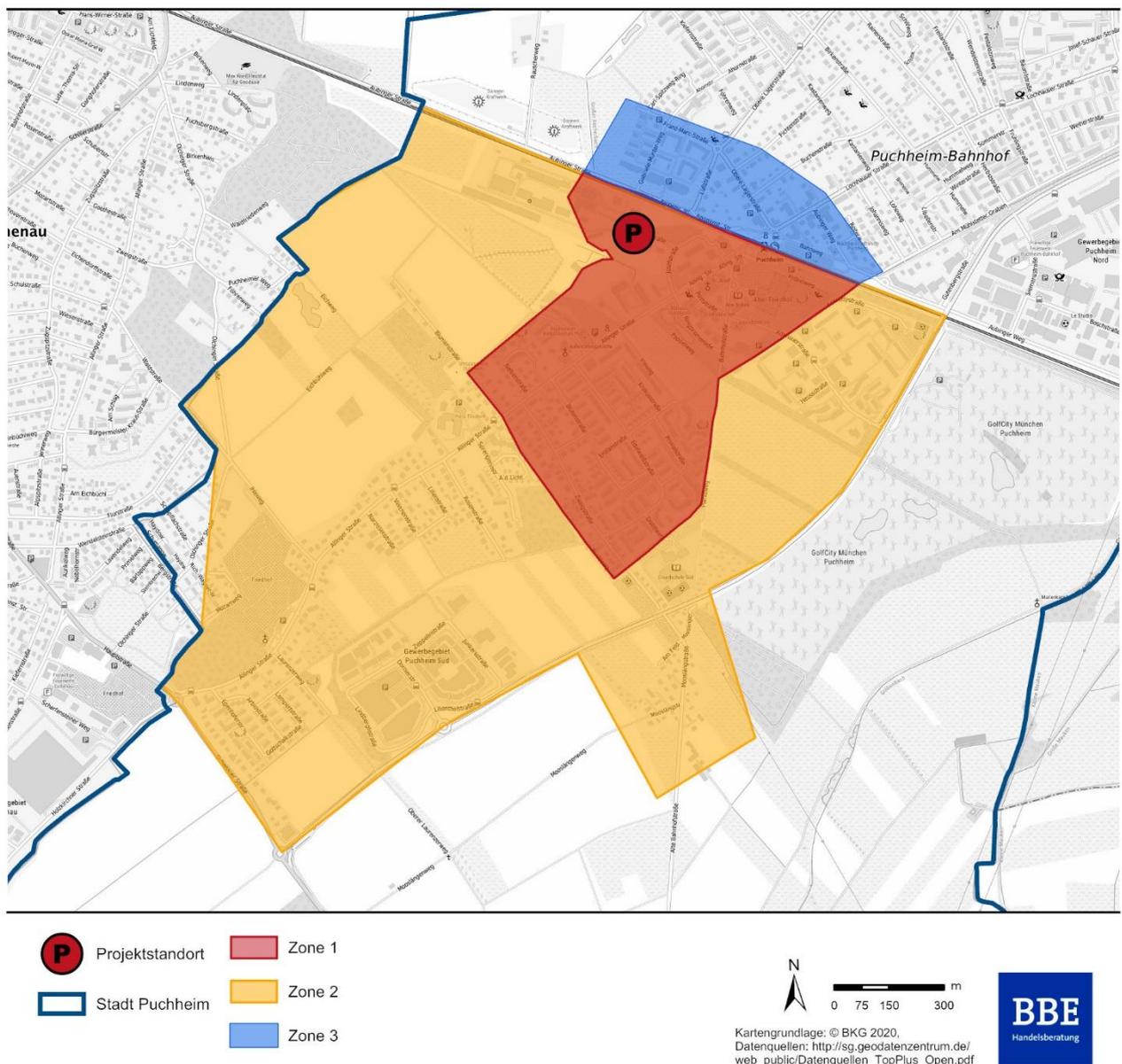
<sup>4</sup> Verbraucher akzeptieren zum Einkauf von Waren des Grundbedarfs (Lebensmittel) größtenteils eine Entfernung zwischen Wohnung und Einkaufsort von 5 bis 10 Minuten (Quelle: BBE Handelsberatung, Perspektiven der Nahversorgung).

sowohl physische als auch psychologische Barriere für den Kunden dar, sodass die Marktdurchdringung in diesem Gebiet als äußerst gering einzustufen ist. Der Großteil der hier lebenden Bevölkerung wird sich an Wettbewerbern nördlich der Bahnleise orientieren. Die Zone III umfasst rd. 840 Einwohner.

- Insgesamt kann das Vorhaben auf ein Einzugsgebiet mit aktuell 7.755 Einwohnern zurückgreifen.

Grundsätzlich ist das abgegrenzte Einzugsgebiet nicht als statisches Gebilde anzusehen, sondern vielmehr als modellhafte Abbildung eines Teilraumes, aus dem potenziell der wesentliche Kundenanteil des Vorhabens stammt. Aus darüber hinausgehenden Bereichen ist mit vereinzelt Streumsätzen (diffuse Umsätze ohne direkten Ortsbezug) zu rechnen. Diese Bereiche sind nicht zum Einzugsgebiet zu zählen, da die Verflechtungsintensität deutlich nachlässt und mit verstärkten Einflüssen alternativer Einkaufsstandorte zu rechnen ist. Die nachstehende Abbildung verdeutlicht die Abgrenzung des Einzugsgebietes.

**Abbildung 13: Einzugsgebiet des Vollsortimenters am Projektstandort**



## 6.2 Marktpotenzial

Die Höhe der einzelhandelsrelevanten Kaufkraft wird durch die Einkommensverhältnisse der Bevölkerung bestimmt. Die Kennziffer gibt unabhängig von der Größe der Stadt das verfügbare Netto-Einkommen pro Einwohner im Verhältnis zum Gesamteinkommen in der Bundesrepublik an, welches für die Ausgaben im Einzelhandel zur Verfügung steht.

Das vorhabenrelevante Kaufkraftvolumen pro Jahr errechnet sich aus der Multiplikation der Bevölkerungszahl im Einzugsgebiet und dem statistisch ermittelten Pro-Kopf-Ausgabebetrag pro Jahr (IFH-Handelsforschung), bewertet mit der jeweiligen sortimentsspezifischen Kaufkraftkennziffer<sup>5</sup> (Quelle: BBE!CIMA!MB-Research).

Die einzelhandelsrelevante Kaufkraft der Stadt Puchheim liegt im Sortiment Nahrungs- und Genussmittel mit 9,4 % über dem bundesweiten Durchschnitt. Die durchschnittlichen Pro-Kopf-Ausgaben der Bevölkerung betragen für Lebensmittel bundesweit 2.516 €<sup>6</sup> pro Jahr.

**Tabelle 3: Marktpotenzial für den Vollsortimenter im Einzugsgebiet**

| Zone            | Einwohner    | Kaufkraftkennziffer Lebensmittel | Marktpotenzial Lebensmittel |
|-----------------|--------------|----------------------------------|-----------------------------|
| Zone I gesamt   | 2.590        | 109,4                            | 7,1                         |
| Zone II gesamt  | 4.325        | 109,4                            | 11,9                        |
| Zone III gesamt | 840          | 109,4                            | 2,3                         |
| <b>Gesamt</b>   | <b>7.755</b> |                                  | <b>21,3</b>                 |

Quelle: BBE!CIMA!MB-Research. IFH Köln. Rundungsdifferenzen möglich.

Nach den Zahlen der BBE-Marktforschung steht, unter Berücksichtigung der erläuterten Parameter, im abgegrenzten Einzugsgebiet im vorhabenbezogenen **Lebensmittelsortiment aktuell** ein solides Kaufkraftvolumen in Höhe von ca. 21,3 Mio. € im Jahr zur Verfügung.

Nachfolgend erfolgt eine Bewertung der Angebots- bzw. Versorgungsfunktion im Einzugsgebiet anhand der Umsatz-Kaufkraft-Relation. Hier wird das ermittelte Kaufkraftvolumen (=Marktpotenzial) zu dem Bestandsumsatz in Relation gesetzt.

<sup>5</sup> Anmerkung: Die sortimentsspezifische Kaufkraft spiegelt die Nachfrage der privaten Haushalte bzw. Personen einer Stadt oder Region für spezielle Sortimente im Einzelhandel wider. Sie weicht von der einzelhandelsrelevanten Kaufkraft ab, welche zusammenfassend die Ausgaben über alle Sortimente im Einzelhandel darstellt. Durch die sortimentsspezifische Kaufkraft werden die unterschiedlichen Elastizitäten innerhalb der einzelnen Branchen abgebildet.

<sup>6</sup> Quelle: IFH Köln.

### 6.3 Umsatz-Kaufkraft-Relation

Die Gegenüberstellung der vorhandenen Marktpotenziale im Einzugsgebiet sowie der hier generierten Umsätze zeigt auf, zu welchem Anteil die örtliche Kaufkraft gebunden ist (Umsatz-Kaufkraft-Relation).

**Tabelle 4: Marktpotenzial, Umsatz und Umsatz-Kaufkraft-Relation im Einzugsbereich des Vorhabens**

| Zone            | Marktpotenzial<br>Lebensmittel | Realisierter Umsatz | Umsatz-Kaufkraft-<br>Relation |
|-----------------|--------------------------------|---------------------|-------------------------------|
|                 |                                | in Mio. €           | in %                          |
| Zone I gesamt   | 7,1                            | 0,0                 | 0                             |
| Zone II gesamt  | 11,9                           | 17,8                | 150                           |
| Zone III gesamt | 2,3                            | 0,3                 | 13                            |
| <b>Gesamt</b>   | <b>21,3</b>                    | <b>18,1</b>         | <b>85</b>                     |

Quelle: eig. Erhebung und Bearbeitung 2020, Rundungsabweichungen möglich.

Das bestehende Angebot erreicht einen Umsatz von rd. 18,1 Mio. €. Somit kann ein Marktpotenzial im Einzugsgebiet von rd. 21,3 Mio. € nur zu ca. 85 % gebunden werden (= Umsatz-Kaufkraft-Relation).

Im Naheinzugsgebiet (= Zone I) besteht selbst kein Nahversorgungsangebot. Die Umsatz-Kaufkraft-Relation beträgt daher 0 %. Es wird somit vor allem zu einer Kaufkraftrückholung aus Zone II und Stärkung der Nahversorgung am Standort kommen. Ein Verdrängungswettbewerb ist jedoch auszuschließen. Die Umsatz-Kaufkraft-Relation der bestehenden Betriebe in Zone II wird auch nach der Ansiedlung des Planvorhabens im Worst-Case über 100 % (111,7 %<sup>7</sup>) betragen (vgl. Abschnitt 7).

Der hohe Versorgungsgrad liegt insbesondere an der guten Angebotsstruktur im Gewerbegebiet Süd. Zudem begründet sich die hohe Kaufkraftbindung der Nahversorger im Gewerbegebiet Süd anhand fehlender attraktiver Wettbewerber in Zone I. Dadurch sind die Bewohner innerhalb des Naheinzugsgebietes des Planstandortes gezwungen, ihre Einkäufe an weiter entfernten Orten zu tätigen. Davon profitiert unter anderem das Gewerbegebiet Süd. Bei einer Ansiedlung eines Lebensmittel-Vollsortimenters am Projektstandort könnte das derzeit abfließende Kaufkraftpotenzial wieder wohnortnah gebunden werden. Eine wohnortnahe, fußläufige Nahversorgung entspricht den Anforderungen an eine adäquate Nahversorgung.

<sup>7</sup> Aktueller Umsatz [17,8 Mio. €] – Planumsatz im Einzugsgebiet [4,4 Mio. €] = 13,4 Mio. € Umsatz / Marktpotenzial Zone II [12,0 Mio. €] = 111,7 %

## 7 Auswirkungsanalyse

### 7.1 Planungsrechtliche Beurteilungsgrundlagen

Die Zulässigkeit von großflächigen Einzelhandelsbetrieben bemisst sich nach den Regelungen im § 11 Abs. 3 BauNVO. Hierin heißt es:

- „1. Einkaufszentren,
  2. großflächige Einzelhandelsbetriebe, die sich nach Art und Lage oder Umfang auf die Verwirklichung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung oder auf die städtebauliche Entwicklung und Ordnung nicht nur unwesentlich auswirken können,
  3. sonstige großflächige Handelsbetriebe, die im Hinblick auf den Verkauf an letzte Verbraucher und auf die Auswirkungen den in Nummer 2 bezeichneten Einzelhandelsbetrieben vergleichbar sind,
- sind außer in Kerngebieten nur in für sie festgesetzten Sondergebieten zulässig.“

Weiter heißt es dazu: „Auswirkungen im Sinne des Satzes 2 sind bei Betrieben nach Satz 1 Nr. 2 und 3 in der Regel anzunehmen, wenn die Geschoßfläche 1.200 m<sup>2</sup> überschreitet. Die Regel des Satzes 3 gilt nicht, wenn Anhaltspunkte dafür bestehen, dass Auswirkungen bereits bei weniger als 1.200 m<sup>2</sup> Geschoßfläche vorliegen oder bei mehr als 1.200 m<sup>2</sup> Geschoßfläche nicht vorliegen.“

Es sind somit mögliche Auswirkungen auf die Versorgung der Bevölkerung im Einzugsbereich sowie auf den Erhalt und die Entwicklung der Zentralen Versorgungsbereiche in Puchheim oder in anderen Kommunen abzuwägen.

Dabei spielen insbesondere die ökonomischen Auswirkungen (d.h. die Umsatzzumlenkungen) auf die jeweiligen zentralen Versorgungsbereiche bzw. bestehende Nahversorgungslagen eine wesentliche Rolle. Dadurch soll der Schutz des Einzelhandels an solchen Standorten sichergestellt werden, die funktionsgerecht in das städtebauliche Ordnungssystem eingebunden sind.

Ein fest definierter Schwellenwert für einen städtebaulich beachtlichen Kaufkraftabfluss, ab dessen Höhe mit schädlichen städtebaulichen Folgen zu rechnen wäre, ist gesetzlich nicht vorgegeben.<sup>8</sup> In der Planungs- und Rechtsprechungspraxis hat sich jedoch (abgeleitet aus der Zulässigkeit von Vorhaben nach § 34 Abs. 3 BauGB) als **quantitative Orientierungsgröße** etabliert, dass bei zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimenten ein Umsatzverlust i.d.R. ab 10 %, bei anderen Sortimenten ab 20 % zu Geschäftsaufgaben führen kann und als abwägungsrelevant angesehen wird.<sup>9</sup>

---

<sup>8</sup> Das OVG Nordrhein-Westfalen führt in einem Urteil zu dieser Thematik aus: „Auch in der obergerichtlichen Rechtsprechung wird die Frage, ob und gegebenenfalls bei welchen Prozentsätzen ein prognostizierter Kaufkraftabzug den Schluss auf negative städtebauliche Folgen für die davon betroffene Gemeinde zulässt, mit unterschiedlichen Ergebnissen diskutiert. Der Bandbreite der angenommenen Werte, die von mindestens 10 % bis hin zu etwa 30 % reicht, ist allerdings die Tendenz zu entnehmen, dass erst Umsatzverluste ab einer Größenordnung von mehr als 10 % als gewichtig angesehen werden.“

vgl. Urteil OVG Nordrhein-Westfalen [10A 1676/08] vom 30.09.2009.

<sup>9</sup> Die Diskussion der obergerichtlichen Rechtsprechung, ab welchen „Schwellenwerten“ negative städtebauliche Folgen zu erwarten sind, reicht von einer Umsatzzumlenkung von 10 % (OVG Brandenburg [3 B 116/98] vom 16.12.1998, OVG NRW [7 A 2902/93] vom 05.09.1997, OVG Koblenz [8 A 11441/ 00] vom 25.04.2001), über 10 bis 20 % (OVG Koblenz [8 B 12650/98] vom 08.01.1999, BayVGH [26 N 99.2961] vom 07.06.2000) bis zu etwa 30 % (Thüringer OVG [1 N 1096/03] vom 20.12.2004).

Tabelle 5: Orientierungswerte der Umsatzverlagerungen bei großflächigen Ansiedlungsvorhaben

|   | Sortiment       |                       |
|---|-----------------|-----------------------|
|   | Zentrenrelevant | Nicht-zentrenrelevant |
| Abwägungsschwellenwert, Folgen auf den Wettbewerb sind wahrscheinlich | <10 %           | <10 %                 |
| Nicht nur unwesentliche städtebauliche Folgen sind wahrscheinlich     | 10 – 20 %       | >20 %                 |
| Nicht nur unwesentliche raumordnerische Folgen sind wahrscheinlich    | >20 %           | 20 – 30 %             |
| Unverträglichkeit   | >20 %           | >30 %                 |

Quelle: eigene Darstellung nach: Auswirkungen großflächiger Einzelhandelsbetriebe, Langzeitstudie im Auftrag der Arbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern in Baden-Württemberg

Die vorstehend ausgewiesenen Richtwerte sind allerdings schematisch und berücksichtigen nicht die Situation im Einzelfall. Die städtebauliche Verträglichkeit von Einzelhandelsvorhaben ist immer auch aus den **individuellen lokalen Gegebenheiten** betroffener Bereiche und deren Stabilität abzuleiten. Daher müssen weitere Aspekte (u.a. Sortimentsausrichtung betroffener Betriebe, qualitative Aspekte, städtebauliche Gegebenheiten, Einzelhandelsstruktur, etwaige Vorschädigungen von Versorgungsbereichen) in die Bewertung der Auswirkungen mit einbezogen werden.

Insbesondere sind beispielsweise bei einer bestehenden Vorschädigung, bei Attraktivitätsmängeln (z.B. geringe städtebauliche Qualität, niedrige Aufenthaltsqualität des Stadtraums, geringe Einzelhandelsdichte, Ladenleerstände, unattraktives Angebot) oder bei Erreichbarkeitsdefiziten (z.B. schlechte Straßenanbindung, geringes Stellplatzangebot, fehlende ÖPNV-Anbindung) Stabilitätsverluste zu erwarten. Der Abwägungsschwellenwert von 10 % ist somit ein wesentlicher Indikator für mögliche schädliche Auswirkungen, jedoch nicht als „Demarkationslinie“ zu sehen.<sup>10</sup>

Neben der Berechnung der Umsatzzumlenkungen aus zentralen Versorgungsbereichen können noch **weitere Indikatoren** geprüft werden, um die Auswirkungen des Planvorhabens besser zu beurteilen. Dazu können u.a. der Anteil der neu geschaffenen Verkaufsfläche an der projektrelevanten Bestandsfläche, die Entfernung des Vorhabenstandortes zu den jeweils betroffenen zentralen Versorgungsbereichen und die städtebauliche Beurteilung dieser Lagen zählen. Des Weiteren ist zu prüfen, inwieweit das Vorhaben auf solche Sortimente abzielt, die in dem jeweiligen zentralen Versorgungsbereich von einem „Magnetbetrieb“ angeboten werden, dessen unbeeinträchtigter Bestand maßgebliche Bedeutung für die weitere Funktionsfähigkeit des zentralen Versorgungsbereiches hat.<sup>11</sup>

Mögliche Umsatzzumlenkungen, die keine schädlichen städtebaulichen Folgen haben, sind bezüglich der Beurteilung der baurechtlichen Genehmigungsfähigkeit hinzunehmen, da die Genehmigungsverfahren kein Instrument zur Wettbewerbssteuerung darstellen sollen. Schädliche Auswirkungen dürfen also nicht unter dem Aspekt des Wettbewerbschutzes gesehen werden. Selbst ein größerer Umsatzverlust in einzelnen Branchen gilt als unschädlich, solange der gesamte Versorgungsbereich in keine kritische Lage versetzt wird. Grundsätzlich sind jedoch schädliche Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche dann zu erwarten, wenn deren Funktionsfähigkeit so nachhaltig gestört wird, dass sie ihren Versorgungsauftrag generell oder hinsichtlich einzelner Branchen nicht mehr substantiell wahrnehmen können.<sup>12</sup>

<sup>10</sup> Das OVG Nordrhein-Westfalen führt in einem Urteil zu dieser Thematik aus: „Ein bestimmter Schwellenwert für einen städtebaulich beachtlichen Kaufkraftabfluss ist gesetzlich nicht vorgegeben. Prozentual ermittelte – und prognostisch nur bedingt verlässlich greifbare – Umsatzzumverteilungssätze lassen nicht lediglich einen einzigen logischen Schluss zu. In der Tendenz kann – faustformelartig – davon ausgegangen werden, dass erst Umsatzverluste ab einer Größenordnung von mehr als 10 % als gewichtig anzusehen sind. Allerdings bietet das 10 %-Kriterium nicht mehr als einen Anhalt. Es muss im Zusammenhang mit den sonstigen Einzelfallumständen gewertet werden.“ vgl. Urteil OVG Nordrhein-Westfalen [D 63/11.NE] vom 09.11.2012.

<sup>11</sup> vgl. Urteil BVerwG [4 C 7.07] vom 11.10.2007 und Urteil OVG Nordrhein-Westfalen [10A 1417/07] vom 06.11.2008.

<sup>12</sup> vgl. Urteil BVerwG [4 C 7.07] vom 11.10.2007.

Derartige Versorgungsbereiche sind i.d.R. in städtebaulichen Konzepten definiert oder können nachvollziehbar an den eindeutigen Verhältnissen vor Ort identifiziert werden. Diese Bereiche können neben der besonders zu schützenden Innenstadt auch Stadtteil-, Quartiers- und Ortsteilzentren umfassen.

## 7.2 Umsatzprognose

Zur Berechnung einer Umsatzprognose für einen Einzelhandelsbetrieb existieren verschiedene Methoden. Üblicherweise werden Umsätze auf Basis durchschnittlicher Flächenleistungen oder mittels des Marktanteils-konzepts berechnet.

Bei der Umsatzprognose auf Basis branchenüblicher Flächenleistungen basiert die Raumleistung auf Durchschnittswerten, die durch den Gutachter auf Basis der Standortrahmenbedingungen angepasst werden müssen.

Beim Marktanteilskonzept wird das vorhandene Marktpotenzial im Betrachtungsraum auf Basis der Wettbewerbssituation anteilig den Anbietern zugeordnet. Der Vorteil ist, dass das Marktpotenzial auf Basis der Verbrauchsausgaben, der Kaufkraftkennziffern und der Einwohnerzahl statistisch präzise erfasst ist. Durch das Marktanteilskonzept werden Kaufkraftunterschiede und die Angebotssituation berücksichtigt. Damit wird eine hohe Prognosesicherheit erreicht.

### 7.2.1 Flächenleistung

Nachfolgend werden die prospektive Raumleistung und die daraus resultierende Umsatzprognose für den projektierten Lebensmittel-Vollsortimenter am Planstandort vorgestellt.

**Tabelle 6: Prospektive Raumleistung**

| Nahversorgungsvorhaben | Verkaufsfläche | Raumleistung            | Planumsatz |
|------------------------|----------------|-------------------------|------------|
|                        | m <sup>2</sup> | in € pro m <sup>2</sup> | in Mio. €  |
| <b>Gesamte VKF</b>     | <b>1.200</b>   | <b>4.100</b>            | <b>4,9</b> |

Quelle: BBE Handelsberatung, eigene Berechnungen, Werte gerundet.

Die prognostizierte Raumleistung des geplanten Vollsortimenters liegt über dem durchschnittlichen Vergleichswert. Die bundesdurchschnittliche Raumleistung im Bereich der Discounter liegt bei 3.600 €/m<sup>2</sup>.<sup>13</sup> Unter Berücksichtigung der geringen betriebstypenspezifischen Wettbewerbsdichte und des Marktpotenzials aus dem Einzugsgebiet ist die Raumleistung von rd. 4.100 €/m<sup>2</sup> als realistisch zu bewerten. Damit handelt es sich bei der Umsatzprognose unter Berücksichtigung der vorstehend aufgeführten Fakten um einen maximalen Umsatzwert.

In Summe beläuft sich der theoretische (rechnerische) Umsatz des geplanten Lebensmittel-Vollsortimenters auf rd. 4,9 Mio. € p.a.

Eine darüber hinausgehende Umsatzausweitung ist insbesondere hinsichtlich der Wettbewerbssituation und dem damit zusammenhängenden erreichbaren Marktanteil auszuschließen.

In diesem Sinne handelt es sich um einen **Worst-Case-Ansatz**. Insofern ist davon auszugehen, dass im Folgenden eine Überzeichnung der tatsächlich zu erwartenden Auswirkungen erfolgt. Mit anderen Worten:

<sup>13</sup> BBE Markt- und Strukturdaten im Einzelhandel

der gewählte Ansatz garantiert, dass ein ausreichender Sicherheitspuffer besteht. Die tatsächliche Umsatzleistung des Betriebs wird aufgrund der dargestellten Marktsituation unter der Umsatzprognose liegen.

## 7.2.2 Marktanteilkonzept

Die Umsätze eines Ansiedlungs- oder Erweiterungsvorhabens setzen sich in Abhängigkeit von Art, Größe, Lage des Vorhabens und der Wettbewerbssituation aus verschiedenen Quellen zusammen. Die Umsätze im Einzugsgebiet sind dabei abhängig vom erreichbaren Marktanteil<sup>14</sup>.

Nachfolgend wird eine Umsatzherkunftsprognose auf Grundlage der möglichen erzielbaren Marktanteile in den verschiedenen Zonen des Einzugsgebiets des Vorhabens erstellt. Die Marktanteile ergeben sich auf Grundlage der Gesamtattraktivität des Anbieters relativ zum Wettbewerb auf Basis

- der Lagequalität des Projektstandortes (insbesondere im Vergleich zum direkten Wettbewerbsumfeld),
- der Größe der Verkaufsfläche,
- des Betriebstyps und
- der Wettbewerbsintensität.

Tendenziell nehmen Marktanteile mit zunehmender Entfernung zum Projektstandort ab, die Auswahlmöglichkeiten der Konsumenten nehmen dagegen zu.

Folgende Tabelle stellt die Umsatzprognose des Gesamtvorhabens dar.

**Tabelle 7: Marktanteilsprognose Vollsortimenter mit 1.200 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche**

| Kundenherkunft              | relevantes<br>Kaufkraftvolumen | erwartete<br>Bindungsquote | Umsatzerwartung |
|-----------------------------|--------------------------------|----------------------------|-----------------|
|                             | in Mio. €                      |                            | in Mio. €       |
| Zone I                      | 7,1                            | 28%                        | 2,0             |
| Zone II                     | 11,9                           | 19%                        | 2,3             |
| Zone III                    | 2,3                            | 4%                         | 0,1             |
| <b>Einzugsgebiet gesamt</b> | <b>21,3</b>                    | <b>21%</b>                 | <b>4,4</b>      |
| <b>Streuumsätze (10 %)</b>  |                                |                            | <b>0,5</b>      |
| <b>Gesamtumsatz</b>         |                                |                            | <b>4,9</b>      |

Quelle: BBE Handelsberatung, eigene Berechnungen. Rundungsdifferenzen möglich.

Im Einzugsgebiet des Vorhabens ist für den geplanten Vollsortimenter mit einem Marktanteil von rd. 21 % zu rechnen, was einer Umsatzabschöpfung von rd. 4,4 Mio. € p.a. entspricht. Anbieter des Lebensmitteldiscountbereichs erreichen durchschnittlich einen Marktanteil von rd. 33 % am Gesamtumsatz im Bereich Lebensmittel<sup>15</sup>. Da sich der geplante Lebensmittelvollsortimenter den Marktanteil mit den weiteren Anbietern in Puchheim-Bahnhof teilen muss, ist ein unterdurchschnittlicher Marktanteil von rd. 21 % als realistisch zu bewerten. Auch nach der Neuansiedlung ist bei der dargestellten Abschöpfungsquote keine marktdominante Stellung des Planvorhabens in Puchheim-Bahnhof abzuleiten. Insbesondere besteht noch genug Kaufkraftpotenzial für den bestehenden Penny-Markt am Rande des Naheinzugsgebiets, welcher aktuell der einzige fußläufig erreichbare Nahversorger für den südlichen Bereich des Stadtteils Puchheim-Bahnhof darstellt. Aufgrund der

<sup>14</sup> Bei dem sog. Marktanteilkonzept wird das relevante Nachfragevolumen im Einzugsgebiet der möglichen Kaufkraftabschöpfung eines Vorhabens (= Marktanteil) gegenübergestellt.

<sup>15</sup> Quelle: Marktanteil einzelner Vertriebslinien am Einzelhandelsumsatz in Deutschland in den Jahren 2016 bis 2019, GfK Consumer Index, Dezember 2019.

unterschiedlichen Sortiments- sowie Preisgestaltung eines Discounters und eines Vollsortimenters ist die Ansiedlung am Projektstandort zudem als Ergänzung des fußläufig erreichbaren Nahversorgungsangebotes und nicht als Substitution zu betrachten. Die wohnortnahe Nahversorgungssituation für die Bewohner südlich der Bahngleise in Puchheim-Bahnhof wird somit deutlich aufgewertet.

Für das Vorhaben ist davon auszugehen, dass aufgrund Nähe zum S-Bahnhof und zu den öffentlichen Einrichtungen im direkten Umfeld etwa 10 % des Umsatzes mit Kunden generiert wird, die nicht in im Einzugsgebiet leben, die als sog. Streuumsätze zufließen.

**Das Planvorhaben erreicht bei einem Gesamtumsatz von 4,9 Mio. € p.a. einen Marktanteil von rd. 21 % im Einzugsgebiet (ohne Streuumsätze). Aufgrund der Angebotssituation ist dieser Marktanteil als maximal zu bewerten. Eine darüber hinausgehende Umsatzleistung ist aufgrund der dargestellten Faktoren als unrealistisch einzustufen, sodass das gutachterlich eingeschätzte Umsatzniveau die Obergrenze abbildet.**

### 7.3 Methodische Vorgehensweise

Im Rahmen einer qualifizierten Auswirkungsanalyse ist eine sachgerechte Bewertung der Auswirkungen einer geplanten Einzelhandelsansiedlung/-erweiterung auf die bestehende städtebauliche Situation bzw. die Nutzungsstruktur in dem Ansiedlungsort erforderlich. Für die Beurteilung der Auswirkungen ist im Wesentlichen die Überprüfung möglicher Umsatzumlenkungsprozesse, welche aus zentralen Versorgungsbereichen induziert werden könnten, von entscheidender Bedeutung. Insofern erfolgt eine Analyse und Bewertung der möglichen Umsatzumlenkungen, welche durch die Vorhaben hervorgerufen werden.

Die Ermittlung der Umsatzumlenkungen erfolgt unter Anwendung eines Gravitationsmodells, in welches die für den Untersuchungsraum relevanten Berechnungskennwerte einfließen. Die Eingangswerte des Gravitationsmodells sind dabei

- die bestehenden sortimentspezifischen Verkaufsflächen im Untersuchungsraum,
- der erzielte Umsatz bzw. die Raumleistung eines jeden Betriebes,
- die Betriebstypenzugehörigkeit der einzelnen Anbieter,
- die Raumdistanzen bzw. räumlichen Widerstände zwischen den Anbietern und dem Projektstandort,
- die räumliche Verortung des Konsumentenpotenzials und
- der Prognoseumsatz des Projektvorhabens.

Nach der Umsetzung der Vorhaben wird sich das räumliche Angebotsgefüge im Untersuchungsraum nicht wesentlich verändern. Dennoch werden sich in Folge der hinzutretenden Verkaufsfläche Umsatzverlagerungen zu Lasten von einzelnen Standorten bzw. Betrieben ergeben.

Somit liefert das Modell eine Berechnung der absatzwirtschaftlichen Auswirkungen (quantitative Analyse), welche dann in einem zweiten Schritt auf Grundlage der konkreten Standortgegebenheiten der betroffenen Betriebe bewertet werden müssen (qualitative Analyse). Auf Grundlage der absatzwirtschaftlichen Untersuchung erfolgt somit eine Einschätzung von möglichen städtebaulichen Auswirkungen des Projektes i. S. d. § 11 Abs. 3 BauNVO.

### 7.4 Umsatzumlenkungseffekte/ wettbewerbliche Auswirkungen

Für die Betrachtung der zu erwartenden absatzwirtschaftlichen Auswirkungen i.S.d. § 11 Abs. 3 BauNVO sind die vom Vorhaben ausgehenden Umlenkungseffekte für die in den zentralen Versorgungsbereichen ansässigen Betriebe relevant. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der im Realisierungsfall am Standort zu erwartende Umsatz zwangsläufig Wettbewerbern an anderer Stelle verloren geht, da durch die Realisierung nicht mehr Kaufkraft entsteht, sondern diese lediglich zwischen den unterschiedlichen Wettbewerbern/Wettbewerbsstandorten umgelenkt wird.

Primär steht das Vorhaben im Wettbewerb zu betriebstypengleichen Lebensmittelanbietern (Vollsortimentern). Dies bedeutet, dass im Falle der Ansiedlung des Lebensmittelmarktes vergleichbare Märkte durch Auswirkungen betroffen sein werden. Erst nachfolgend werden andere Lebensmittelanbieter (u.a. Discounter, Lebensmittelhandwerker) Auswirkungen unterliegen.

Für die nachfolgende Betrachtung der absatzwirtschaftlichen Auswirkungen der geplanten Erweiterung ist grundsätzlich der zu erwartende Zusatzumsatz von Relevanz, so dass von dem prognostizierten Gesamtumsatz des zu erweiternden Lebensmittelmarktes der aktuelle Bestandsumsatz subtrahiert wird.

Die zugrunde liegende Modellrechnung basiert auf der Annahme, dass der wettbewerbswirksame Umsatz in Höhe von rd. 4,4 Mio. € p.a. (Planumsatz [rd. 4,9 Mio. € p.a.] abzgl. des Streuumsatzes [rd. 0,5 Mio. € p.a.]) umgelenkt wird.

Die Auswirkungen auf die einzelnen Standortlagen sind in folgender Tabelle modelltheoretisch berechnet.

**Tabelle 8: Umsatzumlenkung durch den geplanten Vollsortimenter**

|   |    | Umsatzerwartung Vorhaben   |                    |                   |
|---|----|--|--------------------|-------------------|
| Nahversorgungsvorhaben  |    |  |                    |                   |
| Umsatzumverteilung in bestehenden Angebotsstrukturen:                       |    |  |                    |                   |
|   |    | aktueller Umsatz Nahrungs- und Genussmittel  | Umsatzumverteilung |                   |
| Puchheim - ZVB  | 1  | 15,1 Mio. €  | 6,6%               | 1,0 Mio. €        |
| Puchheim Bahnhof - sonstige integr. Lagen                                   | 2  | 3,7 Mio. €   | 5,3%               | 0,2 Mio. €        |
| Puchheim - Gewerbegebiet Süd  | 3  | 14,1 Mio. €  | 7,1%               | 1,0 Mio. €        |
| Puchheim - Gewerbegebiet Nord   | 4  | 16,1 Mio. €  | 6,2%               | 1,0 Mio. €        |
| Puchheim Ort - sonstige Lagen   | 5  | 0,8 Mio. €   | n.n.               | -                 |
| Germering - ZVB   | 6  | 9,9 Mio. €   | n.n.               | -                 |
| Germering - GEP   | 7  | 21,6 Mio. €  | 3,2%               | 0,7 Mio. €        |
| Germering - Gewerbegebiet Industriestraße                                   | 8  | 28,7 Mio. €  | n.n.               | -                 |
| Germering - sonstige integr. Lagen  | 9  | 3,3 Mio. €   | n.n.               | -                 |
| Eichenau - ZVB  | 10 | 16,9 Mio. €  | 3,0%               | 0,5 Mio. €        |
| Gröbenzell - ZVB  | 11 | 6,3 Mio. €   | n.n.               | -                 |
| Gröbenzell - Gewerbegebiet  | 12 | 44,3 Mio. €  | n.n.               | -                 |
| Gröbenzell - sonstige integr. Lagen   | 13 | 3,1 Mio. €   | n.n.               | -                 |
| <b>Umsatzumverteilung Lebensmittel</b>                                      |    | <b>183,7 Mio. €</b>  | <b>2,4%</b>        | <b>4,4 Mio. €</b> |
| <b>Streuumsatz</b>  |    |  |                    | <b>0,5 Mio. €</b> |
| <b>Umsatzerwartung Vorhaben gesamt</b>                                      |    |  |                    | <b>4,9 Mio. €</b> |
| <sup>1</sup> inkl. u.a. AEZ, Getränkemarkt, Naturkost, Lebensmittelhandwerk |    | <sup>8</sup> inkl. u.a. Aldi Süd, Rewe, Lidl, Norma, Getränkemarkt, Bäcker                 |                    |                   |
| <sup>2</sup> inkl. u.a. Penny   |    | <sup>9</sup> inkl. u.a. Norma  |                    |                   |
| <sup>3</sup> inkl. u.a. AEZ, Feinkost, Lebensmittelhandwerk                 |    | <sup>10</sup> inkl. u.a. Aldi, Edeka, Penny, Getränkemarkt, Lebensmittelhandwerk           |                    |                   |
| <sup>4</sup> inkl. u.a. Rewe, Lidl, Netto, Orterer, Bäcker                  |    | <sup>11</sup> inkl. u.a. Denn's, Rewe, Lebensmittelhandwerk, Spezialgeschäft               |                    |                   |
| <sup>5</sup> inkl. u.a. Hofläden  |    | <sup>12</sup> inkl. u.a. Aldi Süd, Edeka (in Bau), Denn's, Lidl, Kaufland, Bäcker, Metzger |                    |                   |
| <sup>6</sup> inkl. u.a. Edeka (2x), SB-Geschäft, Lebensmittelhandwerk       |    | <sup>13</sup> inkl. u.a. Netto, Getränkemarkt  |                    |                   |
| <sup>7</sup> inkl. u.a. AEZ, Aldi, Getränkemarkt, Lebensmittelhandwerk      |    |  |                    |                   |

Quelle: BBE Handelsberatung GmbH; n.n. = nicht nachweisbar, da unterhalb der Nachweisbarkeitsgrenze von 1 %; Rundungsdifferenzen möglich.

Es zeigen sich durchweg Umsatzumverteilungen, die deutlich unterhalb der Abwägungsschwelle schädlicher Auswirkungen (10 %) liegen. Auf dem ersten Blick sind somit städtebaulich schädliche Auswirkungen eher unwahrscheinlich. Im folgenden Kapitel werden die städtebaulichen Auswirkungen durch das Erweiterungsvorhaben im Detail betrachtet.

## 7.5 Auswirkungen des Vorhabens auf zentrale Versorgungsbereiche

Für die städtebauliche Bewertung des Vorhabens ist entscheidend, ob durch die induzierten Umsatzumlenkungseffekte schädliche Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche in der Standortgemeinde bzw. in anderen Gemeinden zu erwarten sind. Diese negativen Effekte sind zu unterstellen, wenn infolge des Vorhabens Betriebe geschlossen werden, die für die Funktionsfähigkeit bestehender Versorgungszentren oder die wohnungsnaher Versorgung wichtig sind, ohne dass adäquate Nachnutzungen realisiert werden können.

Die Modellrechnung kommt zu dem Ergebnis, dass der durch das Planvorhaben erzeugte wettbewerbswirksame Umsatz in Höhe von rd. 4,4 Mio. € p.a. (Planumsatz [rd. 4,9 Mio. € p.a.] abzgl. des Streuumsatzes bspw. durch Pendler [rd. 0,5 Mio. € p.a.]) vollständig innerhalb des Untersuchungsgebiets umgelenkt wird und zu Umsatzverlusten für den dortigen Einzelhandel führt.

Insgesamt dürften rd. 2,4 % des Bestandsumsatzes im Untersuchungsgebiet umverteilt werden. Dieser Wert liegt damit mit einem deutlichen Sicherheitspuffer unterhalb des **Abwägungsschwellenwerts der Unverträglichkeit** von rd. 10 % (vgl. Tab. 5).

### Auswirkungen innerhalb der Puchheims:

- Mit den größten Umsatzumverteilungen ist gegenüber dem **Agglomerationsstandort Gewerbegebiet Süd** zu rechnen, in welchem neben dem regionalen Filialisten AEZ ein Bäcker, ein Metzger sowie ein Feinkostgeschäft ansässig sind. Aufgrund der räumlichen Nähe sowie eines ähnlichen Betriebs-typs, welcher ebenfalls ein Vollsortiment im Bereich Lebensmittel abbildet, steht insbesondere der großflächige Verbrauchermarkt AEZ im direkten Wettbewerb zu den Projektvorhaben. Bei einer prognostizierten Umsatzverteilung von insgesamt etwa 1,0 Mio. € p.a. bzw. 7,1 % liegt diese jedoch immer noch deutlich unter dem Abwägungsschwellenwert von 10 %, ab dem schädliche Auswirkungen anzunehmen sind.
- Ebenso ist mit Umsatzumverteilungen in gleicher absoluter Höhe gegenüber dem **Gewerbegebiet Nord** zu rechnen. Zwar liegt das Gewerbegebiet Nord weiter vom Planstandort entfernt, gleichzeitig stellt es jedoch zurzeit den attraktivsten Nahversorgungsstandort dar. Zudem befindet sich mit einem Rewe-Markt ein Systemwettbewerber am Standort. Die relativen Umsatzumlenkungen von 6,2 % liegen jedoch deutlich unterhalb des Abwägungsschwellenwertes.  
in diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass sich die betroffenen Betriebe außerhalb zentraler Versorgungsbereiche befinden. Es besteht somit keine Schutzbedürftigkeit i.S.d. § 11 Abs. 3 BauNVO bzw. § 34 Abs. 3 BauGB bzw. es kann keine erhöhte Schutzbedürftigkeit in Anspruch genommen werden.
- Gegenüber dem **Zentralen Versorgungsbereich Puchheim-Bahnhof** sind ebenfalls geringere Umverteilungen zu erwarten. Im ZVB sind bis auf den großflächigen AEZ keine direkten Systemwettbewerber ansässig. Vielmehr ist der ZVB durch Lebensmittelfachgeschäfte geprägt, welche nur in geringem Maße als Wettbewerber zum Planvorhaben fungieren. Die weiteren, lebensmittelfernen Einkaufsmöglichkeiten und Kopplungspotenziale erhöhen die Wettbewerbsstärke und Anziehungskraft des zentralen Versorgungsbereiches, sodass die prognostizierten Umlenkungseffekte von etwa 1,0 Mio. € p.a. bzw. 6,6 % keine städtebaulich schädlichen Auswirkungen auf den zentralen Versorgungsbereich entfalten. Es ist davon auszugehen, dass insbesondere die Bevölkerung unmittelbar südlich und nördlich der Bahngleise zukünftig den geplanten Vollsortimenter an Stelle des AEZ in der Lochhauser Straße aufsuchen wird.

- Gegenüber dem **integrierten Standort Puchheim-Bahnhof Süd**, welcher lediglich aus einem Penny-Markt besteht, kommt es lediglich zu geringen Umsatzumverteilungen. Der Penny-Markt bildet als Discounter einen anderen Sortimentsschwerpunkt ab und weist eine andere Zielgruppe auf. Aufgrund seiner geringen Verkaufsfläche, des deutlich eingeschränkten Sortiments und des nicht-zeitgemäßen Erscheinungsbildes stellt der Penny-Markt zudem nur für die Einwohner im direkten Umfeld (ca. 400 Meter fußläufig) eine Nahversorgungs-Alternative dar. Innerhalb dieses 400 Meter-Radius wird der Penny auch in Zukunft den stärksten Anbieter darstellen. Lediglich im weiteren Umfeld wird es zu leichten Umsatzumverteilungen in Richtung des Projektstandortes kommen. Diese Umverteilungen liegen mit 0,2 Mio. € bzw. 5,3 % jedoch deutlich unterhalb des Abwägungsschwellenwert von 10 %.

#### Auswirkungen außerhalb des Einzugsgebietes:

- Außerhalb des Einzugsgebietes werden die Standortlagen betroffen sein, die einen Vollsortimenter aufweisen und somit im direkten Wettbewerb zum Vorhaben stehen. Aufgrund des nur geringen Mehrumsatzes in Puchheim ist damit zu rechnen, dass die überörtlichen Auswirkungen gering sein werden. Somit sind einige Lagen lediglich von geringen Umsatzumverteilungen betroffen.
- Dies betrifft den **ZVB Eichenau** mit rd. 0,5 Mio. € p.a. bzw. 3,0 % Umsatzumverteilungen (dort befindet sich ein Aldi Süd, ein Edeka-Markt und eine Penny-Filiale).
- Das **GEP in Germering** weist ebenfalls einen Vollsortimenter (AEZ) und zusätzlich eine Aldi Süd-Filiale auf, weswegen das Erweiterungsvorhaben auch hier von leichten wettbewerblichen Auswirkungen betroffen sein wird. Die Umverteilungen sind auf rd. 0,7 Mio. € bzw. 3,2 % zu beziffern.
- Gegenüber den weiteren Einzelhandelslagen im übrigen Untersuchungsraum in den Gemeinden Gröbenzell, Eichenau und Germering sind aufgrund der vorhandenen Nahversorgungsstrukturen sowie der zunehmenden Entfernung zum Projektstandort keine Kundenverflechtungen und somit Umsatzumverteilungen zu erwarten.
- Der verbleibende Umsatzanteil betrifft in Form von diffusen Streuumsätzen eine breite Anzahl an Betrieben in zentralen und dezentralen Lagen. Eine Beeinträchtigung zentraler Versorgungsbereiche außerhalb des Untersuchungsgebietes ist daher nicht zu erwarten.

Insgesamt bewegen sich die prozentualen Umsatzverluste auf einem sehr niedrigen Niveau, so dass für die Standortbereiche keine bedeutenden Wettbewerbsschwächungen oder Attraktivitätsverluste zu erwarten sind. Städtebaulich schädliche Auswirkungen sind demzufolge auszuschließen.

Insgesamt zeigt sich in den betrachteten Lagen in Puchheim sowie in den Nachbarkommunen eine stabile Nahversorgung. Einzelne Standortlagen werden durch das geplante Nahversorgungsvorhaben in Puchheim-Bahnhof nicht gefährdet. Grundsätzlich ist für alle tangierten Zentren im Untersuchungsgebiet zu beachten, dass diese sich in einem stabilen Marktumfeld befinden. Die Bevölkerung ist in den letzten Jahren stetig gewachsen und diese Entwicklung wird sich in den nächsten Jahren fortsetzen.

Existenzbedrohungen sind aus den einzelnen örtlichen Werten der Umsatzrückgänge nicht abzuleiten, so dass lediglich mit einer Intensivierung des Wettbewerbes zu rechnen ist. Eine Veränderung der Angebotslandschaft ist daher nicht auf die Realisierung des Vorhabens zurückzuführen. Ein Umschlagen von rein wirtschaftlichen zu städtebaulichen Auswirkungen (bspw. Leerstand) ist daher auszuschließen.

**Eine Schädigung zentraler Versorgungsbereiche i. S. d. § 11 Abs. 3 BauNVO kann somit ausgeschlossen werden.**

## 8 Konzept und Planung des Vorhabens

### 8.1 Funktionsfähigkeit und Kundenakzeptanz von Tiefgaragen

Die BBE Handelsberatung hat im Zuge ihrer Beratungspraxis zahlreiche empirische Untersuchungen im Kundenauftrag durchgeführt, die belegen, dass eine Tiefgarage im Lebensmitteleinzelhandel problematisch in der Kundenakzeptanz ist. Dabei wurde im Rahmen von kundenbezogenen Parkplatzanalysen die Stellplatzauslastung von oberirdischen Stellplätzen mit der Auslastung der Tiefgaragenstellplätze am selben Standort verglichen. Die Auswertung der Analysen ergab, dass die oberirdischen Stellplätze vom Kunden eindeutig bevorzugt werden und die Akzeptanz der Tiefgaragenstellplätze äußerst gering ist. Eine Tiefgarage, die zu Lasten von oberirdischen Stellplätzen geht, führt somit zu einer verringerten Kundenfrequenz und damit folglich auch zu Umsatzverlusten für den Betreiber. Diese Aussagen werden u.a. von renommierten und etablierten Lebensmittel-Einzelhändlern bestätigt.

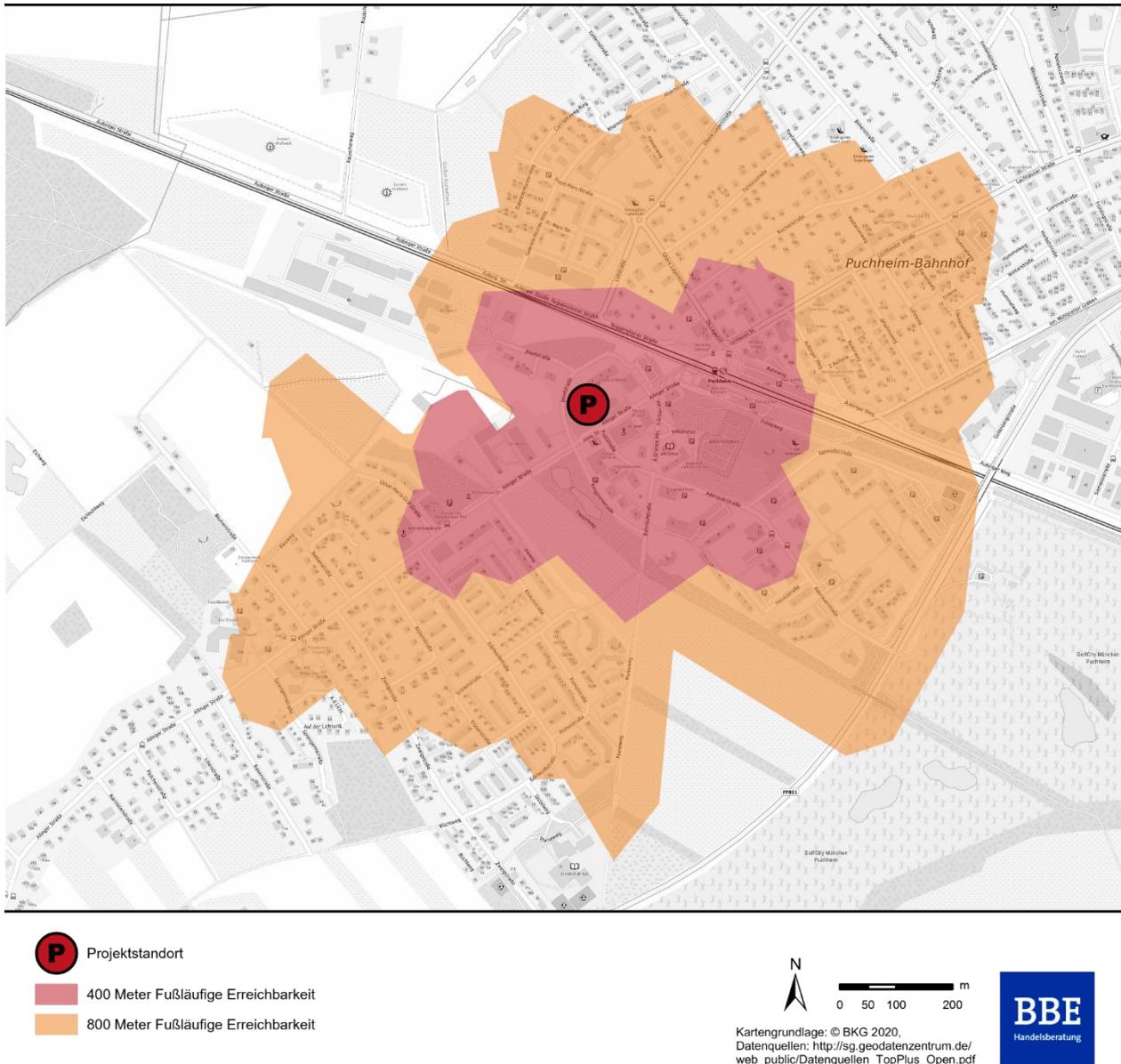
Da sich beim vorliegenden Objekt die Tiefgaragenzufahrt im rückwärtigen Quartiersbereich befinden würde, wäre von einer erheblichen Frequenzminderung auszugehen, was sich wiederum auf die Wirtschaftlichkeit des Marktes auswirken würde.

Ein Vergleich mit der Tiefgarage des modernen Edeka-Marktes in der benachbarten Gemeinde Eichenau ist schwierig, da sich hier die mikrostandortseitigen Rahmenbedingungen anders präsentieren als bei dem Vorhaben in Puchheim. Hinzu kommt, dass die Tiefgarage in Eichenau laut Aussagen des Betreibers vom Kunden schlecht angenommen wird. Nach dem jetzigen Kenntnisstand würde der Betreiber den Markt in Eichenau so nicht mehr bauen, sodass aus Betreiber- und Gutachtersicht eine Tiefgarage nicht zu empfehlen ist.

### 8.2 Differenzierung unterschiedlicher Abgrenzungsmodelle

Die Abgrenzungsmodelle für die Fahrzeitradien sowie für den fußläufigen Einzugsbereich bilden nicht das prospektive Einzugsgebiet ab, da sie nicht wettbewerbs- und nur teilweise widerstandsbasiert sind. Es handelt sich dabei um Stufen eines iterativen Verfahrens zur Herleitung des Einzugsgebietes, das der Annäherung dient und nicht die Realität abbildet.

Abbildung 1: Fußläufige Erreichbarkeit des Vorhabenstandortes



Die vorstehende Abbildung verdeutlicht die generell gute fußläufige Erreichbarkeit des prospektiven Nahversorgers bzw. die theoretisch erreichbare Bevölkerung im Nahbereich (rd. 6.900 Einwohner in 800 Metern). Darüber hinaus ist hinsichtlich der Abbildungen 6 und 7 darauf hinzuweisen, dass es sich hier um GIS-basierte Darstellungen handelt, die mittels vordefinierter Geh- und Fahrprofile errechnet und dargestellt werden. Insofern berücksichtigen die Abbildungen keine Radfahrer, da lediglich die fußläufige und Pkw Erreichbarkeit abgebildet wurde. Im Gutachten wird darauf hingewiesen das wir unterstellen, dass „ein Großteil der angrenzenden Wohnbevölkerung sowie darüber hinaus die Bevölkerung innerhalb einer Pkw-/ Fahrrad-Fahrzeitisochrone von fünf Minuten den Projektstandort als Hauptort für die Nahversorgung aufsuchen wird“.

Die Einzugsgebietsabgrenzung (Abbildung 13) erfolgt unter Berücksichtigung der topografischen, stadt- und siedlungsstrukturellen Gegebenheiten sowie der bestehenden und absehbaren zukünftigen Wettbewerbssituation. Zudem finden die vorhandene Verkehrsinfrastrukturausstattung und die daraus resultierenden Zeit-Wege-Distanzen Berücksichtigung.

Das bedeutet, dass es sich beim abgegrenzten Einzugsgebiet um eine gutachterliche Abgrenzung handelt, die die vorstehend aufgeführten Parameter, wie u.a. Wettbewerb, Erreichbarkeit usw. berücksichtigt und diese entsprechend einfließen lässt. Deckungsgleichheit mit Fahrzeit- oder Gehzeitzone sind hierbei nicht maßgeblich.

Zusammenfassend ist somit mit Blick auf die unterschiedlichen Darstellungen in den Abbildungen 6, 7 und 13 im Gutachten festzuhalten, dass diese aufgrund der unterschiedlichen Inhalte nicht miteinander vergleichbar sind. Hinsichtlich der Fahrradkunden ist darauf hinzuweisen, dass diese in Form des sogenannten Streuumsatzes berücksichtigt werden. Beim Streuumsatz handelt es sich um Umsatz ohne direkten Ortsbezug, der durch Kunden von außerhalb des prospektiven Einzugsgebietes zufließt. Da im vorliegenden Fall eine sehr enge Abgrenzung des Einzugsgebietes erfolgte, wurde der angesetzte Streuumsatz mit rd. 11 % (das entspricht rd. 0,5 Mio. € p.a.) als vergleichsweise hoch angesetzt. In diesem Umsatz sind u.a. sowohl Pendler als auch Fahrradfahrer enthalten, die nicht im Einzugsgebiet leben, sich aber dennoch am Vorhabenstandort versorgen. Dieses Umsatzpotenzial fließt dem Standort diffus zu und kann nicht direkt in Form von Umverteilungsberechnungen originären Wettbewerbsstandorten zugeordnet werden. Insofern wird der besonderen Bedeutung der Fahrradkunden in Puchheim in Form des hohen Streuumsatzes besonders Rechnung getragen.

## 9 Fazit

Zusammenfassend bleibt festzuhalten:

- Das im Untersuchungsgebiet vorgehaltene nahversorgungsrelevante Sortiment wird flächenseitig bereits heute vorwiegend durch filialisierte Anbieter offeriert. Die Lebensmittelanbieter differenzieren sich hinsichtlich ihrer Ausrichtung auf Zielgruppe, Sortimentsgestaltung bzw. Preisausrichtung, können sich aber in der Gesamtbetrachtung gegenseitig ergänzen.
- Das Planvorhaben übernimmt, gemeinsam mit den weiteren Anbietern im Standortumfeld eine wichtige Versorgungsfunktion für die umliegende Wohnbevölkerung im Stadtteil Puchheim-Bahnhof. Das Planvorhaben dient der Verbesserung der wohnortnahen Versorgung für die Anwohner der südlichen Siedlungsbereiche von Puchheim-Bahnhof und ergänzt den bestehenden Betriebstypenmix
- Der geplante Vollsortimenter wird die geplante Stadtmitte von Puchheim beleben und der stärkste Frequenzbringer für die kleinflächigen Geschäfte sowie für die Gastronomie sein. Ohne die durch den Vollsortimenter erzeugte Frequenz werden die weiteren Nutzungen nicht rentabel betrieben werden können.
- Neben der Versorgungsfunktion für die fußläufig / mit dem Fahrrad erreichbare Bevölkerung ist der Standort für Einkäufe mit dem PKW von Interesse. Die vorgesehene Anzahl von 50 Außenstellplätzen ist dabei als erforderliches Minimum anzusehen, ideal wären 70 bis 90 oberirdische Stellplätze.
- Zentrale Versorgungsbereiche genießen im Planungsrecht besondere Schutzwürdigkeit. Durch ein möglichst flächendeckendes Netz soll sichergestellt werden, dass die verbrauchernahe Versorgung gewährleistet wird. Die quantitative und qualitative Analyse zeigt auf, dass durch das Vorhaben keine wesentlichen Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche zu erwarten sind.
- Die Regelvermutung i. S. d. § 11 Abs. 3 BauNVO, dass von großflächigen Einzelhandelsbetrieben ab 800 m<sup>2</sup> negative Auswirkungen zu erwarten sind, kann widerlegt werden. Die Verkaufsfläche des Vorhabens überschreitet somit zwar die Größe von 800 m<sup>2</sup>, dennoch ist das Vorhaben mit einer Gesamtverkaufsfläche von 1.200 m<sup>2</sup> allgemein zulässig, da von diesem keine negativen Auswirkungen ausgehen. Es kommt zu keinem Verdrängungswettbewerb. Die Umsatz-Kaufkraft-Relation für die bestehenden Betriebe liegt im Worst-Case bei 111,7 % und damit in einem für die Funktion des Standorts und der Standortgemeinde angemessenen bzw. anzustrebenden Bereich.
- Das Nahversorgungsvorhaben erweitert den Betriebstypenmix und stärkt die fußläufige Nahversorgung in Puchheim-Bahnhof. Eine direkte Konkurrenz zu den weiteren Anbietern (Penny) im südlichen Bereich des Ortsteils Puchheim-Bahnhof besteht nicht.
- Das bayerische Wirtschaftsministerium sieht 1.200 m<sup>2</sup> als Mindestgröße für moderne und leistungsfähige Vollsortimenter an. Die angestrebte Verkaufsfläche orientiert sich an diesem Mindestwert und ist für einen wirtschaftlichen Betrieb sowie die Sicherstellung eines ansprechenden Nahversorgungsangebotes notwendig. Zudem sind in Bayern Lebensmittelmärkte mit einer Verkaufsfläche von bis zu 1.200 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche landesplanerisch generell zulässig.

### Fazit

Die Analyse des Mikro- und Makrostandortes sowie der Wettbewerbssituation und die darauf aufbauende Auswirkungsanalyse für die Ansiedlung eines Lebensmittel-Vollsortimenters am Alois-Harbeck-Platz in Puchheim-Bahnhof haben ergeben, dass von dem Erweiterungsvorhaben keine städtebaulich relevanten negativen Auswirkungen zu erwarten sind.

---

Vorstehendes Gutachten dient als Beurteilungsgrundlage für zukünftige Planungs- und Genehmigungsprozesse. Für Fragen zu unseren Ausarbeitungen stehen wir Ihnen ebenso gerne zur Verfügung wie für weitere beratende Unterstützung.

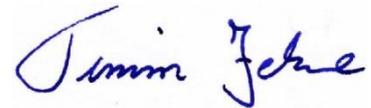
BBE Handelsberatung GmbH



i.V. Eva Hauke

Consultant  
BBE Standortforschung

München, 15. April 2021



i.V. Timm Jehne

Teamleiter Standort und Immobilie  
BBE Standortforschung