



Verträglichkeitsstudie zur möglichen Supermarkt-Ansiedlung in Hamburg- Veddel

PROJEKTLEITUNG: Raimund Ellrott, Niederlassungsleitung

Dipl.-Ing. Florian Komossa

Sven-Eric Wunsch, B.Sc.

Hamburg, den 15.03.2022

GMA
Forschen. Beraten. Umsetzen.

Urheberrecht

Das vorliegende Dokument unterliegt dem Urheberrecht gemäß § 2 Abs. 2 sowie § 31 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutze der Urheberrechte. Eine Vervielfältigung, Weitergabe oder (auch auszugsweise) Veröffentlichung ist im Rahmen des politischen Prozesses, von Bauleitplanverfahren, Baugenehmigungsverfahren, Rahmenplanungen und Gerichtsverfahren ohne Genehmigung möglich. Für alle anderen Zwecke ist das Dokument nur nach vorheriger schriftlicher Genehmigung der GMA und des Auftraggebers unter Angabe der Quelle zulässig.

Im vorliegenden Dokument verzichten wir aus Gründen der besseren Lesbarkeit darauf, immer die männliche und weibliche Schriftform zu verwenden. Selbstverständlich sind alle Geschlechter gleichermaßen angesprochen.

Quelle Titelbild: eigene Aufnahme GMA

Auftraggeber:



Amtsleitung: Michael Mathe
Projektbearbeitung: Julia Sendal



Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH
Ludwigsburg / Dresden / Hamburg / Köln / München

Niederlassung Hamburg
Poststraße 25
D – 20354 Hamburg

Geschäftsführer: Dr. Stefan Holl, Oliver Matzek

Tel 040 / 30 99 77 78 0 / Fax 040 / 30 99 77 78 9
info@gma.biz / www.gma.biz

Vorbemerkung

Im Dezember 2021 erteilte das Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, der GMA, Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH, Hamburg, den Auftrag zur Erstellung einer Verträglichkeitsstudie zur möglichen Ansiedlung eines Supermarktes im Hamburger Stadtteil Veddel.

Der Standort befindet sich nicht innerhalb eines zentralen Versorgungsbereichs gem. Nahversorgungskonzept des Bezirks Hamburg-Mitte oder der Hamburger Leitlinien für den Einzelhandel. Für die Bearbeitung der Untersuchung standen der GMA neben Angaben des Auftraggebers eigene Grundlagen, Daten des Statistischen Landesamtes Nord, des Statistischen Bundesamtes sowie der Bundesagentur für Arbeit zur Verfügung. Anfang Januar 2022 erfolgten des Weiteren eine Standortbesichtigung sowie eine Erhebung der untersuchungsrelevanten Wettbewerbsbetriebe in den Hamburger Stadtteilen Veddel, Wilhelmsburg, Rothenburgsort und Hammerbrook durch die GMA. Weiterhin wurde auf Informationen von MB Research (Kaufkraftkennziffern) zurückgegriffen.

Die vorliegende Untersuchung dient der Entscheidungsvorbereitung und -findung für kommunalpolitische und bauplanungsrechtliche Entscheidungen des Bezirksamtes Hamburg-Mitte. Alle Informationen im vorliegenden Dokument sind sorgfältig recherchiert; der Bericht wurde nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität aller sekundären Inhalte kann die GMA keine Gewähr übernehmen.

G M A
Gesellschaft für Markt- und
Absatzforschung mbH

Hamburg, 15.03.2022
EII/KOF-aw

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Aufgabenstellung und planungsrechtlicher Rahmen	5
1. Ausgangslage	5
2. Bauplanungsrechtliche Vorgaben	5
3. Vorgaben der Hamburger Leitlinien für den Einzelhandel	6
4. Marktentwicklung im Lebensmitteleinzelhandel	7
5. Verkaufsfläche und Sortimentsgliederung des Vorhabens	10
II. Standortbeschreibung und -bewertung	11
1. Makrostandort Veddel	11
2. Mikrostandort S-Bahn Veddel	13
III. Einzugsgebiet, Bevölkerung und Kaufkraftpotenzial	17
1. Einzugsgebiet des Vorhabens und Bevölkerungspotenzial	17
2. Kaufkraft im Einzugsgebiet	19
IV. Wettbewerbssituation	20
1. Wettbewerbssituation im Einzugsgebiet	20
2. Wettbewerbssituation außerhalb des Einzugsgebietes	21
3. Wesentliche Wettbewerbsplanungen im Untersuchungsraum	23
V. Auswirkungsanalyse	24
1. Methodischer Ansatz	24
2. Umsatzerwartung und Umsatzherkunft	24
3. Voraussichtliche Wettbewerbswirkungen und Kaufkraftbewegungen	25
4. Städtebauliche und versorgungsstrukturelle Auswirkungen	26
5. Bewertung des Vorhabens vor dem Hintergrund bestehender Planungen	28
6. Bewertung der Kompatibilität des Vorhabens mit den Ansiedlungsregeln der Hamburger Leitlinien für den Einzelhandel und dem Nahversorgungskonzept Hamburg-Mitte	29
VI. Zusammenfassung der Ergebnisse	31
Verzeichnisse	33

I. Aufgabenstellung und planungsrechtlicher Rahmen

1. Ausgangslage

Das Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, beschäftigt sich derzeit mit einer Nahversorgungsentwicklung im Hamburger Stadtteil Veddel am bisherigen P+R-Bahnhof an der Harburger Chaussee / Veddeler Straße. Hier liegt dem Bezirk eine Machbarkeitsstudie zum Mobilitätshub Veddel vor, die u. a. auch die Neuansiedlung eines Lebensmittel-Vollsortimenters mit rd. 2.000 m² Verkaufsfläche (VK) beinhaltet.

Da das Vorhaben mit der projektierten Flächengröße die Grenze zur Großflächigkeit (800 m² Verkaufsfläche) überschreitet, ist eine Verträglichkeitsstudie zu erstellen, die die Auswirkungen auf betroffene zentrale Versorgungsbereiche und die Versorgung der Bevölkerung durch die geplante Neuansiedlung zum Ziel hat.

Hierzu werden folgende Leistungen erbracht:

- /// Darstellung des planungsrechtlichen Rahmens
- /// Darstellung und Bewertung des Makrostandortes Hamburg-Veddel und des Mikrostandortes
- /// Abgrenzung des Einzugsgebiets und Ermittlung des Bevölkerungs- und Kaufkraftpotenzials
- /// Darstellung der Wettbewerbssituation im Einzugsgebiet sowie der zentralen Versorgungsbereiche im Untersuchungsraum
- /// Darstellung der möglichen städtebaulichen und versorgungsstrukturellen Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche im Einzugsgebiet bzw. im näheren Umfeld des Standortes
- /// Überprüfung der Kompatibilität mit den Ansiedlungsregeln der Hamburger Leitlinien für den Einzelhandel
- /// Bewertung des Vorhabens vor dem Hintergrund des Nahversorgungskonzeptes für den Bezirk Hamburg-Mitte aus dem Jahr 2018.

2. Bauplanungsrechtliche Vorgaben

Für die Beurteilung der Zulässigkeit von großflächigen Einzelhandelsbetrieben ist § 11 Abs. 3 BauNVO zu beachten. Die Regelung führt in der Fassung von 2017 für großflächige Einzelhandelsbetriebe aus:

- „1. Einkaufszentren,
2. großflächige Einzelhandelsbetriebe, die sich nach Art, 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. Auswirkungen im Sinne des Satzes 1 Nr. 2 und 3 sind insbesondere schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sowie Auswirkungen auf die infrastrukturelle Ausstattung, auf den Verkehr, auf die Versorgung der Bevölkerung im Einzugsbereich der in Satz 1 bezeichneten Betriebe, auf die Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche in der Gemeinde oder in anderen Gemeinden, auf das Orts- und Landschaftsbild und auf den Naturhaushalt.

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 m² überschreitet. Die Regel des Satzes 3 gilt nicht, wenn Anhaltspunkte dafür bestehen, dass Auswirkungen bereits bei weniger als 1.200 m² Geschossfläche vorliegen oder bei mehr als 1.200 m² nicht vorliegen; dabei sind in Bezug auf die in Satz 2 bezeichneten Auswirkungen insbesondere die Gliederung und die Größe der Gemeinde und ihrer Ortsteile, die Sicherung der verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung und das Warenangebot des Betriebs zu berücksichtigen.“

Ob ein Vorhaben als Einzelhandelsgroßprojekt einzustufen ist, hat in einer **zweistufigen Prüfung** getrennt voneinander zu erfolgen:

1. *Handelt es sich bei dem Vorhaben um einen großflächigen Einzelhandelsbetrieb bzw. wird die Großflächigkeit des Vorhabens erfüllt, was i. d. R. bei einer Überschreitung der Verkaufsfläche von 800 m² der Fall sein wird¹.*
2. *Die im § 11 Abs. 3 BauNVO beschriebenen Auswirkungen müssen zu erwarten sein, was regelmäßig ab einer Geschossfläche von 1.200 m² anzunehmen ist (= Regelvermutung).*

Die **Regelvermutung** ist jedoch gem. **§ 11 Abs. 3, Satz 4 BauNVO widerlegbar**. Der Nachweis kann im Zuge einer Einzelfallprüfung erbracht werden, wenn im konkreten Einzelfall keine Auswirkungen im Sinne des § 11 Abs. 3, Satz 3 BauNVO zu erwarten sind.

Mit Bezug auf die im § 11 Abs. 3 BauNVO beschriebenen Auswirkungen sind dabei insbesondere die Gliederung und Größe der Gemeinde und ihre Ortsteile, die Sicherung der verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung und des Warenangebot des Betriebes zu berücksichtigen.

3. Vorgaben der Hamburger Leitlinien für den Einzelhandel

Die „Hamburger Leitlinien für den Einzelhandel“ sind von der Senatskommission für Stadtentwicklung und Wohnungsbau in der Neufassung 2020 beschlossen und führen das im Flächennutzungsplan dargestellte ebenfalls in 2020 komplett neu aufgestellte Hamburger Zentrenkonzept aus.

Die Leitlinien enthalten Ansiedlungsregeln, die für nahversorgungsrelevante, zentrenrelevante und nicht zentrenrelevante Sortimente geeignete Zentren bzw. Standorte außerhalb der Zentren darstellen.

Die wesentlichen Aussagen hinsichtlich der Entwicklung von Betrieben mit **nahversorgungsrelevantem Warensortiment** sind:

„4.1.1 Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungsrelevantem Kernsortiment sollen vorrangig innerhalb der zentralen Versorgungsbereiche verwirklicht werden. Dabei:

- *dürfen auch Ansiedlungen innerhalb der zentralen Versorgungsbereiche die Versorgungsfunktion anderer zentraler Versorgungsbereiche und die wohnortnahe Nahversorgung nicht wesentlich beeinträchtigen.*
- *sind großflächige Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungsrelevantem Kernsortiment, deren Einzugsbereich wesentlich über das nähere Umfeld hinausgeht (sog. SB-Warenhäuser), in Nahversorgungs- und Ortszentren i. d. R. nicht verträglich vorstellbar.*

¹ Vgl. BVerwG Urteil vom 24. November 2005, 4 C 10.04. In diesem Urteil hat das BVerwG die Grenze der Großflächigkeit von 700 auf 800 m² erhöht. Großflächig im Sinne des § 11 Abs. 3, Satz 1, Nr. 2 BauNVO sind demnach diejenigen Betriebe, die eine Verkaufsfläche von 800 m² überschreiten. Zur Verkaufsfläche zählen der Kassenvorraum (einschließlich eines Bereichs zum Einpacken der Waren und zur Entsorgung von Verpackungsmaterialien) und ein evtl. vorhandener Windfang. Ebenfalls der Verkaufsfläche zuzurechnen sind die Bedienbereiche (z. B. Fleisch- / Wursttheke).

- *soll sich die Verkaufsflächenausstattung von Nahversorgungszentren an der Nachfrage im unmittelbaren Verflechtungsbereich orientieren.*
- *besteht das Ziel einer Mischung von Betriebstypen (Vollsortimenter/Discounter) für ein ausgewogenes Nahversorgungsangebot.*

4.1.2 Ausnahmsweise können Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungsrelevantem Kernsortiment auch außerhalb von zentralen Versorgungsbereichen verwirklicht werden, wenn sie in erster Linie der Deckung der wohnortnahen Grundversorgung dienen. Dabei soll die – i. d. R. mit einem höheren Flächenbedarf einhergehende – Versorgungsqualität durch Lebensmittel-Vollsortimenter berücksichtigt werden. Voraussetzungen sind:

- *eine eindeutige Ausrichtung auf die Versorgung des unmittelbaren Umfelds,*
- *i. d. R. eine max. Größe von 800 m² VKF,*
- *eine städtebaulich integrierte, wohnortnahe Lage sowie*
- *die Verträglichkeit mit umliegenden zentralen Versorgungsbereichen.“²*

Die Leitlinien enthalten zudem eine einheitliche Hamburger Sortimentsliste und definieren nahversorgungsrelevante, zentrenrelevante und nicht zentrenrelevante Sortimente.³

4. Marktentwicklung im Lebensmitteleinzelhandel

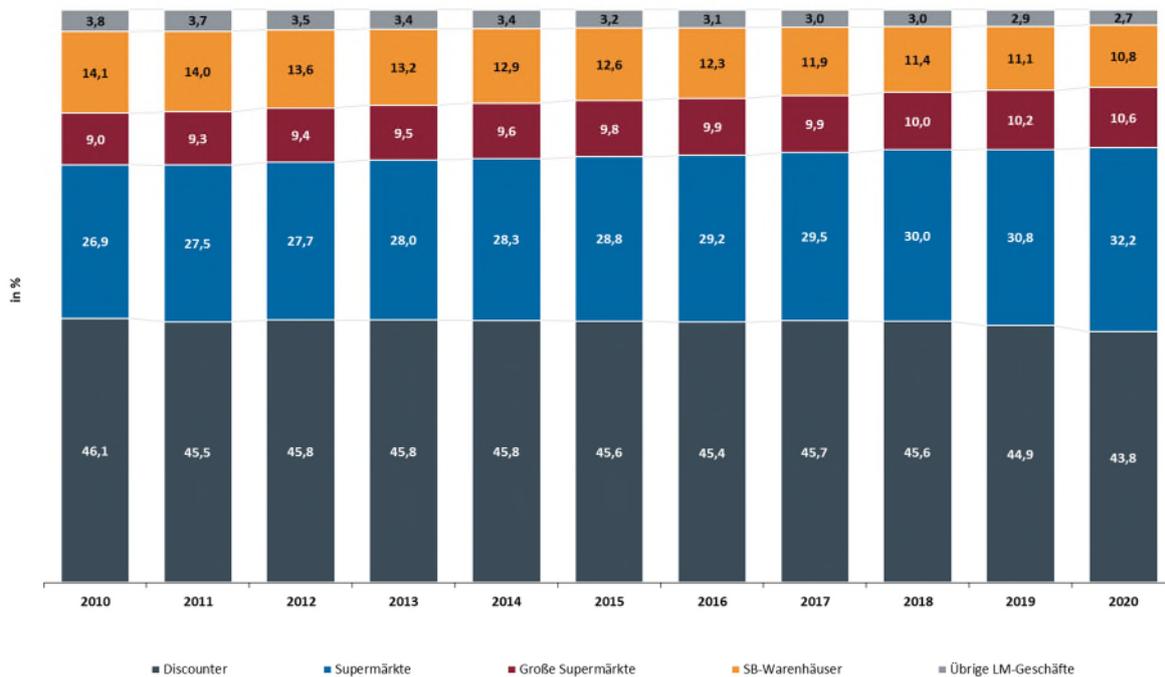
Die Dynamik in der Branche ist nach wie vor ungebrochen. So optimieren derzeit nahezu alle wesentlichen Betreiber des Lebensmitteleinzelhandels ihre Standortnetze. Hiermit verbunden ist häufig auch eine Flächenausweitung der einzelnen Betriebe bzw. Standorte, da aufgrund der steigenden Anforderungen an die Warenpräsentation, die interne Logistik sowie den demographischen Wandel die Flächeninanspruchnahme zunimmt.

Die einzelnen Betriebstypen des Lebensmitteleinzelhandels weisen eine unterschiedliche Entwicklung auf. Während Lebensmitteldiscounter und Große Supermärkte ihre Marktposition ausbauen konnten, waren die Marktanteile der SB-Warenhäuser und kleinen Lebensmittelgeschäfte rückläufig (vgl. Abbildung 1).

² Vgl. OVG Hamburg, 2 E 7/11.N; BVerwG 4 BN 11.13: „Grundlage für einen Einzelhandelsausschluss, der zum Ziel hat, die Zentren der Stadt durch eine Konzentration von Einzelhandelsnutzungen in den Zentren zu stärken bzw. zu sichern, stellt ein niedergelegtes und durch die dafür zuständigen Entscheidungsgremien beschlossenes Einzelhandelskonzept dar. Der darauf gestützte Einzelhandelsausschluss muss vollständig der Verwirklichung dieser Planung dienen.“

³ Die Hamburger Leitlinien stellen ein städtebauliches Entwicklungskonzept im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB und damit einen im Rahmen des § 31 Abs. 2 BauGB zu berücksichtigenden öffentlichen Belang dar, vgl. VG Hamburg, 9 K 2548/12. Die Leitlinien wurden im Zuge der kompletten Neufassung des Hamburger Zentrenkonzepts Anfang 2020 ebenfalls neu festgesetzt.

Abbildung 1: Entwicklung der Marktanteile im deutschen Lebensmitteleinzelhandel 2010 – 2020



Quelle: EHI Europäisches Handelsinstitut: Handelsdaten aktuell 2021, GMA-Darstellung 2022

Die **Definitionen für Betriebstypen** liegen seitens mehrerer Institutionen und Institute vor. Die Definition, auf die in vorliegender Untersuchung zurückgegriffen wird, ist die des EHI Retail Institute, welche im Einzelnen folgende Definitionen beinhaltet:⁴

Kleines Lebensmittelgeschäft

Ein kleines Lebensmittelgeschäft ist ein Einzelhandelsgeschäft mit weniger als 400 m² Verkaufsfläche, das ein begrenztes Lebensmittel- und Nonfood I-Sortiment⁵ anbietet.

LEH-Fachgeschäft

Ein LEH-Fachgeschäft ist ein Einzelhandelsgeschäft, das auf eine Warengruppe spezialisiert ist und ein tiefes Sortiment führt. Dazu zählen u. a. Spezialitäten-Fachgeschäfte, Getränke-abholmärkte, Obst- und Gemüse-, Süßwarenläden sowie handwerklich orientierte Einzelhandelsgeschäfte wie Feinkostgeschäfte, Bäckereien und Fleischereien.

Convenience Store

Ein Convenience Store ist ein Einzelhandelsgeschäft mit einer Verkaufsfläche unter 400 m², das ein begrenztes Sortiment aus den Warenbereichen Tabakwaren, Süßwaren, Getränke, Presseartikel sowie frische Snacks und Fertiggerichte bietet. Ein Convenience Store zeichnet sich durch seine bequeme Erreichbarkeit und übliche Sonntagsöffnung aus. Zu den Convenience Stores gehören Kioske und Tankstellenshops.

Lebensmitteldiscounter

Ein Lebensmitteldiscounter ist ein Einzelhandelsgeschäft mit einer üblichen Verkaufsfläche unter 1.000 m², das ausschließlich in Selbstbedienung ein begrenztes, auf umschlagstarke

⁴ Vgl. EHI Handelsdaten aktuell 2021, S. 364.

⁵ Drogerieartikel, Wasch-, Putz- und Reinigungsmittel sowie Tiernahrung.

Artikel konzentriertes Lebensmittelangebot und Nonfood I-Sortiment sowie ein regelmäßig wechselndes Aktionsangebot mit Schwerpunkt Nonfood II⁶ führt.

Supermarkt / Lebensmittelvollsortimenter

Ein Supermarkt ist ein Einzelhandelsgeschäft mit einer Verkaufsfläche zwischen 400 m² und 2.500 m², das ein Lebensmittelvollsortiment und Nonfood I-Artikel führt und einen geringen Verkaufsflächen-Anteil an Nonfood II aufweist.

Großer Supermarkt

Ein großer Supermarkt ist ein Einzelhandelsgeschäft mit einer Verkaufsfläche zwischen 2.500 m² und 5.000 m², das ein Lebensmittelvollsortiment sowie Nonfood I und Nonfood II-Artikel führt.

SB-Warenhaus

Ein SB-Warenhaus ist ein Einzelhandelsgeschäft mit einer Verkaufsfläche von mindestens 5.000 m², das ein Lebensmittelvollsortiment und Nonfood I-Artikel sowie ein umfangreiches Nonfood II-Angebot führt.

Die **Betriebstypen** unterscheiden sich in erster Linie hinsichtlich ihrer **Sortimentsstruktur**. Dies wird v. a. quantitativ durch die Zahl der geführten Artikel deutlich. Während ein Supermarkt im Mittel ca. 11.800 Artikel offeriert, bieten Lebensmitteldiscounter dagegen im Schnitt lediglich ca. 2.300 Artikel an (vgl. Tabelle 1). Bei allen Betriebstypen liegt der Schwerpunkt auf Waren des kurzfristigen Bedarfs.

Tabelle 1: Sortimentsangebot von Lebensmitteldiscountern und Supermärkten

Hauptwarengruppen	Lebensmitteldiscounter (Ø 793 m ² VK)		Supermarkt (Ø 1.029 m ² VK)		Großer Supermarkt (Ø 3.344 m ² VK)	
	Durchschnittliche Artikelzahl					
	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %
Food	1.755	76 – 77	8.995	76	15.730	63
Nonfood I	265	11 – 12	2.030	17	4.825	19
Nonfood II	275	12	805	7	4.450	18
Nonfood insgesamt	540	23 – 24	2.835	24	9.275	37
Insgesamt	2.295	100	11.830	100	25.005	100

Quelle: EHI Köln, Sortimentsbreitenerhebung. In: handelsdaten aktuell 2019

Lebensmittelvollsortimenter sprechen dabei mit ihrem breiten und tiefen Sortiment sowie der deutlich stärkeren Schwerpunktsetzung im Kernbereich Lebensmittel – überwiegend mit regionaler Ausrichtung – z. T. andere Käuferschichten an. Aktionswaren aus dem Nonfoodbereich spielen bei klassischen Supermärkten hingegen nur eine untergeordnete Rolle, was sich auch in einem niedrigeren Umsatzanteil des Nonfoods ausdrückt (max. 15 %).

Lebensmitteldiscounter heben sich im Vergleich zu Lebensmittelvollsortimentern insbesondere durch ein vergleichsweise schmales Sortiment mit einem hohen Anteil an Eigenmarken und durch eine konsequente Niedrigpreisstrategie ab. Als weitere Besonderheit sind wechselnde Randsortimente, sog. „Aktionswaren“, zu nennen, deren Artikel nicht kontinuierlich geführt werden. Bei der Aktionsware handelt es sich überwiegend um Angebote außerhalb des Lebensmittelbereichs. Hier kommen ganz unterschiedliche Artikel zum

⁶ Ge- und Verbrauchsgüter des kurz-, mittel- und langfristigen Bedarfs wie Textilien, Schuhe, Gartenbedarf, Unterhaltungselektronik, Elektrogroßgeräte, Bücher und Presseartikel usw.

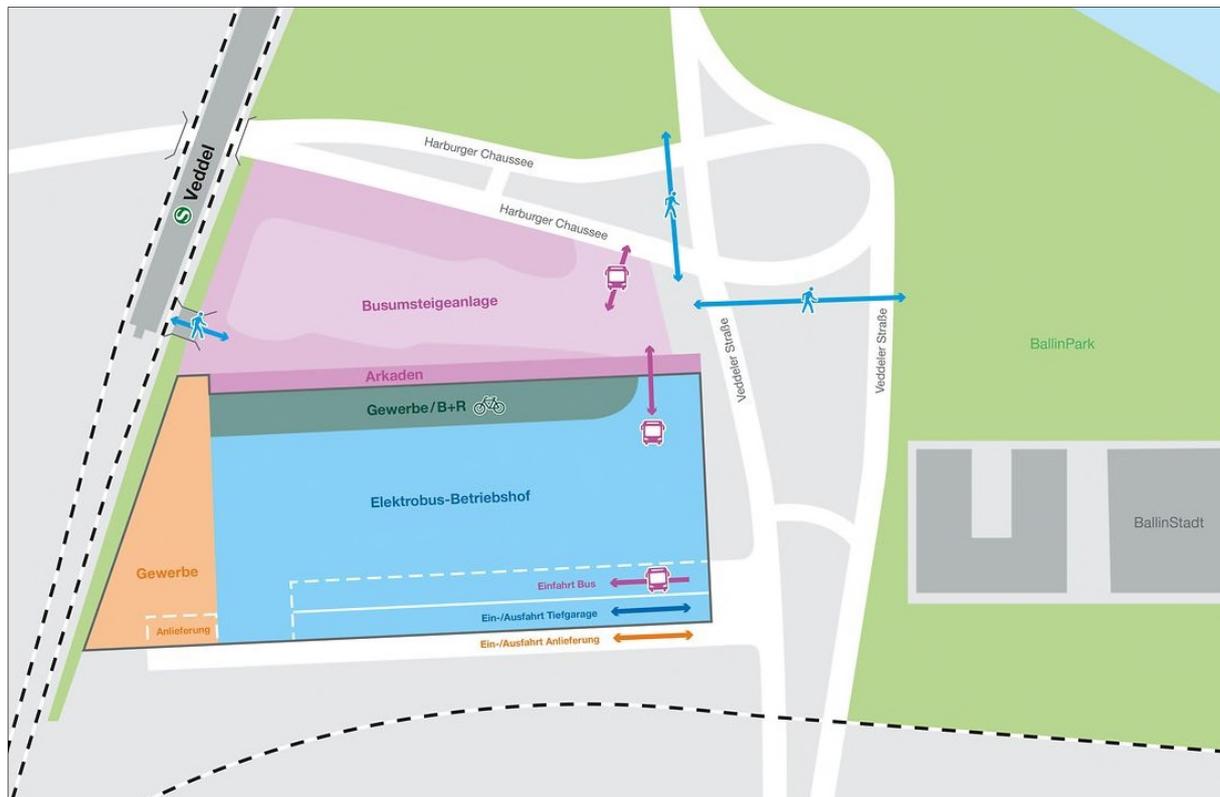
Verkauf, wobei ein gewisser Schwerpunkt bei Bekleidung, Haushaltswaren und Elektrowaren liegt. Letztlich ist die Artikelzusammensetzung jedoch äußerst heterogen.

5. Verkaufsfläche und Sortimentsgliederung des Vorhabens

Die Hamburger Hochbahn plant in direkter Nachbarschaft zur S-Bahn-Station Veddel den Umbau der bisherigen Busumsteigeanlage und des Park+Ride-Parkhauses in den sog. Mobilitätshub Elbinseln. Im Norden der Elbinsel Wilhelmsburg soll ein neues Verkehrsdrehkreuz für Wilhelmsburg und die Veddel entstehen, das insbesondere den Busverkehr deutlich ausbauen und Mobilitätsangebote bündeln soll. In der mehrgeschossigen Anlage sind neben der Busumsteigeanlage auch ein Elektro-Busbetriebshof mit Werkstatt, Angebote für Carsharing, Ride-Pooling, StadtRAD Station und Bike+Ride-Stellplätze vorgesehen. Das bestehende Parkhaus wird zurückgebaut und als Tiefgarage neu errichtet. Durch die horizontale Bauweise soll die Unterbringung von Angeboten des täglichen Bedarfs für die Anwohner möglich werden. Das Projekt sieht insgesamt 8.000 m² (BGF) für Gewerbenutzung und Nahversorgung vor.

Konkret ist die Ansiedlung eines noch zu benennenden Lebensmittel-Vollsortimenters mit rd. 2.000 m² Verkaufsfläche innerhalb des Mobilitätshubs geplant. Die projektierte Lage stellt sich wie folgt dar:

Abbildung 2: Projektplan des Mobilitätshub Elbinseln



Quelle: Hamburger Hochbahn; GMA Bearbeitung 2022

Die Hochbahn rechnet für 2030 gegenüber 2018 mit einer Zunahme der täglichen Umstiege zwischen Bus und S-Bahn um ca. 872 bzw. rd. + 13 %, beim Umstieg von der S-Bahn in den Bus sogar um ca. 1.920 bzw. rd. + 28 %. Für den direkten Austausch zwischen Bus und dem Quartier wird ein Anstieg um rd. 435 Umstiege pro Tag bzw. + 55 % erwartet. Den größten prozentualen Bedeutungszuwachs sieht die Hochbahn mit rd. 1.321 zusätzlichen Umstiegen zwischen verschiedenen Buslinien, hier wird mit rd. + 457 % fast eine Verfünffachung der bisherigen Umstiege erwartet, die mit rd. 289 derzeit auf einem eher niedrigen Niveau rangieren.

II. Standortbeschreibung und -bewertung

Zur Beurteilung möglicher Auswirkungen auf die Versorgungsstruktur bzw. die Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche im Untersuchungsraum ist die Bewertung der konkreten Standortvoraussetzungen ein zentrales Element. Die Standorteignung wirkt sich einerseits unmittelbar auf die zu erwartende Leistungsfähigkeit eines Marktes und andererseits auf die möglicherweise daraus resultierenden Wirkungen aus. Des Weiteren ist die Auseinandersetzung mit dem Standort Grundlage zur Prüfung der städtebaulichen Auswirkungen.

1. Makrostandort Veddel

Der Hamburger Stadtteil Veddel liegt zentral im Bezirk Hamburg-Mitte und grenzt an die Stadtteile Hafencity, Rothenburgsort, Wilhelmsburg und Kleiner Grasbrook. Mit lediglich ca. 997 Einwohnern pro km² zählt Veddel zu den vergleichsweise sehr dünn besiedelten Stadtteilen Hamburgs. 2020 war für den Stadtteil Veddel ein leicht negativer Bevölkerungssaldo zu verzeichnen. So ging die Bevölkerung um insgesamt ca. 111 Personen bzw. 2,5 %⁷ zurück auf insgesamt ca. 4.356 Einwohner.⁸ Dies ist vor allem auf einen negativen Wanderungssaldo zurückzuführen, der nicht durch die leicht positiven natürlichen Bevölkerungsbewegungen (+ 28 Einwohner) ausgeglichen werden kann. Dies macht sich auch auf Bezirksebene bemerkbar.⁹

Der Anteil des Erwerbspotenzials (18 - < 65 Jahre: 70,7 %) an der Wohnbevölkerung in Veddel ist gegenüber dem Bezirk leicht überdurchschnittlich¹⁰, der Arbeitslosenanteil liegt mit ca. 11,2 % deutlich über dem Durchschnitt der Hansestadt und des Bezirks¹¹. Die Beschäftigtenquote fällt mit ca. 54,5 % etwas höher aus als der Durchschnitt¹². Der Anteil der Bevölkerung mit Migrationshintergrund liegt mit 74,5 % für Veddel weit über den Vergleichswerten¹³ für den Bezirk Hamburg-Mitte und die Gesamtstadt.¹⁴ Das Kaufkraftniveau im Stadtteil Veddel fällt in den zugehörigen PLZ-Bereichen des Stadtteils (21109: 99,7; 20539: 87,5)¹⁵ unterdurchschnittlich bis durchschnittlich aus.

Verkehrlich betrachtet wird der Stadtteil Veddel in Nord-Süd-Richtung durch die Bundesautobahn BAB 255 durchquert, die die nördlich der Norderelbe gelegenen Stadtteile an die südlichen Stadtteile und die in Nord-West-Richtung verlaufende BAB 1 anschließt (Autobahndreieck Norderelbe). Ebenfalls werden hier die südlich gelegenen Stadtteile über die Bundesstraßen B 5 / 75 (Anschlussstelle Georgswerder) angeschlossen.

An den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist die Veddel vor allem durch die S-Bahnhaltestelle Veddel (BallinStadt) (Linien S3 / S31) am südwestlichen Ende des Stadtteils angebunden. Darüber hinaus verkehren mehrere Omnibuslinien des HVV, die sich weitgehend am bestehenden Knotenpunkt an der S-Bahnstation und dem dortigen Park+Ride-Parkhaus konzentrieren und von hier die weitere Anbindung nach Wilhelmsburg, Kirchdorf-Süd, Harburg, zum Berliner Tor sowie zum Hauptbahnhof gewährleisten. Wenige hundert Meter nordwestlich des Stadtteils befindet sich die S- und U-Bahnhaltestelle Elbbrücken (Endhaltestelle Linie U4).

⁷ Durchschnitt Hamburg: ca. + 10.345 EW / + 0,5 %, Bezirk Hamburg-Mitte ca. + 444 EW / + 0,1 %

⁸ Hamburg: ca. 1.899.160 Einwohner, Bezirk Hamburg-Mitte: ca. 301.231 Einwohner

⁹ Hamburg: ca. + 6.879 Einwohner, Bezirk Hamburg-Mitte: - 287 Einwohner, Stadtteil Veddel: - 139 Einwohner

¹⁰ Durchschnitt Hamburg: 69,5 %, Bezirk Hamburg-Mitte: 65,4 %

¹¹ Durchschnitt Hamburg: 5,0 %, Bezirk Hamburg-Mitte: 8,3 %

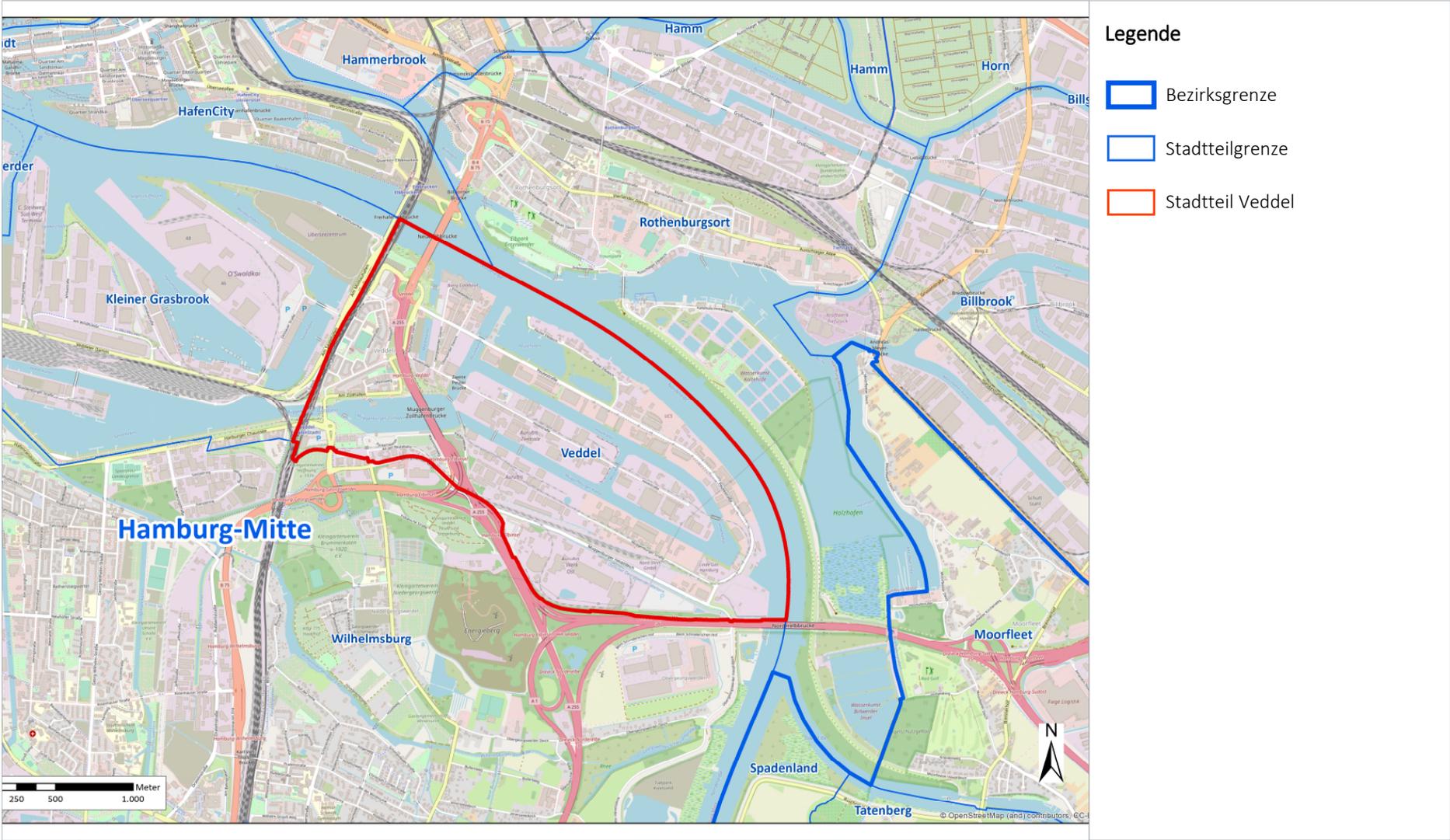
¹² Durchschnitt Hamburg: 60,9 %, Bezirk Hamburg-Mitte: 57,4 %

¹³ Durchschnitt Hamburg: 36,1 %, Bezirk Hamburg-Mitte: 51,3 %

¹⁴ Alle Werte aus Statistikamt Nord: Hamburger Stadtteil-Profile Berichtsjahr 2020, veröffentlicht im November 2021.

¹⁵ Quelle: MB Research 2020, Bundesdurchschnitt = 100,0.

Karte 1: Lage des Stadtteils Veddel im Bezirk Hamburg-Mitte



2. Mikrostandort S-Bahn Veddel

Der **Mikrostandort** des Vorhabens befindet sich im Südwesten des Stadtteils Veddel, bereits auf der Elbinsel Wilhelmsburg. Die Fläche zwischen Harburger Chaussee und Veddeler Straße liegt am südlichen Ein- / Ausgang der S-Bahn-Station Veddel / BallinStadt und ist insbesondere durch raumgreifende, asphaltierte Flächen geprägt. Neben dem als Rondell ausgebildeten Busbahnhof mit mehreren Abfahrtsbereichen sind Parkplätze für Pkw und Busse, Grünflächen, das P+R-Parkhaus und B+R-Fahrradboxen am Standort vorhanden.

Das **unmittelbare Umfeld** ist primär durch Verkehrsinfrastruktur geprägt, darunter die Gleise für S- und Fernbahn, die sich südlich des Standortes in vier Richtungen aufteilen, die vierspurige Veddeler Straße (Zufahrt zur autobahnähnlich ausgebauten B 75) und der Verteilerkreis Harburger Chaussee, Veddeler Straße, Wilhelmsburger Brücke. Am Elbufer befindet sich der Ballinpark, direkt am BallinStadt-Auswanderermuseum. In westlicher Richtung an der Harburger Chaussee findet sich gemischte Nutzung mit hohem Wohnanteil, die Veddeler Wohngebiete schließen nördlich der S-Bahn-Station am Wilhelmsburger Platz an. Zwischen der BallinStadt und dem Wilhelmsburger Ortsteil Georgswerder liegen gewerbliche Nutzungen und die B 75.

Die **verkehrliche Erschließung** erfolgt über die mehrspurigen Hauptverkehrsstraßen Veddeler Straße und Harburger Chaussee, Fußgänger- und Fahrradwege sind jeweils beidseitig straßenbegleitend vorhanden. Über die Wilhelmsburger Brücke ist auch eine Erreichbarkeit aus den Veddeler Wohngebieten gewährleistet. Die Veddeler Straße stellt eine Verbindung an die B 75 (Anschlussstelle HH-Georgswerder) her, die nur rd. 800 m östlich in die BAB 255 einmündet und über Harburg ins südliche Hamburger Umland weiterverläuft. Insofern weist der Standort gute Voraussetzungen zum Umstieg zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern auf. Die Straßenquerungen sind fast durchgängig durch Lichtzeichen geregelt. Parkplätze sind bereits heute in ausreichender Menge durch das P+R Parkhaus vorhanden, dieses soll jedoch durch eine Tiefgarage ersetzt werden und wird nach Angaben der Hochbahn von 2025 bis etwa 2030 nicht zur Verfügung stehen. Eine öffentliche e-Ladesäule ist ebenfalls bereits vorhanden.

Aus dem **ÖPNV** kann der Planstandort durch die direkt nördlich anschließende S-Bahnhaltestelle Veddel (BallinStadt) der Linie S3 und S31 und den Busbahnhof (Haltestelle S Veddel) erreicht werden. Der Standort ist somit exzellent aus dem ÖPNV zu erreichen, was sich im Zuge der Verwirklichung der Planung weiter verbessern wird.

Foto 1: Frontalansicht Mikrostandort



Foto 2: Stützmauer Busumsteigeanlage



Foto 3: Parkplätze und Grünflächen am Mikrostandort



Foto 4: S-Bahnstation mit Brücke über Harburger Chaussee



Foto 5: Kreisverkehr und Auswanderermuseum



Foto 6: Wohnbebauung Wilhelmsburger Platz



Fotos: GMA-Aufnahmen 2022

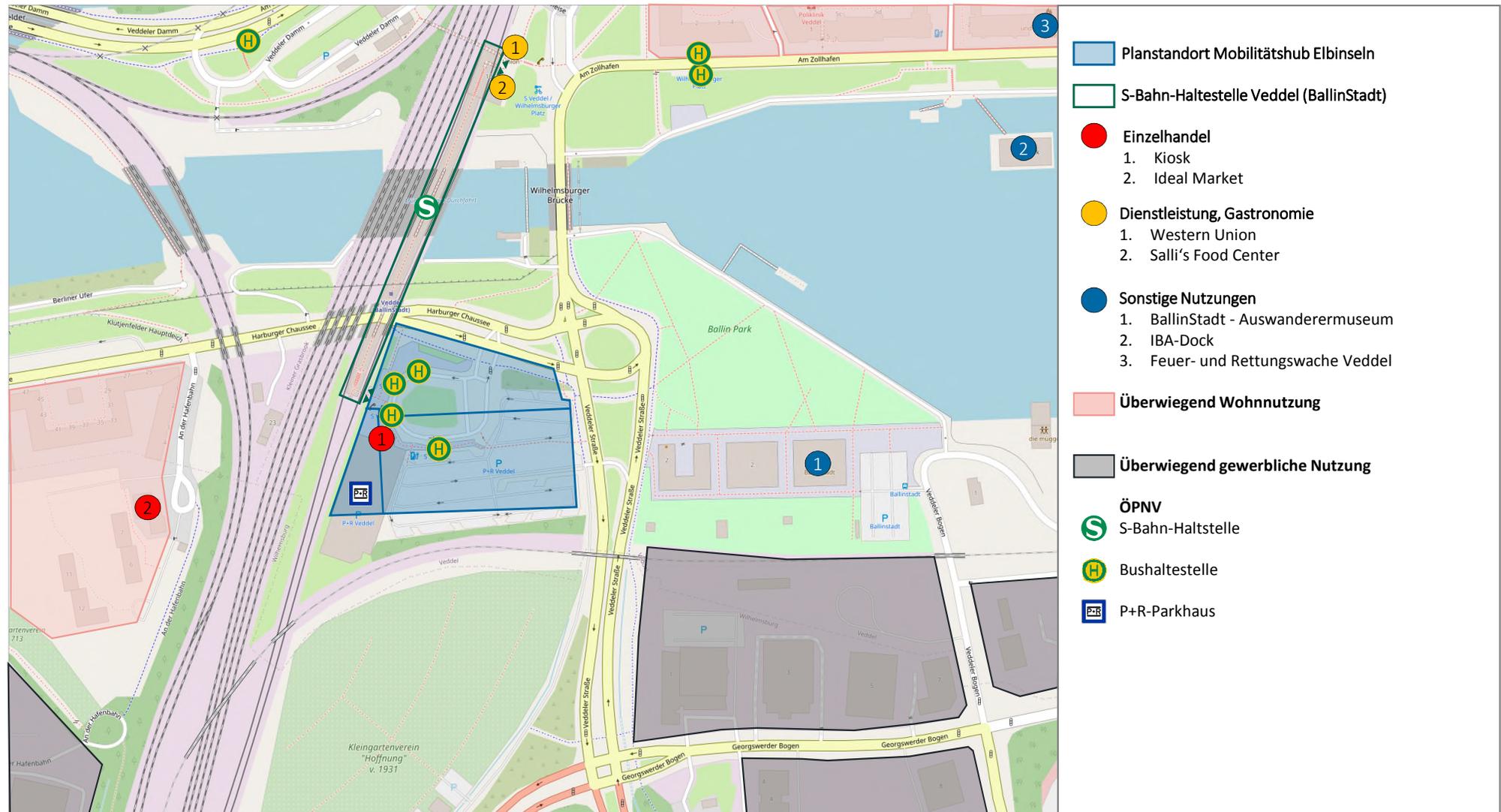
Das **weitere Standortumfeld** ist wie der gesamte westliche Stadtteil durch verdichteten Geschosswohnungsbau in für die 1920er typischer Blockrandbauweise geprägt. Das unweit des Planstandortes gelegene Gebiet Peute ist hingegen als ehemaliges Freihafengebiet¹⁶ durch Industrie und Gewerbe geprägt. Die Veddel war zudem 2013 Bestandteil des Projekts „Sprung über die Elbe“ im Rahmen der Internationalen Bauausstellung IBA.

Das **Wohnungsbauprogramm** des Bezirks Hamburg-Mitte, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung,¹⁷ datiert aus dem Jahr 2018 und sieht für den Stadtteil Veddel vor allem Potentialflächen im Bereich „Uffelnsweg“, „Am Gleise 8 – 14 (sog. Warmwasserblock)“ sowie dem „Veddeler Norden“. Bei diesen Gebieten handelt es sich vor allem um Brach- und Freiflächen aus früheren Hafen- und Zollabfertigungen, lediglich „Am Gleise“ umfasst bereits bestehende Wohnnutzungen, die im Zuge des Neubaus abgebrochen und neu errichtet werden würde. Unter Berücksichtigung der in diesem Zuge wegfallenden Flächen würden so mittelfristig insgesamt rd. 500 zusätzliche Wohneinheiten entstehen.

¹⁶ Die Einstufung des Freihafen Hamburg wurde zum 01.01.2013 aufgehoben.

¹⁷ Vgl. Wohnungsbauprogramm 2018 – Bezirk Hamburg-Mitte. Stand: Juni 2018, abgerufen am 31.01.2022.

Karte 2: Mikrostandort S-Bahn Veddel (BallinStadt)



Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende; GMA-Bearbeitung 2022

Die spezifischen Eigenschaften eines Standortes können in **positive und negative Standortfaktoren** gegliedert werden. Diese standortspezifischen Eigenschaften haben einen wesentlichen Einfluss auf die Ausstrahlung, die Marktdurchdringung und die damit korrespondierende Umsatzerwartung des Planobjektes.

Positive Standortfaktoren:

- + verkehrsorientiert gelegener Standort soll zum Mobilitätshub für die Elbinseln Veddel und Wilhelmsburg ausgebaut werden
- + ÖPNV-Anbindung am Mikrostandort vorhanden und für weiteren Ausbau vorgesehen (S-Bahn, Bus, P+R, B+R, StadtRAD, Carsharing)
- + Perspektivisch steigende Fahrgast- / Umsteigerzahlen erwartet
- + Wohngebiete in fußläufiger Distanz
- + gute verkehrliche Anbindung für den motorisierten Individualverkehr
- + Stadtteil Veddel mit Defiziten in der Grundversorgung, Ausbau eines Nahversorgungszentrums im Nahversorgungskonzept empfohlen.

Negative Standortfaktoren:

- Standort nicht als zentraler Versorgungsbereich ausgewiesen
- kein unmittelbarer Wohngebietsbezug
- Verkehrsinfrastruktur mit städtebaulicher Barrierewirkung
- wenig fußläufige Aufenthaltsqualität im unmittelbaren Umfeld.

III. Einzugsgebiet, Bevölkerung und Kaufkraftpotenzial

Der Abgrenzung und Zonierung des voraussichtlichen Einzugsgebietes für den geplanten Supermarkt kommt eine wesentliche Bedeutung bei der Beurteilung des Vorhabens zu. So bildet das ermittelte Einzugsgebiet die Grundlage für alle späteren Berechnungen zur Ermittlung des Bevölkerungs- und Kaufkraftpotenzials sowie des Vorhabenumsatzes bzw. der Umsatzherkunft.

1. Einzugsgebiet des Vorhabens und Bevölkerungspotenzial

Als Einzugsgebiet wird in dieser Untersuchung ein Bereich verstanden, innerhalb dessen mit regelmäßigen, dauerhaften und ausgeprägten Einkaufsbeziehungen an den Standort gerechnet werden kann. Das Einzugsgebiet lässt sich darüber hinaus weiterhin nach Zonen untergliedern und strukturieren, aus denen eine gleichmäßige Kundeneinkaufsorientierung an den Planstandort zu erwarten ist. Mit zunehmender Entfernung bzw. schlechterer Erreichbarkeit des Standortes ist dabei i. d. R. von einer Abnahme der Kundenbindung an den Standort auszugehen. Durch die Zonierung des Einzugsgebiets wird diesem Umstand Rechnung getragen.

Zur Abgrenzung und Zonierung des Einzugsgebietes werden in vorliegender Untersuchung folgende Kriterien herangezogen:

- /// Wesentliche Strukturdaten und Rahmenbedingungen im Untersuchungsraum (z. B. Topografie, Siedlungsstruktur, Pendlerbeziehungen, Wirtschaftsstruktur)
- /// Verkehrliche Erreichbarkeit des Standortes auf Basis von Fahrzeitisochronen
- /// Betreiber, Dimensionierung und Sortimentsstruktur des Vorhabens
- /// Wettbewerbssituation (vgl. Kapitel IV.)
- /// Ergebnisse aus anderen GMA-Untersuchungen in Hamburg.

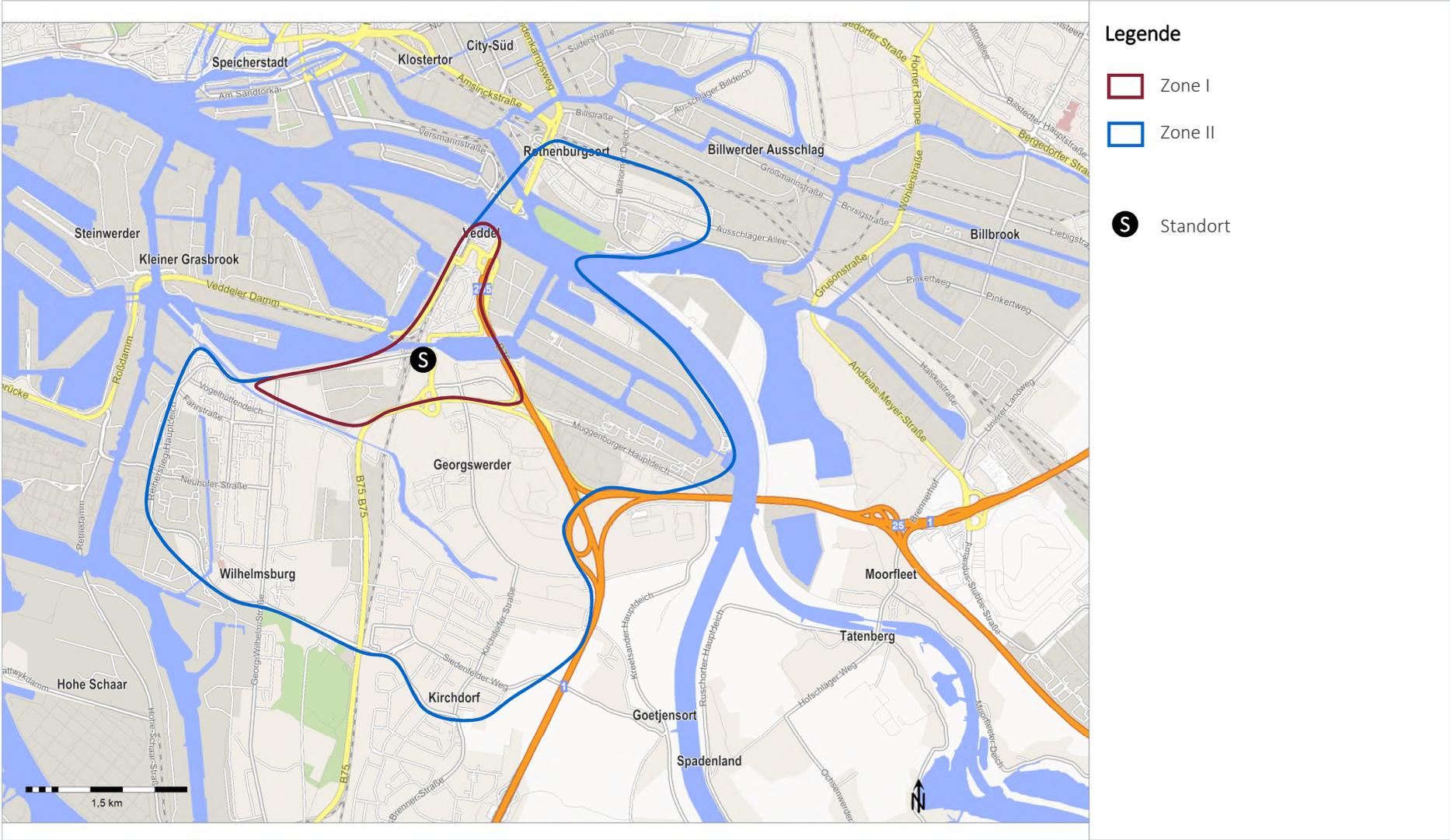
Unter Berücksichtigung der o. g. Faktoren lässt sich für das Planvorhaben an der S-Bahn Veddel folgendes Einzugsgebiet abgrenzen:

///	Zone I:	Teile der Stadtteile Veddel und Wilhelmsburg	ca. 6.984 Einwohner
///	Zone II:	Weitere Bereiche der Stadtteile Veddel, Wilhelmsburg und Rothenburgsort	ca. 37.683 Einwohner
///	Gesamt:		ca. 44.667 Einwohner¹⁸

Insgesamt wird durch das Vorhaben im Stadtteil Veddel ein Einzugsgebiet erschlossen, das sich an dem Versorgungsgebiet des Mobilitätshubs Elbinseln orientiert. In der Zone I liegen die nächstgelegenen Wohngebiete auf der Veddel und im Norden von Wilhelmsburg (Bereich Harburger Chaussee). Das weitere Einzugsgebiet (Zone II) erstreckt sich auf die Elbinseln Veddel und Peute sowie den Norden von Wilhelmsburg. Der Wilhelmsburger Süden verfügt an der S-Bahn-Station / Busbahnhof Wilhelmsburg über eigene Umsteigepunkte und wird weniger stark auf den neuen Mobilitätshub ausgerichtet sein.

¹⁸ Quelle: WIGeoGIS, panadress, Stand: 31.12.2019

Karte 3: Einzugsgebiet des geplanten Nahversorgers im Mobilitätshub Elbinseln



Quelle: Kartengrundlage GfK GeoMarketing, GMA-Bearbeitung 2022

Auch aus Rothenburgsort wird der geplante Vollsortimenter noch gut erreichbar sein, dort sind lediglich Lebensmitteldiscounter anzutreffen. Begrenzend auf das Einzugsgebiet wirken hingegen die vielen natürlichen Zäsuren der Fleete und Kanäle, sowie die noch deutlich bemerkbaren Prägungen durch Industrie- und Gewerbebetriebe aus der Vergangenheit der ehemaligen Freihafengebiete, zum Beispiel im Bereich der Peute und in Richtung des Kleinen Grasbrook. Auch die Verläufe der Bundesstraßen und Bundesautobahnen haben deutlich trennenden Charakter.

Eine weitere Ausdehnung des Einzugsgebietes durch das Vorhaben ist aufgrund der Wettbewerbssituation (siehe Kapitel IV.) in Wilhelmsburg sowie den angrenzenden Stadtteilen nicht zu erwarten. Über das Einzugsgebiet hinausgehende Kundenzuführeffekte an den Standort durch Umsteigende von außerhalb des Einzugsgebietes werden im Rahmen von Streukundeneffekten abgebildet.

2. Kaufkraft im Einzugsgebiet

Nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes sowie eigenen Berechnungen beträgt die ladeneinzelhandelsrelevante Kaufkraft aktuell einschließlich der Ausgaben im Lebensmittelhandwerk in Deutschland pro Kopf der Wohnbevölkerung

ca. 6.370 €.¹⁹

Bezogen auf das Vorhaben, dessen Sortimentsschwerpunkt im Lebensmittelbereich liegt, betragen die durchschnittlichen Pro-Kopf-Ausgaben in Deutschland

ca. 2.445 €.²⁰

Bei der Kaufkraftberechnung für das Einzugsgebiet ist darüber hinaus das lokale Kaufkraftniveau zu beachten. Gemäß aktueller Kennziffern von MB-Research liegt das Kaufkraftniveau mit 87,1 - 99,7 deutlich unter bis etwa im Bundesdurchschnitt (= 100,0).

Für das Einzugsgebiet beläuft sich das **Kaufkraftpotenzial für Nahrungs- und Genussmittel** damit auf ca. 98,8 Mio. €. Davon entfallen auf:

	Einzugsgebiet	Kaufkraft Nahrungs- und Genussmittel
Zone I:	Teile der Stadtteile Veddel und Wilhelmsburg	15,0 Mio. € p.a.
Zone II:	Weitere Bereiche der Stadtteile Veddel, Wilhelmsburg und Rothenburgsort	83,8 Mio. € p.a.
Summe		98,8 Mio. € p.a.

Zusätzlich werden bei Lebensmittelmärkten Anteile des Umsatzes mit Randsortimenten aus dem Nichtlebensmittelbereich generiert. Für Lebensmittelvollsortimenter werden hier im Durchschnitt maximal ca. 15 % angenommen. Dabei handelt es sich ganz überwiegend um andere nahversorgungsrelevante Sortimente wie Drogeriewaren und Tiernahrung.

¹⁹ Ohne Kaufkraftanteil verschreibungspflichtiger Medikamente bei Apotheken.

²⁰ Ohne Randsortimente (Nonfood I und II), wie z. B. Drogeriewaren, Haushaltswaren, Tiernahrung.

IV. Wettbewerbssituation

Zur Bewertung des Vorhabens ist zunächst die Angebots- und Wettbewerbssituation für das Vorhaben im Einzugsgebiet darzustellen und zu bewerten. Ausgehend davon lassen sich die durch das Vorhaben zu erwartenden prüfungsrelevanten städtebaulichen Auswirkungen ermitteln.

1. Wettbewerbssituation im Einzugsgebiet

In der **Zone I des Einzugsgebietes** stellt der kleinflächige Penny-Lebensmitteldiscounter den einzigen strukturprägenden Lebensmittelmarkt auf der Veddel dar, dieser dient überwiegend der fußläufigen Versorgung der südwestlich angrenzenden Wohngebiete. Nach einem Brand im Dezember 2020 wurde der Markt im März 2021 wiedereröffnet und präsentiert sich entsprechend modernisiert. Des Weiteren sind mehrere internationale Spezialanbieter (u. a. Ideal Market, Hanse Markt), Bäckereien, Tankstellenshops und Kioske vorhanden. Die Verkaufsfläche in der Zone I bei Nahrungs- und Genussmitteln beläuft sich auf ca. 1.300 m², auf denen ein Umsatz von ca. 6 – 7 Mio. € erzielt werden dürfte.

Innerhalb der **Zone II des Einzugsgebietes** sind drei zentrale Versorgungsbereiche und ergänzende Standorte vorhanden.

Im zentralen Versorgungsbereich **Stadtteilzentrum Wilhelmsburg** konzentriert sich das Angebot auf das Einkaufszentrum Luna-Center und die benachbarte Passage. Im Luna-Center stellt Marktkauf den standortprägenden Magnetbetrieb dar, ergänzt um die Drogeriemärkte Rossmann und Budni. In der Algermissentraße wird das Angebot durch einen Penny-Discounter ergänzt, außerdem sind Kioske, Bäckereien und eine Fleischerei am Standort vorhanden. Die Verkaufsfläche bei Nahrungs- und Genussmitteln beläuft sich auf ca. 7.050 m² auf der ein Umsatz von ca. 30 – 31 Mio. € erwirtschaftet werden dürfte.

Der zentrale Versorgungsbereich **Nahversorgungszentrum Veringstraße** liegt im Nordwesten der Elbinsel Wilhelmsburg entlang der namensgebenden Straße, des Vogelhüttendeichs sowie am Veringhof. Magnetbetriebe sind Edeka und Lidl am Veringhof, in der Veringstraße sind überwiegend internationale Spezialanbieter, Betriebe des Lebensmittelhandwerks und zahlreiche Gastronomiebetriebe zu finden, größter Lebensmittelanbieter dort ist der kleinflächige Frischemarkt Kaya. Am Vogelhüttendeich ist auf den Drogeriemarkt Budni hinzuweisen. Insgesamt ist bei Nahrungs- und Genussmitteln eine Verkaufsfläche von ca. 3.200 m² vorhanden, auf der ein Umsatz von ca. 20 – 21 Mio. € erwirtschaftet werden dürfte.

Im nördlich angrenzenden Stadtteil Rothenburgsort liegt der zentrale Versorgungsbereich **Nahversorgungszentrum Rothenburgsort**, in dem u. a. der Lebensmitteldiscounter Penny, der Drogeriemarkt Budni, eine Bäckerei und ein Kiosk anzutreffen sind. Insgesamt ist bei Nahrungs- und Genussmitteln eine Verkaufsfläche von ca. 850 m² vorhanden, auf der ein Umsatz von ca. 4 - 5 Mio. € erwirtschaftet werden dürfte.

An **sonstigen Standorten in der Zone II** sind weitere strukturprägende Lebensmittelmärkte zu finden, darunter Filialen von Lidl in der Ausschläger Allee und am Reinstorfweg, von Aldi an der Dratelnstraße, am Billhorner Röhrendamm und am Ernst-August-Stieg sowie von Penny am Vierländer Damm und Netto an der Dratelnstraße im Standortverbund mit Aldi. Weiterhin sind Kioske, Bäckereien, Getränkemärkte und weitere Lebensmittelanbieter vorhanden. Die meisten Lebensmitteldiscounter sind als sehr leistungsfähig zu bewerten, mit rd. 1.400 m² stellt die Lidl-Filiale am Reinstorfweg den größten Lebensmitteldiscounter im Untersuchungsraum dar. Die Verkaufsfläche bei Nahrungs- und Genussmitteln beläuft sich auf ca. 8.900 m² auf der ein Umsatz von ca. 56 – 57 Mio. € erwirtschaftet werden dürfte.

2. Wettbewerbssituation außerhalb des Einzugsgebietes

Im zentralen Versorgungsbereich **Nahversorgungszentrum Kirchdorf-Süd** sind ein Penny-Discounter sowie kleinteiliger Lebensmittelhandel anzutreffen. Das kleine Nahversorgungszentrum dient überwiegend der Versorgung der umliegenden Großwohnsiedlung. Auf ca. 1.050 m² Verkaufsfläche dürfte bei Nahrungs- und Genussmitteln ein Umsatz von ca. 5 – 6 Mio. € erwirtschaftet werden.

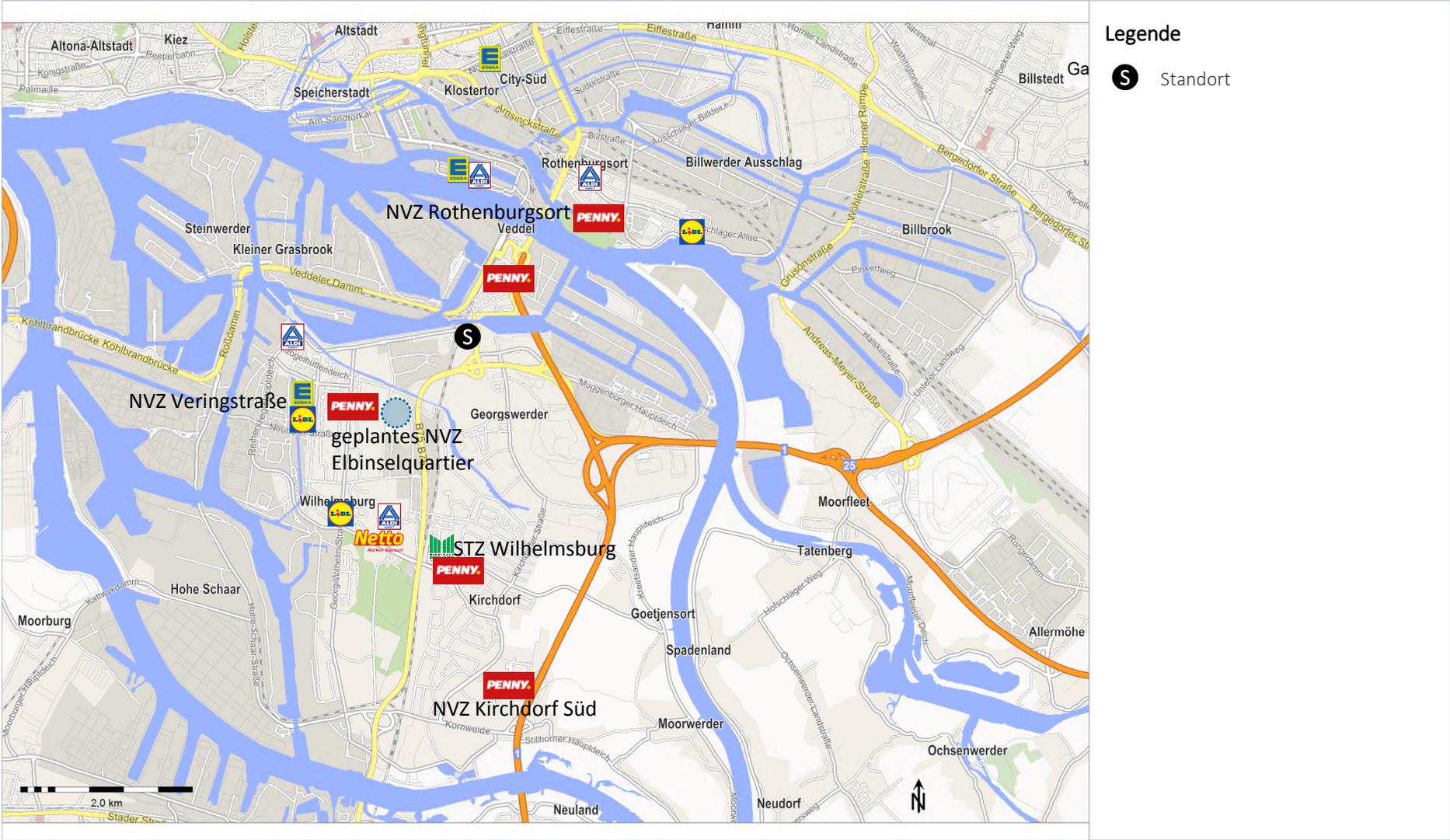
An **sonstigen Standorten** außerhalb des Einzugsgebietes ist insbesondere auf Edeka und Budni am Sonnquartier hinzuweisen, die Hafencity verfügt über eigene Nahversorgungsstrukturen. Weitere Lebensmittelmärkte sind in der näheren Umgebung nicht vorhanden.

Tabelle 2: Wesentliche Wettbewerber innerhalb des Untersuchungsraums

Stadtteil	Betrieb	Verkaufsfläche in m ²	Straße	Lagekategorie
Veddel	Penny	600	Sieldeich	Integrierte Stadtteillage
Wilhelmsburg	Penny	950	Algermisenstraße	STZ Wilhelmsburg
	Marktkauf	5.500	Wilhelm-Strauß-Weg	
	Lidl	1.010	Am Veringhof	NVZ Veringstraße
	Edeka	1.270	Am Veringhof	
Rothenburgsort	Penny	770	Rothenburgsorter Marktplatz	NVZ Rothenburgsort
	Aldi Nord	750	Billhorner Röhrendamm	Integrierte Stadtteillage
	Lidl	1.050	Ausschläger Allee	
Wilhelmsburg	Aldi Nord	790	Dratelnstraße	Gewerbegebietslage
	Aldi Nord	790	Ernst-August-Stieg	
	Lidl	1.400	Reinstorfweg	Integrierte Stadtteillage
	Netto Marken-Discount	800	Dratelnstraße	
	Penny	660	Zeidlerstraße	
	Penny	800	Erlerring	NVZ Kirchdorf Süd
Hammerbrook	Edeka	1.200	Nagelsweg	Integrierte Stadtteillage

GMA-Erhebung / -Zusammenstellung 2022; ca.- Werte, leicht gerundet; ohne Darstellung der Spezialanbieter.

Karte 4: Projektrelevante Wettbewerbssituation im Untersuchungsraum



Quelle: Kartengrundlage GfK GeoMarketing, GMA-Bearbeitung 2022

3. Wesentliche Wettbewerbsplanungen im Untersuchungsraum

In Wilhelmsburg sind weitere Planungen zu berücksichtigen, die in etwa gleichzeitig mit dem Mobilitätshub realisiert werden sollen, hierbei geht es um einen Planungshorizont von 2026 – 2029. Die größten Planungen werden durch die städtische IBA Hamburg GmbH vorangetrieben.

Das bedeutendste Vorhaben ist die Planung des **Elbinselquartiers**, in dem auf rd. 47 ha Fläche ca. 2.100 Wohneinheiten im Bereich der inzwischen verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße neu entstehen sollen. Diese Entwicklung soll ebenfalls ein neues Nahversorgungszentrum (zentraler Versorgungsbereich) umfassen, geplant sind ein Lebensmittelvollsortimenter (ca. 2.500 m² VK), ein Lebensmitteldiscounter (ca. 1.400 m² VK), ein Drogeriemarkt (max. 800 m² VK) sowie weitere, kleinteilige Nutzungen.

Ein weiteres Vorhaben betrifft das **Wilhelmsburger Rathausviertel**, hier sind auf ca. 32 ha rd. 1.500 Wohneinheiten (zzgl. 240 WE durch private Vorhabenträger) geplant. Die an der Dratelnstraße vorhandenen Lebensmitteldiscounter (Aldi und Netto Marken-Discount) sollen dabei erweitert und zu einem weiteren kleinen Nahversorgungszentrum ausgebaut werden.

Auch am **Spreehafenviertel** soll auf ca. 20 ha ein Wohngebiet mit ca. 1.100 Wohneinheiten entstehen, die Nahversorgung soll wegen der Nähe zum Nahversorgungszentrum Veringstraße und dem neuen Nahversorgungszentrum am Elbinselquartier auf kleinflächige Angebote (< 800 m² VK) begrenzt werden.

Außerdem ist eine Diskussion über zusätzliche Nahversorgungsangebote auf dem **Kleinen Grasbrook** hervorzuheben.

Auch durch diese Planungen werden wettbewerbliche Effekte im Untersuchungsraum ausgelöst, gleichzeitig stellt insbesondere der geplante zentrale Versorgungsbereich im Elbinselquartier eine schützenswerte Lage dar, die durch das Vorhaben am Mobilitätshub nicht beeinträchtigt werden darf.

V. Auswirkungsanalyse

1. Methodischer Ansatz

Die möglichen Kaufkraftbewegungen im Untersuchungsraum werden im Folgenden vor dem Hintergrund der zur Verfügung stehenden Kaufkraftvolumina und der dargelegten Angebotsstrukturen ermittelt. Daraus lassen sich anschließend die zu erwartenden wirtschaftlichen, städtebaulichen und versorgungsstrukturellen Auswirkungen ableiten. Hierzu werden zwei Berechnungsschritte durchgeführt:

- /// Ein erster Ansatz, das **Marktanteilkonzept**, stellt die voraussichtliche Kaufkraftabschöpfung des Vorhabens (= Marktanteile) aus dem Einzugsgebiet dar und verdeutlicht, aus welchen Teilräumen dem Vorhaben die Kaufkraft der Endverbraucher für die einzelnen Sortimente bzw. Betriebstypen zufließt.
- /// Mit einem zweiten Ansatz, dem **Umsatzumverteilungsmodell**, werden die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens auf bestehende Angebote im Einzugsgebiet sowie im Umfeld eingeschätzt. Damit wird aufgezeigt, wo – und in welchem Umfang – dem bestehenden Einzelhandel Umsätze verloren gehen.

2. Umsatzerwartung und Umsatzherkunft

Das Marktanteilkonzept geht von einer Gegenüberstellung des relevanten Angebotes mit dem für das Einzugsgebiet ermittelten Nachfragevolumen (= Kaufkraft) aus. Als wesentliche Kriterien bei der Ermittlung der Marktanteile werden die Art und Dimensionierung der vorgesehenen Einzelhandelsnutzung, die Lage und das Standortumfeld sowie die Wettbewerbssituation im Einzugsgebiet und im weiteren Umfeld berücksichtigt. Vor diesem Hintergrund sind die in Tabelle 3 dargestellten Marktanteile und Umsatzleistungen zu erwarten. Das Marktanteilkonzept lässt jedoch keine direkten Rückschlüsse auf die durch das Vorhaben ausgelösten Umsatzumlenkungen zu. So gibt das Marktanteilkonzept keine Auskunft darüber, wo die durch das Vorhaben generierten Umsätze bisher gebunden sind und wie sich diese nach der Ansiedlung des Marktes neu verteilen werden. Die Ermittlung der Umsatzumlenkungen für das Vorhaben wird in Kapitel V.3. ausführlich behandelt.

Folgende Umsatzprognose lässt sich für einen Lebensmittelvollsortimenter an der S-Bahn in Veddel mit einer Verkaufsfläche von ca. 2.000 m² anhand des Marktanteilkonzeptes ermitteln²¹:

Tabelle 3: Umsatzprognose anhand des Marktanteilkonzeptes (Lebensmittelvollsortimenter mit ca. 2.000 m² VK)

Zonen	Kaufkraft in Mio. €	Marktanteil Food in %	Umsatz Food in Mio. €	Umsatz Nonfood in Mio. €*	Umsatz gesamt in Mio. €	Umsatzherkunft in %
Zone I	15,0	20	3,0	0,5	3,5	38
Zone II	83,8	5	4,2	0,6	4,8	52
Einzugsgebiet	98,8	7 – 8	7,2	1,1	8,3	90
Streuumsätze von außerhalb des Einzugsgebietes			0,8	0,1	0,9	10
Insgesamt			8,0	1,2	9,2	100

* Der Umsatzanteil im Nonfoodbereich beträgt bei Lebensmittelvollsortimentern in der Regel ca. 15 %. Hinsichtlich der Kundenherkunft wurde von mit dem Lebensmittelbereich vergleichbaren Werten ausgegangen.
GMA-Berechnungen 2022 (ca.-Werte, Rundungsdifferenzen möglich)

²¹ Rechengang: Kaufkraft der Wohnbevölkerung x Marktanteil = Umsatz des Vorhabens.

Somit lässt sich für den geplanten Lebensmittelvollsortimenter mit einer Verkaufsfläche von ca. 2.000 m² eine **Gesamtumsatzleistung von ca. 9,2 Mio. €** ermitteln. Hiervon entfallen ca. 8,0 Mio. € auf den Nahrungs- und Genussmittelbereich und ca. 1,2 Mio. € auf den Nichtlebensmittelbereich (Nonfood, v. a. Drogeriewaren usw.).

Zur **Bewertung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Vorhabens** lassen sich die Filialleistungen heranziehen. Je nach Betreiber, Sortiment, Verkaufsfläche und Standorteigenschaften variieren diese z. T. sehr stark und spiegeln dadurch die spezifischen örtlichen Verhältnisse wider. Gemäß EHI liegt beispielsweise im Fall von Edeka die durchschnittliche Filialleistung bei ca. 6,3 Mio. € bei einer durchschnittlichen Flächenproduktivität von 4.870 €/m² VK, für Rewe liegt die Filialleistung bei 6,6 Mio. € bzw. ca. 4.320 €/m² VK. Damit läge der Markt in Veddel mit einer Flächenproduktivität von ca. 4.500 €/m² auf einem überdurchschnittlichen Niveau. Hierbei ist anzumerken, dass der Standort mit ca. 2.000 m² VK auch über dem Verkaufsflächendurchschnitt mit rd. 1.284 m² (Edeka) bzw. 1.522 m² (Rewe) liegen würde²² und die Flächenproduktivitäten mit zunehmender Verkaufsflächengröße tendenziell abnehmen. Aufgrund des unterdurchschnittlichen Kaufkraftniveaus und der bestehenden Wettbewerbssituation im Umfeld sind höhere Umsatzleistungen nicht zu erwarten.

3. Voraussichtliche Wettbewerbswirkungen und Kaufkraftbewegungen

Mit der Ansiedlung oder Erweiterung eines Einzelhandelsobjektes werden i. d. R. Umsatzumverteilungsprozesse im bestehenden Einzelhandel ausgelöst. Das Umsatzumverteilungsmodell stellt einen methodischen Ansatz zur Einschätzung und Bewertung der ökonomischen und städtebaulichen Folgewirkungen des zu untersuchenden Planvorhabens dar. Die im vorangegangenen Untersuchungsabschnitt ermittelten Marktanteile stellen dabei die kaufkraftbezogene Ermittlung der Umsatzherkunft dar. Entscheidend für die Bewertung der möglichen städtebaulichen bzw. versorgungsstrukturellen Auswirkungen ist jedoch die umsatzbezogene Betrachtung der Auswirkungen auf den bestehenden Einzelhandel.

Zur Ermittlung der Umsatzumverteilung bei Nahrungs- und Genussmitteln werden die aus dem Marktanteilkonzept berechneten Umsätze gewichtet. In der Modellrechnung wurden folgende Kriterien berücksichtigt:

- // die aktuelle Ausstattung im Untersuchungsraum und die Sortimentsüberschneidungen mit dem Ansiedlungsvorhaben
- // die Versorgungsbedeutung einzelner Standortbereiche des Einzelhandels
- // die aktuellen Kaufkraftströme im Untersuchungsgebiet
- // die Wettbewerbssituation und Überlagerungen durch sonstige Einzelhandelsstandorte.

In die Berechnung fließen damit die derzeitigen Einzelhandelsausstattungen konkurrierender Einzelhandelsstandorte als Attraktivitätsfaktor und die Distanz zum Planstandort als Widerstandsfaktor ein. Eine weitere Grundannahme der nachfolgenden Berechnungen ist, dass die Einkaufslagen, welche die größten Sortimentsüberschneidungen mit dem Planvorhaben aufweisen, quantitativ am stärksten von Umsatzumverteilungen betroffen sein werden.

²² Quelle: EHI, zitiert in Hahn Retail Real Estate Report 2021 / 2022, S. 30.

Im Detail sind im Untersuchungsraum folgende Umsatzumverteilungen durch das Vorhaben zu erwarten:

Tabelle 4: Prognose der Umsatzumverteilungen des geplanten Lebensmittelvollsortimenters

	Zone / Stadtteil	Lebensmittelvollsortimenter mit 2.000 m ² VK	
		Umverteilungseffekte absolut in Mio. €	Umverteilungseffekte in %
Lebensmittelbereich	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umsatzumlenkungen gegenüber Wettbewerbern im Einzugsgebiet - davon gegenüber Anbietern im Stadtteilzentrum Wilhelmsburg - davon gegenüber Anbietern im Nahversorgungszentrum Veringstraße - davon gegenüber Anbietern im Nahversorgungszentrum Rothenburgsort - davon gegenüber sonstigen Anbietern in Zone I des Einzugsgebiets - davon gegenüber sonstigen Anbietern in Zone II des Einzugsgebiets 	7,7	6 – 7
	<ul style="list-style-type: none"> - davon gegenüber Anbietern im Stadtteilzentrum Wilhelmsburg 	1,9	6 – 7
	<ul style="list-style-type: none"> - davon gegenüber Anbietern im Nahversorgungszentrum Veringstraße 	1,6	7 – 8
	<ul style="list-style-type: none"> - davon gegenüber Anbietern im Nahversorgungszentrum Rothenburgsort 	0,2	3 – 4
	<ul style="list-style-type: none"> - davon gegenüber sonstigen Anbietern in Zone I des Einzugsgebiets 	0,5	7 – 8
	<ul style="list-style-type: none"> - davon gegenüber sonstigen Anbietern in Zone II des Einzugsgebiets 	3,5	6 – 7
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umsatzumlenkungen gegenüber Wettbewerbern außerhalb des Einzugsgebiets - davon gegenüber Anbietern im Nahversorgungszentrum Kirchdorf-Süd - davon gegenüber Anbietern in sonstigen Lagen 	0,3	1 – 2
	<ul style="list-style-type: none"> - davon gegenüber Anbietern im Nahversorgungszentrum Kirchdorf-Süd 	0,2	2 – 3
	<ul style="list-style-type: none"> - davon gegenüber Anbietern in sonstigen Lagen 	0,1	1 – 2
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umsatz des Lebensmittelvollsortimenters im Lebensmittelbereich 	8,0	6 – 7	
Nichtlebensmittelbereich	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umsatz des Lebensmittelvollsortimenters im Nichtlebensmittelbereich 	1,2	n. n.
Insgesamt		9,2	---

GMA-Berechnungen 2022 (ca.-Werte, gerundet)

Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass die Umsatzrückgänge in der Realität deutlich geringer ausfallen dürften, da ein Teil des Umsatzes durch Umsteigende von außerhalb des Einzugsgebietes erzielt wird, der somit auch an Standorten außerhalb des Untersuchungsraums umverteilungswirksam werden wird.

4. Städtebauliche und versorgungsstrukturelle Auswirkungen

Auf Basis der zuvor getätigten Annahmen zu möglichen Umsatzumverteilungen sind für die Neuansiedlung eines Lebensmittelvollsortimenters mit ca. 2.000 m² Verkaufsfläche folgende städtebaulichen Auswirkungen durch das Vorhaben zu erwarten:

- / In der **Zone I des Einzugsgebietes** sind Umsatzrückgänge um ca. 0,5 Mio. € zu erwarten, was ca. 7 – 8 % entspricht. Hiervon würde insbesondere der Penny-Discounter am Sieldeich betroffen sein, der ein überwiegend fußläufiges Einzugsgebiet nördlich der S-Bahn-Station anspricht. Im Stadtteil Veddel ist derzeit kein Lebensmittelvollsortimenter vorhanden und fast die Hälfte der vorhandenen Kaufkraft (ca. 44 %) fließt an andere Standorte ab, daher ist durch die Ansiedlung eines Supermarktes von nennenswerter Kaufkraftrückholung auszugehen. Die wettbewerblichen Effekte gegenüber der Zone I werden daher geringer ausfallen. Somit ist die Aufgabe des erst 2021 wiederaufgebauten Penny-Marktes eher unwahrscheinlich, so dass eine wesentliche Beeinträchtigung der wohnortnahen Grundversorgung nicht zu erwarten ist.

- /// Gegenüber den Anbietern im **Stadtteilzentrum Wilhelmsburg** ist ein Umsatzrückgang um bis zu 1,9 Mio. € zu erwarten, was ca. 6 – 7 % entspricht. Der Standort des Marktkauf SB-Warenhauses liegt nur eine S-Bahn-Station weiter südlich und übernimmt daher auch für die Bereiche Veddel und Georgswerder eine Versorgungsfunktion. Mit Herstellung eigener Nahversorgungsstrukturen im Stadtteil Veddel würden die Kaufkraftabflüsse nach Wilhelmsburg perspektivisch abnehmen. Aufgrund der relativ moderaten Umsatzrückgänge und der Kopplungseffekte mit den weiteren Magnetbetrieben im Luna-Center (u. a. Budni, Rossmann, Jysk, Action, Woolworth etc.) ist eine wesentliche Beeinträchtigung des zentralen Versorgungsbereichs jedoch nicht zu erwarten.
- /// Gegenüber dem zentralen Versorgungsbereich **Nahversorgungszentrum Veringstraße** werden ca. 1,6 Mio. € umverteilungswirksam, was einem Umsatzrückgang um ca. 7 – 8 % entspricht. Die Magnetbetriebe in diesem Zentrum sind ebenfalls als leistungsfähig einzustufen, daher ist nicht von einer wesentlichen Beeinträchtigung des zentralen Versorgungsbereichs auszugehen.
- /// Der zentrale Versorgungsbereich **Nahversorgungszentrum Rothenburgsort** weist keinen Lebensmittelvollsortimenter auf und ist von der Veddel aus nur über die B 75 zu erreichen, somit fallen die wettbewerblichen Wirkungen mit ca. 0,2 Mio. € bzw. ca. 3 – 4 % geringer aus. Eine wesentliche Beeinträchtigung des zentralen Versorgungsbereichs ist auszuschließen.
- /// An sonstigen **Standorten in der Zone II des Einzugsgebietes** ist gegenüber den wesentlichen Lebensmittelmärkten ein Umsatzrückgang um ca. 3,5 Mio. € zu erwarten, was ca. 6 – 7 % entspricht. Somit werden primär die leistungsfähigen, autokundenorientierten Lebensmitteldiscounter u. a. am Reinstorfweg, an der Dratelnstraße und am Ernst-August-Stieg von wettbewerblichen Effekten betroffen sein. Eine wesentliche Beeinträchtigung der wohnortnahen Grundversorgung ist nicht zu erwarten.
- /// Der zentrale Versorgungsbereich **Nahversorgungszentrum Kirchdorf-Süd** weist keinen Lebensmittelvollsortimenter auf und liegt außerhalb des Einzugsgebietes. Aufgrund der bestehenden und zukünftig weiter auszubauenden Busanbindung an den Busbahnhof Veddel ist jedoch u. a. durch die Umsteigenden aus Kirchdorf-Süd von Umsatzrückgängen um ca. 0,2 Mio. € bzw. ca. 3 – 4 % auszugehen. Eine wesentliche Beeinträchtigung des zentralen Versorgungsbereichs ist aufgrund der geringen Umsatzrückgänge jedoch auszuschließen.
- /// In **sonstigen Lagen außerhalb des Einzugsgebietes** werden die Umsatzrückgänge mit ca. 0,1 Mio. € bzw. ca. 1 – 2 % sehr gering ausfallen, so dass eine Beeinträchtigung der wohnortnahen Grundversorgung auszuschließen ist.
- /// Bei **Nicht-Lebensmitteln** werden die durch das Vorhaben ausgelösten Umsatzumverteilungseffekte in Höhe von max. 1,2 Mio. € v. a. gegenüber den anderen Lebensmittelmärkten und in untergeordneter Form ebenfalls gegenüber den sonstigen Anbietern im Einzugsgebiet und daran angrenzend wirksam werden. Diese sind jedoch bei einer Einzelbetrachtung als minimal einzustufen und verteilen sich zudem auf eine Vielzahl von Betrieben unterschiedlicher Sortimente. Nennenswerte Verluste bei bestehenden Anbietern sind im Einzelfall nicht zu erwarten.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die durch das Vorhaben für sich gesehen ausgelösten Umsatzumverteilungseffekte nicht zu wesentlichen Beeinträchtigungen zentraler Versorgungsbereiche oder der wohnortnahen Grundversorgung führen werden. Die Neuansiedlung eines Lebensmittelvollsortimenters würde zu einer deutlichen Verbesserung der Versorgungsstrukturen im Stadtteil Veddel sowie im Ortsteil Georgswerder führen und somit den Empfehlungen des Nahversorgungskonzepts entsprechen.

5. Bewertung des Vorhabens vor dem Hintergrund bestehender Planungen

Auch wenn das Vorhaben isoliert betrachtet nicht zu negativen städtebaulichen Auswirkungen führen wird, muss es jedoch vor dem Hintergrund der bestehenden Planung zum Elbinselquartier in Wilhelmsburg (vgl. Kapitel IV.3) bewertet werden, das knapp 1,2 km (Luftlinie) südwestlich des Planstandortes entstehen soll. Bereits in 2018 hat sich die GMA in einer Potenzialuntersuchung²³ mit den bestehenden Planungen befasst und in diesem Zuge die durch die zusätzlichen Einwohner hinzutretende Kaufkraft sowie die wettbewerblichen Wirkungen auf die bestehenden Einzelhandelsstrukturen untersucht. Die Ergebnisse sind wie folgt zusammenzufassen:

- /// Die Fertigstellung des Elbinselquartiers ist für 2026 – 2029 vorgesehen
- /// Das zukünftige Nahversorgungszentrum liegt in der Zone II des Einzugsgebiets des Mobilitätshubs Elbinseln
- /// Durch die neu hinzuziehenden Einwohner im Elbinselquartier ist in der Warengruppe Nahrungs- und Genussmittel von einer zusätzlichen Kaufkraft von ca. 7,6 Mio. € auszugehen,²⁴ für das benachbarte Spreehafenviertel von ca. 3,2 Mio. €
- /// Die geplanten Einzelhandelsbetriebe im NVZ Elbinselquartier werden bei Nahrungs- und Genussmitteln einen Umsatz von ca. 16 - 17 Mio. € erwirtschaften. Hiervon stammen
 - ca. 4 - 5 Mio. € aus bereits vorhandenen Betrieben, die erweitert bzw. verlagert werden,
 - ca. 1,0 Mio. € aus Umsatzumverteilungen gegenüber dem SZ Wilhelmsburg,
 - ca. 1,0 Mio. € aus Umsatzumverteilungen gegenüber dem NVZ Veringstraße,
 - ca. 1,4 Mio. € aus Umsatzumverteilungen gegenüber Bestandsbetrieben in Wilhelmsburg,
 - ca. 8,3 Mio. € aus der zusätzlichen Nachfrage durch die Wohnungsbauvorhaben.
- /// Die maximalen Umsatzrückgänge ggü. dem NVZ Veringstraße durch die Planung im Elbinselquartier liegen bei ca. 5 - 6 %, gegenüber dem Stadtteilzentrum Wilhelmsburg bei ca. 3 – 4 %

Somit wird deutlich, dass die Fertigstellung des Vorhabens am Mobilitätshub Elbinseln räumlich und zeitlich nah einer wesentlichen Siedlungsentwicklungsplanung für die Elbinsel Wilhelmsburg liegen wird, die mit einem zusätzlichen Nahversorgungszentrum einhergehen wird. Insofern können die Umsatzrückgänge im ZVB Veringstraße durch die untersuchte Planung (Umsatzrückgang ca. 1,6 Mio. €) und die bereits bestehenden Planungen (Umsatzrückgang ca. 1,0 Mio. €) gemeinsam zu Umsatzrückgängen um bis zu 12 – 13 % und damit potenziell zu negativen städtebaulichen Auswirkungen gegenüber zentralen Versorgungsbereichen auf der Elbinsel Wilhelmsburg führen. Außerdem könnte die Entwicklung des Nahversorgungszentrums Elbinselquartier selbst beeinträchtigt werden. **Daher wird empfohlen, die Planung am Mobilitätshub, die nicht im Zusammenhang mit der Entwicklung eines zentralen Versorgungsbereichs steht, zum Schutz der Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche zu verkleinern.**

Im Folgenden wird vor dem Hintergrund der bestehenden Planungen eine maximal verträgliche Verkaufsfläche für einen Lebensmittelvollsortimenter im Mobilitätshub Elbinseln von 1.200 m² VK ermittelt.²⁵

²³ Potenzial und Verträglichkeitsstudien für die drei Projektgebiete „Wilhelmsburger Rathausviertel“, „Elbinselquartier“ und Spreehafenviertel“ in Hamburg-Wilhelmsburg vom 22.10.2018

²⁴ Bei Zugrundelegung der gestiegenen Pro-Kopf-Ausgabebeträge läge die zusätzliche Kaufkraft aktuell bei ca. 20 Mio. €

²⁵ Die Analyse aus 2018 weist keine eigenen Umsatzrückgänge für die Zonen des Einzugsgebietes des Mobilitätshubs aus, es werden lediglich ca. 2,1 Mio. € gegenüber Streulagen in Wilhelmsburg ausgewiesen

Tabelle 5: Ableitung der vertraglichen Verkaufsflächengröße des geplanten Lebensmittelvollsortimenters (kumulierte Umsatzumverteilungen)

Zentraler Versorgungsbereich	Umsatz Bestand in Mio. €	Umverteilung	
		Umverteilungs- effekte absolut in Mio. €	Umverteilungs- effekte in %
SZ Wilhelmsburg	30,7	2,1	6 - 7
NVZ Veringstraße	21,0	1,9	8 - 9
NVZ Rothenburgsort	4,7	0,1	1 - 2
NVZ Kirchdorf Süd	5,5	0,1	1 - 2

GMA-Berechnungen 2022 (ca.-Werte, gerundet)

Bei einer kumulierten Betrachtung lässt sich für den geplanten Lebensmittelvollsortimeter mit einer verringerten Verkaufsfläche von ca. 1.200 m² eine **Gesamtumsatzleistung von ca. 5,5 Mio. €** ermitteln, was einer durchschnittlichen Flächenproduktivität von ca. 4.600 €/m² VK entspricht. Hiervon entfallen ca. 4,8 Mio. € auf den Nahrungs- und Genussmittelbereich und ca. 0,7 Mio. € auf den Nichtlebensmittelbereich (Nonfood, v. a. Drogeriewaren usw.). Für diese Größenordnung bleiben die Umsatzrückgänge (ohne Betrachtung der „Kannibalisierung“ zwischen den einzelnen Vorhaben) bei unter 10 %. So werden auch das Vorhaben am Elbinselquartier sowie das Vorhaben am Mobilitätshub zu gegenseitigen Umsatzrückgängen führen.

Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass die Umsatzrückgänge in der Realität noch einmal deutlich geringer ausfallen dürften, da ein Teil des Umsatzes am Mobilitätshub durch Umsteigende von außerhalb des Einzugsgebietes erzielt wird, der somit auch an Standorten außerhalb des Untersuchungsraums umverteilungswirksam werden wird. Außerdem wird ein Teil der zusätzlichen Kaufkraft, die durch den Wohnungsbau in den Bereichen Elbinselquartier und Spreehafenviertel neu hinzutreten und nicht durch die dortigen Planungen gebunden wird (ca. 2 - 3 Mio. €), auch an die bestehenden Wettbewerbsstandorte abfließen und die Umsatzrückgänge werden dort in der Folge geringer ausfallen. Aus diesem Grund wird auch der ermittelte Umsatzrückgang im NVZ Veringstraße nicht zu negativen städtebaulichen Auswirkungen führen.

6. Bewertung der Kompatibilität des Vorhabens mit den Ansiedlungsregeln der Hamburger Leitlinien für den Einzelhandel und dem Nahversorgungskonzept Hamburg-Mitte

Gemäß **Absatz 4.1.1** sollen Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungsrelevantem Kernsortiment vorrangig innerhalb der zentralen Versorgungsbereiche verwirklicht werden. Ein zentraler Versorgungsbereich liegt bislang jedoch nicht vor.

Der **Absatz 4.1.2** sieht eine Ausnahme vor, indem Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungsrelevantem Kernsortiment auch außerhalb von zentralen Versorgungsbereichen verwirklicht werden können, wenn sie in erster Linie der Deckung der wohnortnahen Grundversorgung dienen. Diese definieren sich u. a. über eine eindeutige Ausrichtung auf die Versorgung des unmittelbaren Umfelds. Der Mobilitätshub Elbinseln soll jedoch eine Funktion als ein neues Verkehrsdrehkreuz für Wilhelmsburg und die Veddel übernehmen, was deutlich über das unmittelbare Umfeld hinausgeht.

Mobilitätshubs (oder Mobility Hubs) sollen nicht nur den ruhenden Verkehr ordnen und Umsteigeorte mit unterschiedlichen Verkehrsträgern darstellen, sie spielen auch eine Rolle in der Quartiersentwicklung. So untersucht die IBA Hamburg derzeit mit Fördermitteln des Bundesministeriums des Inneren für Bau und Heimat (BMI), am Standort Oberbillwerder, wie Mobility Hubs auch als Orte der Begegnung mit hoher Aufenthaltsqualität und verschiedenen Angeboten als Quartiersplätze entwickelt werden können.²⁶

²⁶ Vgl. Projekt „Mobility Hubs für eine nachhaltige Quartiersentwicklung“

Das **Nahversorgungskonzept für den Bezirk Hamburg-Mitte** empfiehlt, dass die Nahversorgungsfunktion im Stadtteil Veddel gestärkt und ein Nahversorgungszentrum entwickelt werden soll, da bis dato lediglich eine Grundversorgung im nahversorgungsrelevanten Bereich vorzufinden ist, während qualifizierte Nahversorgungsangebote, insbesondere Lebensmittelvollsortimenter, vornehmlich in Wilhelmsburg zu finden sind. Dies spiegelt sich in einer niedrigen nahversorgungsrelevanten Zentralität von 56 % wider,²⁷ etwa 44 % der nahversorgungsrelevanten Kaufkraft aus dem Stadtteil Veddel fließt dem Nahversorgungskonzept zufolge an andere Standorte ab.

Für ein **Veddeler Nahversorgungszentrum** kommen laut Nahversorgungskonzept entweder der Ausbau des Penny-Standortes am Sieldeich oder die Etablierung eines neuen Nahversorgungszentrums im Norden der Veddel in Frage, der Mobilitätshub stand damals noch nicht zur Disposition. Seinerzeit wurde die Ansiedlung eines Supermarktes, eines Discounters, eines Drogeriemarktes und ergänzender Nutzungen am „Veddeler Marktplatz“ angedacht. Ein Quick-Check²⁸ hatte bereits ergeben, dass die Versorgungsfunktion über das unmittelbare Umfeld hinausgehen würde und daher ein zentraler Versorgungsbereich (Nahversorgungszentrum) eingerichtet werden sollte, der eine Versorgungsfunktion über den Nahbereich hinaus übernehmen soll. Der Errichtung eines Nahversorgungszentrums am Veddeler Marktplatz steht seit 2018 der Denkmalschutz der ehemaligen Zollabfertigung entgegen, so dass die ursprünglichen Planungen nicht im vollen Umfang realisiert werden können.

Im Oktober 2021 wurde der **Rahmenplan „Stadteingang Elbbrücken“**, durch den Senat angenommen, der für den Bereich „Veddel Nord“ Dienstleistungen, Gastronomie, Hotel, Gewerbe im EG, Wohnen und soziale Einrichtungen vorsieht. Es soll Raum für „lokales Kleingewerbe, quartiersbezogene soziokulturelle Nutzungen und zur Nahversorgung“²⁹ entstehen. Insofern fällt die nahversorgungsrelevante Planung kleiner aus als im Nahversorgungskonzept angenommen.

Die Ergebnisse der Prüfung der Vereinbarkeit sind wie folgt zusammenzufassen:

- /// Der Standort Mobilitätshub Elbinseln befindet sich derzeit nicht innerhalb eines zentralen Versorgungsbereichs.
- /// Das Nahversorgungskonzept Hamburg-Mitte empfiehlt die Einrichtung eines zentralen Versorgungsbereichs im Stadtteil Veddel, der ursprünglich dafür vorgesehene Standort wird jedoch inzwischen kleinteiliger und quartiersbezogener entwickelt.
- /// Das Einzugsgebiet des Vorhabens umfasst den Norden der Elbinsel Wilhelmsburg, die Elbinsel Veddel sowie Teile von Rothenburgsort und entspricht dem geplanten Versorgungsgebiet des Mobilitätshubs Elbinseln. Es handelt sich nicht um ein Vorhaben, dessen Einzugsbereich wesentlich über das **nähere Umfeld** hinausgeht (sog. SB-Warenhäuser), aber doch um ein Vorhaben, dessen Einzugsgebiet deutlich über das **unmittelbare Umfeld** hinausgeht.
- /// Vor dem Hintergrund der bereits fortgeschrittenen Planungen zu einem neuen Nahversorgungszentrum im Bereich Elbinselquartier ist eine Begrenzung der Verkaufsflächen für den Mobilitätshub Elbinseln auf max. 1.200 m² VK zu empfehlen.
- /// Die Versorgungsfunktion zentraler Versorgungsbereiche und die wohnortnahe Grundversorgung werden durch die Ansiedlung des verkleinerten Marktes nicht wesentlich beeinträchtigt.

Da die Entwicklung eines Nahversorgungszentrums am Veddeler Marktplatz nicht mehr in dem ursprünglich geplanten Umfang enthalten ist, kann der Planstandort vor dem Hintergrund der Flächenknappheit am Sieldeich, der veränderten Planungen am Veddeler Marktplatz und der angedachten quartiersbildenden Funktion von Mobilitätshubs die gewünschte Nahversorgungsfunktion teilweise übernehmen.

²⁷ Vgl. Nahversorgungskonzept Bezirk Hamburg-Mitte, S. 69f

²⁸ Vgl. ebenda, S. 189ff

²⁹ Vgl. Rahmenplan Stadteingang Elbbrücken, 2021. S. 50

VI. Zusammenfassung der Ergebnisse

Zusammenfassende Bewertung des Vorhabens	
Planvorhaben / Planstandort	<ul style="list-style-type: none"> Neuansiedlung eines noch zu benennenden Lebensmittelvollsortiments mit ca. 2.000 m² VK
Rechtsrahmen	<ul style="list-style-type: none"> Auswirkungsanalyse nach § 11 Abs. 3 BauNVO
Einzugsgebiet und Kaufkraftpotenzial	<ul style="list-style-type: none"> Das Einzugsgebiet des Vorhabens erstreckt sich auf die umliegenden Wohnquartiere im Stadtteil Veddel sowie Randbereiche der Stadtteile Wilhelmsburg und Rothenburgsort mit insgesamt ca. 44.667 Einwohnern und einem Kaufkraftpotenzial von ca. 98,8 Mio. € bei Nahrungs- und Genussmitteln
Umsatzerwartung	<ul style="list-style-type: none"> Der noch zu benennende Markt wird auf einer Verkaufsfläche von ca. 2.000 m² einen Umsatz von ca. 9,2 Mio. € erwirtschaften können, davon entfallen ca. 8,0 Mio. € auf Nahrungs- und Genussmittel und ca. 1,2 Mio. € auf Nicht-Lebensmittel.
Bewertung der versorgungsstrukturellen und städtebaulichen Auswirkungen gemäß § 11 Abs. 3 BauNVO	<ul style="list-style-type: none"> Umsatzrückgänge / Umverteilungsquoten Anbieter in Zone I des Einzugsgebietes: ca. 0,5 Mio. € / 7 - 8 % Anbieter in Zone II des Einzugsgebietes: ca. 3,5 Mio. € / 6 - 7 % Stadtteilzentrum Wilhelmsburg: ca. 1,9 Mio. € / 6 - 7 % Nahversorgungszentrum Veringstraße: ca. 1,6 Mio. € / 7 - 8 % Nahversorgungszentrum Rothenburgsort: ca. 0,2 Mio. € / 3 - 4 % Nahversorgungszentrum Kirchdorf-Süd: ca. 0,2 Mio. € / 2 - 3 % Sonstige Anbieter in Hamburg: ca. 0,5 Mio. € / 1 - 2 % Nicht-Lebensmittel: ca. 1,2 Mio. € Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die durch das Vorhaben ausgelösten Umsatzumverteilungseffekte nicht zu wesentlichen Beeinträchtigungen zentraler Versorgungsbereiche oder der verbrauchernahen Versorgung führen werden. Bei einer Zusammenbetrachtung mit dem etwa zeitgleich geplanten Nahversorgungszentrum im Elbinselquartier sind negative städtebaulichen Auswirkungen gegenüber zentralen Versorgungsbereichen auf der Elbinsel Wilhelmsburg jedoch nicht auszuschließen. Daher wird empfohlen, die Planung am Mobilitätshub, die nicht im Zusammenhang mit der Entwicklung eines zentralen Versorgungsbereichs steht, zum Schutz der Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche zu verkleinern.
Bewertung hinsichtlich Vereinbarkeit mit den Hamburger Leitlinien und dem Nahversorgungskonzept Hamburg-Mitte	<ul style="list-style-type: none"> Der Standort Mobilitätshub Elbinseln befindet sich derzeit nicht innerhalb eines zentralen Versorgungsbereichs. Das Nahversorgungskonzept Hamburg-Mitte empfiehlt die Einrichtung eines zentralen Versorgungsbereichs im Stadtteil Veddel, der ursprünglich dafür vorgesehene Standort wird jedoch inzwischen kleinteiliger und quartiersbezogener entwickelt. Es handelt sich nicht um ein Vorhaben, dessen Einzugsbereich wesentlich über das nähere Umfeld hinausgeht (sog. SB-Warenhäuser), aber doch um ein Vorhaben, dessen Einzugsgebiet deutlich über das unmittelbare Umfeld hinausgeht. Vor dem Hintergrund der bereits fortgeschrittenen Planungen zu einem neuen Nahversorgungszentrum im Bereich Elbinselquartier ist eine Begrenzung der Verkaufsflächen für den Mobilitätshub Elbinseln auf max. 1.200 m² VK zu empfehlen. Da die Entwicklung eines Nahversorgungszentrums am Veddeler Marktplatz nicht mehr in dem ursprünglich geplanten Umfang vorgesehen ist, kann der Planstandort die gewünschte Nahversorgungsfunktion teilweise übernehmen.

Zusammenfassende Bewertung des Vorhabens

Einschätzung der Genehmigungsfähigkeit gem. § 11 Abs. 3 BauNVO

Bei dem Vorhaben handelt es sich um einen großflächigen Einzelhandelsbetrieb, da die Verkaufsfläche mehr als 800 m² beträgt. Es sind bei reduzierter Verkaufsfläche von max. 1.200 m² allerdings keine schädlichen Auswirkungen i. S. d § 11 Abs. 3 BauNVO zu erwarten.

GMA-Zusammenstellung 2022

Verzeichnisse

		Seite
Fotoverzeichnis		
Foto 1:	Frontalansicht Mikrostandort	13
Foto 2:	Stützmauer Busumsteigeanlage	13
Foto 3:	Parkplätze und Grünflächen am Mikrostandort	14
Foto 4:	S-Bahnstation mit Brücke über Harburger Chaussee	14
Foto 5:	Kreisverkehr und Auswanderermuseum	14
Foto 6:	Wohnbebauung Wilhelmsburger Platz	14
Kartenverzeichnis		
Karte 1:	Lage des Stadtteils Veddel im Bezirk Hamburg-Mitte	12
Karte 2:	Mikrostandort S-Bahn Veddel (BallinStadt)	15
Karte 3:	Einzugsgebiet des geplanten Nahversorgers im Mobilitätshub Elbinseln	18
Karte 4:	Projektrelevante Wettbewerbssituation im Untersuchungsraum	22
Tabellenverzeichnis		
Tabelle 1:	Sortimentsangebot von Lebensmitteldiscountern und Supermärkten	9
Tabelle 2:	Wesentliche Wettbewerber innerhalb des Untersuchungsraums	21
Tabelle 3:	Umsatzprognose anhand des Marktanteilkonzeptes (Lebensmittelvollsortimenter mit ca. 2.000 m ² VK)	24
Tabelle 4:	Prognose der Umsatzumverteilungen des geplanten Lebensmittelvollsortimenters	26
Tabelle 5:	Ableitung der verträglichen Verkaufsflächengröße des geplanten Lebensmittelvollsortimenters (kumulierte Umsatzumverteilungen)	29