

## Strategisches Standortmarketing und integrierte Gewerbeflächenentwicklung

### Praxisorientierte Entwicklung von Logistikkompetenz in Bayreuth

von Dr. Michael Hohl, Oberbürgermeister der Stadt Bayreuth

Im Mai-Info wurden als Teil I des Beitrages Überlegungen für ein strategisch gegliedertes Management-Sechseck im Standortmarketing und in der Ansiedlungspolitik erläutert. Kurz zusammengefasst lautete die Botschaft, dass ausgehend von einem Wirtschaftsförderungskonzept Schritt für Schritt der systematische Ausbau der vorhandenen Potenzialfaktoren und eine parallel laufende integrierte Immobilienentwicklung vorangetrieben werden müssen – und dieses im engen Dialog mit Unternehmen, Hochschulen und (sonstigen) wirtschaftsfördernden Institutionen; nachfolgend die Praxis im Oberzentrum Bayreuth (ca. 74.000 Einwohner).



Dr. Michael Hohl, Oberbürgermeister der Stadt Bayreuth Quelle: Stadt Bayreuth

Das Münchener Büro der GMA begleitet die weltweit bekannte Wagner-Stadt bereits seit rund einem Jahr sowohl bei der Erarbeitung eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes als auch, daraus hervorgehend, bei der Umsetzung von ökonomischen Impulsmaßnahmen (z. B. LogPark, Technologieachse, Tagungs- und Kongresshaus).

#### Ausgangspunkt: Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK)

Die Erarbeitung von integrierten Stadtentwicklungskonzepten erfährt im

Freistaat Bayern seit einigen Jahren eine Renaissance. Unter Beachtung der Richtlinien der Städtebauförderung werden für den zielgerichteten Einsatz von öffentlichen Fördermitteln integrierte Entwicklungskonzeptionen von den Kommunen erwartet.

Das Städtebaubüro AGS, München, GMA, Büro München, sowie das Schäuble Institut für Sozialforschung, München, haben in den vergangenen rund 12 Monaten für die Stadt Bayreuth ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept erarbeitet, das sowohl städtebauliche, ökonomische als auch soziale und kulturelle Aspekte umfasst. Ein wichtiges Ergebnis der Konzeption, die inhaltlich breit mit Akteuren aus Stadt und Region abgestimmt wurde, bildete die Formulierung von sog. Impulsprojekten. Eines der wichtigsten Impulsprojekte stellt die Umnutzung der Markgrafenkaserne in ein regionales Logistikzentrum dar.

#### Zielsetzung: Logistik als Dienstleistungs- und Infrastrukturangebot für ansässige Unternehmen aus Stadt und Region

Die Logistikwirtschaft zeichnet sich sowohl bundesweit als auch international durch deutliche Umsatz-

steigerungen, verbunden mit einer wachsenden Personalnachfrage aus. Gemeinsam mit der Gesundheitswirtschaft ist der Logistikbereich eine der wachstumsstärksten Branchen über-

### Inhalt

Strategisches Standortmarketing und integrierte Gewerbeflächenentwicklung . . .	1
Lebendige Stadt und Einzelhandel (Teil 2) . . . . .	3
Veranstaltungen/Vorträge . . . . .	5
Shared Space – Ein innovativer verkehrsplanerischer Ansatz in der Stadt Bohmte . . . . .	6
Kein Windhundrennen im Bauplanungsrecht – Verbot gebietsbezogener Verkaufsflächenbeschränkungen? . . . . .	8
Deutsch-französischer Handelsmonitor . . . . .	10
Fortschreibung der Einzelhandelsstrukturanalyse für die Landeshauptstadt Graz . . . . .	12
In letzter Minute . . . . .	12



LogPark Bayreuth

Quelle: Stadt Bayreuth

haupt. Das Aufgabenspektrum der Logistiker ist heute äußerst vielfältig. Logistik umfasst die Planung, Gestaltung, Abwicklung und Kontrolle des gesamten Material- und Informationsflusses. Logistik macht somit die Prozesse innerhalb von Unternehmen, zwischen Unternehmen und ihren Kunden sowie zwischen Unternehmen und Kooperationspartnern effektiver. Zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der ansässigen Wirtschaftsunternehmen sind demzufolge leistungsfähige Logistikunternehmen zwingend erforderlich. Heute entfallen rund 50 % der gesamten Herstellungskosten in den deutschen Industrieunternehmen auf die Logistik. Logistik erreicht aber nicht nur in Industrie und Gewerbe einen hohen Stellenwert, sondern beeinflusst auch bei den Dienstleistungen zunehmend den Unternehmenserfolg (z. B. in der Gesundheitswirtschaft).

Vor dem Hintergrund dieser Einschätzung hat sich die Stadt Bayreuth ganz bewusst für den weiteren Ausbau der Logistikkompetenz entschieden.

**Standortpotenzial ist vorhanden**

Die im Rahmen des ISEK durchgeführte Ressourcen- und Potenziala-

nalyse hat ergeben, dass die Entwicklung Bayreuths zu einem Logistikzentrum einen realistischen Ansatz darstellt. Mit der Zentralität, der Marktnähe und den Verkehrsanbindungen sind die Rahmenbedingungen für Logistiker in Bayreuth nahezu ideal. Hinzu kommt, dass mit der Markgrafenkaserne ein rund 260.000 m<sup>2</sup> umfassendes und ebenerdiges Areal, in direkter Autobahnlage (A 9), für die gezielte Standortentwicklung zur Verfügung steht. Die Eigentümerin der Immobilie (BIMA) ist in die Planungsprozesse eng eingebunden und ist mit dieser definierten Vorgehensweise einverstanden.

**Integrierte Gewerbeflächenentwicklung**

Die Gewerbeflächenpolitik der Stadt Bayreuth setzt derzeit insbesondere auf zwei Entwicklungsstrategien. Im Bereich der südlichen Anschlussstelle an die A 9 werden gezielt Flächen für wissensbasierte und technologieorientierte Unternehmen entwickelt. Ausdruck hierfür ist ein planerisch ausgewiesenes Sondergebiet (SO) Forschung und Entwicklung. Damit soll sichergestellt werden, dass insbesondere die räumliche Nähe zur Universität gezielt für die Ansiedlung

von innovativen Unternehmen und Transferinstitutionen genutzt wird. Mit dem geplanten Sondergebiet (SO) Logistik entwickelt die Stadt Bayreuth nun im Bereich der Autobahnanschlussstelle Bayreuth-Nord gezielt eine attraktive Fläche für die Logistikwirtschaft. Nach intensiven Diskussionen und Erörterungen waren sich letztlich alle Akteure einig, dass die komplette Markgrafenkaserne für den Logistikbereich vorgehalten werden soll.

**Entwicklungsvision: LogPark Bayreuth**

Die Entwicklung Bayreuths zu einem regionalen Logistikzentrum wird in einer Entwicklungsvision LogPark Bayreuth gebündelt. Vorgesehen ist, den LogPark Bayreuth als leistungsfähigen Logistik- und Servicestandort, perspektivisch auch mit ergänzenden (Weiter-)Bildungs- und Wissenstransferangeboten, in den kommenden Jahren zu entwickeln. Sowohl die regionale Logistikwirtschaft als auch bundesweit und international tätige Investoren- und Projektentwickler wurden bei der Formulierung der Entwicklungsvision und der hierfür notwendigen Rahmenbedingungen frühzeitig eingebunden. Dieses gilt

in gleichem Maße für wichtige regionale Akteure (z. B. Logistikagentur Oberfranken) sowie Akteure auf Landesebene (u. a. Prof. Dr. Klaus, Sprecher der Logistikwirtschaft im Rahmen der Clusterinitiative des Freistaats Bayern). Zusätzlich konnte bei der Strategie- und Umsetzungsplanung auf Praxiserfahrungen der in Bayreuth ansässigen Fraunhofer Projektgruppe „Prozessinnovation“ zurückgegriffen werden.

**Fazit und Ausblick**

Mit der Entwicklung des Oberzentrums Bayreuth zu einem regionalen Logistikstandort in Form des Log-

Parks Bayreuth wird zielgerichtet die Standortqualität für lokale und regional ansässige Unternehmen aus zahlreichen Wirtschaftsbereichen ausgebaut. Im LogPark ansässige leistungsfähige Logistikanbieter werden zukünftig die vorwiegend mittelständisch strukturierte Wirtschaft in Stadt und Region kompetent bei der Optimierung von Warenströmen und Logistikprozessen begleiten. Darüber hinaus schafft der LogPark Bayreuth die notwendigen Voraussetzungen, um die vorhandenen Standorte der ansässigen Logistikunternehmen zu optimieren. Mit dem LogPark Bayreuth wird zudem ein attraktiver

Standort für die Ansiedlung von neuen Logistikunternehmen entwickelt. Gerade durch die zu erwartenden Synergien der verschiedenen Logistikdienstleister im LogPark erwarten wir uns eine neue Qualität bei der Bearbeitung von Logistikprozessen. Insgesamt, dies zeigen Vergleichsprojekte in ähnlicher Größenordnung, sind im LogPark Bayreuth rund 600 bis 700 Arbeits- und Ausbildungsplätze zu erwarten. Aufgrund des angestrebten Entwicklungsansatzes ist es möglich, den LogPark Bayreuth in Modulen, angepasst an die Wünsche und Bedürfnisse der Nutzer, schrittweise zu entwickeln.

# Lebendige Stadt und Einzelhandel

– Fortsetzung des Artikels aus dem GMA InfoDienst vom März 2008 –

von Dr. Stefan Holl, Geschäftsführer GMA

In der Zusammenschau führen das Verbraucherverhalten und die Entwicklung auf der Handelsseite zu einer nachlassenden Nachfrage nach Handelsflächen, die vielerorts in Leerstand münden, sofern keine wirkungsvollen Gegenmaßnahmen ergriffen werden. Wesentliche Voraussetzung hierfür ist die Auseinandersetzung mit Erwartungshaltungen der Kunden.

**Erwartungshaltung des Kunden an den Einkaufsplatz Innenstadt**

- Keine andere Funktion belebt den Innenstadtstandort in gleicher Weise wie der Einzelhandel. Umgekehrt verbinden viele Kunden und Verbraucher die Innenstadt mit
- Einkaufsmöglichkeiten, Geschäften
  - Fußgängerzonen, Einkaufspassagen

- mischen Einrichtungen und kulturelle Veranstaltungen (vgl. Abbildung 2).

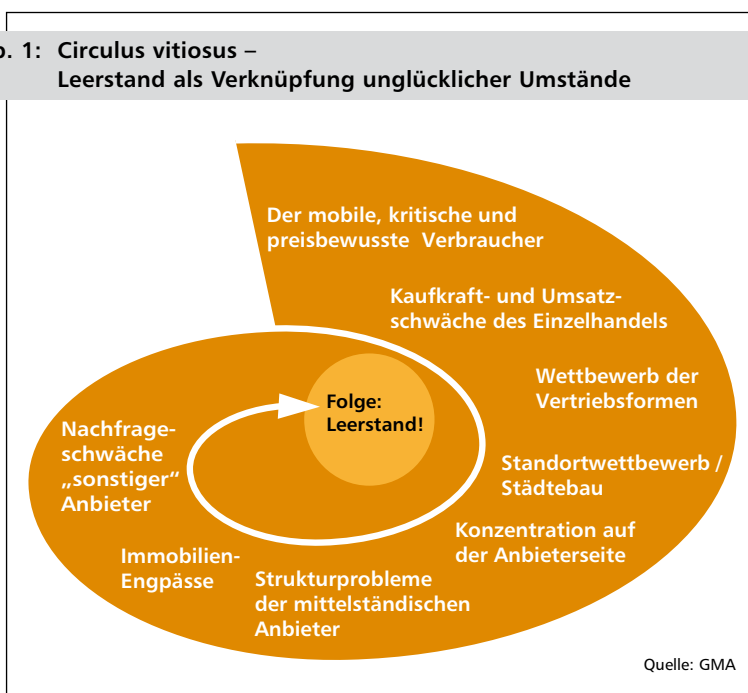
In den zurückliegenden Jahren hat sich dabei die Einkaufsorientierung der Verbraucher deutlich gewandelt; standen früher noch Fachgeschäfte und Kaufhäuser, Glas-, Porzellan-, Keramikgeschäfte und Fachhandelsbetriebe im Zentrum des Kundeninteresses, so hat sich heute die Orientierung auf Markenläden, sogenannte „Monostores“ deutlich erhöht. Diese bearbeiten im nationalen Maßstab über die überregionalen Presseerzeugnisse den Markt.

**Zukunftsaufgaben für den Einzelhandelsplatz Innenstadt**

Hinsichtlich der zukünftigen Handelsentwicklung kann davon ausgegangen werden, dass trotz beschränkter Entwicklungsspielräume das Wachstum in Handel und Gastronomie vor allem durch Produktinnovationen der Industrie und durch Handelsmarken gestaltet werden wird.

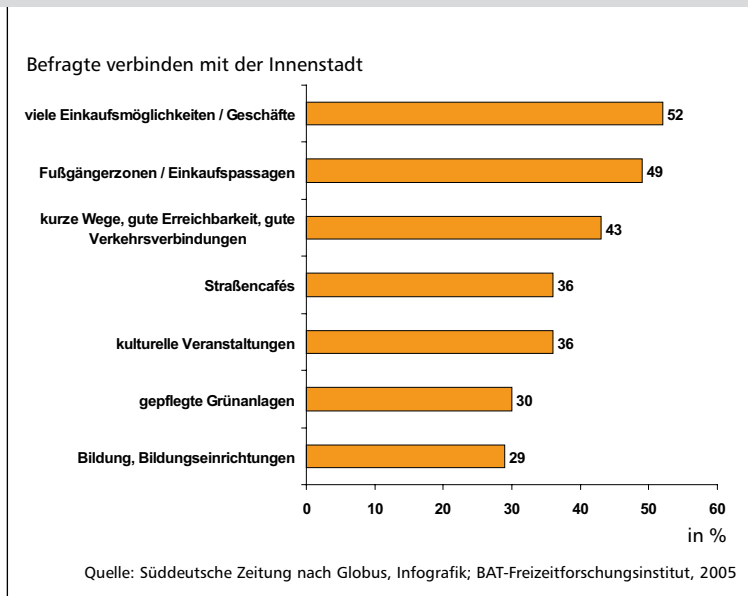
Für die Zukunft des Einzelhandelsstandortes Innenstadt wird es darauf ankommen, die Angebote entsprechender Kundenbedürfnisse weiterzuentwickeln und behutsam in städtebaulich intakte Strukturen einzupassen.

**Abb. 1: Circulus vitiosus – Leerstand als Verknüpfung unglücklicher Umstände**



Quelle: GMA

**Abb. 2: Leben in der Stadt**



Gerade wenn das Warenangebot durch die zunehmende Marktpräsenz bundesweit tätiger Handelsmarken sich zunehmend angleicht, ist die individuelle städtebauliche Kulisse auszuformen und sind dem Einzelhandel ergänzende Funktionen bis hin zur Wohnfunktion in den Zentren stärker in den Focus zu rücken.

**Herausforderung 1: Städtebauliche Qualität für Profilierung nutzen**

Für die Zukunft des Einzelhandelsstandortes Innenstadt wird es darauf ankommen, die Angebote gemäß den Kundenbedürfnissen weiterzuentwickeln und behutsam in städtebaulich intakte Strukturen einzupassen. Gerade wenn das Warenangebot durch die zunehmenden Markenpräsenz bundesweit tätiger Handelsmarken sich zunehmend angleicht, ist die individuelle städtebauliche Kulisse auszuformen und sind den Einzelhandel ergänzende Funktionen bis hin zur Wohnfunktion in den Zentren stärker in den Focus zu rücken.

**Herausforderung 2: Komplettierung des Markenangebotes in Abhängigkeit von der Stadtgröße**

Folgt man der These, dass in zunehmendem Umfang Handelsmarken („Retail-Marken“) die Innenstadttatraktivität prägen, so verdeutlicht ein Blick auf die in den Innenstädten von Klein- und Mittelstädten angebotenen Handelsmarken, dass eine Vielzahl von bundesweit vertretenen Kettenläden dort häufig fehlt. Die diesbezügliche Ansiedlung stellt damit eine Profilierungschance im Sinne einer Wirtschaftsförderung des Gesamtplatzes dar.

Viele Innenstädte stehen in intensivem Wettbewerb mit geschlossenen Einkaufszentren, die oft eine erhebliche Marktbedeutung für den in Städten prägenden Textilbereich haben. Dabei ist als Engpass darauf hinzuweisen, dass in den 1A-Lagen der Innenstädte vielerorts kaum adäquate Ladenlokale für großflächige Textilfilialisten bereitstehen.

Projektentwickler und Investoren haben daher in der jüngsten Vergangenheit auch die Klein- und Mittelstädte „entdeckt“, um hier die Entwicklung innerstädtischer Einkaufszentren sowie größerer Geschäftshäuser und -passagen ansiedeln zu können. Auch hier gilt, dass die Chancen und Risiken nah beieinanderliegen:



Abb. 3: Marken machen Märkte ... Menschen wollen Marken  
Quellen: GMA 2007



Abb. 4: Retailmarken werden weiter an Bedeutung gewinnen und können in bestehende städtebauliche Strukturen eingepasst werden.

- Bereits ansässige Einzelhändler und die Stadt selbst erhoffen einerseits eine Ausstrahlung und höhere Anziehungskraft für die Innenstadt, fürchten andererseits jedoch Konkurrenz der dann dort vereint auftretenden neuen Anbieter
- Leistungsstarke innerstädtische Einkaufszentren verändern die Laufwege in den Städten und die Standortbezüge, sodass sich in den (neuen) Nebenlagen Strukturwandelprozesse und der Rückzug des Handels beschleunigen können. Darüber hinaus wird teilweise bemängelt, dass diese geschlossenen vollklimatischen Einkaufswelten die Kunden aus den Straßenräumen der Innenstadt absaugen und eine „Privatisierung der Stadt“ erfolgt.

Insofern sind die möglichen Folgen derartiger Ansiedlungen vorab kritisch zu prüfen und sind auch bei der Entwicklung neuer innerstädtischer Einkaufszentren standortangepasste Bewertungsmaßstäbe anzulegen.

Bei der Frage der Handelsansiedlungen herrscht darüber hinaus ein intensiver kommunaler Wettbewerb. Von Projektentwicklerseite wird immer wieder argumentiert, wenn ein Standort nicht in der Stadt A realisiert werden kann, so wäre die Abwanderung in der Stadt B zwangsläufig vorgegeben. Wenn diese Entwicklung dauerhaft anhält, ist damit zu rechnen, dass als Folge des interkommunalen Wettbewerbs das Verkaufsflächenwachstum weiter intensiviert wird, die Konkurrenzbeziehungen zwischen den Handelsstandorten zunehmen und infolge des Überangebots von Ladenflächen

das Phänomen der Leerstände noch weiter um sich greift. Gerade beim Thema Einzelhandel wird der Nutzen interkommunaler Abstimmung schnell deutlich, wobei es nicht darum geht, zu entscheiden, ob Handel stattfindet, sondern an welcher Stelle Wettbewerb raumverträglich gestaltet werden kann.

**Herausforderung 3:  
Neuabgrenzung der Hauptgeschäftslagen**

Im Rahmen verschiedener Untersuchungen von Innenstädten ist deutlich geworden, dass eine Reihe von Nebenlagen für Handelsnutzungen perspektivisch nicht mehr geeignet scheint. Deshalb wird eine Auseinandersetzung mit den einzelnen Handelslagen angeregt, die auch in eine Neuabgrenzung der Geschäftsbereiche münden kann und die ergänzt werden muss durch eine Definition von Handlungsfeldern bezüglich anderer Innenstadtfunktionen, stellvertretend seien hier die Bereiche Gastronomie, Tourismus oder auch Wohnen angesprochen. Untersuchungen in vergleichbaren Städten zeigen zunehmend, dass über die Betonung der Standortfaktoren für die Wohnnutzung eine ausgewogene Bevölkerungsstruktur an den Standort Innenstadt gebunden werden kann, und dass die Attraktivierung des Wohnstandortes Innenstadt der Handelsnutzung in gleichem Umfang zugutekommt.

**Herausforderung 4:  
Verbesserung der Zusammenarbeit**

Viele der angesprochenen Detailpunkte und angerissenen Problemlö-

IMPRESSUM

Fakten – Analysen – Trends zu Gewerbe- und Stadtentwicklung

Herausgeber: Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH, Hohenzollernstraße 14, 71638 Ludwigsburg

Telefon: 071 41/93 60-0  
Telefax: 071 41/93 60-10  
e-Mail: info@gma.biz  
Internet: <http://www.gma.biz>  
ISSN 1610-4714

Schriftleitung: Dr. Stefan Holl

Gesamtverantwortung:  
Dr. Manfred Bauer  
Dr. Stefan Holl

Druck: Ungeheuer + Ulmer, Ludwigsburg

sungen können, so das abschließende Fazit, nur in der Zusammenarbeit der lokalen Akteure bewältigt werden. Dabei ist eine gute Zusammenarbeit zwischen Handel und Stadt anzumahnen und müssen insbesondere im Einzelhandel Feindbilder zum filialisierenden Handel abgebaut werden. Begreift man den motivierten innerstädtischen Einzelhändler auch in gewissem Umfang als „Stadtpfleger“, so wird deutlich, welche zentralen Funktionen Hilfestellungen für die Gewerbetreibenden ausüben können. Dabei soll nicht einer generellen Förderung im Sinne finanzieller Zuwendungen das Wort geredet werden, vielmehr sind auch organisatorische Hilfestellungen und Informationsveranstaltungen notwendig, die dem Handel helfen, sich besser zu informieren, zu organisieren und aufzustellen; von diesem gemeinschaftlichen Engagement können die Innenstädte nur profitieren.

## Veranstaltungen / Vorträge

**18. und 19.09.2008, Berlin**  
„Emotion“ – Jahrestagung des German Council für Shoppingcenter

**6. – 8.10.2008, München**  
Jahr für Jahr trifft sich die Immobilienwirtschaft bei der Expo Real

**28.10.2008, Marktredwitz**  
Herausforderungen und Chancen für

die Nahversorgung – Konzepte zur Sicherung des Einzelhandels, Dr. Stefan Leuninger, GMA-Büroleitung München

**04.11.2008, Stuttgart**  
ganztäglich, Kultur- und Kongresszentrum Liederhalle  
Städtebaukongress „Wohnen im Kinderland Baden-Württemberg – Eine Offensive für zukunftsorientierte

Städte und Gemeinden“  
Veranstalter: Arbeitsgemeinschaft Baden-Württembergischer Bausparkassen, gemeinsam mit dem Land Baden-Württemberg (Wirtschaftsministerium und Ministerium für Arbeit und Soziales); nähere Informationen und Vormerkung für eine persönliche Einladung unter [www.arge-online.org](http://www.arge-online.org).

# Shared Space – Ein innovativer verkehrsplanerischer Ansatz in der Stadt Bohmte

von Dipl.-Ing. Peter U. Berger, Büroleiter GMA Köln

Einen durchgreifenden Kurswechsel im Umgang mit dem örtlichen Raum verspricht das Europäische Kooperationsprojekt „Shared Space“, das so viel bedeutet wie gemeinsam genutzter Raum. An die Stelle der einseitig auf den motorisierten Verkehr gerichteten Planung setzt das EU-Projekt auf eine reglementierungsfreie Kombination und Integration der verschiedenen Verkehrsarten im öffentlichen Raum. Ziel des Konzeptes ist es, die Qualität des öffentlichen Lebensraumes zu verbessern und ein möglichst störungsfreies Miteinander der unterschiedlichen Verkehrsmittel zu fördern, ohne den motorisierten Verkehr zu verbannen.

In der Laufzeit des Projektes von 2004 – 2008 in den sieben Städten / Gemeinden Haren und Emmen, der Provinz Fryslân in den Niederlanden, in den Städten Oostende in Belgien, Ejby in Dänemark, Ipswich in England und in der Stadt Bohmte / Landkreis Osnabrück wurden beispielhaft Straßen und Plätze nach neuen Kriterien umgestaltet.

Die verkehrspsychologischen Planungsgrundlagen sind wie folgt zu skizzieren<sup>1</sup>:

- Die Unterscheidung in Verbleibs- und Verkehrsverhalten geht darauf zurück, dass der Mensch, der sich an einem Ort aufhält, ein anderes Verhalten zeigt als der Verkehrs-

teilnehmer, der sich zwischen zwei Standorten bewegt.

- Menschen, die an einem Ort verweilen, folgen keinem vorgegebenen Muster, sie folgen vielmehr spontanen Einfällen, bewegen sich willkürlich und relativ langsam, wechseln die Richtung oder bleiben plötzlich stehen. Es sind die Bewegungen von Bummlern, Spaziergängern und Ausflüglern ohne Eile und oft ohne spezielles Ziel. Sie lassen sich von ihrer Umgebung und vom Verhalten anderer leiten, wobei der Blickkontakt eine wichtige Rolle spielt.
- Völlig unterschiedlich ist das Verhalten der Verkehrsteilnehmer, die so schnell wie möglich eine räumliche

Distanz überwinden wollen. Ihre Bewegungen sind zielstrebig, gradlinig, uniform und in der Regel vorhersehbar. Sie sind charakteristisch für den Verkehr über größere Distanzen und den täglichen Verkehr zwischen Wohnung und Arbeits- / Ausbildungsplatz. Das Verhalten wird von verkehrsrechtlichen Leitlinien, Schildern und Straßenkategorien bestimmt. Verkehrskonflikte entstehen überwiegend in den sogenannten Übergangsgebieten der beiden Gruppen, da hier das Risiko folgenschwerer Missverständnisse am größten ist. Die „Verweiler“ erwarten soziales Verhalten von den Autofahrern, während diese von den „Verweilern“ verkehrsrechtlich korrektes Verhalten erwarten.



Übergang von der alten zur neuen Straßenraumgestaltung



Ampelfreier zentraler Ortsplatz

Quellen: GMA

Das Planungskonzept Shared Space beinhaltet im Wesentlichen den Anspruch, den öffentlichen Raum als „Menschenraum“, nicht jedoch vorrangig als Verkehrsraum zu gestalten. Dementsprechend werden die Gestaltung des öffentlichen Raums und die Gestaltungsmittel auf die wesentlichen Merkmale der städtebaulichen Umgebung abgestimmt. Hierzu gehören eine Verstärkung der landschaftlich-räumlichen Elemente sowie der Verzicht auf Verkehrsschilder und -restriktionen. Durch eine entsprechende Gestaltung urbaner Lebensräume wird der Charakter des Verweilens in der Stadtgestaltung so stark herausgearbeitet, dass auf verkehrsrechtliche Beschränkungen verzichtet werden kann.

Unter der plakativen Presseüberschrift „Bohnte rodet den Schilderwald“<sup>1</sup> wurde in der am EU-Projekt beteiligten niedersächsischen Kleinstadt Bohnte im Ortskern eine Aufhebung der herkömmlichen Trennung der verschiedenen räumlichen Funktionen im öffentlichen Raum realisiert. (<sup>1</sup> *Westfalen-Blatt*, 29.05.2008) Durch eine völlige Neugestaltung des Straßenraums, Wegfall jeglicher Verkehrsschilder, Fußgängerinseln, Ampeln und anderer Barrieren wurde ein großzügig gestalteter öffentlicher Raum geschaffen, der im Vergleich zur

üblichen Straßenraumgestaltung europäischer Städte und Gemeinden bei den Verkehrsteilnehmern zunächst erhebliche Verunsicherung über das „richtige“ Verkehrsverhalten auslöst. Die Zeitschrift Stadt & Raum 3/2006 zitiert die Philosophie des vom Niederländer Hans Mondermann entwickelten Konzeptes wie folgt: „Man muss den Verkehr gefährlicher machen, dass er sicherer wird. Das Ganze ist so unlogisch wie die menschliche Psyche und prompt funktioniert es bestens.“ Anstatt wie bisher die Gestaltung der Straßen und Plätze aus der Perspektive der Verkehrsplanung zu bestimmen, wurde im Rahmen der Umgestaltung darauf gesetzt, den Menschen und die räumlichen Qualitäten des öffentlichen Raums als steuernde Parameter einzusetzen.

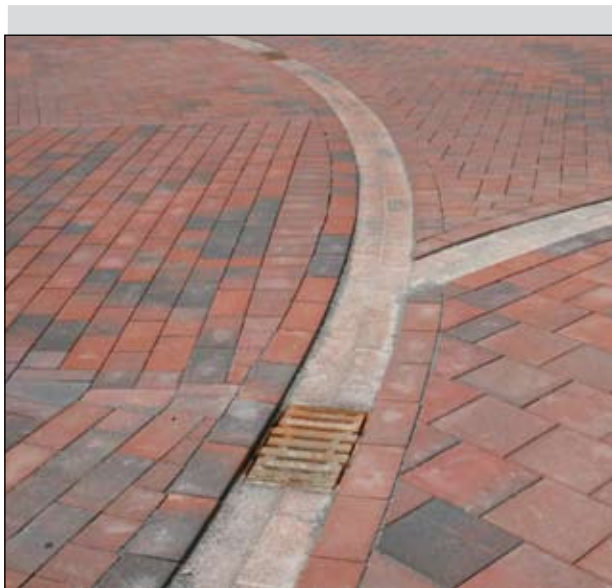
Das in internationaler Zusammenarbeit von Fachleuten wie Raum- und Verkehrsplanern, Soziologen und Ethikern, Geografen, Architekten und Landschaftsarchitekten entwickelte Konzept soll im Rahmen der sieben europäischen Pilotprojekte auf seine Tauglichkeit im städtischen und ländlichen Raum geprüft werden.

In der Stadt Bohnte (ca. 13.000 Einwohner) wurde im Mai 2008 nach 8-monatiger Bauzeit der im Rahmen des EU-Projektes neu gestaltete Orts-

kern für den Verkehr freigegeben. Im Rahmen einer ersten Einschätzung sagte der Sprecher des ADAC Ostwestfalen-Lippe, Herr Ralf Collatz: „Die Vielzahl der Reglementierungen und Bilder lenkt Autofahrer ab.“ Der Geschäftsführer der Deutschen Verkehrswacht, Herr Michael Hartje, ergänzte im selben Interview: „Wer nicht mehr durch eine grüne Ampel abgesichert ist, fährt langsamer.“ Nach allgemeiner Einschätzung eignet sich das Verkehrsmodell für kleinere Städte / Gemeinden und für Stadtteile, nicht aber für Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen.

Die Entfernung von Verkehrsschildern aus dem öffentlichen Straßenraum geht zurück auf diverse Vorläuferaktionen. So wurden bereits 1998 im Rahmen der ADAC-Aktion „Kein Schild in Selm“ 33 % der Verkehrszeichen in der Stadt Selm / Kreis Unna (ca. 20.650 EW) entfernt, ohne dass die Sicherheit darunter gelitten hätte. Die höhere Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer führt dazu, dass weniger Unfälle passieren und der Verkehrsfluss gleichmäßiger wird, sodass im Endergebnis Autofahrer trotz des geringeren Tempos schneller vorankommen.

(<sup>1</sup> Quelle: *Provincie Fryslân, Shared Space – Raum für alle, neue Perspektiven für Raumentwicklung, Ausgabe des INTERREG IIIB-Projekt „Shared Space“, März 2007*)



Landschaftsübliche rote Pflasterung



„Shared Space“ schafft Bewegungs- und Erlebnisräume Quellen: GMA



Orientierungs- / Querungshilfe für Sehbehinderte (Noppensteine)



Futuristische Leuchte

Quellen: GMA

### Eine erste Bewertung des Projektes „Shared Space“ aus einer GMA-Ortsbegehung in der Stadt Bohmte:

Den Besucher und Verkehrsteilnehmer in der Stadt Bohmte erwartet ein ungewohnt aufgeräumter öffentlicher Raum, der tatsächlich zu einer positiven Verunsicherung im Sinne eines vorsichtigeren Verkehrsverhaltens führt. Die großzügige Straßen- und

Platzgestaltung lässt Raum für viele Aktivitäten der Fußgänger, Radfahrer, spielende Kinder und ältere Menschen, die alle von dem langsameren und rücksichtsvolleren Miteinander profitieren.

Ein hoffnungsvoll stimmender Versuch, den „deutschen Schilderwald“ auszudünnen und den öffentlichen Raum zu einer Erlebnisschneise unserer Kleinstädte und Stadtteilzentren um-

zugestalten. Es bleibt die ungeklärte Frage, wie die notwendigen umfangreichen baulichen Investitionen in eine durchgehende, einheitliche Pflasterung der Straßen und Plätze angesichts leerer kommunaler Haushaltskassen finanziert werden können. In jedem Fall wäre dies ein zukunftsweisendes Projekt für die öffentliche Förderung aus den Bundesländer-Programmen zur städtebaulichen Erneuerung.

## Kein Windhundrennen im Bauplanungsrecht – Verbot gebietsbezogener Verkaufsflächenbeschränkungen?

von Dr. Christian Krane, Rechtsanwalt, Taylor Wessing

Das Bundesverwaltungsgericht hat mit Urteil vom 3. April 2008 die Festsetzung von Verkaufsflächenobergrenzen für Baugebiete für unzulässig erklärt. Auf den ersten Blick wird damit den planenden Städten und Gemeinden ein zentrales Instrument zur Steuerung des Einzelhandels aus der Hand geschlagen. In Zukunft werden die Regelungen sich deutlicher auf die einzelnen Betriebe und Grundstücke konzentrieren müssen.

Im vom BVerwG entschiedenen Fall hatte sich der Antragsteller mit einer Normenkontrolle gegen einen Bebauungsplan der Stadt Eckernförde (Schleswig-Holstein) gewendet. Der Bebauungsplan sah verschiedene Sondergebiete vor. Im SOEH2 wurde die Gesamtverkaufsfläche für Lebens- und Genussmittel und Le-

bensmittelergänzungssortimente, Getränke sowie Drogerie- und Parfümerieartikel auf insgesamt maximal 3.200 m<sup>2</sup> festgesetzt. Der Verkaufsflächenanteil für Parfümerie- und Drogerieartikel wurde auf maximal 450 m<sup>2</sup> festgesetzt. Vergleichbare Festsetzungen waren für andere Warengruppen vorgesehen.

### Kein Windhundrennen im Baugebiet

Das BVerwG erklärte die Festsetzung der maximalen Verkaufsfläche von 3.200 m<sup>2</sup> für das Sondergebiet für unwirksam, weil sie nicht auf eine Rechtsgrundlage zurückgeführt werden konnte. Das Gericht stützte



sich auf drei Argumente: Erstens werde mit der Festsetzung der Gesamtverkaufsfläche für ein ganzes Baugebiet nicht ein bestimmter Anlagentyp festgesetzt. Die BauNVO verfolge aber den Ansatz, dass ein Baugebiet danach zu bestimmen sei, welche Anlagen, Betriebe und sonstigen Einrichtungen auf den überplanten Flächen zulässig seien. Dieser auf die baulichen Anlagen bezogene Regelungsansatz werde verfehlt, wenn man eine Verkaufsflächenobergrenze für das gesamte Gebiet festlege. Zweitens müsse im Grunde jedes Baugrundstück im Baugebiet für jede nach dem Nutzungskatalog zulässige Nutzung in Betracht kommen. Es dürfe keine Kontingentierung geben, die dazu führe, dass die Genehmigung eines Vorhabens für ein Grundstück das Baurecht auf den Nachbargrundstücken einschränke. Eng damit in Zusammenhang steht das dritte Argument, dass ein Bebauungsplan kein „Windhundrennen“ verursachen dürfe, bei dem Bauherren und Grundeigentümer im Falle der Erschöpfung des Kontingents von der kontingentierten Nutzung ausgeschlossen werden.

### Weitreichende Folgen

Das Urteil des höchsten deutschen Verwaltungsgerichts ist von größter Bedeutung für die Bauleitplanung und die gutachterliche Tätigkeit. Die Festsetzung gebietsbezogener Verkaufsflächenobergrenzen gehörte bisher zum gängigen Instrumentarium bei der Ansiedlung von Einzelhandel. Die Entscheidung ist bedauerlich, da sie durch ihr pauschales Verdikt auch Vorhaben angreifbar macht, bei denen sich die vom Gericht angeführten Problemfälle aus verschiedensten Gründen gar nicht stellen. Gleichwohl dürfte es für die allermeisten Bauleitplanverfahren und Projektentwicklungen durch Anpassung der Festsetzungen und durch Eintragung von Baulasten in den Griff zu bekommen sein.

### Vorhabenbezogene Bebauungspläne

Unproblematisch dürfte zunächst der vorhabenbezogene Bebauungsplan nach § 12 BauGB sein, da zu diesem ein Durchführungsvertrag und ein

Vorhaben- und Erschließungsplan gehören, in dem das Vorhaben genau beschrieben wird. Die Verkaufsflächenobergrenze bezieht sich also nicht allein auf das Baugebiet, sondern auf das Vorhaben. Außerdem kann durch diese vorherige Festlegung des Vorhabens ein „Windhundrennen“ zwischen konkurrierenden Vorhaben gar nicht erst beginnen. Für Projekte, zu denen begleitend städtebauliche Verträge abgeschlossen werden, mag Ähnliches gelten.

### Projektbezogene Bebauungspläne

Unproblematisch sind Bebauungspläne, die im Baugebiet nur ein einziges Vorhaben gestatten. Dies deutet das Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung selbst an. Wenn das zulässige Vorhaben durch den Bebauungsplan so genau festgelegt wird, dass es das einzig mögliche ist, bezieht sich die Verkaufsflächenobergrenze nicht auf das Gebiet, sondern auf ein konkretes Projekt.

### Auswirkungen je nach Eigentumsverhältnissen

Möglicherweise lässt sich außerdem nach den konkreten Eigentumsverhältnissen innerhalb des Baugebietes differenzieren. Wenn das Baugebiet aus einem einzigen Grundstück besteht, liegt es allein in der Hand des Eigentümers, welche Bauanträge gestellt werden. Ein unkoordiniertes Windhundrennen um die Nutzung des Verkaufsflächenkontingents kann es daher nicht geben.

### Folgen für Einkaufszentren

Das Urteil hat Folgewirkungen für Bebauungspläne, mit denen Baurecht für großflächige Einzelhandelsbetriebe oder Einkaufszentren geschaffen werden soll. Regelmäßig ist nach einem solchen Bebauungsplan „ein“ Möbelmarkt oder „ein“ Einkaufszentrum mit einer bestimmten Maximalverkaufsfläche zulässig. Auch hier greift das Argument „Windhundrennen“: Wenn die Grundstücke im Baugebiet nicht alle in einer Hand sind, kann es theoretisch dazu kommen, dass verschiedene Eigentümer Bauanträge stellen, um auf ihrer Teilfläche ein Vorhaben zu verwirklichen. Mit dem ersten Antrag würde das

Kontingent von „einem“ Möbelmarkt oder EKZ ausgeschöpft.

Zur Lösung kann im Bebauungsplan leider nicht schlicht eine Pluralformulierung verwendet werden („Zulässig sind Einkaufszentren.“). Denn die maximale Verkaufsfläche müsste für jedes einzelne Vorhaben gelten, und die Worst-case-Betrachtung in der Auswirkungsanalyse müsste also von einem Vielfachen der wirtschaftlich sinnvollen Verkaufsfläche ausgehen. Das Argument, die Festsetzung der Verkaufsfläche für „ein“ Vorhaben sei vom Gericht erlaubt worden, hilft leider nicht, denn für jedes Grundstück innerhalb des Baugebietes kann mit Inkrafttreten des Bebauungsplans „ein“ Vorhaben beantragt werden.

Gleichwohl dürfte die Praxis, nur ein einziges Vorhaben im Bebauungsplan zu erlauben, weiter zulässig sein, da der Bauherr die Baugenehmigung für sein Vorhaben nur dann bekommt, wenn die Baugenehmigung nicht in die Baurechte der Nachbarn eingreift. Das ist nur dann der Fall, wenn er die Grundstücke in seiner Hand zu einem einzigen vereinigt. Alternativ können Vereinigungsbaulasten bestellt werden. Ohne diese Baulasten stehen öffentlich-rechtliche Vorschriften, nämlich das durch den Bebauungsplan gewährte Baurecht des Nachbarn, der Baugenehmigung entgegen.

### Bedeutung für absatzwirtschaftliche Gutachten

Vorsicht ist geboten bei Festsetzungen, die die Verkaufsflächenobergrenzen auf die jeweilige bauliche Anlage beziehen („Zulässig sind Einzelhandelsbetriebe mit den Sortimenten ... mit einer Verkaufsfläche von maximal 800 m<sup>2</sup>.“). Hier ist zwar die notwendige Anlagentypisierung gegeben. Damit die Abwägung alle betroffenen Belange abdeckt, muss in der Auswirkungsanalyse eine Worst-case-Betrachtung erfolgen, die die maximale Ausnutzung der Festsetzungen durch die verschiedenen Eigentümer erfasst.

### Heilungsmöglichkeiten

Für bereits beschlossene Bebauungspläne ergibt sich hiernach, dass

diese voraussichtlich wirksam sind, wenn das Eigentum an den Grundstücken im Baugebiet in einer einzigen Hand liegt. Wenn mehrere Grundstücke oder Eigentümer vorhanden sind, kann ein Bauantrag, welcher ein Gesamtkontingent an Verkaufsflächen erheblich verringert oder ausschöpft, nur Erfolg haben, wenn die übrigen Eigentümer durch entsprechende Baulasten auf ihr Baurecht verzichten. Da dies grundsätzlich nachträglich möglich ist,

weisen beschlossene Bebauungspläne auch keinen gravierenden Fehler auf, der zu ihrer Neuaufstellung zwingen würde.

Wenn absehbar ist, dass die Nachbarn derartige Baulasten nicht gewähren, sollte der Bebauungsplan überarbeitet werden. Bereits genehmigte Vorhaben werden in ihrem Bestand geschützt, soweit wirksame Baugenehmigungen vorliegen.

**Ausblick**

Das Urteil des BVerwG vom 3. April 2008 muss sofort berücksichtigt werden. Die aufgeworfenen Fragen an die rechtliche Handhabung und die Erstellung der absatzwirtschaftlichen Gutachten können zum Teil schon beantwortet werden. Gleichwohl ist die zukünftige Entwicklung der Rechtsprechung zu beobachten. Es bleibt im Einzelfall zu prüfen, wie die Umsetzung der neuen Vorgaben erfolgen muss.

# Deutsch-französischer Handelsmonitor – der grenzübergreifende Spiegel seiner Kunden

Von Dipl.-Ing. Gabriele Ostertag, GMA Ludwigsburg

Getragen von mehreren regionalen und kommunalen Institutionen unter dem Dach der IHK Straßburg / Bas-Rhin, der Europäischen Union und des französischen Wirtschaftsministeriums entwickelten die Partner der Region Elsass auf französischer Seite sowie der Region Oberrhein auf deutscher Seite mit dem Handelsmonitor eine fundierte fachliche Grundlage, um gemeinsam an einer wirtschaftlich und raumordnerisch ausgewogenen Einzelhandelsstruktur in der Metropolregion Oberrhein zu arbeiten.



Unterstützt wurde das Projekt v. a. von folgenden Institutionen:

IHK Karlsruhe und IHK Südlicher Oberrhein, Regionalverbände Mittlerer und Südlicher Oberrhein, Einzelhandelsverband Südbaden, Wirtschaftsregion Offenburg / Ortenau (WRO), Stadtmarketing und Wirtschaftsförderung GmbH Kehl, Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS / ADEUS), Conseil Général du Bas-Rhin, Région Alsace.

Wichtigstes Ziel des deutsch-französischen Handelsmonitors ist es, gemeinsam an ausgewogenen Einzelhandelsstrukturen am Oberrhein zu arbeiten und dabei die Interessen von Händlern, Investoren, Verbrauchern und Planungsinstanzen einzubeziehen. Auf der Planungsseite geht es letztlich darum, mögliche grenzüberschreitende Auswirkungen größerer

Abb. 1: Untersuchungsraum und zentralörtliche Gliederung



Einzelhandelsprojekte künftig besser analysieren und bewerten zu können. Der deutsch-französische Handelsmonitor stützt sich auf drei Projektbausteine:

- Kompletterhebung des Einzelhandels u. a. nach Lage, Sortiment, Verkaufsfläche (Erhebung der GMA auf deutscher Seite im September – November 2007)
- Quantitative Haushaltsbefragung (Befragungen von ca. 6.500 repräsentativ ausgewählten Haushalten im Elsass und Oberrhein zu ihrem Einkaufsverhalten)
- Qualitative Passantenbefragung: 2.700 Straßeninterviews zur Einkaufsmotivation der Befragten im jeweiligen Nachbarland (GMA-Befragung in den Monaten Oktober / November 2007).

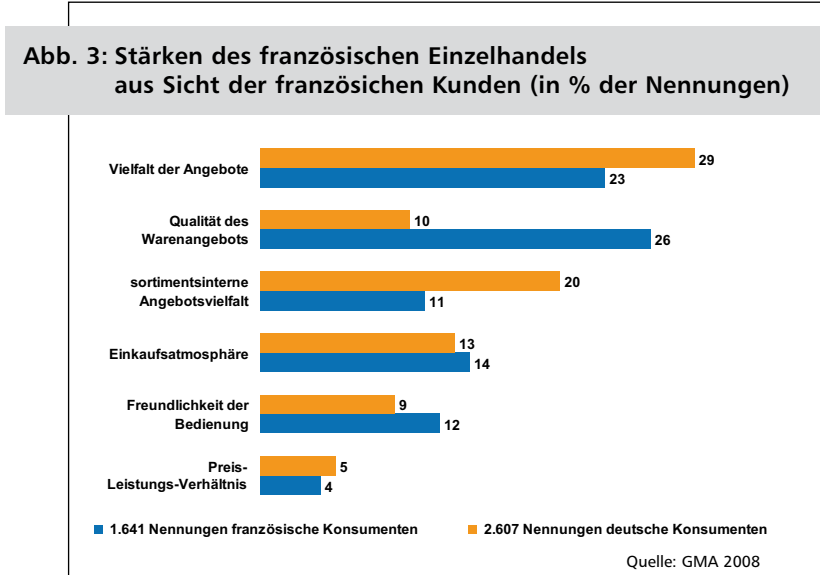
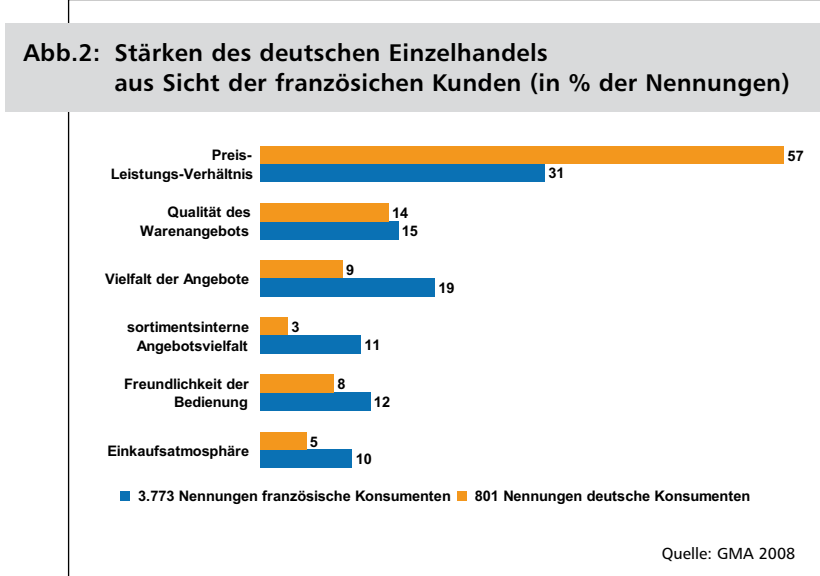
Der Untersuchungsraum (vgl. Abb. 1) umfasst insgesamt über 2,6 Mio. Einwohner.

Im Gesamtuntersuchungsraum wurden rund 17.150 Ladenlokale mit einer Gesamtverkaufsfläche von knapp 4 Mio. m<sup>2</sup> ermittelt. Der Handelsmonitor zeigt dabei die aktuelle Einzelhandelsstruktur des Gesamttraumes sowie jeder einzelnen Kommune.

Um die Beweggründe für grenzüberschreitende Einkäufe herauszufinden, führte die GMA in den Monaten Oktober / November 2007 eine qualitative Befragung durch. Dabei wurden knapp 1.600 Franzosen in 11 badischen Einkaufsschwerpunkten sowie über 1.200 deutsche Konsumenten an 6 elsässischen Destinationen befragt. Die Ergebnisse wurden sowohl global als auch standortbezogen ausgewertet und aufbereitet.

Die große Mehrheit der in Deutschland befragten französischen Verbraucher kommt aus dem benachbarten Departement Bas-Rhin (92 %), davon zu fast 50 % aus der Agglomeration Straßburg selbst. Dagegen stammen die in Frankreich befragten, deutschen Konsumenten zu fast der Hälfte von außerhalb der Untersuchungsregion.

In Verbindung mit der Frage, welche Produkte im jeweiligen Nachbarland gekauft werden, lässt sich eine In-



terpretation hinsichtlich unterschiedlicher Erwartungen der Kunden an den Einzelhandel in dem jeweiligen Nachbarland ableiten: während für den französischen Kunden der deutsche Einzelhandel v. a. unter dem Aspekt des „Versorgungseinkaufs“ zu sehen ist, kommt es für einen gewichtigen Anteil deutscher Konsumenten im Elsass insbesondere auf qualitative, sog. Erlebnisfaktoren an (vgl. auch Abbildungen).

Die Gesamtuntersuchung stellt eine wichtige Grundlage zur Beurteilung der sich rasch ändernden Einzelhandelsstrukturen insbesondere im Falle von möglichen Handelsansiedlungen dar. Daher ist es eine wichtige In-

tension der beteiligten Institutionen, das Gesamtprojekt im Rahmen einer laufenden Raubeobachtung fortzuschreiben, um sich so ein Bild über die dynamischen Veränderungen der Einzelhandelsstrukturen und des Kaufverhaltens in der wirtschaftlich starken Metropolregion Oberrhein machen zu können.

Die Detailergebnisse des deutsch-französischen Handelsmonitors sind z. T. bis auf die Ebene einzelner Gemeinden bei den oben angeführten Institutionen abrufbar. Darüber hinaus können alle Informationen auch im Internet unter [www.handelsmonitor-oberrhein.eu](http://www.handelsmonitor-oberrhein.eu) ab August 2008 abgerufen werden.

# Fortschreibung der Einzelhandelsstrukturanalyse für die Landeshauptstadt Graz

von Dipl.-Geogr. Irina-Jasmin Wattenberg, GMA Ludwigsburg

Die Landeshauptstadt Graz des Bundeslandes Steiermark ist mit ihren etwa 250.000 Einwohnern die zweitgrößte Stadt Österreichs. Die Zweite Österreichs stellt an sich selbst den Anspruch, in Zukunft „die Beste der Städte in der zweiten Reihe“ im europäischen Vergleich zu werden. Um im Rahmen dessen auch den Wirtschaftsbereich Handel weiter zu stärken, wurde nun die GMA mit der Fortschreibung der Einzelhandelsstrukturanalyse beauftragt.



Herrengasse als beliebte Einkaufsstraße in Graz

Quelle: GMA

Die Kulturhauptstadt des Jahres 2003 verfügt bereits über ein differenziertes Angebot von Einzelhandelsstandorten, die durch die Wirtschaftsgruppen Ladeneinzelhandel und Ladenhandwerk, aber auch durch die konsumnahen Dienstleistungen gebildet werden. Im Rahmen der zukünftigen städtebaulichen und wirtschaftlichen Entwicklung werden diese Branchen weiterhin wesentliche Funktionen einnehmen, denn sie sind sowohl für die Versorgung der Bevölkerung als auch für die Erhöhung der Attraktivität und die Steigerung der Funktionsvielfalt verantwortlich.

Die zunehmende Wettbewerbsintensivierung erfordert daher verlässliche Entscheidungsgrundlagen für verschiedenste stadtentwicklungspolitische Maßnahmen zur Optimierung der Standortbedingungen, der diversen Geschäftsstraßen und Ein-

kaufslagen sowie des Branchen- und Betriebstypenmix. Durch eine Reihe von Ansiedlungs- bzw. Erweiterungsplanungen verschiedener Einzelhandelsbetriebe im Stadtgebiet wurde die Einzelhandelsbedeutung der Landeshauptstadt in den vergangenen Jahren kontinuierlich ausgebaut. Vor diesem Hintergrund sollen die in den letzten Jahren, zuletzt 2005/06, erstellten GMA-Einzelhandelsuntersuchungen fortgeschrieben und aktualisiert werden. Um eine zukunftsorientierte Standort- und Einzelhandelsentwicklung in Graz unterstützen zu können, sind als wesentliche Arbeitsschritte der Einzelhandelsstrukturanalyse u. a. eine vollständige Bestandsaufnahme des Ladeneinzelhandels- und des Ladenhandwerks, eine städtebauliche Analyse der Haupteinkaufslage sowie eine Befragung von strukturprägenden Einzelhandelsbetrieben geplant.

## In letzter Minute

Auch in den vergangenen Monaten gingen zahlreiche öffentliche und private Aufträge an die GMA:

- Einzelhandelskonzepte wurden und werden u. a. in Bad Freienwalde, Bad Oldesloe, Dormagen, Einbeck, Euskirchen, Frankenthal, Frohburg, Graz (A), Halberstadt, Kandel, Lahr, Löhne, Meerbusch, Mühlhausen, Neustadt, Simmern, Sonneberg, Spremberg, Weimar und Wörth gefertigt.
- Markt- und Potenzialanalysen wurden und werden u. a. in Albershausen, Alfdorf, Aurich, Bad Mergentheim, Bad Krozingen, Bad Schönborn, Bad Schussenried, Bayreuth, Bergheim, Berlin, Bisingen, Bochum, Brandenburg, Crailsheim, Darmstadt, Diepholz, Dörzbach, Dresden, Düren, Düsseldorf, Ehningen, Eisenstadt (A), Ense, Eppingen, Erding, Erlangen, Esslingen, Ettlingen, Feldkirchen (A), Forchheim, Freiberg / Sachsen, Freiburg, Friedberg, Freudenstadt, Fürstenfeld (A), Fulda, Fuldata, Geislingen, Gießen, Gotha, Grünstadt, Hamburg, Hamm, Hahn, Hanau, Hassloch, Hechingen, Heiningen, Hochdorf, Hofheim, Jena, Karlsruhe, Kassel, Kehl, Klingenthal, Köln, Kreuztal, Kronach, Kupferzell, Kuppenheim, Langenhagen, Leipzig, Leutenbach, Lippstadt, Löhne, Magdeburg, Mainhardt, Meißen, Möckmühl, Mönchengladbach, Moosburg, München, Münsingen, Münster, Nidda, Nördlingen, Nordhausen, Northeim, Nürtingen, Nussdorf (A), Nussloch, Oberhausen, Oldenburg, Pfullingen, Radebeul, Rastatt, Recklinghausen, Rheinmünster, Salzburg (A), St. Augustin, Schoenefeld-Großziehten, Schorndorf, Schramberg, Schwäbisch Gmünd, Steinhagen, Stuttgart, Templin, Unterschleißheim, Vilsbiburg, Wertheim und Wiesloch erstellt.
- Befragungen und Passantenfrequenzählungen wurden und werden u. a. in Dußlingen, Himmelfporten, Neuburg / Donau, Phillipsburg und Wiesbaden durchgeführt.
- Neben der gutachterlichen Tätigkeit ist und war die GMA mit Redebeiträgen und Moderationsleistungen bei verschiedenen Veranstaltungen präsent, u. a. in Annaberg-Buchholz, Aurich, Bad Mergentheim, Bayreuth, Bischofswerda, Brügge, Freiberg, Gransee, Graz (A), Iserlohn, Kaufungen, Kevelar, Kronach, Leipzig, Ludwigsburg, Olpe, Potsdam, Witten und mehreren Gemeinden in Hessen.