



LEITLINIEN

STÄDTEBAULICHE

QUALITÄTSANFORDERUNGEN

AN HANDELSIMMOBILIEN

IN DER STADT

FRANKFURT AM MAIN



Wiener Feinbäcker

REWE

ALDI

dm

LOTTO

LEITLINIEN

STÄDTEBAULICHE

QUALITÄTSANFORDERUNGEN

AN HANDELSIMMOBILIEN

IN DER STADT

FRANKFURT AM MAIN

INHALT

VORWORT	5
1. EINFÜHRUNG	7
1.1 Anlass	8
- Historische (Fehl-)Entwicklungen	
- Städtebauliche Qualitäten	
1.2 Ziel: Städtebauliche Chancen nutzen	10
- Innenentwicklung stärken	
- Wohnortnahe Versorgung sichern und ausbauen	
- Nutzungsdurchmischung steigern	
- Umwelt- und klimafreundliche Bodennutzung fördern	
- Architektonische Qualität und ein einheitliches Stadtbild schaffen/ städtebauliche Fehlentwicklungen korrigieren	
1.3 Ungenutzte Chancen in Frankfurt am Main	12
- Beispiel 1: Frankfurt Praunheim, Eugen-Hartmann-Straße 7	
- Beispiel 2: Frankfurt Dornbusch, Raimundstraße 101	
2. ANFORDERUNGEN	15
2.1 Städtebauliche Anforderungen	17
- Anpassung an die Nachbarschaft	20
Lage	
Stadträumlicher Kontext	
Architektur	
Raumkante	
- Fußgänger:innen und Radfahrer:innen als Zielgruppe	22
Anbindung	
Attraktive Vorzone	
Fahrradstellplätze in Eingangsnähe	
E-Bikes und Lastenräder	
- Städtebauliche Integration von PKW-Stellplätzen	24
Begrenzung der Stellplatzanzahl	
Tiefgaragen mit Mehrfachnutzung	
- Unsichtbare Logistik und klare Lieferzonen	26
Rückseitige Lieferzonen	
Separate Erschließung	

- Einladender öffentlicher Raum	27
Eingangsbereich	
Einkaufswagen	
Belebter Außenraum	
Sichere Zuwegung	
Hoher Grünflächenanteil	
Außenwerbung	
2.2 Anforderungen der Einzelhandelsunternehmen	30
- Marktanforderungen	
- Aufstockung versus Abriss und Neubau	
- PKW-orientierte Standorte sind umsatzstark	
- Gestaltungsprinzipien versus Anforderungen der Einzelhandelsunternehmen	
3. EINGESCHOSSIGE LEBENSMITTELMÄRKTE IN FRANKFURT AM MAIN	35
3.1 Identifizierung von Potenzialen im Frankfurter Stadtgebiet	36
3.2 Möglichkeiten zur Mobilisierung von Potenzialen	39
- Handlungsspielräume aufzeigen	
- Architekturwettbewerbe anregen	
- Standortalternativen prüfen, Chancen nutzen	
4. BEST-PRACTICE-BEISPIELE IN FRANKFURT AM MAIN	43
4.1 Frankfurt Bockenheim, Rewe GmbH, Gräfstraße 1	44
4.2 Frankfurt Gallus, Aldi Süd und Rewe Center, Mainzer Landstraße 330-360	46
4.3 Frankfurt Europaviertel, Rewe GmbH, Europa-Allee 118	48
4.4 Frankfurt Eschersheim, Rewe GmbH, Maybachstraße 20	50
4.5 Frankfurt Riedberg, EDEKA Georg, Riedbergallee 34	52
4.6 Frankfurt Niederursel, Rewe GmbH, Alt-Niederursel 2	54
4.7 Frankfurt Rödelheim, Rewe GmbH, Breitlacherstraße 78	56
IMPRESSUM	60

Frankfurt am Main ist ein überregional bedeutsamer Einzelhandelsstandort mit einer großen Anzahl über das Stadtgebiet verteilter Versorgungszentren. Ziel der Stadtplanung ist es, einerseits diese Zentren zu stärken und andererseits die flächendeckende, wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung zu gewährleisten. Die Frankfurter Stadtverordnetenversammlung hat dazu 2021 das Einzelhandels- und Zentrenkonzept beschlossen.



Viele Jahre haben hauptsächlich die Funktion des Einzelhandels und die Kriterien zur Ansiedelung von Einzelhandelbetrieben im Vordergrund gestanden, während die städtebauliche Integration der Handelsbauten in das Umfeld eine untergeordnete Rolle gespielt haben. Im Lebensmitteleinzelhandel sind so PKW-orientierte Standorte mit großen Parkplätzen und eingeschossigen Gebäuden entstanden. Diese großflächig angelegten Standorte mit einhergehenden gestalterischen Defiziten stehen nunmehr aktuellen Herausforderungen gegenüber: Flächenknappheit und somit dem Gebot einer effektiven Nutzung der Flächen bei gleichzeitiger Steigerung der Attraktivität der gebauten Stadt, sowie Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel.

Mittlerweile besteht zwischen Einzelhandelsunternehmen und Stadtplanung zunehmend Einigkeit über den hohen Stellenwert städtebaulicher Qualitäten im Bereich der Handelsimmobilien. Attraktive gemischt genutzte Geschäftshäuser tragen zur Lebendigkeit der Stadt bei und lassen ansprechende Stadträume entstehen. Sie erhöhen die Nutzerfrequenz sowie die Aufenthaltsqualität und kommen damit auch den Einzelhandelsunternehmen wieder zugute. Einzelhandel und Stadt können sich damit gegenseitig in ihrer Attraktivität und Funktionalität stärken.

Mit den hier vorgelegten Leitlinien möchten wir dazu beitragen, diese Ziele einer Stadt mit hoher Lebensqualität in die Tat umzusetzen. Als Vertiefung der bereits bestehenden allgemeinen Leitlinien zur Qualität im Städtebau haben wir unsere Zielvorstellungen für Einzelhandelsimmobilien definiert und dargestellt, worauf wir in der Umsetzung Wert legen. Wir zeigen Best Practice Beispiele in Frankfurt am Main – sie machen deutlich, dass die Umsetzung unserer Ziele auch machbar ist.

Die Leitlinien legen den Fokus auf Standorte der Nahversorgung, also den Gütern des täglichen Bedarfs. Diese Standorte sollen gemäß den Zielen des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes in fußläufiger Nähe zur Wohnung liegen. Das Ziel einer integrierten Lage bleibt nach wie vor oberste Priorität: eine gute Gestaltung der Immobilie kann keinen städtebaulich unerwünschten Standort kompensieren.

Mit den Leitlinien wenden wir uns an kleine und große Einzelhändler:innen, an alle am Bauen Beteiligten und selbstverständlich auch an alle interessierten Bürgerinnen und Bürger. Wir möchten ein Bewusstsein für eine nachhaltige Stadtentwicklung schaffen und Ihnen hierfür Impulse geben. Bauvorhaben eröffnen in der Regel Spielräume, die genutzt werden können. Nutzen Sie diese Chancen: Eine attraktive und vitale Stadt kommt allen zugute.

Mike Josef

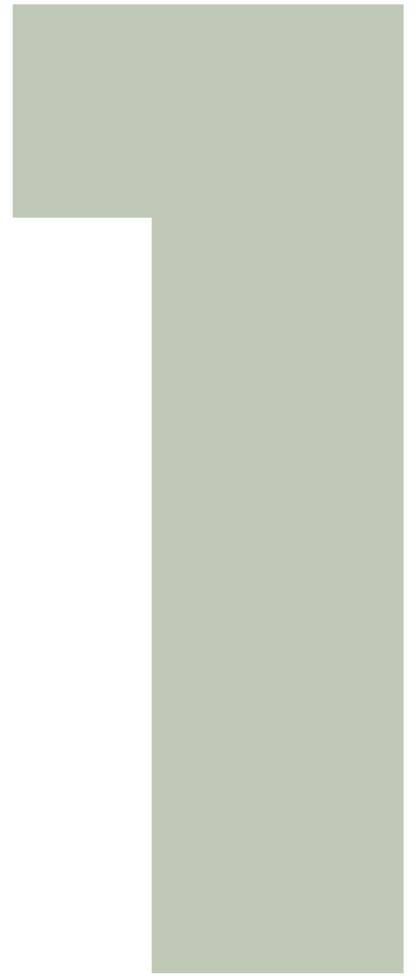
Stadtrat

Dezernent für Planen, Wohnen und Sport



Bis bald
et ALDI Süd
Haupt-Haus
WOCHEN





**EINFÜHRUNG
HANDELSIMMOBILIEN
IN URBANER
DURCHMISCHUNG**

HISTORISCHE (FEHL-) ENTWICKLUNGEN

Seit ihrer Entstehung zeichnen sich die konventionellen Supermarktkonzepte insbesondere durch einen großen Flächenbedarf zur Präsentation und Lagerung von Waren aus. Insbesondere die seit den 70er Jahren aufgekommenen Lebensmittel-Discounter profitierten von dem steigenden Kundeninteresse nach Standorten, die mit dem Auto gut erreichbar und mit einem großzügigen Parkplatzangebot ausgestattet sind (im Sinne einer „autogerechten Stadt“). Das dynamische Wachstum von PKW-orientierten Betriebsformen des Einzelhandels geht vielerorts mit einer betreiberseitig optimierten, seriellen funktionalen Architektur, und einer einseitigen Ausrichtung der Märkte auf die Autokundschaft einher. Gestalterische Defizite und mangelhafte städtebauliche Integration sind die Folge.



Gegensätzliche Nachbarschaft: eingeschossiger Discounter neben Wohnhochhaus (Frankfurt am Main – Hausen, Große Nelkenstraße 39)

Doch seit einigen Jahren befinden sich die Städte in einem dynamischen Wandel: Während in der Vergangenheit Flächen für großflächige Handelsbetriebe in besten Lagen verfügbar waren, unterliegen insbesondere innerstädtische Flächen nun vielfältigen Nutzungsansprüchen. In der Frankfurter Stadtentwicklung wird die Flächenknappheit insbesondere durch die steigende Nutzungsnachfrage und die stadtweit steigenden Bodenpreise sichtbar. Kombiniert mit dem Ziel der nachhaltigen Stadtentwicklung wurde daher die Diskussion zur Überbauung großer Parkplatzflächen

und mindergenutzter Grundstücke – wie sie sich in der historischen Entwicklung von Lebensmittelmärkten ergeben haben – angeregt. Dieser Prozess stellt dabei eine sinnvolle Form der Innenentwicklung und des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden dar. Nicht zuletzt, weil die hohen Bodenpreise und geringen Grundstücksverfügbarkeiten eine intensivere Ausnutzung der Grundstücke erfordern. Bundesweite gebaute Beispiele v.a. in Neubaugebieten verdeutlichen diesen Trend und zeigen die veränderte Bereitschaft von Einzelhandelsunternehmen. Dies gilt nicht nur bei der Überbauung eingeschossiger Märkte, die in aller Regel nur über Abriss und Neubau realisierbar sind, sondern für alle Neubauten. Die zunehmende Flächenknappheit in Verbindung mit steigenden Preisen rücken selbst solche Lösungen in den Fokus, die in früheren Jahren als zu kompliziert oder unrentierbar abgelehnt wurden. Außerdem werben Lebensmittelkonzerne mit ihren an den Standort anpassbaren, sowie umwelt- und klimafreundlichen Marktkonzepten in integrierten Stadtlagen.

STÄDTEBAULICHE QUALITÄTEN

Diese bundesweiten Trends bieten nun die Chance, städtebauliche Fehlentwicklungen bei knappem Bodengut zu korrigieren: Handelsketten unterziehen ihr Filialnetz regelmäßig einer Revision. Insbesondere Lebensmittelmärkte unterliegen immer kürzer werdenden Modernisierungszyklen aufgrund der veränderten Nachfragesituation der Kundschaft. Dementsprechend stellt sich bei vielen älteren Standorten im Frankfurter Stadtgebiet die Frage, wie diese bei einer Modernisierung qualitativ aufgewertet werden können: Mit den „Qualitäten im Städtebau - Allgemeinen Leitlinien für die Bauplanung und Bauberatung“ haben Bauaufsicht und Stadtplanungsamt im August 2019 Anforderungen an die Qualität im Städtebau veröffentlicht. Eine fachliche Positionierung, welche Qualitätsanforderungen speziell an Handelsimmobilien zu stellen sind, stand bisher aus. Insbesondere die Integration von Handelsbauten in die vorhandene Baustruktur soll eine nachhaltige und flächensparende Lösung für den Frankfurter Städtebau darstellen.



2019: Broschüre Qualität im Städtebau
© Stadtplanungsamt Frankfurt am Main/
Bauaufsicht Frankfurt am Main
https://www.stadtplanungsamt-frankfurt.de/qualit_t_im_st_dtebau_18612.html

1.2

Ziel: Städtebauliche Chancen nutzen

Die Zahl der Einwohner:innen in Frankfurt am Main wird voraussichtlich mittelfristig weiter zunehmen. Damit einhergehend werden vertretbare Flächen für Siedlungszwecke knapper, Boden- und Mietpreise steigen. Gleichmaßen sollen die Ziele einer nachhaltigen Stadtentwicklung berücksichtigt werden, wobei insbesondere ein sparsamer Umgang mit Grund und Boden sowie kurze Wege sicherzustellen sind. Die Umsetzung kann durch eine stärkere Nutzungsmischung, eine höhere Dichte, sowie die Stapelung von Nutzungen erfolgen. Mit Hilfe dieses Leitfadens sollen folgende städtebaulichen Chancen genutzt und befördert werden:



Störfaktor in der Nachbarschaft: Eingeschossiger Markt inmitten von verdichteten Siedlungsgebieten (Frankfurt am Main-Nied Dürkheimer Straße 40)

INNENENTWICKLUNG STÄRKEN

Der sparsame Umgang mit Grund und Boden, sowie die vorrangige Nachverdichtung stellen die Grundsätze der Frankfurter Stadtentwicklung dar. Durch die Nutzungsstapelung von Handelsbauten mit Wohnen (und weiterer Nutzungen) kann dieses Ziel befördert werden. Urbane Flächen sind außerdem für Einzelhandelsunternehmen interessant, da durch den attraktiven Einzugsbereich höhere Frequenzen und somit höherer Umsatz verzeichnet werden kann. Zusätzlich stellt der immobilienökonomische Vorteil einer höheren Grundstücksausnutzung einen erheblichen Standortvorteil dar.

WOHNORTNAHE VERSORGUNG SICHERN UND AUSBAUEN

Durch die Mischung von Handelsbauten mit weiteren Nutzungen in den Obergeschossen können kurze Wege geschaffen werden. Insbesondere die Kombination von Nahversorgung mit Wohnnutzung erzeugt eine Verbesserung der Versorgungssituation. Das Frankfurter Einzelhandels- und Zentrenkonzept definiert das Ziel eine fußläufige (i.d.R. 600m) wohnortnahe Grundversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs für das gesamte Stadtgebiet zu ermöglichen.

NUTZUNGSDURCHMISCHUNG STEIGERN

Verschiedene kleinteilige Nutzungsmischungen innerhalb eines Gebietes beleben insbesondere die Erdgeschosszonen und sorgen für die Verbesserung des jeweiligen Versorgungsangebots. Dabei entsteht eine Wechselwirkung zwischen öffentlicher Nutzung und privaten Immobilien.

Mögliche kombinierbare öffentliche Nutzungen können neben dem Handel insbesondere soziale Einrichtungen, Gastronomie, Büro oder Freizeitaktivitäten darstellen. Durch die räumliche Verknüpfung können Handelsunternehmen von der Besucher:innenfrequentierung weiterer Nutzungen profitieren. Weiterhin werden durch die Stapelung weitere städtische Bedarfe gedeckt, welche zur Minimierung von stadtweiten Versorgungslücken beitragen (Kita, Schulen, o.ä.).

UMWELT- UND KLIMAFREUNDLICHE BODENNUTZUNG FÖRDERN

Der Boden ist ein knappes Gut: Insbesondere in verdichteten Metropolregionen ist eine optimale Ausnutzung unter Berücksichtigung der umliegenden Bebauung im Interesse der Grundstückseigentümer:innen, der Nutzenden und der nachhaltigen Stadtentwicklung. Die dichte Bebauung generiert eine Flächensparnis in der die versiegelten Flächen mit möglichst vielen Nutzungen versehen werden.

ARCHITEKTONISCHE QUALITÄT UND EIN EINHEITLICHES STADTBILD SCHAFFEN/STÄDTEBAULICHE FEHLENTWICKLUNGEN KORRIGIEREN

Der anhaltende Bauboom in Frankfurt am Main bringt eine große Veränderung der städtebaulichen Stadtgestalt mit sich. Vielerorts entstehen hoch verdichtete Wohn- und Geschäftsgebäude, während eingeschossige Handelsbauten weiterhin verpasste städtebauliche Chancen darstellen. Um ein städtebaulich ansprechendes Stadtbild zu erzeugen, liegt es daher im Interesse der Stadtplanung, die historischen Fehlentwicklungen zu korrigieren. Insbesondere in den dynamischen Quartieren bietet sich die Möglichkeit, städtebauliche Bezüge wiederherzustellen. Das Bestreben der Eigentümer:innen eine höhere Grundstücksausnutzung mit steigendem Gewinn zu erzielen, kann das städtische Ziel ein Stadtbild ohne eingeschossige Störfaktoren zu schaffen, unterstützen.



Eingeschossiger Rewe City mit ebenerdigem Parkplatz (Frankfurt am Main – Praunheim, Eugen-Hartmann-Straße 7)

BEISPIEL 1: FRANKFURT PRAUNHEIM, EUGEN-HARTMANN-STRASSE 7

Derzeit wird der überwiegende Anteil des Grundstücks als großflächige ebenerdige Parkplatzflächen genutzt, da der Handelsstandort auf die Autokundschaft ausgerichtet ist. Das Grundstück mit einer Gesamtfläche von 21.000 m² befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Siedlungsbereich in einem dynamischen Quartier. Die steigenden Bodenpreise bieten nun die Möglichkeit einer Verlagerung des Marktes in das Erdgeschoss und somit eine durchmischte und verdichtete Nachnutzung mit Wohnen zu schaffen. Unter Einhaltung der aktuell baurechtlich zugelassenen Parameter (Kerngebiet mit Grundflächenzahl 0,4 und III Geschossen) lassen sich so bis zu 150 neue Wohnungen in den Obergeschossen zusätzlich zum großflächigen Lebensmittelmarkt im Erdgeschoss realisieren. Da der Supermarkt 2015 errichtet wurde, erscheint eine zeitnahe Umstrukturierung unrealistisch.



Städtebauliche Chance:

- Wohnraum schaffen (150 Wohneinheiten)
- Lebensmittelmarkt unter Beibehaltung der Verkaufsfläche
- Parkplatzflächen optimal nutzen
- Städtebauliche Qualität entwickeln
- Räumliche Integration in die Nachbarschaft
- Raumkante zur Heerstraße bilden

Lageplan mit Testentwurf (Frankfurt am Main – Praunheim, Eugen-Hartmann-Straße 7)
© Luftbild Stadtvermessungsamt Frankfurt am Main

BEISPIEL 2: FRANKFURT DORNBUSCH, RAIMUNDSTRASSE 101

Die Raimundstraße zeichnet sich rundum den Planstandort durch eine verdichtete und nutzungsdurchmischte Umgebung mit hohem Wohnanteil aus. Der Standort weist eine Grundstücksfläche von 7.300 m² mit einem eingeschossigen Discounter (1.000 m² Verkaufsfläche) und ebenerdigen Parkplätzen auf. Aufgrund des vorhandenen hohen Bodenpreises, sowie des Grundstückszuschnitts und -größe bildet der Markt aus wirtschaftlicher Sicht einen besonders interessanten Entwicklungsstandort.

Es besteht die Chance eine städtebauliche Umstrukturierung auf der Grundstücksfläche vorzunehmen um neuen Wohnraum zu schaffen und die städtebauliche Fassung der Raimundstraße zu komplettieren. Gemäß bestehendem Baurecht und einer Orientierung an die nachbarschaftlichen Dichtewerte lassen sich auf dem Grundstück bis zu 95 Wohneinheiten zusätzlich zum großflächigen Lebensmittelmarkt im Erdgeschoss realisieren. Durch die benachbarten Nutzungen mit Gemeinbedarfsflächen wie Schulen und Kitas ist eine Stapelung auch mit anderen Nutzungen vorstellbar.



Eingeschossiger Aldi Süd mit ebenerdigen Parkplatz (Frankfurt am Main – Dornbusch, Raimundstraße 101)



Städtebauliche Chance:

- Wohnraum schaffen (95 Wohneinheiten)
- Lebensmittelmarkt unter Beibehaltung der Verkaufsfläche
- Parkplatzflächen optimal nutzen
- Stapelung von Nutzungen
- Räumliche Integration in die Nachbarschaft
- Raumkante zur Raimundstraße bilden

Lageplan mit Testentwurf (Frankfurt am Main – Dornbusch, Raimundstraße 101)
© Luftbild Stadtvermessungsamt Frankfurt am Main





ANFORDERUNGEN

Qualitäten sind wichtiger als Quantitäten

Aus Sicht der Stadtplanung ist das bestehende Bau- und Planungsrecht für eine bauliche Realisierung am Standort entscheidend: Großflächiger Einzelhandel ist ausschließlich in entsprechenden Sondergebieten oder in Kerngebieten gemäß § 6 Baunutzungsverordnung zulässig. Kleinflächige Lebensmittelbetriebe bis 400 m² können stadtweit in allen Gebietskategorien ermöglicht werden und zu einer kleinteiligen Angebotserweiterung beitragen.

Bei der Beurteilung von Vorhaben nach §34 Baugesetzbuch (Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile), sowie bei der Aufstellung neuer Bebauungspläne werden die Ziele und Grundsätze des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Stadt Frankfurt am Main zur Urteilsbildung herangezogen. Aus diesem Konzept lassen sich die wesentlichen Bewertungskriterien zur Lage, Größe und Sortiment von Einzelhandelsnutzungen an einem Vorhabenstandort ableiten.

Demnach sollen sich großflächige (= > 800 m² Verkaufsfläche oder >1.200 m² Geschossfläche) und markttypische Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungsrelevantem Kernsortiment gemäß Frankfurter Sortimentsliste (Supermärkte, Discounter, Verbrauchermärkte, etc.) innerhalb der parzellenscharf abgegrenzten zentralen Versorgungsbereiche ansiedeln. Außerhalb dieser Zentren ist eine Ansiedlung ausschließlich an Standorten gewünscht, die städtebaulich integriert und auf die fußläufige Versorgung der umgebenden Wohnbevölkerung orientiert sind (= integrierte Nahversorgungsstandorte). Benachbarte zentrale Versorgungsbereiche und Nahversorgungsstandorte dürfen nicht in ihren langfristigen Entwicklungschancen beeinträchtigt werden.

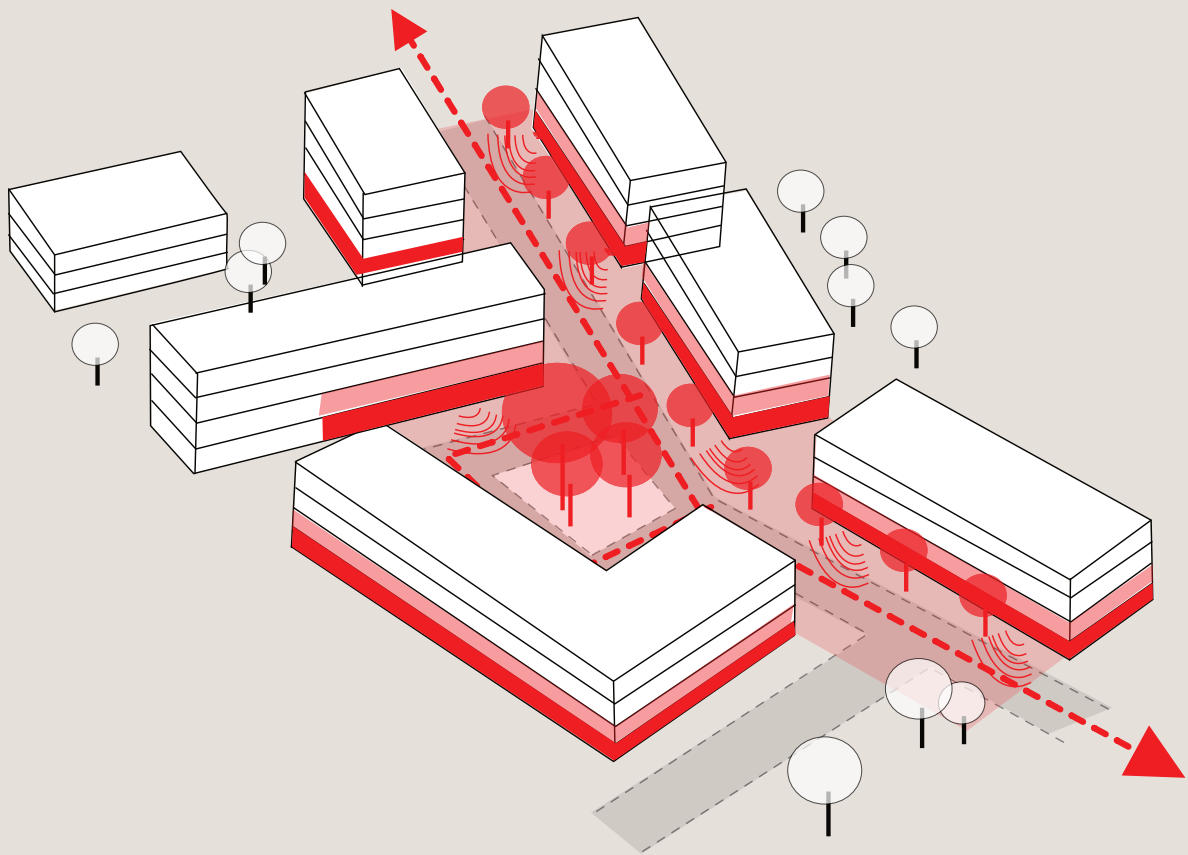
Dabei soll eine fehlende Standorteignung gemäß des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes nicht durch städtebauliche Qualitäten der Handelsbauten ausgeglichen werden. Wohl aber sind für grundsätzlich geeignete Einzelhandelsstandorte weitergehende städtebauliche Anforderungen sinnvoll.



Neubau eines Supermarktes mit überbauten Wohnungen (Frankfurt am Main – Westend-Nord, Eschersheimer Landstraße 221)

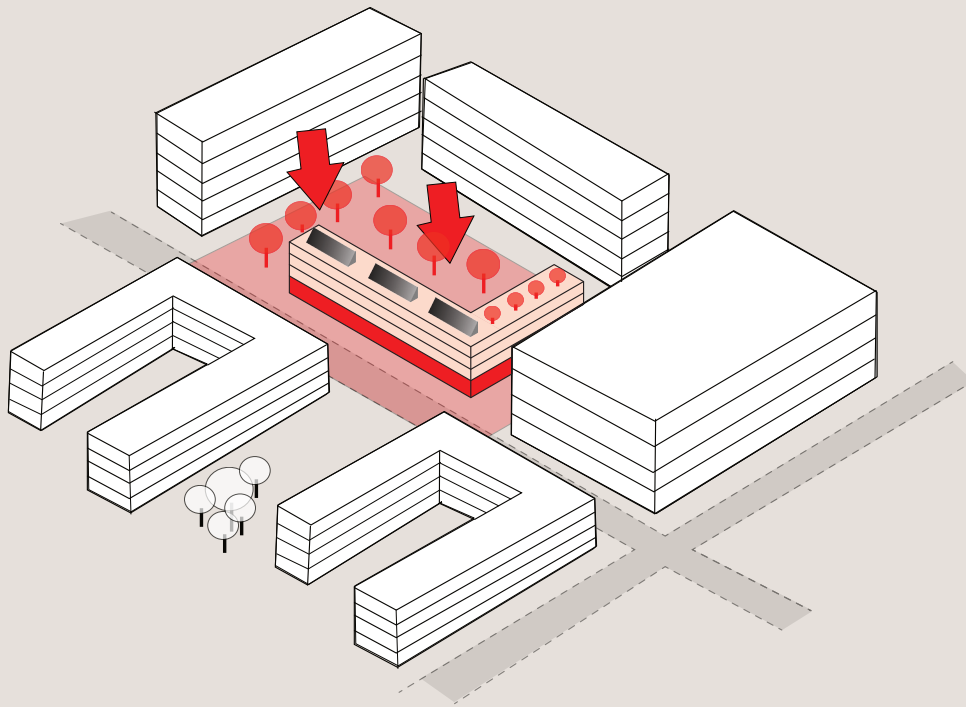
In den von Bauaufsicht und Stadtplanungsamt erstellten Leitlinien zu den „Qualitäten im Städtebau“ können die wesentlichen Richtlinien zum qualitativ hochwertigen Städtebau in Frankfurt am Main nachgelesen werden. Die enthaltenen Richtlinien sollen auch bei der Ansiedlung von Handelsbauten (Wohn- und Geschäftshäuser) Anwendung finden. Die folgenden Empfehlungen sind als Ergänzung städtebaulicher Qualitäten für Handelsbauten im Frankfurter Stadtgebiet zu verstehen.

Handelsbauten sollen sich vorrangig in die Geschäftslagen der zentralen Versorgungsbereiche und in städtebauliche Strukturen einfügen. Bei städtebaulichen Defiziten eignen sie sich um stadträumliche Zusammenhänge zu reparieren, z.B. die Kontinuität in der Gebäudeflucht einer Einkaufsstraße oder eine durchgängige Schaufensterfront wiederherzustellen. Platzkanten oder Blockecken können neu belebt und als Anziehungspunkt dienen, von dessen Kundenschaftsfrequenz auch andere Nutzungen profitieren.



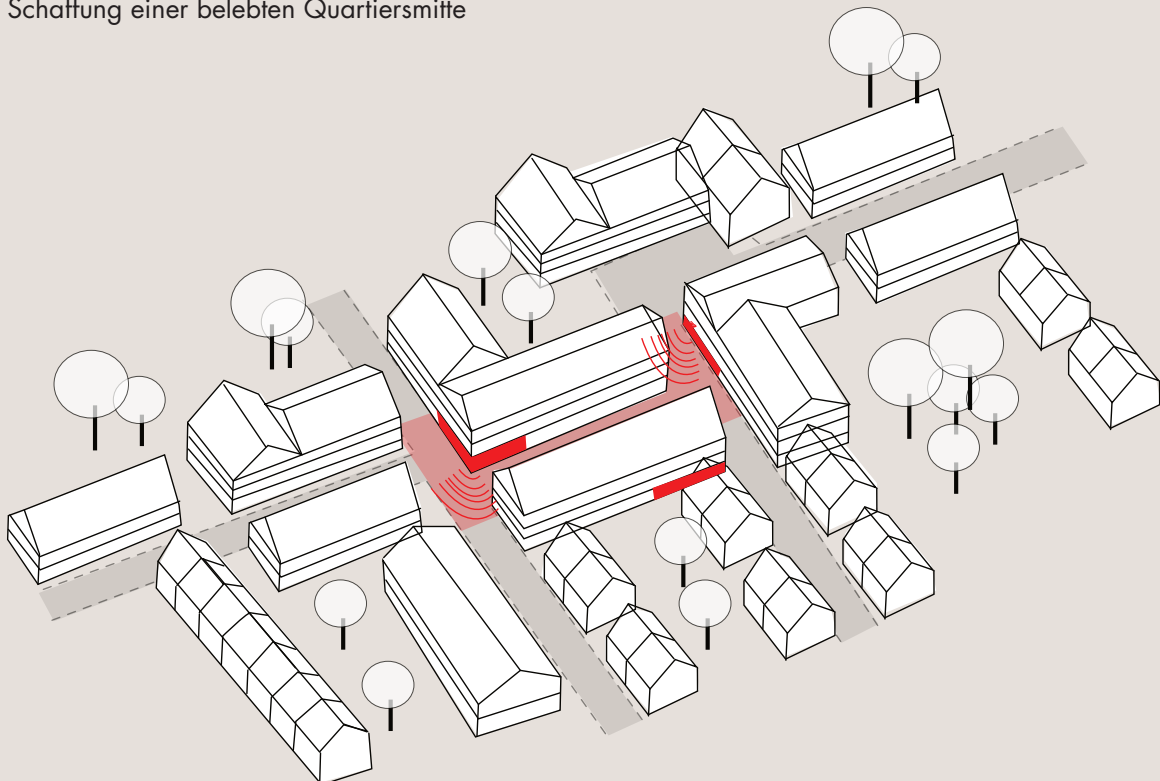
Städtebauliche Integration zur Belebung und Stabilisierung von Geschäftslagen der Frankfurter Einkaufsstraßen (insbesondere in den zentralen Versorgungsbereichen):

- Nutzungsmischung in den Erd- und Obergeschossen in Verbindung mit Wohn- und Geschäftshäusern (zusätzlich Integration Gastronomie, Freizeitnutzung, Gewerbe etc.)
- Unterschiedliche Verkaufseinheiten entlang der Straßenfronten (klein- und großflächige Märkte)
- Gebäudefluchten sind grundsätzlich straßenparallel
- Bei gekrümmten Straßenverlauf soll Gebäudeflucht nicht versetzt bzw. gestaffelt werden



Reparatur stadträumlicher Zusammenhänge in hochverdichteten Siedlungsbereichen

- Städtebauliche Ergänzungsbauten in Siedlungsbereichen
- Aufnahme von umliegenden Straßenfronten und Gebäudefluchten
- Verbesserung der Nahversorgung für die umliegenden Einwohner:innen
- Schaffung einer belebten Quartiersmitte



Kleinteilige Angebotserweiterung zur Stabilisierung der Nahversorgungssituation in Siedlungsbereichen

- Kleinteilige Ergänzung der Nahversorgung in dünn besiedelten Siedlungsbereichen und Ortsmitten
- Integration kleinflächiger Läden bis 400 m²
- Gebäudefluchten und Straßenfronten sind an die Nachbarschaft anzupassen

ANPASSUNG AN DIE NACHBARSCHAFT

Lage

Die Standorte sollen in Zentren (zentrale Versorgungsbereiche) konzentriert werden. Entsprechend dem Ziel einer möglichst flächendeckenden wohnungsnahen Grundversorgung ist ergänzend die Ansiedlung in Wohnsiedlungsbereichen mit möglichst vielen Einwohner:innen im fußläufigen Radius (i.d.R. 600 m) gewünscht, sofern Versorgungslücken bestehen.

Stadträumlicher Kontext

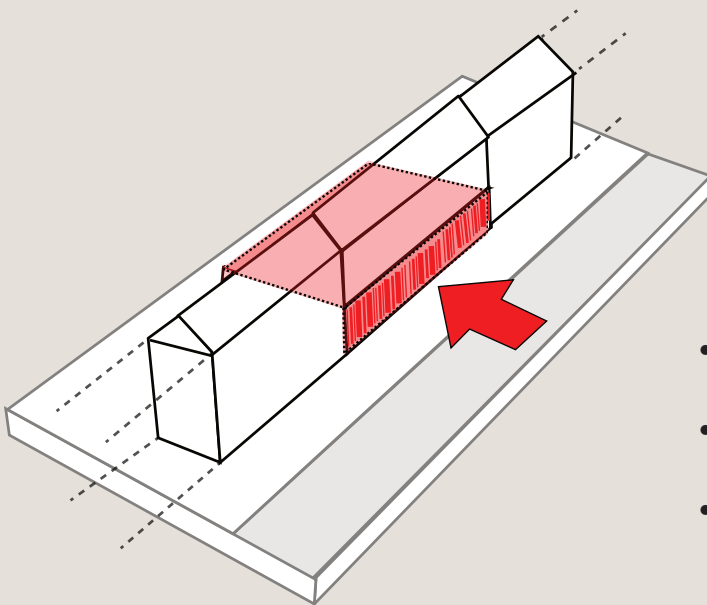
Handelsbauten sollen sich in ihrer Gestaltung, insbesondere im Hinblick auf Maßstäblichkeit, Gliederung und Materialwahl, in ihre Umgebung einfügen. Dies erfordert eine Orientierung an straßenseitigen Baufluchten und der umgebungstypischen Längen- und Höhenentwicklung von Gebäuden. Überlange Baukörper sind deutlich zu untergliedern.

Architektur

Die Architektur, insbesondere Fassaden und Eingangsbereiche, sollen hochwertig gestaltet und entsprechend ihrer Nutzung gegliedert werden. Bauteile, die sich zum öffentlichen Raum orientieren, sind mehrgeschossig zu erstellen. In Abhängigkeit von der Dimension des Vorhabens sind Qualifizierungsverfahren durchzuführen.

Raumkante

Gebäude an Grünflächen und Plätzen können diese Freiflächen räumlich einfassen indem sie eine durchgängige direkt an den öffentlichen Flächen angrenzende Raumkante bilden. Um an einer städtebaulich bedeutenden Raumkante (bspw. repräsentativer Stadteingang), einer öffentlichen Grünfläche oder einem Platz eine repräsentative Architektur zu fördern, ist als Ausnahme ein über die üblichen Traufhöhen hinausgehende Eckbetonung wünschenswert. Sind verschiedene Gebäudetiefen und Traufhöhen der Nachbargebäude oder auf der gegenüberliegenden Straßenseite vorhanden, ist die höchste Gebäudetiefe und Traufhöhe zur Vermeidung von Mindernutzung in Betracht zu ziehen.



- Aufnahme der umliegenden straßenseitigen Baufluchten, sowie Länge und Höhe (Maßstäblichkeit)
- Schaffung einer neuen Raumkante/Hochpunkt an städtebaulich bedeutenden Orten
- Hochwertige Fassadengestaltung und Eingangsbereiche



Integration eines Nahversorgers mit Anpassung an die Nachbarschaft, auch in der Materialität (Frankfurt am Main – Bockenheim, Kuhwaldstraße 61)



Integration von Einzelhandel in den Altbaubestand auf der Schweizer Straße (Frankfurt am Main – Sachsenhausen, Schweizer Straße 80)

FUSSGÄNGER:INNEN UND RADFAHRER:INNEN ALS ZIELGRUPPE

Anbindung

Die flächendeckende fußläufige Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs ist ein Ziel des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes: Daher ist eine umweltfreundliche und umwegfreie Erreichbarkeit für den Fuß- und Radverkehr aus nahe-
liegenden Wohngebieten essentiell. Weiterhin werden Versorgungswege verkürzt und unnötiger Kfz-Verkehr vermieden. Hilfreich ist die attraktive Anbindung eines Vorhabens an bestehende Wegenetze oder der Neubau von direkten Wege-
verbindungen. Zudem können Neubauvorhaben mit Anbindung an Haltestellen des ÖPNV zu einer Frequenzerhöhung aus dem fußläufigen Bereich führen.

Attraktive Vorzone

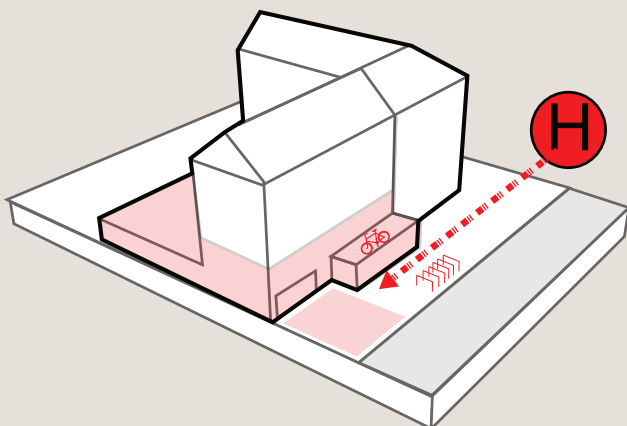
Wichtige Kundschaft sind die Fußgänger:innen. Daher sollte der Eingangsbereich einladend und mit einer hohen Aufenthaltsqualität für die Fußgänger:innen hergestellt werden. Ist im Erdgeschoss ein Gastronomiebetrieb vorhanden, ist die Zone vor dem Gebäude günstig zur Einrichtung von attraktiven Sitzmöglichkeiten. Warenauslagen des Einzelhandels können bei Häufung und aufdringlicher Präsentation eine Behinderung des Fußgänger:innenverkehrs im öffentlichen Straßenraum darstellen. Eine zu große Vielfaltigkeit und Ungeordnetheit der Warenpräsentation führt zu einer Reizüberflutung und somit zu gestalterischen Beeinträchtigungen. Sie sollten daher nicht durch ihre bloße Menge die vorhandenen stadtgestalterischen Qualitäten überdecken und zum stadtraumprägenden Element werden.

Fahrradstellplätze in Eingangsnähe

Für die zunehmende Anzahl an Fahrradkundschaft werden in ausreichender Zahl komfortable (bspw. überdachte) Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in Eingangsnähe benötigt, die mit dem beladenen Fahrrad einen sicheren Stand gewährleisten. Die Abstellanlagen sollen auf der Liegenschaft integriert werden.

E-Bikes und Lastenräder

Wünschenswert ist zudem die Ausrichtung des Fahrradverkehrs auf Lastenfahrräder, da der Anteil an diesem Verkehrsmittel stetig wächst. Auch weitere ausgewiesene Parkplätze z.B. für shared-Bikes oder E-Roller sind vorstellbar. Möglichkeiten zur Realisierung von weiteren zukunftsweisenden Mobilitätsformen wie E-Bike-Ladestationen sollten am Standort überprüft und integriert werden.



- Anbindung an vorhandene Wegenetze und Haltestellen
- Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in Eingangsnähe (auch für E-Bikes und Lastenräder)
- Eingangsbereich mit Aufenthaltsqualität (bspw. durch Sitzflächen, Wochenmärkte, Pflanzungen, etc.)



Tegut am Gravensteiner Platz: Orientierung des Eingangs auf den Fußgängerverkehr der Straßenbahn-Haltestelle und Bereitstellung von einfachen und überdachten Fahrradstellplätzen vor dem Eingangsbereich (Frankfurt am Main – Preungesheim, Gravensteiner Platz 4-6)



Supermarkt mit fußläufiger Anknüpfung über die Eschersheimer Landstraße, Vorplatz mit Fahrrad-Stellplätzen (Frankfurt am Main – Westend-Nord, Eschersheimer Landstraße 221)

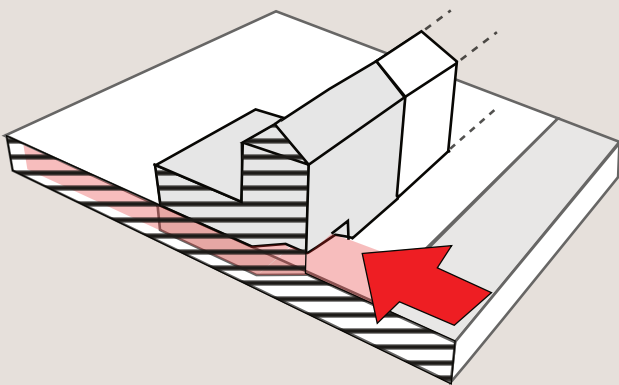
STÄDTEBAULICHE INTEGRATION VON PKW-STELLPLÄTZEN

Begrenzung der Stellplatzanzahl

Lebensmittelanbieter zur wohnortnahen Grundversorgung zeichnen sich durch die Nachbarschaft zu Siedlungsbereichen aus. Auch wenn diese Bauten zu großen Teilen fußläufig oder mit dem Fahrrad erreicht werden, können sie auf PKW-Kundschaft nicht verzichten. Sollten daher PKW-Parkplätze notwendig werden, so sind diese möglichst ansprechend und platzsparend zu gestalten. Eine realistische Bedarfsanalyse auf Grundlage von Erfahrungswerten zeigt oft Spielräume für Abstriche von Maximalforderungen. Die Anzahl der Stellplätze ist auf den durch die jeweilige Funktion des Standorts begründeten Umfang zu begrenzen.

Tiefgaragen mit Mehrfachnutzung

Ab einer Anzahl von 10 Stellplätzen sind Tiefgaragen oder Doppelparker zu schaffen. Da für Mischnutzungen (bspw. in Kombination mit Wohnen) Stellplätze vorgesehen werden müssen, sollten gemeinsame Tiefgarageneinfahrten entstehen. Mittels entsprechender Zuwegungskontrolle können Ein- und Ausfahrten kontrolliert werden. Für die notwendigen Stellplätze muss eine Tiefgarage mit attraktiver und hochwertiger Gestaltung des Eingangsbereichs eine Lösung sein. Um eine hochwertige Gestaltung von Tiefgarageneinfahrten zu erreichen, sind Rampen regelmäßig in das Gebäude zu integrieren sowie Überdeckelungen und Pergolen zu begrünen. Bei Bedarf können Aufzüge an Stelle von Rampen geschaffen werden. Die Integration von E-Ladestationen ist zu überprüfen.



Ziel: Vorzugsweise unterirdische Stellplätze mit attraktiver und hochwertiger Gestaltung des Eingangsbereichs

- Integration der Rampen in das Gebäude
- Gemeinsame Nutzung von Tiefgaragen



Rückseitige Tiefgarageneinfahrt mit Mehrfachnutzung (Frankfurt am Main – Riedberg, Riedbergplatz 1)



Tiefgarageneinfahrt in der Alfred-Wegener-Straße (Frankfurt am Main – Riedberg)

UNSICHTBARE LOGISTIK UND KLARE LIEFERZONEN

Rückseitige Lieferzonen

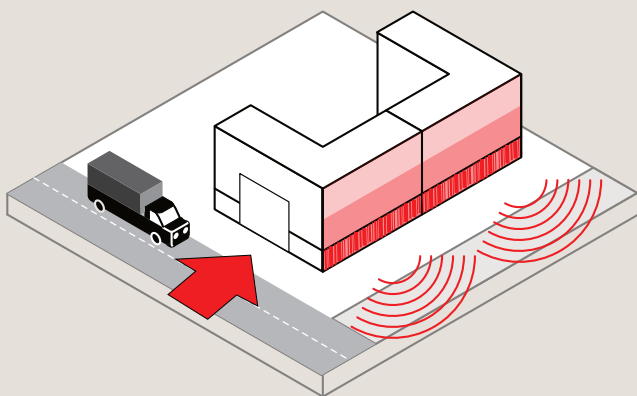
Sämtliche Zu- und Abfahrten sollen von der Straße erschlossen und in das Gebäude integriert oder eingehaust werden. Der Straßenraum ist nur zur Überfahrt und nicht für die Be- und Entladung zu nutzen. Auch die bei Einzelhandelsprojekten meist unvermeidbaren geschlossenen Seiten- und Rückansichten, Lieferzonen, Kühlaggregate und Entsorgungsflächen sind so zu gestalten, dass die Umgebung nicht beeinträchtigt wird. Dies gilt besonders dort, wo sie von öffentlichen oder privaten Räumen aus einsehbar sind. Generell soll die Anlieferung ohne Rangieren im öffentlichen Raum angeordnet werden.

Separate Erschließung

Die Erschließung von Wohn- und Dienstleistungsflächen sollen von anderen Nutzungseinheiten getrennt sein, damit für Bewohner:innen und Dienstleister:innen eine von der Einzelhandelsnutzung unabhängige Adressierung möglich ist und Konflikte vermieden werden können. Im Bereich der Ein- und Ausgänge von Treppenhäusern mit Wohnnutzungen sollen Abstellflächen für Hilfsmittel, Kinderwagen oder Fahrräder untergebracht werden und im Bereich der Briefkästen halböffentliche Treffpunkte möglich sein. Die Entsorgungsbereiche der unterschiedlichen Nutzungen sollen getrennt sein.



Lieferzone im Erdgeschoss, rückseitig integrierte Anlieferungszone (Frankfurt am Main – Bockenheim, Leonardo-da-Vinci-Allee 4-8)



- Klare räumliche Trennung von Wohn- und Dienstleistungsflächen
- An- und Ablieferung fernab von Eingängen
- Fassadengliederung entsprechend der Nutzung
- Einhausung der Lieferzone

EINLADENDER ÖFFENTLICHER RAUM

Eingangsbereich

Vorplätze mit Anschluss an den öffentlichen Straßenraum können große Einzelhandelsbetriebe in ihre Umgebung einbinden. Die Eingangsbereiche selbst sollten einladend gestaltet und dem öffentlichen Raum zugewandt sein. Die autokund-schaftsorientierten Standorte sollen so in fußgänger:innenfreundliche Handelsstandorte umstrukturiert werden. Insbesondere die Lebensmittelstandorte in den dynamischen Entwicklungsgebieten (bspw. von Gewerbe- in Wohnnutzung) sollten frühzeitig in den Fokus der möglichen Modernisierungs- und Sanierungsmaßnahmen rücken.

Einkaufswagen

Jeder Lebensmittelanbieter bietet in der Nähe des Eingangsbereichs Einkaufswagen an. Bevorzugt sollten sich diese Stationen innerhalb des Gebäudes befinden. Tiefgaragen oder Vorzonen im Gebäudeinneren bieten die Möglichkeit einer zurücknehmenden Einkaufswagenausstattung ohne die städtebauliche Qualität im Außenraum zu beeinträchtigen. Sollte dies nicht möglich sein, ist eine ansprechende Außenraumgestaltung anzustreben. Begrünte oder in die Fassade eingefasste Einkaufswagenstationen können eine Möglichkeit zur Attraktivitätssteigerung im Außenraum darstellen.

Belebter Außenraum

Eingänge sind städtebaulich am sinnvollsten, wenn sie sich zu bestehenden Geschäftslagen und zur Haupteinschließung orientieren. Durch einen großzügig einsehbaren Eingangsbereich und dem Hauptverkaufsraum vorgelagerten kleineren Nutzungseinheiten (Bäckerei, Café, Apotheke, etc.), die auch von der Straßenseite zugänglich sind, können straßenseitig geschlossene oder unbelebte Außenseiten vermieden werden. Wo Grundstücksgröße und -zuschnitt dies nicht zulassen, ist besonderer Wert auf die Materialität und Gliederung geschlossener Wandflächen zu legen.

Sichere Zuwegung

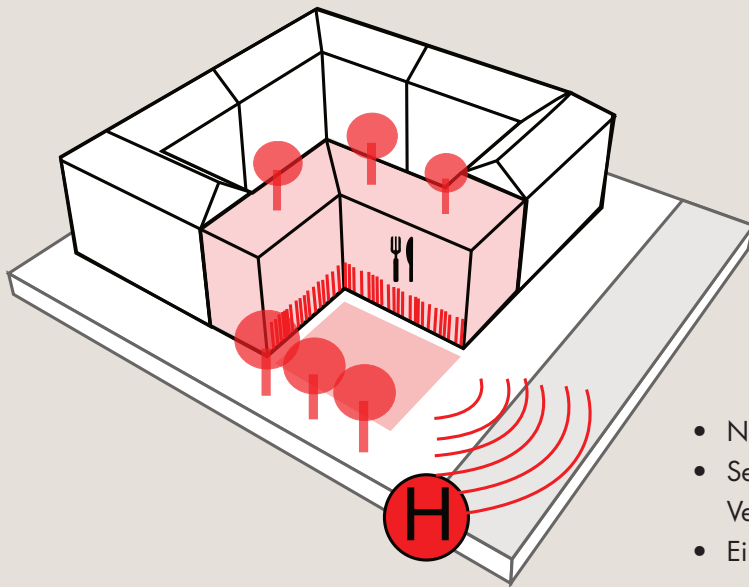
Die Anbindung sollte für alle Verkehrsteilnehmenden attraktiv und sicher gestaltet werden. In besonderem Maße betrifft dies die Fußgänger:innen und Radfahrer:innen: Die Eingänge sowohl der Einzelhandelsbetriebe als auch sonstiger nahe- liegender frequentierter Nutzungen sollten auf die öffentlichen Straßen und auf die Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel orientiert sein und von dort auf kurzen, separat geführten Wegen erreichbar sein. Ein Eingang, welcher über die Fahrspuren eines Parkplatzes führt, ist keine Option.

Hoher Grünflächenanteil

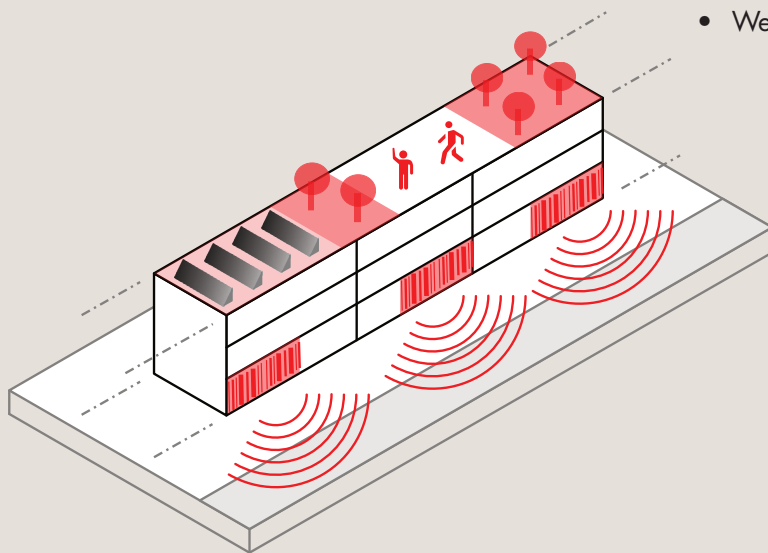
Stellplätze sind mit Bäumen zu begrünen und von den öffentlichen Wegen und Plätzen gestalterisch abzugrenzen, z.B. durch grüne Einfriedungen, deren Anlage und Pflege durch den Betreiber zu gewährleisten ist. Trotz einer Ausnutzung der Grundstücksfläche zu Gunsten großer Verkaufsflächen sollte das anfallende Regenwasser auf dem Grundstück versickert werden. Von anderen Geschossen zugängliche Dächer sollten vorzugsweise begrünt und als nutzbare Terrassen- und Grünflächen gestaltet werden, um die Flächenausnutzungseffizienz zu steigern. Dabei ist die Erreichbarkeit für alle Anwohner:innen (u.a. durch gemeinsame Treppenhäuser) sicherzustellen. Solaranlagen auf dem Dach sind wünschenswert.

Außenwerbung

Eine der öffentlich sichtbaren Erscheinungsbilder von Handelsbauten sind unternehmerische Werbungen. Auch wenn Werbung auffallen soll, muss sich Außenwerbung und Beleuchtung den örtlichen Begebenheiten anpassen. Eine „laute“ Beschilderung und Bewerbung des Standortes im öffentlichen Straßenraum ist zu verhindern. Die Bauaufsicht Frankfurt am Main verantwortet das Genehmigungsverfahren zur Errichtung von Werbeanlagen sowie die Überwachung der Einhaltung der öffentlich-rechtlichen Vorschriften. Informationen zu der Gestaltung von Werberichtlinien gibt es bei der Bauaufsicht Frankfurt am Main (<https://www.bauaufsicht-frankfurt.de/bauberatung/werbeanlagen>).



- Nutzerorientierte Anbindung aller Verkehrsteilnehmenden
- Separate Zuwegung von insbesondere motorisiertem Verkehr und Individualverkehr
- Einsehbarer Eingangsbereich mit Hauptverkaufsraum, vorgelagerte kleinere Nutzungseinheiten (Cafe, Bäcker, Apotheke, etc.)
- Belebung von Erdgeschosszonen
- Integrierte Einkaufswagenstation
- Bewirtschaftung des Regenwassers und Einschränkungen der Ableitungen von den Grundstücken
- Zugänglichkeit von (Grün-)Dächern
- Werbung angepasst an die Umgebung





Neubau Supermarkt mit einladendem Eingangsbereich: Fahrradstellplätze, Sitzflächen, Baumpflanzungen, Bücherverkauf, Grünflächen, etc. (Frankfurt am Main - Frankfurter Berg, Homburger Landstraße 340)



Angepasste Außenwerbung (Frankfurt am Main – Nordend-West, Friedberger Landstraße 295)

Veränderte Bereitschaft der Einzelhandelsunternehmen

Die jeweiligen Betreiber von Handelsimmobilien verfügen über standardisierte Anforderungen, welche einen schnellen Neubau mit ähnlicher Verkaufsflächengliederung, Logistik, Personalabwicklung und maximaler Stellplatzanzahl ermöglichen sollen. Dabei spielt die Wiedererkennbarkeit des Unternehmens eine große Rolle. Die tatsächlichen örtlichen Begebenheiten führen jedoch zu notwendigen Abweichungen der ansonsten standardisierten Gebäude- und Managementplanung.

Der enorme Wohnungsmangel, die knappe Verfügbarkeit von Grundstücken und eine effizientere Verwertung des Grundstücks begünstigen zusätzlich betreiberseitig eine Abweichung von den konventionellen eingeschossigen Handelsbauten mit Ausrichtung auf die Autokundschaft.

Die Stadt Frankfurt am Main ist durch diverse Bauberatungen im Austausch mit Betreibern von Handelsunternehmen. Den Erfahrungswerten der Vergangenheit können folgende Anforderungen an Handelsimmobilien aus Betreibersicht abgeleitet werden:

MARKTANFORDERUNGEN

Während aus städtebaulicher Sicht das einheitliche Stadtbild mit hohen Qualitätsanforderungen für den Außenraum im Vordergrund stehen, sind für die Händler betriebswirtschaftliche Faktoren bei einem möglichen Umbau entscheidend: Für einen logistisch reibungslosen Ablauf werden eingeschossige ebenerdige Verkaufsflächen gewünscht. Die Verteilung auf mehreren Geschossen ist nur in Ausnahmefällen denkbar, da hohe logistische Kosten zu erwarten sind. Des Weiteren bestehen Anforderungen der Betreiber nach größtmöglichen Verkaufsflächen, um flexibler gegenüber Marktveränderungen und Kundschaftswünsche zu reagieren. Um eine höchstmögliche Kundschaftsnähe und -frequenz zu erlangen, werden über die Einkaufssituation hinaus zwischenzeitliche weitere Nutzungen angestrebt: hierzu gehört insbesondere die Integration von Wohnungen, Cafés, Apotheken und Sozialeinrichtungen. Die Kombination von belebenden Nutzungen in der Nachbarschaft sowie einer sehr guten verkehrlichen Anbindung (bspw. in der Nähe von Haltestellen) sorgen zudem für eine Frequenzerhöhung und somit zu steigendem Umsatz der Einzelhandelsunternehmen.

Je nach Betriebstyp und Unternehmen sind unterschiedliche Verkaufsflächengrößen unternehmenstypisch und setzen aufgrund der gewünschten eingeschossigen Verkaufsfläche unterschiedlich große Grundstücksflächen voraus. Deutschlandweit lassen sich folgende Tendenzen erkennen:

Betriebstyp	Unternehmen (Auswahl)	Verkaufsfläche (durchschnittlich)
Discounter	Penny, Norma, Netto etc.	800 m ²
	Aldi Süd, Lidl	900 m ²
Supermarkt/Verbrauchermarkt	REWE, EDEKA	1.200 – 1.500 m ²
Verbrauchermarkt	E-Center	3.200 m ²
Verbrauchermarkt/SB-Warenhaus	Kaufland	4.500 m ²
SB-Warenhaus	Globus, real o.ä.	6.500 – 11.500 m ²

Quelle: Hahn Retail Estate Report 2021

AUFSTOCKUNG VERSUS ABRISS UND NEUBAU

Zur schnellstmöglichen Umsetzung scheint die Überbauung eines bestehenden eingeschossigen Supermarktes naheliegend: Bei laufendem Betrieb auf bestehenden Handelsbauten eine Aufstockung zu ermöglichen ist jedoch wegen unverhältnismäßig hohen Schutzmaßnahmen während der Bauphase und aus statischen Gründen in der Regel nicht möglich. Infolgedessen scheint in den meisten Bestandsstandorten ein Abriss mit anschließendem Neubau die einzige Lösung. Aufgrund des hohen Umsatzausfalls während der Bauphase und einer möglichen Umorientierung der Kundschaft auf umliegende konkurrierende Unternehmen, wird häufig ein Ersatzneubau oder eine Interimslösung auf einem anderen Grundstück in Standortnähe von Betreiberseite als Voraussetzung angesehen.

Ein Neubau im Zusammenhang mit einer neuen Quartiersentwicklung scheint daher schneller realisierbar (bspw. Frankfurt am Main - Europaviertel, Schönhofviertel, etc.), da bereits in der Planungsphase die Nahversorgung unter Berücksichtigung der städtebaulichen Anforderungen eingeplant werden kann (bspw. Anlieferung, Eingangssituation, Quartiersplatz). Des Weiteren können bei Neubaugebieten die zur Frequenzerhöhung dienenden weiteren Nutzungen im Gebäude oder in der Nachbarschaft vorgesehen werden.

PKW-ORIENTIERTE STANDORTE SIND UMSATZSTARK

Die umsatzstärksten Handelsbauten sind autoorientiert und weisen somit möglichst viele PKW-Stellplätze vor. Ein Standortfaktor aus Betreibersicht ist daher die Nähe zu Hauptverkehrsstraßen mit guter Sichtbarkeit (auch zur Adressbildung) und einer möglichst hohen Anzahl an kostengünstigen oberirdischen Stellplätzen.

Bei einem begrenzten städtischen Flächenpotenzial für integrierte Lösungen ist zudem die Art der Nutzungsmischung entscheidend: Kombinationen mit Nutzungen, für die ein geringer Stellplatznachweis erforderlich ist, sind für Einzelhandelsunternehmen besonders interessant, da die Betreiber selbst höhere Stellplätze in Tiefgaragen zur Verfügung haben möchten. Als attraktiv gelten daher beispielsweise Kombinationen mit Studierenden- oder Senior:innenwohnen.

GESTALTUNGSPRINZIPIEN VERSUS ANFORDERUNGEN DER EINZELHANDELSUNTERNEHMEN

Die umsatzorientierte Sicht der Unternehmen steht nicht selten im Konflikt zu den Gestaltungsleitlinien und städtebaulichen Anforderungen der Stadt Frankfurt am Main. Um die Interessenslage der Betreiber zu ermitteln, wurden 2019 Gespräche mit Einzelhandelsunternehmen geführt.

Die Vorstellungen zur Reduzierung von PKW-Stellplätzen stellen ein großes Hemmnis bei der Umstrukturierung dar, da sich autoorientierte Standorte umsatzstärker darstellen. Der Stellplatzbedarf senkt die Zahl realisierbarer Wohnungen, welche aufgrund von Immissionskonflikten mit Anlieferungszone und fehlendem Freiflächenangebot an Attraktivität verlieren. Außerdem führen die teilweise langen Umbauzeiten (einhergehend mit Schließung) zu ausbleibenden Marktumsätzen und einem erhöhten Aufwand in der Kundschaftsrückgewinnung. Die Betreiber wollen daher in der Regel einen Interimsstandort für die Bauzeit. Diese möglichen Ersatzstandorte sind jedoch insbesondere im Innenstadtbereich selten und Grundstücke oft nicht im städtisch verfügbaren Eigentum. Dem entgegen können jedoch bei Eigentum der Einzelhandelsunternehmen die höheren Mieteinnahmen durch eine effizientere Ausnutzung des Grundstücks stehen.

Welche städtebaulichen und unternehmerischen Vorteile bietet die Überbauung eines Supermarktes?

- Erhöhung der Besucherfrequenz durch Nutzungsmischung
- Erhöhte Standortattraktivität
- Flächensparsames und ressourcenschonendes Bauen (Boden)
- Zusätzliche Mieteinnahmen



Anpassung an Nachbarbebauung

Dachnutzung für Anwohner:innen

Sichtbarkeit von Werbung

Rückseitige Anlieferung

SUPERMARKT

Belebung des Eingangsbereichs

Bezug zum öffentlichen Raum

Fahrradstellplätze

E-Ladestation für
Fahrräder

E-Bike



tegut...

gute Lebensmittel

Einkaufsmarkt mit Wohnungen an der Friedberger Warte (Frankfurt am Main – Bornheim)

3

**EINGESCHOSSIGE
LEBENSMITTELMÄRKTE IN
FRANKFURT AM MAIN**

3.1

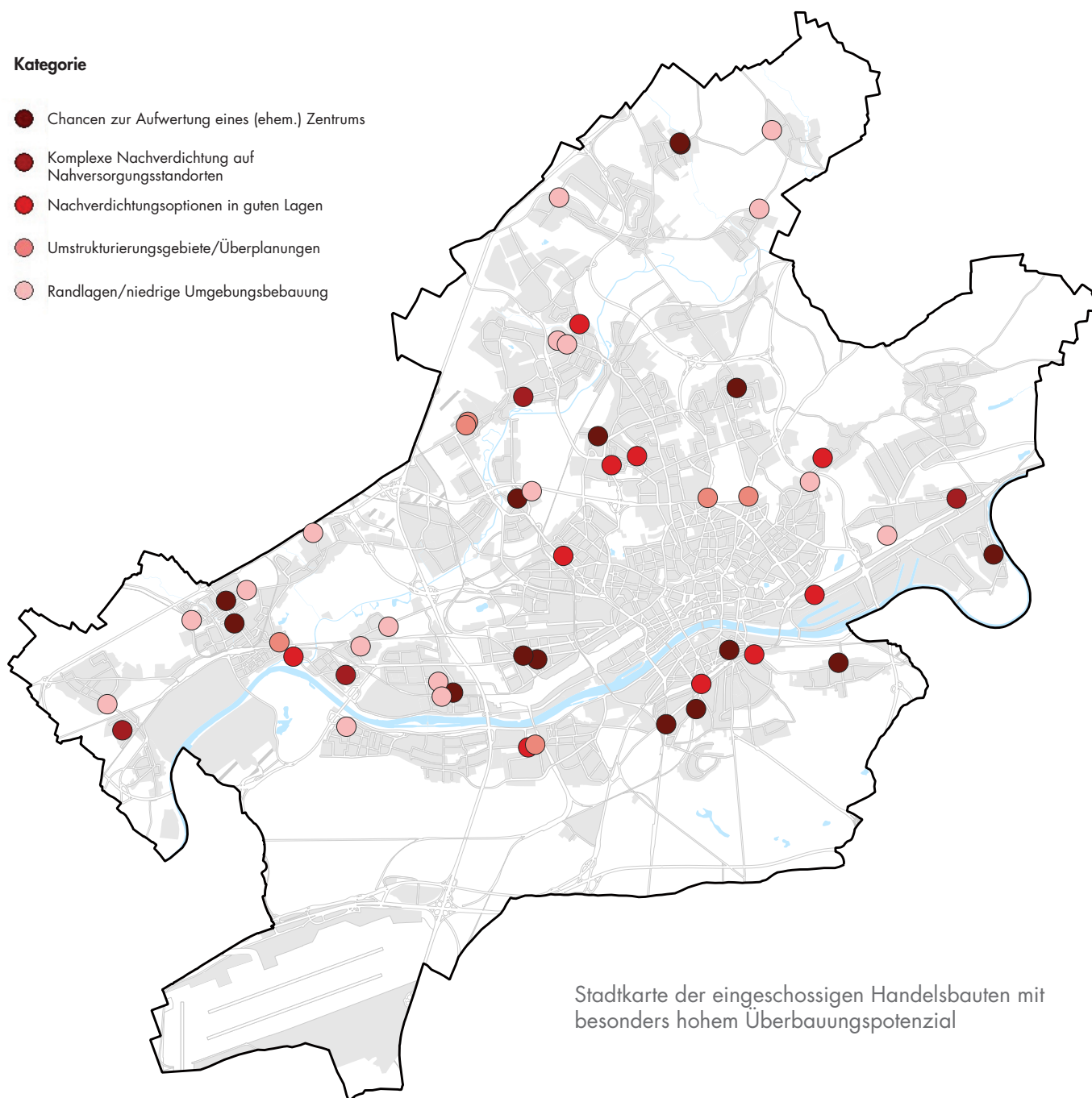
Identifizierung von Potenzialen im Frankfurter Stadtgebiet

Das Stadtplanungsamt hat 2019 für das gesamte Stadtgebiet eine Analyse eingeschossiger Handelsbauten vorgenommen. Dabei wurden sämtliche in Frage kommenden Supermärkte identifiziert und für eine mögliche Nutzungsmischung mit Wohnen verifiziert.

Zunächst wurde eine nutzungsspezifische Eingrenzung vorgenommen, so dass der Fokus auf eingeschossige Getränke-, Supermärkte und Discounter mit einer Verkaufsfläche von mehr als 400 m² gelegt wurde (Ergebnis: 213 Märkte, davon 84 Märkte eingeschossig). Auch die Lage muss den Zielen des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes entsprechen (siehe Erläuterungen unter 2. Anforderungen), so dass gewerbliche und somit nicht-integrierte Lagen aus einer möglichen Überbauung ausgeschlossen wurden. Als Ergebnis dieses Prozesses ergeben sich 52 potenzielle Standorte zur Nachverdichtung, welche folglich in unterschiedliche Kategorien differenziert wurden:

Kategorie

- Chancen zur Aufwertung eines (ehem.) Zentrums
- Komplexe Nachverdichtung auf Nahversorgungsstandorten
- Nachverdichtungsoptionen in guten Lagen
- Umstrukturierungsgebiete/Überplanungen
- Randlagen/niedrige Umgebungsbebauung



Stadtkarte der eingeschossigen Handelsbauten mit besonders hohem Überbauungspotenzial

Chance zur Aufwertung eines (ehem.) Zentrums

Oberstes Ziel der Stadt Frankfurt am Main ist der Schutz der zentralen Versorgungsbereiche, insbesondere i.S.v. §1 Abs. 6 Nr. 4 und §9 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB). Die Förderung der Nutzungsmischung innerhalb der Zentren stellt daher eine nachhaltige Möglichkeit zur Stärkung und Sicherung von Zentren dar. Ergänzend zeichnen sich historisch gewachsene Ortskerne in den Stadtteilen durch eine enge Bebauungsstruktur mit fehlender Bebauung aus, wobei die Integration eines nutzungsgemischten Gebäudes mit einem Lebensmittelmarkt zur steigenden Attraktivität beitragen kann. Außerdem können Betreiber aufgrund der Lage entsprechend dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept von der Möglichkeit zur Verkaufsflächenerweiterung oftmals profitieren. Die Überbauung wird in diesen Lagen aus städtischer Sicht als sehr realistisch eingeschätzt.

Komplexe Nachverdichtungsoptionen auf Nahversorgungsstandorten

An diesen Standorten besteht aufgrund der unterdurchschnittlichen Nahversorgungssituation in der Wohnumgebung ein hohes Interesse am Erhalt und somit der Sicherung der fußläufigen Nahversorgungssituation. Es handelt sich um Supermärkte auf kleinen Grundstücken von ca. 1.200 - 2.000 m² in integrierten Standorten. Da es sich um kleine Versorger am Rande der Wirtschaftlichkeit handelt, sind standortangepasste Erweiterungen (bspw. durch Grundstückserweiterungen) positiv zu beurteilen.

Nachverdichtungsoptionen in begehrten Lagen

Aufgrund des hohen Bodenpreises und des großen Grundstückszuschnitts bilden Supermärkte in diesen Lagen aus wirtschaftlicher Sicht besonders ertragreiche Entwicklungsstandorte. Unterstützt werden diese Lagen durch einen vielversprechenden Einzugsbereich mit Wohnnutzung und einem hohen Druck nach weiterem Wohnraum.

Umstrukturierungsgebiete/Überplanungen

Die Standorte befinden sich innerhalb dynamischer Umstrukturierungsgebiete, so dass eine Neustrukturierung ggf. eine Verlagerung des Supermarkts ins benachbarte Umfeld ermöglicht wird. Während der Phase zur Umstrukturierung sollen Interimslösungen oder Umsiedlungen berücksichtigt werden.

Randlagen und/oder niedrige Umgebungsbebauung

Die Überbauung der Supermarktstandorte entsprechen grundsätzlich den Ansiedlungsanforderungen des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes, jedoch wurde eine geringe Realisierungschance aufgrund von niedrigen Umgebungsbebauungen eingeschätzt. Langfristig sollte die Umgebung und die damit einhergehenden höheren Realisierungschancen beobachtet und im Sinne einer Nutzungsmischung gefördert werden.



Einkaufsmärkte mit Wohnungen in den Obergeschossen (Frankfurt am Main – Preungesheim, Gravensteiner Platz)

Leistet die Überbauung eingeschossiger Supermärkte einen Lösungsbeitrag für das Frankfurter Wohnungsproblem?

Die Überbauung von eingeschossigen Supermärkten kann einen Beitrag zur Schaffung von Wohnraum in Frankfurt am Main leisten. Mittels der dargestellten Analyse konnten 19 vielversprechende eingeschossige Supermärkte mit einem Wohnungspotenzial für bis zu 1.000 Wohneinheiten identifiziert werden. Schnelle Aufstockungen auf bislang minder-genutzten Supermarkt-Grundstücken erscheinen bislang nicht realistisch, da diesen u.a. das Interesse der Einzelhandels-unternehmen an einem möglichst reibungslosen und lückenlosen Betrieb der Märkte entgegensteht.

Die Aufstockung oder der Neubau von Einzelhandelsbauten soll im Sinne der Stadt Frankfurt am Main zu einer Aufwertung und Stabilisierung der vorhandenen zentralen Versorgungsbereiche und Nahversorgungsstandorte beitragen. Erfüllt ein Lebensmittelmarkt diese und weitere Kriterien soll das vorhandene Potenzial zügig realisiert werden. Um dies zu ermöglichen, wird die Bereitschaft auch komplexere Bauvorhaben zu genehmigen, sowie der städtebauliche Anspruch für die Errichtung oder den Umbau von Handelsbauten bereits zu Beginn von Planungsprozessen oder Bauberatungen bei der Stadt Frankfurt am Main positiv begleitet. Doch wie können die genannten städtebaulichen Qualitätsanforderungen möglichst effektiv baulich umgesetzt werden?



Ungenutzte Chance: eingeschossiger Supermarkt (Umrandung) inmitten eines hochverdichteten Siedlungsbereichs (Frankfurt am Main – Gallus, Mainzer Landstraße 377-385) © Stadtvermessungsamt Frankfurt am Main

HANDLUNGSSPIELRÄUME AUFZEIGEN

Die realisierten Beispiele im Frankfurter Stadtgebiet zeigen, dass ein Konsens zwischen Betreiber- und städtischen Anforderungen gefunden werden kann. Ziel der Stadtplanung ist es nun den Markt- und städtischen Anforderungen gerecht zu werden und gleichzeitig die Qualitäten zu erhalten und zu verbessern.

In den Handelsbauten können - je nach Vereinbarkeit mit dem Bau- und Planungsrecht, sowie mit dem städtischen Einzelhandels- und Zentrenkonzept - unterschiedliche Verkaufsflächengrößen umgesetzt werden. Dabei spezialisieren sich die Einzelhandelsbetreiber auf Standortkonzepte und Marktgrößen. Auch Unternehmen mit üblicherweise großflächigen Verkaufsflächen bieten mittlerweile flexible City-Konzepte an um sich Standorte zu sichern und auf die gesteigerten Anforderungen und Flächenknappheit in urbanen Lagen zu reagieren ohne Qualität zu verlieren.

Die in dieser Arbeitshilfe genannten Beispiele bieten für die Bauberatung konkrete Bewertungskriterien und Qualitätsanforderungen für die Adaption solcher Projektentwicklungen. Weiterhin können durch die praxisorientierte Darstellung der folgenden bebauten Beispiele realistische Rückschlüsse zu eigenen Projekten getätigt werden (Dauer der Bauphase, Schließungen, unterschiedliche Verkaufsflächengrößen etc.).

ARCHITEKTURWETTBEWERBE ANREGEN

Insbesondere bei größeren Bauvorhaben und komplexen Grundstückssituationen sollten Projektentwickelnde ermutigt werden die bestmögliche Lösung durch Architekturwettbewerbe zu finden. Bereits in der Auslobung können so die wichtigen architektonischen Qualitäten festgesetzt und in ihrer unterschiedlichen Ausarbeitung analysiert werden. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass im Wettbewerb hohe architektonische und städtebauliche Qualitäten erreicht werden können und sich eine positive Ausstrahlungskraft für das gesamte Stadtgebiet bilden kann.

STANDORTALTERNATIVEN PRÜFEN, CHANCEN NUTZEN

Bei anhaltendem Wachstum im Frankfurter Stadtgebiet wird es künftig schwieriger Baulücken oder Leerstände in fußläufig gut erreichbaren Lagen zu finden. Dennoch kann im Rahmen der Bauberatung erörtert werden, ob ein alternativer Standort in Frage kommt. Dabei können völlig neue Nutzungskombinationen entstehen, wie beispielsweise die Kombination eines Lebensmittelmarktes mit Sporteinrichtungen, Hochschulen oder Bibliotheken. Genauso sollte bei der Bauberatung von Nicht-Handelsbauvorhaben an einem geeigneten Standort (zentraler Versorgungsbereich, unterversorgter Bereich zur Nahversorgung in integrierter Lage) geprüft werden, ob eine Kombination des Bauvorhabens mit einer Einzelhandelsnutzung sinnvoll ist.



Einkaufsmarkt mit Wohnungen in der Töngesgasse (Frankfurt am Main – Altstadt)

4

**BEST-PRACTICE-BEISPIELE
IN FRANKFURT AM MAIN**

Realisierte Beispiele in Frankfurt am Main



Supermarkt mit überbauten Wohnungen im Neubaugebiet (Frankfurt am Main – Bockenheim, Leonardo-da-Vinci-Allee 4-8)

In Frankfurt am Main gibt es eine Reihe von realisierten städtebaulich integrierten Supermärkten, welche als Beispiele für die angestrebten städtebaulichen Qualitätsziele dienen können. Eine Auswahl an realisierten Vorhaben werden auf den folgenden Seiten dargestellt. Dabei sollen nicht nur die städtebaulichen Qualitätskriterien überzeugen, sondern auch:

- die Flächeneinsparung gegenüber der vorherigen Nutzung,
- die Anzahl der möglichen realisierbaren Wohnungen in den Obergeschossen,
- die benötigten Bauphasen (und somit Schließzeiten des Einzelhandelsbetriebs),
- die effiziente Vergrößerung der Verkaufsfläche,
- die Lage-Einordnung gemäß Einzelhandels- und Zentrenkonzept.



Supermarkt mit überbauten Wohnungen in Frankfurt am Main – Bockenheim, Gräpfstraße 1

Fertigstellung	2015
Vorherige Nutzung	Ebenerdige Parkplatzfläche
Städtebauliche Einordnung gemäß Einzelhandels- und Zentrenkonzept	Schützenswerter zentraler Versorgungsbereich i.S.d. §§ 2 (2), 9 (2a) und 34 (3) BauGB im Ortsbezirkszentrum „Leipziger Straße“
Nutzung im Erdgeschoss	Verkaufsfläche Supermarkt: 900 m ² + Backshop
Nutzung im Obergeschoss	193 Wohnungen mit 2 bis 6 Zimmer Wohnungen - davon 38 geförderte Wohnungen
Stellplätze	PKW – Tiefgarage Fahrrad – Abstellmöglichkeiten in Eingangsnahe
Besonderheiten	- Großprojekt der ABG Frankfurt Holding im Rahmen des Kulturcampus neben dem Bockenheimer Depot - Integrierte Lage am Carlo-Schmid-Platz - Orientierung zur Straßenbahnhaltestelle „Bockenheimer Warte“



Versteckte und klar gegliederte Lieferzonen (Frankfurt am Main – Bockenheim, Gräbstraße)

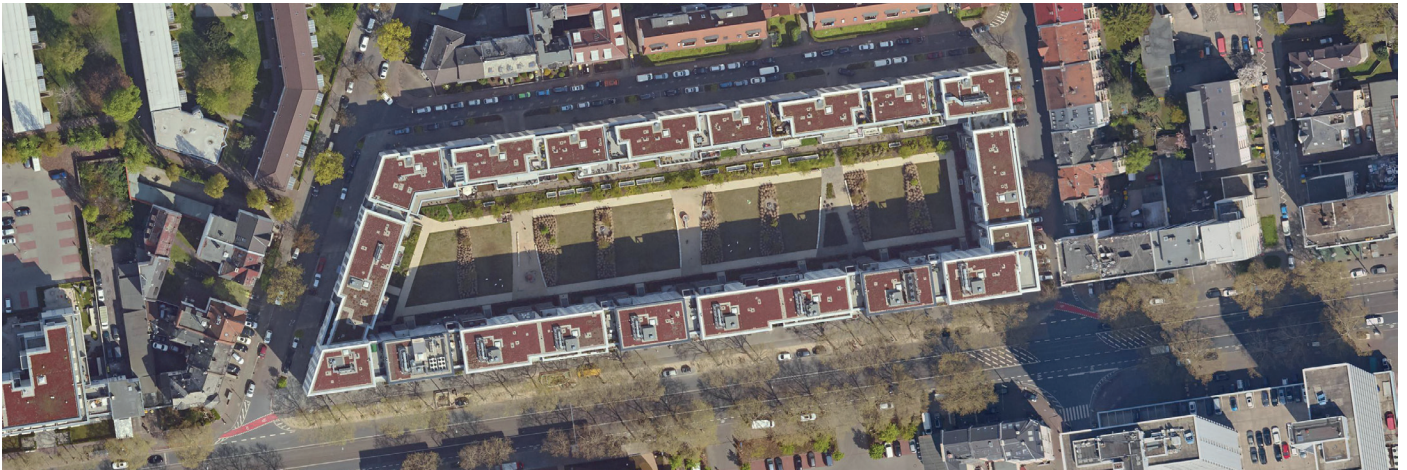
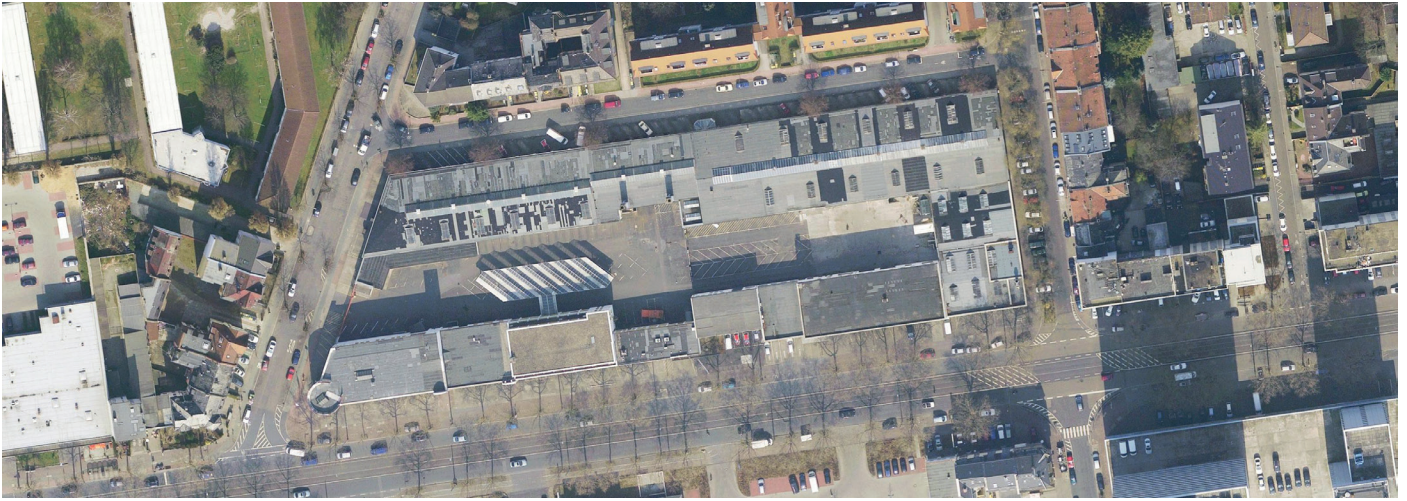


Begrünter Innenhof mit Spielmöglichkeiten für die Anwohner (Frankfurt am Main – Bockenheim, Gräbstraße)



Supermärkte mit überbauten Wohnungen im Alea-Areal (Frankfurt am Main - Gallus, Mainzer Landstraße 330-360)

Fertigstellung	2017
Vorherige Nutzung	Durchmisches eingeschossiges Gewerbegebiet mit Leerstand und Brachen
Städtebauliche Einordnung gemäß Einzelhandels- und Zentrenkonzept	Schützenswerter zentraler Versorgungsbereich i.S.d. §§ 2 (2), 9 (2a) und 34 (3) BauGB im Grundversorgungszentrum „Gallus“
Nutzung im Erdgeschoss	Rewe Center mit 4.800 m ² GVF Aldi Süd mit 1.500 m ² GVF Apotheke mit 280 m ² und weitere kleine Ladengeschäfte
Nutzung im Obergeschoss	86 Eigentumswohnungen und 214 Mietwohnungen (1-5 Zimmer Wohnungen mit Wohnungsgrößen zwischen 36 und 150 m ²)
Stellplätze	PKW-Stellplätze in der Tiefgarage (500 Stellplätze gesamt) Fahrradstellplätze in der Fußgängerzone Mainzer Landstraße
Besonderheiten	- Grundstücksbebauung annähernd 100% - Große Dachbegrünung und -nutzung für Wohnungen (Spiel- und Erholungsfläche)



Alea-Areal im Vergleich – 2012 (oben) und 2019 (unten) © Stadtvermessungsamt Frankfurt am Main

Merkmale: Während sich die Einzelhandelsnutzungen zur Haupteerschließungsstraße (Mainzer Landstraße) orientieren, befinden sich separiert die Eingänge der Wohnungen und weiterer Zufahrten (Be- und Entlieferung, Tiefgarageneinfahrten) in den Seitenstraßen. Gelungen ist die Ausgestaltung des 40m x 175m großen Innenhofs (bei nahezu 100 %iger Grundstücksausnutzung), welcher als wohnungsnaher Freiraum mit Spielgeräten und Pflanzungen genutzt wird. Auch die Wohnungen in den Obergeschossen befinden sich zu dieser lärmabgewandten Innenhofseite.



Alea-Areal, Begrünung der Dachterrasse © Hartmuth Schröder Fotografie



Handelsbau am Tel-Aviv Platz (Frankfurt am Main – Europaviertel, Europa-Allee 118)

Fertigstellung	2014
Vorherige Nutzung	Brachfläche
Städtebauliche Einordnung gemäß Einzelhandels- und Zentrenkonzept	Sicherung der Nahversorgung innerhalb großflächigem Neubauvorhaben (Europaviertel)
Nutzung im Erdgeschoss	Lebensmittelmarkt Rewe mit 2.100 m ² Gesamtverkaufsfläche, Bäckerei mit Café
Nutzung im Obergeschoss	5-6 Obergeschosse Wohnnutzung, 140 Wohnungen
Stellplätze	PKW-Tiefgarage mit 220 Stellplätzen Fahrrad - oberirdische Stellplätze
Besonderheiten	- Anbindung an Bushaltestelle und zukünftige U-Bahnhaltestelle - Bestehende Wegeverbindungen am Platz - Grundstücksüberbauung annähernd 100 % - Große Dachbegrünung im Innenhof - Klare Fassadenzonierung - Zufahrt/Anlieferung über Querstraße



Supermarkt mit überbauten Wohnungen (Frankfurt am Main – Europaviertel, Europa-Allee 118) © Stadtvermessungsamt Frankfurt am Main

Merkmale: Auf dem ehemaligen Güterbahnhof im Frankfurter Europaviertel entstand auf einem 35m x 130m großen Baublock ein Verbrauchermarkt, welcher sich städtebaulich in die Umgebung einfügt. Der Markt dient zur Versorgung des neu entstandenen sehr verdichteten Europaviertels. Der Eingangsbereich des Verbrauchermarktes sowie der Bäckerei inkl. Außengastronomie öffnen sich zum öffentlichen autofreien Vorplatz, der durch die Integration zahlreicher Fahrradstellplätze für eine weitere Besuchergruppe attraktiv wird. Die Fassadengestaltung zu den seitlichen Straßen ist weniger attraktiv: Es gibt eine hohe Zahl an fensterlosen Erdgeschossen, die einzig durch Treppenanlagen zu den begrünten Dachflächen gegliedert sind.



Rückseitige Anlieferungszone und Tiefgaragenzu- und abfahrt (Frankfurt am Main – Europaviertel, Europa-Allee 118)



Supermarkt mit überbauten Wohnungen (Frankfurt am Main - Eschersheim, Maybachstraße 20)

Fertigstellung	2018
Vorherige Nutzung	Eingeschossiger Supermarkt, Club (Batschkapp)
Städtebauliche Einordnung gemäß Einzelhandels- und Zentrenkonzept	Sicherung der Nahversorgung in einem unterversorgten Siedlungsbereich
Nutzung im Erdgeschoss	Verkaufsfläche neuer Rewe: 900 m ² vorher 700 m ² , somit VKF Erhöhung um 200 m ²
Nutzung im Obergeschoss	Neubau von 27 Wohneinheiten mit 2-4 Zimmer Wohnungen
Stellplätze	PKW-Tiefgarage mit 32 Stellplätzen für Mieter und Personal, Kundschaft parkt oberirdisch (Straßenseitig) Fahrrad - Stellplatzmöglichkeiten vor dem Eingang
Besonderheiten	- Nähe zur S-Bahn Haltestelle „Frankfurt-Eschersheim“ - Zusätzlich Neubau eines ausgelagerten eingeschossigen Rewe Getränkemarktes (Verkaufsfläche = 300 m²) auf der gegenüberliegenden Straßenseite



Vorherige Nutzung: eingeschossiger Supermarkt 2015 (Frankfurt am Main – Eschersheim, Maybachstraße 20)
© Cyclo Media

Auf der ca. 3.400 m² Grundstücksfläche befand sich bis 2016 ein eingeschossiger Rewe mit einer Gesamtverkaufsfläche von 750 m² und 24 ebenerdigen Parkplätzen entlang der Straße. Nach der Schließung im März 2016 folgte eine 24-monatige Bauphase. Die verlängerte Bauphase ist durch Verzögerungen beim Bau, durch den kurzfristigen Erwerb weiterer Grundstücke und der damit verbundenen Konzeptanpassung durch die Eigentümerin (ABG Holding) zu erklären. Das Einzugsgebiet war während der Bauphase unterversorgt, was kritisch gesehen wurde. 2018 konnte schließlich der Supermarkt inklusive naheliegendem separaten Getränkemarkt eröffnen. Die Gesamtverkaufsfläche konnte von 700 m² auf 900 m² vergrößert werden, zusätzlich eröffnete ein dazugehöriger Getränkehandel mit 300 m² Verkaufsfläche. Die 4 Obergeschosse bieten Platz für 27 Wohneinheiten, für die in der Tiefgarage 32 Stellplätze vorgesehen werden. Das Gebäude orientiert sich zur Maybachstraße, jedoch weist die Erdgeschosszone keine ausreichende Belebung auf. Die oberirdischen Kundenparkplätze sind keine optimale städtebauliche Lösung für diesen Standort.



Vergleich Luftbilder 2015 (links) und 2019 (rechts) (Frankfurt am Main – Eschersheim, Maybachstraße 20)
© Luftbilder Stadtvermessungsamt Frankfurt am Main



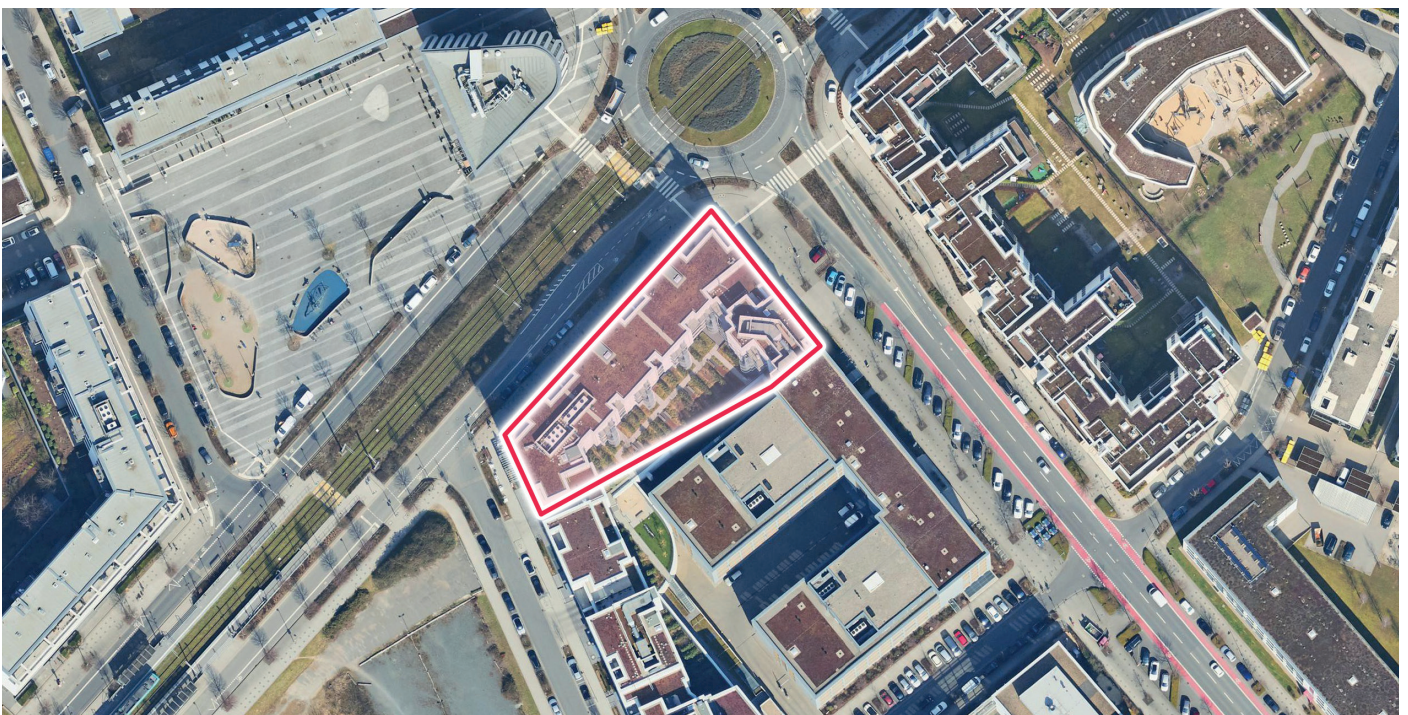
Supermarkt mit überbauten Wohnungen im Riedberg (Frankfurt am Main – Riedberg, Riedbergallee 34)

Fertigstellung	2019
Vorherige Nutzung	Landwirtschaftliche Fläche
Städtebauliche Einordnung gemäß Einzelhandels- und Zentrenkonzept	Schützenswerter zentraler Versorgungsbereich i.S.d. §§ 2 (2), 9 (2a) und 34 (3) BauGB im Grundversorgungszentrum „Riedberg“
Nutzung im Erdgeschoss	Verkaufsfläche: 1.240 m ² , innerhalb des Gebäudekomplexes: Fitnessstudio, Bäckerei, Café
Nutzung im Obergeschoss	Neubau von 97 Wohneinheiten
Stellplätze	PKW-zweigeschossige Tiefgarage mit 206 Stellplätzen/Mehrfachnutzung, Kunden parken oberirdisch (Straßenseitig) Fahrrad - Stellplatzmöglichkeiten vor den Eingängen
Besonderheiten	- Nähe zur U-Bahn Haltestelle „Uni Campus Riedberg“ - Hoher Anspruch an Fassadengestaltung mit Überdachungen und Begrünung - Rückseitige unauffällige Lieferzonen



Anlieferungszone und Tiefgarageneinfahrt mit Mehrfachnutzung (Frankfurt am Main – Riedberg, Riedbergallee 34)

Merkmale: Der Verbrauchermarkt fügt sich mit seiner branchentypischen Verkaufsflächengröße funktional und gestalterisch in die Erdgeschosszone des Gebäudekomplexes ein. Der Eingangsbereich ist zur U-Bahnhaltestelle „Uni Campus Riedberg“ und zum gegenüberliegenden Riedbergplatz ausgerichtet. Das Projekt ist somit ein wichtiger Baustein zur Stabilisierung des Grundversorgungszentrums Riedberg. Die seitlichen und rückwertigen Ein- und Ausfahrten sind zurückhaltend in das Gebäudeensemble integriert.



Supermarkt und Bäckerei mit überbauten Wohnungen, im Gebäudekomplex weitere Erdgeschossnutzungen (Frankfurt am Main – Riedberg, Riedbergallee 34) © Luftbild Stadtvermessungsamt Frankfurt am Main



Supermarkt und Bäckerei mit Kindertagesstätte im Obergeschoss (Frankfurt am Main – Niederursel, Alt-Niederursel 2)

Fertigstellung	2017
Vorherige Nutzung	Eingeschossiger Supermarkt und Gewerbebauten
Städtebauliche Einordnung gemäß Einzelhandels- und Zentrenkonzept	Stärkung eines ehemaligen D-Zentrums und des historischen Ortskerns Niederursel
Nutzung im Erdgeschoss	Rewe Supermarkt (Verkaufsfläche 980 m ²) mit angrenzendem Getränkemarkt (Verkaufsfläche 300 m ²)
Nutzung im Obergeschoss	Kindertagesstätte mit 30 Plätzen
Stellplätze	PKW: 50 Stellplätze oberirdisch, Fahrrad - Stellplätze in Eingangsnähe
Besonderheiten	- Nutzfläche von 1.600 m² - Kühlmöbel erzeugen Abwärme, die zum Heizen des gesamten Gebäudes verwendet werden - Bauzeit: 18 Monate - Angrenzender Getränkemarkt mit überbauten 8 Wohneinheiten



Links 2014, rechts: 2020; Supermarkt und Bäckerei mit Kindertagesstätte im Obergeschoss, oberirdische Stellplatzanlage und gegenüberliegendem Getränkemarkt (Frankfurt am Main – Niederursel, Alt-Niederursel 2) © Luftbilder Stadtvermessungsamt Frankfurt am Main

Merkmale: Der historische Ortskern in Niederursel wurde neu strukturiert, wobei der bestehende Supermarkt komprimiert und um eine Kindertagesstätte ergänzt wurde. Ergänzend zu den anderen Best-Practice-Beispielen soll mit diesem Projekt die Vereinbarkeit von weiteren Nutzungen dargestellt werden. Separate Zuwegungen sorgen für eine sichere Kreuzung des Supermarkteingangs und der Zuwegung zur Kita. Die Kita befindet sich ausschließlich im Obergeschoss und sorgt so für eine gute Ausnutzung des Grundstücks. Auch Außenflächen sind auf dem Dach des Supermarktes angelegt. Negativ zu bewerten sind die weiterhin ebenerdig befindlichen Stellplätze des Supermarktes.



Supermarkt und Bäckerei mit Kindertagesstätte im Obergeschoss (Frankfurt am Main – Niederursel, Alt-Niederursel 2)



Supermarkt, Bäckerei und Apotheke mit überbauten Wohnungen an der S-Bahn Haltestelle Rödelheim (Frankfurt am Main - Rödelheim, Breitlacherstraße 78)

Fertigstellung	2017
Vorherige Nutzung	Eingeschossiger Supermarkt mit ebenerdiger Parkplatzfläche (teilw. Dachfläche genutzt)
Städtebauliche Einordnung gemäß Einzelhandels- und Zentrenkonzept	Schützenswerter zentraler Versorgungsbereich i.S.d. §§ 2 (2), 9 (2a) und 34 (3) BauGB im Grundversorgungszentrum „Rödelheim“
Nutzung im Erdgeschoss	Supermarkt „Rewe GmbH“ mit integriertem Backshop, separate Apotheke, Aufenthaltsraum/Sanitäranlagen für Mitarbeiter der VGF
Nutzung im Obergeschoss	Neubau von 67 Wohnungen
Stellplätze	PKW – Tiefgarage mit 112 Stellplätzen (Zugangsregelung über Kassenbon-Entwertung Fahrrad – 60 überdachte Fahrradstellplätze
Besonderheiten	- Interimslösung für Supermarkt während Bauphase in ca. 300 m Entfernung - Anbindung ÖPNV: S-Bahn Haltestelle „Rödelheim“, diverse Busanbindungen, 4 Taxi Plätze, 3 Kiss & Ride Parkplätze - Frequenzerhöhung durch Nutzungen auf dem Arthur-Stern Platz (Wochenmarkt mit bis zu 9 Ständen auf 400 m², kleine nachbarschaftliche Veranstaltungen)

Bis zur Schließung befand sich auf dem Gelände der Breitlacherstraße ein eingeschossiger Supermarkt mit ca. 1.800 m² Gesamtverkaufsfläche der Firma Rewe. Die 60 Stellplätze wurden ebenerdig neben dem Gebäude und teilweise über eine Rampe auf dem Dach nachgewiesen.



Supermarkt vor der Überbauung 2015 (Frankfurt am Main – Rödelheim, Breitlacherstraße 78) Foto © Cyclo Media
Luftbild 2015 © Stadtvermessungsamt Frankfurt am Main



Supermarkt nach der Überbauung 2020 (Frankfurt am Main – Rödelheim, Breitlacherstraße 78)
Luftbild 2020 © Stadtvermessungsamt Frankfurt am Main

Die Grundstücksfläche (Gebäude inkl. Rampenanlage, Stellplätzen und Zufahrten) lag bei 3.800 m². Während der Schließung vom 18.07.2015 bis zur Eröffnung des neuen Marktes am 06.04.2017 wurde der 400 m entfernte Rewe City in der Radilostraße vom Betreiber aufgerüstet. Dieser City-Markt wurde anschließend zugunsten des größeren neuen Marktes geschlossen (2019). Der neue Markt hat eine Gesamtverkaufsfläche von 2.100 m² und somit 300 m² mehr als im vorherigen eingeschossigen Bau. Weiterhin gibt es 67 Wohnungen in den Obergeschossen und mit der Integration eines Bäckers und einer Apotheke weitere gewerbliche Nutzungen im Erdgeschoss. Trotz dieser steigenden Nutzungsvielfalt hat sich die Flächeninanspruchnahme um nur 700 m² vergrößert. Das Beispiel zeigt deutlich wie durch eine urbane Dichte und Mischung flächensparendes Bauen möglich ist.



Dachbegrünung und nutzbare Außenflächen für die Bewohner (Frankfurt am Main – Rödelheim, Breitlacherstraße 78)
© Hoechstetter und Partner Architekten BDA, Foto Gregor Schuster

Herausgeber

Magistrat der Stadt Frankfurt am Main
Dezernat III - Planen, Wohnen und Sport
Stadtplanungsamt

Postanschrift

Stadtplanungsamt
Kurt-Schumacher-Straße 10
60311 Frankfurt am Main

Beiträge und Redaktion

Stadtplanungsamt, Abteilung Stadtentwicklung

Gestaltung

Öffentlichkeitsarbeit Stadtplanungsamt
Marion Woitalla

Druck

Thoma Druck, Dreieich

Auflage

500

Frankfurt am Main, Oktober 2022

Alle Abbildungen, soweit nicht gesondert gekennzeichnet, sind urheberrechtlich geschützt und Eigentum des Stadtplanungsamtes Frankfurt am Main.

Luftbilder: Stadtvermessungsamt Frankfurt am Main und Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation