

WIDER DIE DISCOUNTERISIERUNG

Wohnen über dem Supermarkt

Sind die typischen Discountermärkte in Flachbauweise mit vielen Parkplätzen angesichts des Wohnraumbedarfs noch zeitgemäß? Eine Alternative ist, Wohnungen über den Handelsflächen von Aldi, Lidl und Co zu bauen. Doch dieser Weg birgt Herausforderungen.

Von Peter Wenig

Seit Jahrzehnten gehören sie zum Stadtbild wie Rathäuser, Marktplätze und Kirchen: Supermärkte in Flachbauweise mit großen Parkplätzen, angebunden an ein dichtes Straßennetz. In Zeiten, wo es an Platz für bezahlbaren Wohnraum fehlt, wirkt diese auch Discounterisierung genannte Entwicklung zunehmend grotesk.

Inzwischen lässt sich ein gegenläufiger Trend beobachten. Discounter und die Betreiber von Supermärkten setzen immer stärker auf sogenannte Mixed-Use-Modelle, also auf Kombinationen aus Verkaufsflächen, Wohnungen, Büros, Kitas und Pflegeeinrichtungen.

„Es ist Zeit, Discount neu zu denken“, sagt Torsten Janke, Geschäftsführer Immobilien und Expansion bei Aldi Nord: „Im Vergleich zu früher, wo wir uns überwiegend auf der grünen Wiese platziert haben, sind wir heute verstärkt an zentrumsnahen Lagen interessiert, da immer mehr Menschen in dichtbesiedelten Gebieten leben.“ Die Herausforderung dabei skizziert sein Kollege Jan Riemann, Manager bei Aldi Süd. Es sei kaum noch möglich, Grundstücke in Innenstadtlage ausschließlich mit einem eingeschossigen Markt zu bebauen: „Weder genehmigen es Städte, da sie den Raum dringender für neuen Wohnraum benötigen, noch ist es für Lebensmitteleinzelhändler aufgrund der hohen Grundstückspreise wirtschaftlich.“



Peter Wenig
Fachjournalist
HAMBURG

Wichtiges Handlungsfeld

Welche Chancen Landespolitiker im Feld „Wohnen über dem Supermarkt“ sehen, zeigt sich in Hessen. 2019 bat Wirtschafts- und Wohnungsbauminister Tarek Al-Wazir (Grüne) zum „ersten hessischen Supermarktgipfel“. 50 Vertreter von Handel, Immobilienverbänden und Planungsämtern vereinbarten, diese Potenziale weiter zu untersuchen und – wo möglich – auch zu heben. „Jede zusätzliche Wohnung hilft“, sagte der Gastgeber nach dem Treffen in Wiesbaden. Supermärkte seien „oft gut gelegene, eingeschossige Zweckbauten mit großer Grundfläche. Darüber wäre also noch viel Platz, ohne dass wir dafür neue Flächen versiegeln müssten.“ Inzwischen hat sein Ministerium den 27-seitigen Leitfaden „Nahversorgung im Quartier – Potenziale für Wohnraum nutzen“ veröffentlicht.

Als Aldi Süd im baden-württembergischen Pforzheim im November 2022 den Spatenstich für eine gemischtgenutzte Immobilie eröffnete, gratulierte Oberbürgermeister Peter Boch höchstpersönlich: „Wir haben das Projekt von Anfang an unterstützt und die großen Chancen darin gesehen – für eine starke, zeitgemäße Nahversorgung im Quartier, für den so dringend benötigten Ausbau der Kinderbetreuung und für altersgerechte neue Wohnformen, in denen unsere Senioren gut betreut leben können. Unsere Stadt profitiert mehrfach von diesem Vorzeigeprojekt, insbesondere die Innenstadt wird nachhaltig gestärkt.“ Am Eingang eines großen Wohngebiets entstehen dort eine Filiale mit 1.000 m² Verkaufs-

fläche, eine Kindertagesstätte für vier Gruppen sowie 43 Apartments für Betreutes Wohnen.

In Hamburg ist seit 2018 in der Nähe der Reeperbahn ebenfalls eine ungewöhnliche Kombination zu finden. Im Erdgeschoss kann man in einer großen Lidl-Filiale shoppen, in den Stockwerken darüber im Prizeotel übernachten. Das zuständige Amt hatte zunächst ebenfalls die Kombination Supermarkt und Wohnraum angedacht, diese aber angesichts der unmittelbaren Nähe zur grellen und lauten Partymeile verworfen.

Theoretische oder praktische Flächenpotenziale?

Auf den ersten Blick erscheint das Flächenreservoir auf den Dächern der Märkte fast unerschöpflich. Nach einer Studie der TU Darmstadt und des Pestel-Instituts könnten auf den innerstädtischen Flächen der 20 größten Lebensmittel- und Discounterketten 400.000 zusätzliche Wohnungen entstehen. „Eingeschossige Discounter mit ihren Parkplätzen bieten ein enormes Potenzial für zusätzliche Wohnungen“, sagt Prof. Dr. Karsten Tichelmann von der TU Darmstadt.

Aber ist diese Zahl wirklich realistisch? Andreas Feil, Projektmanager und Experte für den Bereich Lebensmitteleinzelhandel beim Beratungsunternehmen Drees & Sommer, bleibt skeptisch: „Fast alle Supermärkte sind Mieter. Nur den Discountern gehören häufig Grundstück und Gebäude. Im inneren Stadtbereich von München sehen wir ein Potenzial von 15 Filialen, wo eine Aufstockung beziehungsweise Entwicklung möglich wäre.“

Und auch dort steckt die Tücke im Detail. Die naheliegende Lösung, Wohnungen auf bestehende Supermärkte zu bauen, funktioniert zumeist nur in der Theorie. „Die Idee, hier habe ich einen betonierten Schuhkarton und da setze ich Wohnungen drauf, ist wirtschaftlich kaum darstellbar. Denn in aller Regel will der Händler ja bei einem Umbau auch seine Verkaufsfläche erweitern. Und dann muss statisch sowieso alles neu berechnet werden“, sagt Feil. Tobias Nöfer, Vorstandsvorsitzender des Architekten- und Ingenieurvereins zu Berlin-Brandenburg (AIV), teilt diese Einschätzung: „Ich gehe davon aus, dass man den Bestand für einen vernünftigen Neubau abreißen muss, denn die ‚Flachmänner‘ sind meistens durchoptimierte Tragwerke, die keine Aufstockung er- >



Visualisierung der Lidl-Filiale in Berlin-Mahlsdorf mit 26 Wohnungen in serieller Modulbauweise



Rendering des Bauprojekts von Coop und DHU im Schlicksweg in Hamburg-Barmbek mit 33 Wohnungen, einer Kita sowie einem Supermarkt mit Lottogeschäft und Bäckerei. Die DHU wird zudem mit ihrer Geschäftsstelle einziehen. Das Energiekonzept setzt auf Geothermie

lauben. Da hilft auch eine Kastenbauweise in Holz nichts.“

Bleibt also die Variante Abriss und Neubau. Im Abriss sieht Nöfer kein großes Problem: „Wenn man mit dem Abrissmaterial durch Recycling gut umgeht, ist das zu verantworten.“ Allerdings dauert der aufwändige Bau einer gemischt genutzten Immobilie rund zwei Jahre, während man einen eingeschossigen Supermarkt in Leichtbauweise in acht Monaten errichten kann. Die längere Bauzeit ohne Umsatz sowie die höheren Baukosten bedeuten ein deutlich größeres Investment. Drees & Sommer beschäftigt sich intensiv mit Modulbauweisen, was die Bauzeit deutlich verkürzen würde. „Das ist aber noch nicht in der Breite angekommen“, sagt Feil.

Kooperationen als Lösungsoption

Als Blaupause für künftige Projekte dieser Art könnte die Lidl-Filiale in Berlin-Mahlsdorf dienen. In Kooperation mit der Firmengruppe Max Bögl entstand dort 2022 in der Giesestraße, Ecke Hönwower Straße eine Mixed-Use-Immobilie mit Filiale, Dachbegrünung und drei Wohngeschossen mit insgesamt 26 Wohnungen in serieller Modulbauweise (siehe DW 5/2021; Seite 78). Die Module wurden von Max Bögl in Sengenthal vorgefertigt und dann auf der Baustelle montiert.

Nicht zu unterschätzen ist laut Feil die deutlich aufwändigere Planung. Etwa bei der Statik, denn auf dem Markt ruht durch die Obergeschosse eine hohe Last. Noch herausfordernder ist aus Sicht des Volkswirts und Baumanagers die Planung der Abwasserleitungen: „Wenn Sie in einer der oberen Wohnungen eine Havarie haben, darf das Abwasser auf keinen Fall in die Lebensmittelabteilung oder in die Kassenzone laufen.“ Sein Appell: „Alle müssen zu Beginn der

Planungen an einen Tisch. Wenn etwa die Belange des Supermarkts oder des Discounters zu spät berücksichtigt werden, gibt es Probleme.“

Auch der Schallschutz verlange viel Sorgfalt. „Jeder Discountmarkt braucht elektrische Hubwagen, um die Waren aus dem Lager in die Regale zu transportieren. Die können den Schall übertragen, wenn es im Gebäude Schallbrücken gibt.“

Intensiv diskutiert Feil mit seinen Kunden über die Verkehrsführung: „Das ist alles andere als trivial. Je stärker man das Grundstück überbaut, umso kürzer werden die Anfahrtswege für die Anlieferfahrzeuge. Wenn Sie mit einem 40-Tonner-Lkw Waren anliefern wollen, brauchen Sie entsprechenden Platz, da er auf öffentlichem Grund nicht stehen bleiben oder zurücksetzen darf. Wenn Sie diesen Platz nicht haben, müssen kleinere Fahrzeuge die

Waren transportieren. Doch dann steigt wiederum die Frequenz des Zu- und Bringverkehrs, was die Wohnungsmieter stören kann.“

Spezialwissen und Vertrauen nötig

Wie unter einem Brennglas zeigen sich diese Herausforderungen im Hamburger Stadtteil Barmbek. Dort entsteht auf dem ehemaligen Grundstück der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt ein neues Quartier, überwiegend mit genossenschaftlichen Wohnungen. Ein Baufeld haben sich die 1925 gegründete Hamburger Baugenossenschaft DHU eG sowie die Coop eG gesichert. 1899 in Kiel noch als Allgemeiner Konsumverein für Kiel und Umgegend gegründet, konzentriert sich die Coop als Konsumgenossenschaft heute auf die Entwicklung, den Bau und die Verwaltung von Immobilien sowie diversen Beteiligungen an Unternehmen. Zudem profitieren 72.000 Mitglieder von einem Vorteilsprogramm und einer Dividende.

Gemeinsam entwickeln die beiden Genossenschaften bis 2025 ein Gebäude mit 33 Wohnungen, mehr als 5.000 m² Bürofläche, einer Kindertagesstätte sowie einem REWE-Markt mit Lottogeschäft und Bäckerei. Die DHU und die Coop haben das Grundstück gemeinsam erworben; die DHU besitzt rund 60 % der Gesamtfläche. Die Coop übernimmt die Einzelhandelsflächen und das frei finanzierte Wohnen im nördlichen Teil, die DHU gestaltet die Kita und das geförderte Wohnen im südlichen Teil.

Wer die Visualisierung des Projekts sieht, begreift die Chance: Wohnraum, Supermarkt, Kita und Büros – alles an einem Standort. Ein Clou dabei ist, dass das Dach des Nahversorgers zum Spielplatz für die Kita-Kinder werden wird. Doch die Planungen sind komplex. Dies beginnt bereits mit der Verkehrsfüh-

„Für den Supermarkt wäre es besser gewesen, die Zufahrt über die Südseite zu bauen. Aber für die Wohnungsmieter ist es viel attraktiver, wenn die Verkehrswege des Supermarkts auf der Nordseite verlaufen. Denn das Leben in den Wohnungen spielt sich vor allem zum Innenhof auf der Südseite ab“, sagt Jan Philipp Müller, bei der Coop verantwortlich für Technisches Objektmanagement und Projektentwicklung. Und es gehe ja auch um die Sicherheit der Mieterinnen und Mieter, insbesondere der Kinder: „Niemand möchte, dass ein Lkw direkt an den Hauseingängen der Wohnungen vorbeifährt.“

Eine andere Herausforderung sei die Statik: „Den Betreibern wäre es am liebsten, wenn es im Supermarkt gar keine Stützen geben würde. Aber das geht angesichts der hohen Lasten durch die fünf Obergeschosse mit Kita, Wohnungen und Büros natürlich nicht. Doch wir haben die Stützen nun so geplant, dass sie sich gut in den Markt integrieren.“

Der Projekt-Verantwortliche bei der DHU, die knapp 4.500 Wohnungen sowie fast 8.000 Mitglieder hat, hat kurioserweise den gleichen Vornamen und ebenfalls vor dem Bauingenieur-Studium Maurer gelernt. „Über unsere Gemeinsamkeiten amüsieren wir uns jedes Mal, wenn wir uns treffen“, sagt Jan-Philipp Sterly: „Zumal unsere Frauen auch noch den gleichen Vornamen tragen und wir beide zwei Kinder haben.“

Das verbindet. Und sorgt für das wichtigste Fundament bei einem solchen Projekt: gegenseitiges Vertrauen. „Sie dürfen nicht vergessen, dass der Bau von Wohnungen und der Bau von Supermärkten jeweils sehr viel Expertise erfordert. Da geht es um Spezialwissen, das der andere nicht hat. Daher müssen wir uns aufeinander verlassen können. Wenn einer von uns sagt, dass etwas nicht geht, geht es wirklich

nicht“, betont Sterly. Und es seien auch keine taktischen Behauptungen im Spiel, um dem Gegenüber noch etwas abzuhandeln. Denn die Detailtiefe verlange Kompromisse. Etwa bei der Stromversorgung für die Büroflächen, die die DHU betreiben wird: „Dafür muss ich Kabel durch den Supermarkt ziehen lassen. Mit meinem Kollegen spreche ich genau ab, wo die Schächte am besten verlaufen“, erläutert Sterly.

Spezifische Lösungen

Die Energieversorgung läuft ansonsten strikt getrennt, der Supermarkt verbraucht viel mehr Strom. Wärmepumpen haben beide Bereiche. Autark verläuft ebenfalls die Müllentsorgung. Der Markt erhält eine eigene Presse, die die in jedem Supermarkt in Massen anfallende Pappe zu Ballen formt.

Stolz sind beide Ingenieure auf das Gründach des Supermarkts: „Das haben wir mit einem Landschaftsarchitekten geplant. So erhalten die Mieterinnen und Mieter Ruhezonen mit Bänken und die Kita einen schönen Spielplatz“, sagt Müller. Die vorgeschriebenen Rauchwärmeabzugsanlagen werden in das Dach integriert.

Die Wohnungen übernehmen DHU und Coop zu fast gleichen Teilen. Die DHU wird 16 Wohnungen zu öffentlich geförderten Konditionen vermieten, die Coop 17 freifinanzierte Wohnungen. Und: Die Wohnungsgenossenschaft wird mit ihrer Geschäftsstelle in das Gebäude umziehen. Spatenstich für das Projekt war Mitte Mai 2023, gebaut wird nach dem Goldstandard der Kriterien der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB).

Städtebauliche Verdichtung und Chance für den Wohnraumbedarf

Als Hochburg für das Thema Wohnen über dem Supermarkt gilt inzwischen Berlin. Die Stadtentwicklungsbehörde des Landes Berlin schätzt, dass über 330 Supermärkten der Hauptstadt 14.000 bis 36.000 neue Wohnungen entstehen könnten. Allein Aldi plant den Bau von 2.000 Wohnungen, die der Discounter dann selbst vermieten will.

Trotz aller Herausforderungen wird sich der Trend zum Wohnen über dem Supermarkt verstärken, da sich die Experten einig. „Der Flächenfraß an der Landschaft vor der Stadt muss aufhören. Deshalb sind die eingeschossigen Supermärkte prädestiniert für einen Umbau und eine höhere Verdichtung. Außerdem sind die Flachbauten städtebaulich kein Gewinn, nur mehrgeschossige Bauten sind im städtischen Kontext in der Lage, strukturierte, urbane Räume zu schaffen“, sagt Nöfer. Und Sterly sieht gesellschaftliche Chancen: „Seniorinnen und Senioren werden kaum mit dem Bus zu einem Supermarkt in einem Industriegebiet fahren. Wenn der Laden aber direkt ums Eck oder sogar nur eine Fahrt mit dem Aufzug entfernt liegt, kommen selbst Hochbetagte einfach zu ihren Waren des täglichen Bedarfs und wieder unter die Leute.“



Wohnen, leben, arbeiten und einkaufen in einem Gebäude: Aldi Süd baut – unterstützt vom Planungs- und Beratungsunternehmen Drees & Sommer – in Pforzheim eine Aldi-Filiale mit Wohneinheiten für Senioren und einer Kindertagesstätte