

Verkehrsuntersuchung für den Neubau eines EDEKA-Centers in Blankenfelde-Mahlow

Schlussdokumentation



W&K

Ingenieurgesellschaft
für Verkehr und
Infrastruktur mbH

Auftraggeber:



EDEKA-MIHA Immobilien-Service GmbH

Wittelsbacher Allee 61

32427 Minden

Auftragnehmer:



Kirschallee 89

14469 Potsdam

Tel: 0331 / 201 29 19

Fax: 0331 / 201 29 50

e-mail: info@w-k-potsdam.de

Bearbeiter: Dipl.-Ing. (FH) Robert Helbig

M. Sc. Oliver Tschöke

Stand: 07.11.2025

INHALTSVERZEICHNIS

1	HINWEISE	4
2	VORBEMERKUNGEN	4
3	BESTEHENDE VERKEHRSERSCHLIEßUNG	4
4	BESTEHENDES VERKEHRSaufKOMMEN	6
5	GEPLANTE VERKEHRSERSCHLIEßUNG	6
6	ERMITTLUNG DES ZUKÜNFTIGEN VERKEHRSaufKOMMENS	7
6.1	ABSCHÄTZUNG DES ZUSÄTZLICHEN VERKEHRSaufKOMMENS	9
6.2	RÄUMLICHE VERTEILUNG DES ZUSÄTZLICHEN VERKEHRSaufKOMMENS	10
6.3	ZEITLICHE VERTEILUNG DES ZUSÄTZLICHEN VERKEHRSaufKOMMENS	10
7	KAPAZITÄTSNACHWEIS	11
8	FAZIT	12
9	VERZEICHNIS DER VERWENDETEN QUELLEN	13
10	VERZEICHNIS DER ANLAGEN	15

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Straßenverkehrsprognose 2030 des Landes Brandenburg [3] mit der in schwarz dargestellten durchschnittlichen Verkehrsstärke an Werktagen in [1.000 Kfz/24h] und dem in rot dargestellten Schwerverkehrsanteil (SV-Anteil) in [%].	8
--------------	--	---

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

C_{PE} , C_{Fz}	Kapazität
FSP	Frühspitzenstunde
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
KFZ	Kraftfahrzeug
MIV	Motorisierter Individualverkehr
N_{95} , N_{99}	Staulänge
NSP	Nachmittagsspitzenstunde
q_{Fz}	Fahrzeuge
q_{PE}	Belastung
R	Kapazitätsreserve
StVO	Straßenverkehrsordnung
t_W	Mittlere Wartezeit
X_i	Auslastungsgrad



1 Hinweise

Bei dem vorliegenden Untersuchungsbericht handelt es sich um eine Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung der StadtPlan Ingenieur GmbH in der Fassung von Mai 2025. Die StadtPlan Ingenieur GmbH wurde mit dem Jahreswechsel 2024/2025 in die W&K Ingenieurgesellschaft mbH überführt. Die weitere Bearbeitung erfolgt daher durch die W&K Ingenieurgesellschaft mbH (nachfolgend als „Auftragnehmer“ bezeichnet). Im Zuge der aktuellen Überarbeitung wird das zu Grunde liegende Gutachten an die veränderten Rahmenbedingungen angepasst.

2 Vorbemerkungen

Die EDEKA-MIHA Immobilien-Service GmbH (nachfolgend als „Bauherr“ bezeichnet) beabsichtigt in der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow auf einem Grundstück zwischen dem Zossener Damm (L 40) im Süden, der Blankenfelder Dorfstraße (L 792) im Westen und der Wilhelm-Grunwald-Straße im Norden einen bestehenden EDEKA-Markt durch einen Neubau, ein sogenanntes EDEKA-Center, zu ersetzen (nachfolgend auch als Bauvorhaben bezeichnet).

Die äußere Verkehrserschließung des Bauvorhabens im motorisierten Individualverkehr (MIV) soll wie bisher über eine Grundstückszufahrt in der Blankenfelder Dorfstraße (L 792) gewährleistet werden. Fußgänger sollen das geplante EDEKA-Center weiterhin von der Blankenfelder Dorfstraße (L 792) und vom Zossener Damm (L 40) aus erreichen können. Die Belieferung des geplanten EDEKA-Centers soll ebenfalls über die Parkplatzzufahrt des MIV von der Blankenfelder Dorfstraße (L792) erfolgen.

Die Machbarkeit der äußeren Verkehrserschließung ist mit einer Verkehrsuntersuchung nachzuweisen, mit der die W&K Ingenieurgesellschaft mbH (nachfolgend als „Auftragnehmer“ bezeichnet) beauftragt worden ist.

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung werden nachfolgend dokumentiert.

3 Bestehende Verkehrserschließung

Die Anlage 1 zeigt die Lage des geplanten Bauvorhabens innerhalb der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow.

Der Straßenzug Potsdamer Damm (L 40) / Zossener Damm (L 40) sowie die Blankenfelder Dorfstraße (L 792) erfüllen als klassifizierte Straßen die Funktion einer Hauptverkehrsstraße mit überörtlicher Verbindungsfunktion (siehe Anlage 1). Die L 40 verläuft in Ost-West-Richtung bzw. umgekehrt und schließt im Westen an die Bundesstraße 101 (B 101) und im Osten an die Bundesstraße 96 (B 96) an. Sowohl die B 101 als auch die B 96 sind mit der Bundesautobahn 10 (A 10, südlicher Berliner Ring) verknüpft.

Die L 792 verläuft in Nord-Süd-Richtung bzw. umgekehrt und schließt im Norden an die L 76 und im Süden an die B 246 an. Die L 76 führt in westlicher Richtung nach Teltow und in östlicher Richtung nach Schönefeld.

Südöstlich des Bauvorhabens kreuzt die Blankenfelder Dorfstraße (L 792) den Straßenzug Potsdamer Damm (L 40) / Zossener Damm (L 40). Diese Kreuzung wird mit einer Lichtsignalanlage geregelt. Alle vier Zufahrten verfügen über je einen separaten Fahrstreifen für Linksabbieger und je einen gemischt genutzten Fahrstreifen für geradeaus fahrende und rechts abbiegende Kraftfahrzeuge (Kfz).

Der Abstand zwischen der bestehenden Grundstückszufahrt für Kunden in der Blankenfelder Dorfstraße (L 792) und der Haltelinie der nördlichen Knotenpunktzufahrt (Blankenfelder Dorfstraße, L 792) der zuvor genannten Kreuzung beträgt rund 70 m. Der Abstand zwischen der bestehenden Lieferzufahrt im Zossener Damm und der Haltelinie der östlichen Knotenpunktzufahrt (Zossener Damm, L 40) der zuvor genannten Kreuzung beträgt rund 90 m.

Rund 10 m südlich der Grundstückszufahrt des bestehenden EDEKA-Marktes befindet sich die Grundstückszufahrt eines Getränkemarktes, die von Westen an die Blankenfelder Dorfstraße (L 792) anschließt.

Über die Blankenfelder Dorfstraße (L 792) und den Zossener Damm (L 40) ist der Einzelhandelsstandort im motorisierten Individualverkehr (MIV) sehr gut erschlossen. Siehe hierzu auch die Anlage 1 und die Anlage 2.

Im Bereich des Bauvorhabens bestehen in den Seitenräumen der L 40 und der L 792 beidseitig Geh- und Radwege. Eine Benutzungspflicht für die Radwege besteht im Bereich des Bauvorhabens nicht. Die Geh- und Radwege befinden sich in einem guten baulichen Zustand, entsprechen jedoch hinsichtlich der Breite teilweise nicht mehr den heutigen Anforderungen.

In den westlichen und östlichen Zufahrten des Knotenpunktes L 40 / L 792 bestehen die Bushaltestellen „Blankenfelde, Kirche“, die von den Buslinien 704 und 720 im 30-Minuten-Takt bedient wird. Beide Buslinien werden von der Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH (VTF) betrieben. Die Buslinie 704 verkehrt zwischen dem S-Bahnhof Blankenfelde, der Gemeinde Großbeeren und dem S-Bahnhof Teltow Stadt. Die Buslinie 720 verkehrt zwischen dem S-Bahnhof Blankenfelde und der Stadt Ludwigsfelde.

In der südlichen Zufahrt sowie in der südlichen Ausfahrt des Knotenpunktes L 40 / L 792 besteht die Bushaltestelle „Blankenfelde, Blankenfelder Dorfstraße“, die von der Buslinie 793 im 20-Minuten-Takt bedient wird. Diese Buslinie wird ebenfalls von der Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH (VTF) betrieben.

Von allen vier oben genannten Bushaltestellen kann der Einzelhandelsstandort in unter drei Minuten zu Fuß erreicht werden. Somit besteht für den Einzelhandelsstandort eine gute Erschließung im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

4 Bestehendes Verkehrsaufkommen

Am Dienstag, dem 12. März 2024 wurden an der Grundstückzufahrt des bestehenden EDEKA-Marktes auf der Ostseite der Blankenfelder Dorfstraße (L 792) und an der schräg gegenüberliegenden Grundstückzufahrt des bestehenden Getränkemarktes (Getränke Hoffmann) auf der Westseite der Blankenfelder Dorfstraße (L 792) Verkehrszählungen durchgeführt, mit der das Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr (MIV) über den gesamten Tag erhoben wurde.

Zum Zeitpunkt der Verkehrszählung wurde im Zuge der L 792 eine Straßenunterführung zur Querung einer Bahntrasse im Zentrum von Blankenfelde-Mahlow neu gebaut. Diese Straßenunterführung soll zukünftig den bestehenden Bahnübergang ersetzen. Aufgrund dieser Baumaßnahme war die L 792 im Bereich der Bahnquerung voll gesperrt. Diese Randbindung war bei der Auswertung der Zählenden und den Kapazitätsbetrachtungen zu berücksichtigen.

In der Anlage 5 sind die Ergebnisse der Verkehrserhebungen dargestellt. Im Verlauf der Blankenfelder Dorfstraße (L 792) wurde eine Tagesverkehrsstärke von rund 5.250 Kfz/24h ermittelt.

In der Anlage 5 sind außerdem die Verkehrsstärken dargestellt, die in der vormittäglichen sowie in der nachmittäglichen Spitzenstunde erfasst worden sind.

Der Ziel- und der Quellverkehr des bestehenden EDEKA-Marktes wurde mit jeweils rund 230 Kfz/24h aus und in Richtung Norden sowie mit rund 320 Kfz/24h aus und in Richtung Süden ermittelt. Die räumliche Verteilung des Verkehrsaufkommens, das von dem bestehenden EDEKA-Markt erzeugt wird, dient als Grundlage für die räumliche Verteilung des zu erwartenden Ziel- und Quellverkehrs des geplanten Bauvorhabens.

5 Geplante Verkehrserschließung

Die Erschließung des geplanten Einzelhandelsstandortes im MIV soll, wie im Bestand, über eine Grundstückzufahrt in der Blankenfelder Dorfstraße (L 792) erfolgen. Die bestehende Grundstückzufahrt wird jedoch zurückgebaut und durch eine neu herzustellende Grundstückzufahrt ersetzt. Diese neue Grundstückzufahrt soll in Gegenlage zu der bereits bestehenden Grundstückzufahrt des Getränkemarktes hergestellt werden.

Fußgänger und Radfahrer können den geplanten Einzelhandelsstandort sowohl über die Blankenfelder Dorfstraße (L 792) als auch über den Zossener Damm (L 40) erreichen. Vom Zossener Damm (L 40) aus und in nördlicher Verlängerung der Blankenfelder Dorfstraße

(östlich der Dorfkirche Blankenfelde) ist eine Wegeverbindung geplant. Eine weitere Zuwegung vom Zossener Damm (L 40) ist an der Ostseite des geplanten Parkplatzes vorgesehen.

Die Belieferung des geplanten EDEKA-Centers soll zukünftig nicht mehr über den Zossen Damm (L 40) sondern über die Zufahrt des MIV zum Parkplatz in der Blankenfelder Dorfstraße (L 792) erfolgen. Störungen des Verkehrsablaufs im Zuge des Zossener Damms (L 40) durch Liefervorgänge werden somit zukünftig vermieden.

Funktionsfähigkeit der Zufahrt für Kunden und Lieferverkehr

Die geplante Zufahrt für Kunden des EDEKA-Centers befindet sich in der Blankenfelder Dorfstraße (L 792). Diese ist in Gegenlage zur bestehenden Zufahrt des Getränkemarktes (Getränke-Hoffmann) vorgesehen. Die Planung der Zufahrtssituation kann dem Lageplan in der Anlage 3 entnommen werden.

Nördlich der Zufahrt sollte eine Quermöglichkeit für Fußgänger geschaffen werden, um Verbundeffekte mit den benachbarten Einzelhandelseinrichtungen zu fördern und somit zusätzliche Kfz-Fahrten zu reduzieren.

Der Lieferverkehr für das EDEKA-Center wird ebenfalls über die soeben beschriebene Zufahrt abgewickelt. Im Lageplan der Anlage 4 ist das Fahrmanöver von der Einfahrt bis zum Erreichen der Lieferzone sowie die Ausfahrt zur Blankenfelder Dorfstraße in Form einer Schleppkurve für das Bemessungsfahrzeug „Sattelzug“ dargestellt. Im Rahmen der weiterführenden Planungen ist die Zufahrt so zu gestalten, dass Sattelzüge diese befahren können (siehe Anlage 4).

6 Ermittlung des zukünftigen Verkehrsaufkommens

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung ist das Verkehrsaufkommen an der geplanten Zufahrt zum EDEKA-Center für den ungünstigsten Planfall zu ermitteln. Das Verkehrsaufkommen im ungünstigsten Planfall bildet die Grundlage für den Nachweis einer ausreichenden Kapazität der geplanten Zufahrt zum EDEKA-Center.

Im vorliegenden Fall können zwei Szenarien unterschieden werden, der sogenannte „Ist-Planfall“ und der sogenannte „Prognose-Planfall“. Der „Ist-Planfall“ setzt sich zusammen aus dem bestehenden Verkehrsaufkommen, das im Rahmen der Verkehrserhebung am 12. März 2024 erfasst worden ist, und dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen, das durch den geplanten Einzelhandelsstandort entstehen wird. Der „Prognose-Planfall“ setzt sich zusammen aus dem erwarteten Verkehrsaufkommen im Zuge der L 792 für den Prognosehorizont 2030 (siehe Abbildung 1 auf der folgenden Seite) und dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen, das durch den geplanten Einzelhandelsstandort entstehen wird.

Da die Kapazitätsnachweise nur die maßgebenden Spitzenstunden betrachten, mussten aus den Daten der Verkehrserhebung vom 12. März 2024 die Anteile der vormittäglichen und nachmittäglichen Spitzenstunde am Tagesverkehrsaufkommen ermittelt werden. Diese Anteile konnten anschließend auf das Tagesverkehrsaufkommen der Straßenverkehrsprognose 2030 angewendet werden. Für die vormittägliche Spitzenstunde wurde ein Anteil von 10 % und für die nachmittägliche Spitzenstunde ein Anteil von 4 % ermittelt. Damit ergibt sich für den Prognosehorizont 2030 im Zuge der Blankenfelder Dorfstraße (L 792) in der Frühspitze eine Querschnittsbelastung von rund 700 Kfz/h und in der Nachmittagsspitze eine Querschnittsbelastung von rund 280 Kfz/h.

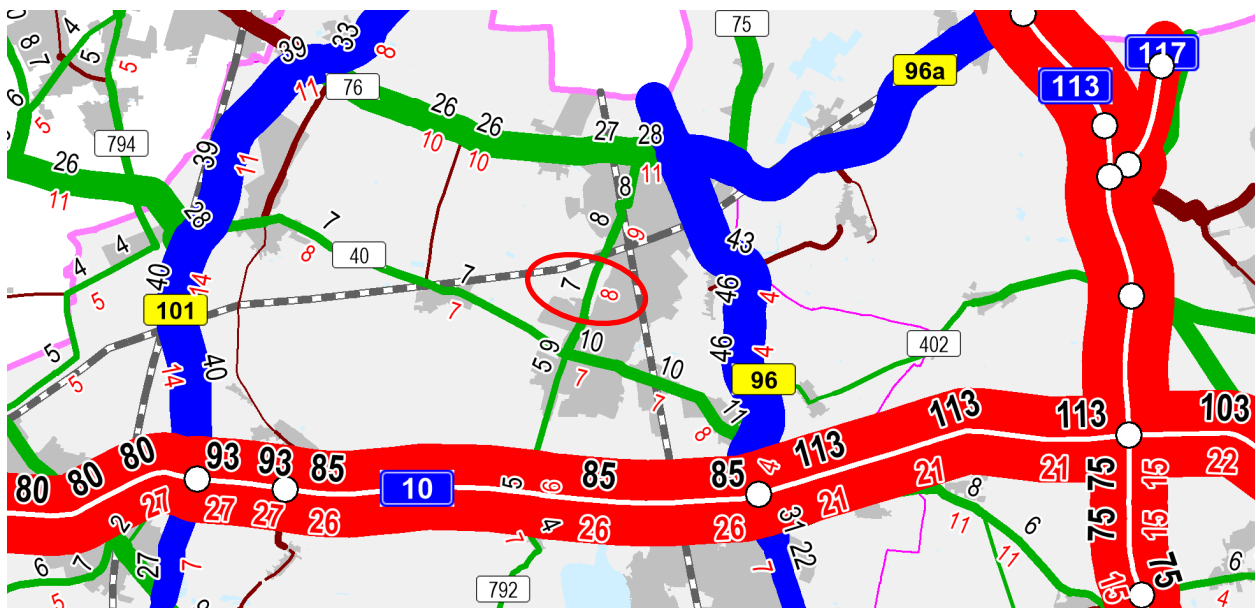


Abbildung 1: Straßenverkehrsprognose 2030 des Landes Brandenburg [3] mit der in schwarz dargestellten durchschnittlichen Verkehrsstärke an Werktagen in [1.000 Kfz/24h] und dem in rot dargestellten Schwerververkehrsanteil (SV-Anteil) in [%].

Für den Kapazitätsnachweis wird vereinfacht davon ausgegangen, dass sich das Verkehrsaufkommen sowohl in der vormittäglichen als auch in der nachmittäglichen Spitzenstunde symmetrisch auf beide Fahrrichtungen aufteilt. Das heißt, vormittags fahren 350 Kfz/h in

Richtung Norden und 350 Kfz/h in Richtung Süden. Nachmittags fahren 140 Kfz/h in Richtung Norden und 140 Kfz/h in Richtung Süden.

Da im Einzelhandel das größte Ziel- und Quellverkehrsaufkommen in der nachmittäglichen Spitzenstunde auftritt, wird auf eine Betrachtung der vormittäglichen Spitzenstunde verzichtet, auch wenn das Verkehrsaufkommen im Zuge der Blankenfelder Dorfstraße (L 792) vormittags mehr als doppelt so hoch ausfällt.

Der Anlage 7 kann die Ermittlung des erwarteten Verkehrsaufkommens in der nachmittäglichen Spitzenstunde entnommen werden. Es setzt sich zusammen aus dem Verkehrsaufkommen an der bestehenden Zufahrt zum Getränkemarkt (Abbildung 1 in Anlage 7), dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen an der Zufahrt zum geplanten EDEKA-Center (Abbildung 2 in Anlage 7) und dem Verkehrsaufkommen im Zuge der Blankenfelder Dorfstraße (L 792) für den Prognosehorizont 2030 (Abbildung 3 in Anlage 7). Dabei wird zur Vereinfachung davon ausgegangen, dass in der Prognose 2030 die bestehenden Einzelhandels-einrichtungen nicht enthalten sind. Außerdem wird zur Vereinfachung davon ausgegangen, dass das größte Verkehrsaufkommen im Zuge der Blankenfelder Dorfstraße (L 792) im gleichen Zeitintervall auftritt wie das größte Ziel- und Quellverkehrsaufkommen im Einzelhandel. Tatsächlich treten diese beiden Spitzen in unterschiedlichen Zeitintervallen auf. Die Ergebnisse liegen somit auf der sicheren Seite.

Das zusätzliche Verkehrsaufkommen an der Zufahrt zum geplanten EDEKA-Center wird nachfolgend abgeschätzt (siehe Abschnitt 6.1). Die Ermittlung der räumlichen und zeitlichen Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens kann den Abschnitten 6.2 und 6.3 entnommen werden.

6.1 Abschätzung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens

Das zusätzliche Verkehrsaufkommen im MIV, das durch das Bauvorhaben entstehen wird, wurde auf der Grundlage der „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ [5] und nach BOSSERHOFF [6] abgeschätzt. Diese Methodik hat sich in vielen gleichartigen Projekten bewährt und ist allgemein anerkannt.

Die Abschätzung des Verkehrsaufkommens für das geplante Bauvorhaben kann der Tabelle in der Anlage 6 entnommen werden. Bei der Nutzung „Einzelhandel“ erfolgt die Abschätzung des Verkehrsaufkommens für Beschäftigte und Kunden getrennt. Der Wirtschaftsverkehr ist bei Einzelhandelseinrichtungen gegenüber dem Kundenverkehr und dem Beschäftigtenverkehr von untergeordneter Bedeutung und kann daher in der Regel vernachlässigt werden. Für schalltechnische Betrachtungen kann jedoch angenommen werden, dass die Lieferzone des Einzelhandelsstandortes von bis zu drei Lkw pro Tag erreicht und wieder verlassen wird.

Im Beschäftigtenverkehr wird ein Verkehrsaufkommen von 48 Kfz-Fahrten pro Tag und im Kundenverkehr ein Verkehrsaufkommen von rund 2.625 Kfz-Fahrten pro Tag erwartet. Durch die Nutzung „Einzelhandel“ entstehen somit insgesamt 2.673 Kfz-Fahrten pro Tag. Das ermittelte Tagesverkehrsaufkommen umfasst jeweils den Quell- und den Zielverkehr.

6.2 Räumliche Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens

Am 12. März 2024 wurde an der Grundstückszufahrt des bestehenden EDEKA-Marktes eine Verkehrszählung durchgeführt, um die Knotenstrombelastungen zu erheben. Die Ergebnisse dieser Verkehrszählung sind in der Anlage 5 dargestellt. Sie zeigen, dass rund 22 % der Kunden den bestehenden EDEKA-Markt aus Richtung Norden und rund 78 % aus Richtung Süden erreichen. Nach dem Einkauf verlassen rund 58 % der Kunden den bestehenden Einzelhandelsstandort in Richtung Norden und rund 42 % in Richtung Süden.

Da nicht ermittelt werden konnte, welchen Einfluss die Sperrung der Bahnquerung im Zuge der L 792 im Zentrum von Blankenfelde-Mahlow hatte, wurde die ermittelte räumliche Verteilung der Verkehrserhebung auf das erwartete Ziel- und Quellverkehrsaufkommen des geplanten EDEKA-Centers übertragen.

6.3 Zeitliche Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens

In den „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ [5] werden für den großflächigen Einzelhandel in der Stundengruppe von 07:00 bis 08:00 Uhr, in der die vormittägliche Spitzenstunde im Verlauf der Blankenfelder Dorfstraße (L 792) auftritt, der Anteil des Zielverkehrs mit 2,7 % und der Anteil des Quellverkehrs mit 0 % angegeben. In der Stundengruppe von 16:00 bis 17:00 Uhr, in der die nachmittägliche Spitzenstunde im Verlauf der Blankenfelder Dorfstraße (L 792) auftritt, wird in [5] der Anteil des Zielverkehrs mit 9,7 % und der Anteil des Quellverkehrs mit 8,4 % angegeben.

Die höchsten Anteile des Ziel- und Quellverkehrs am Tagesverkehrsaufkommen werden im großflächigen Einzelhandel jedoch gemäß der „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ [5] in der Stundengruppe von 18:00 bis 19:00 Uhr erreicht. Sie betragen für den Zielverkehr 14,1 % und für den Quellverkehr 13,6 %. Deshalb wird die Funktionsfähigkeit der Grundstückszufahrt für das geplante EDEKA-Center mit den zuvor genannten Anteilen des Ziel- und Quellverkehrs geprüft.

Die prognostizierten Knotenströme für die entstehende Kreuzungssituation Blankenfelder Dorfstraße (L 792) / Zu- und Ausfahrt EDEKA-Center / Zu- und Ausfahrt Getränkemarkt (Getränke Hoffmann) können der Anlage 7 (Abbildung 4, unten rechts) entnommen werden.

7 Kapazitätsnachweis

Grundlage für die Kapazitätsberechnungen bilden die zu erwartenden Knotenstrombelastungen an der zukünftigen Kreuzung Blankenfelder Dorfstraße (L 792) / bestehende Zufahrt Getränkemarkt / geplante Zufahrt EDEKA-Center, die im Abschnitt 6 ermittelt worden und in der Abbildung 4 der Anlage 7 dargestellt sind.

Der Kapazitätsnachweis wurde unter der Annahme durchgeführt, dass für den Verkehrsablauf an der Grundstückszufahrt des geplanten Bauvorhabens die Vorfahrtregelungen der StVO anzuwenden sind. Das entspricht den Vorfahrtregelungen an einer Kreuzung, an der die durchgehende Straße (Blankenfelder Dorfstraße, L 792) vorfahrtberechtigt und die einmündenden Grundstückszufahrten des bestehenden Getränkemarktes und des geplanten EDEKA-Centers untergeordnet sind. Deshalb wurde für den Kapazitätsnachweis das Berechnungsverfahren aus dem HBS 2015 [9] für Kreuzungen mit Vorfahrtbeschilderung angewendet.

Die Ergebnisse der Kapazitätsberechnungen für die nachmittägliche Spitzenstunde zeigen, dass für die beiden Zufahrten im Zuge der Blankenfelder Dorfstraße (L 792) die Qualitätsstufe „A“ für den Verkehrsablauf nachgewiesen werden konnte. Somit kann im Zuge der Blankenfelder Dorfstraße (L 792) von einem nahezu störungsfreien Verkehrsablauf ausgegangen werden. Auswirkungen des geplanten Bauvorhabens auf den Verkehrsablauf an der benachbarten Kreuzung Potsdamer Damm (L 40) / Blankenfelder Dorfstraße (L 792) / Zossener Damm (L 40) können weitgehend ausgeschlossen werden.

Für die Grundstücksausfahrt des geplanten EDEKA-Centers und die Grundstücksausfahrt des bestehenden Getränkemarktes (Getränke Hoffmann) konnte ebenfalls die Qualitätsstufe „A“ für den Verkehrsablauf nachgewiesen werden. Bei dem Einbiegen in die übergeordnete Blankenfelder Dorfstraße (L 792) kann, trotz des zu beachtenden Vorrangs, mit geringen Wartezeiten gerechnet werden.

Die vollständigen Ergebnisse der Kapazitätsberechnungen für die nachmittägliche Spitzenstunde können der Tabelle in der Anlage 8 entnommen werden.

Auf Kapazitätsberechnungen für die vormittägliche Spitzenstunde wurde aufgrund des zu erwartenden geringen Ziel- und Quellverkehrsaufkommens zunächst verzichtet.

8 Fazit

Als Ergebnis der Verkehrsuntersuchung bestehen hinsichtlich der Realisierung des geplanten Bauvorhabens keine Bedenken. Der geplante Einzelhandelsstandort ist im MIV, ÖPNV sowie im Fuß- und Radverkehr gut erschlossen. Für die geplante Zufahrt des Einzelhandelsstandortes konnte ein leistungsfähiger Anschluss an das Straßennetz nachgewiesen werden. In den weiteren Planungsschritten ist die geplante Zufahrt von der Blankenfelder Dorfstraße (L 792) so zu gestalten, dass diese von Sattelzügen befahren werden kann (siehe Anlage 4).

Potsdam im November 2025

W&K Ingenieurgesellschaft mbH

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'R. Helbig', with a long horizontal stroke extending to the right.

Dipl.-Ing. (FH) Robert Helbig

9 Verzeichnis der verwendeten Quellen

- [1] Hochbau Planung EDEKA-MIHA Immobilien-Service GmbH
Projekt EC – Blankenfeld-Mahlow (Neubau), Blankenfelder Dorfstraße 68,
15827 Blankenfelde-Mahlow; Lageplan des Erdgeschosses mit Darstellung
des vorläufigen städtebaulichen Konzeptes („200er Planung“),
Planungsstand: Vorabzug, Datum: 24. Oktober 2025.
Hrsg.: EDEKA-MIHA Immobilien-Service GmbH, Minden, 2025, nicht veröffent-
licht

- [2] Dipl.-Ing. Christian Jänicke, Öffentlich bestellter Vermessungsingenieur
Amtlicher Lageplan für das B-Planverfahren B 22 „Großflächiger Einzelhandel
Blankenfelde Dorfstraße, Stand: 15. November 2023.
Hrsg.: EDEKA-MIHA Immobilien-Service GmbH, Minden, 2022, nicht veröffent-
licht

- [3] Anlage 2 zur Straßenverkehrsprognose 2030 des Landes Brandenburg, Strecken-
belastungen Zielkonzept VB/WB, LS Region Süd, Stand: April 2020.
Hrsg.: Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Hoppegarten, 2020

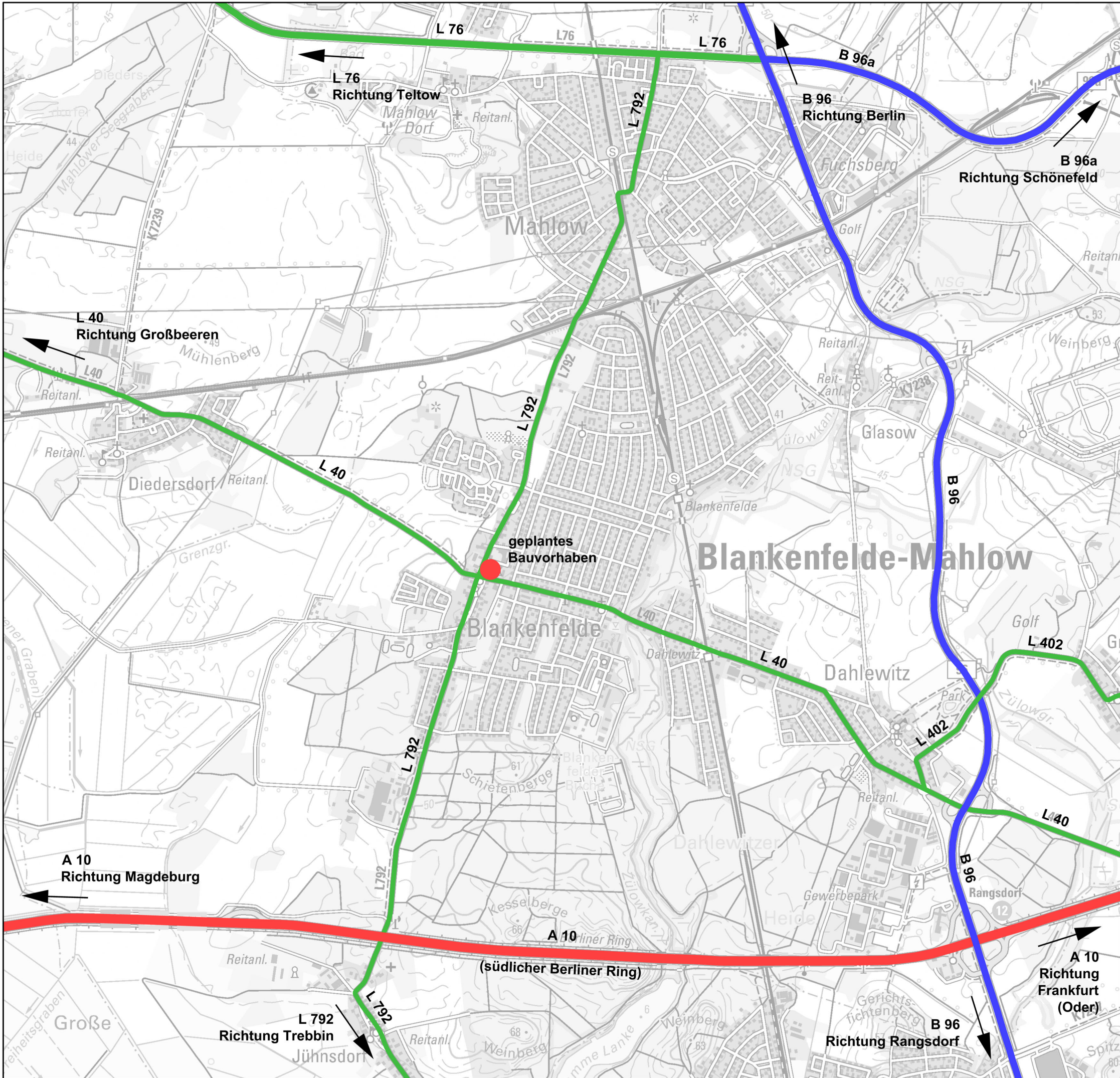
- [4] StadtPlan Ingenieur GmbH, Potsdam
Ergebnisse von Verkehrszählungen, mit denen am 12. März 2024 die Verkehrs-
stärken der Knotenströme an den bestehenden Grundstückszufahrten des EDEKA-
Marktes und des Getränkemarktes (Getränke-Hoffmann) in der Blankenfelder
Dorfstraße (L 792)
über den Zeitraum von 00:00 Uhr bis 24:00 Uhr erhoben wurden.
Hrsg.: BERNARD Gruppe ZT GmbH, Berlin, 2024, nicht veröffentlicht

- [5] Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen,
Ausgabe 2006.
Hrsg.: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, 2006

- [6] Bosserhoff, Dietmar
Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung,
Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung.
in: Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung,
Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen, Wiesbaden, 2005
- [7] Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006 (RASt 06).
Hrsg.: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, 2006
- [8] Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS),
Teil S – Stadtstraßen, Ausgabe 2015.
Hrsg.: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, 2015

10 Verzeichnis der Anlagen

Anlagen Nr.	Titel
1	Übersichtskarte
2	Äußere Verkehrserschließung des bestehenden Einzelhandelsstandortes
3	Äußere Verkehrserschließung des geplanten Einzelhandelsstandortes
4	Lageplan mit Nachweis der Befahrbarkeit
5	Ergebnisse der Verkehrserhebungen am 12. März 2024 [4]
6	Abschätzung des Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr (MIV)
7	Ermittlung des Gesamtverkehrsaufkommens in der nachmittäglichen Spitzenstunde
8	Kapazitätsberechnungen gemäß HBS 2015 [9]



EDEKA-MIHA Immobilien-Service GmbH

Verkehrsuntersuchung
für den Neubau eines EDEKA-Centers
in der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow

Übersichtskarte

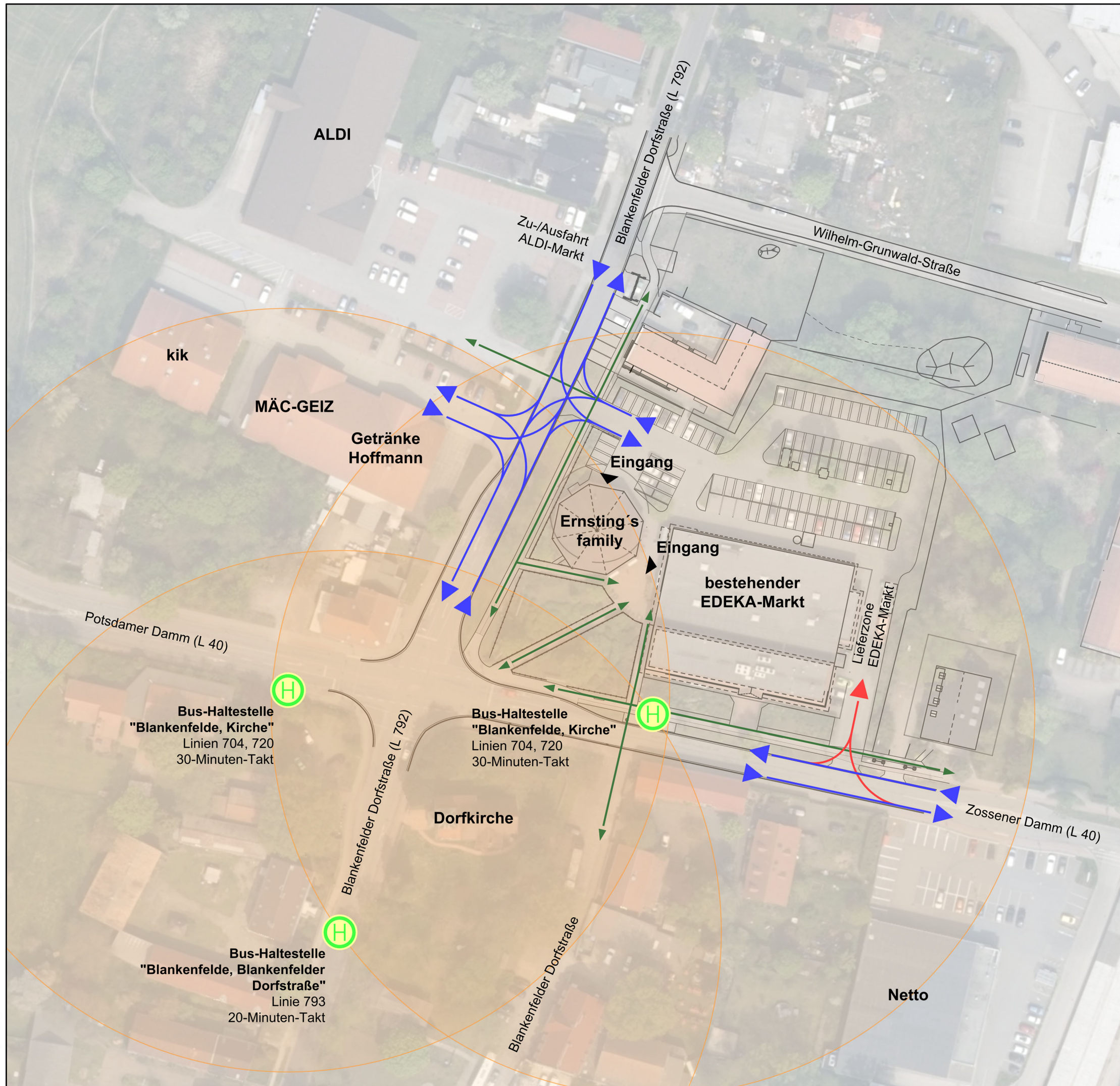
-  Bundesautobahn
-  Bundesstraßen
-  Landesstraßen

Stand: November 2025,
ohne Maßstab.



Anlage 1

W&K Ingenieurgesellschaft mbH



EDEKA-MIHA Immobilien-Service GmbH

Verkehrsuntersuchung
für den Neubau eines EDEKA-Centers
in der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow

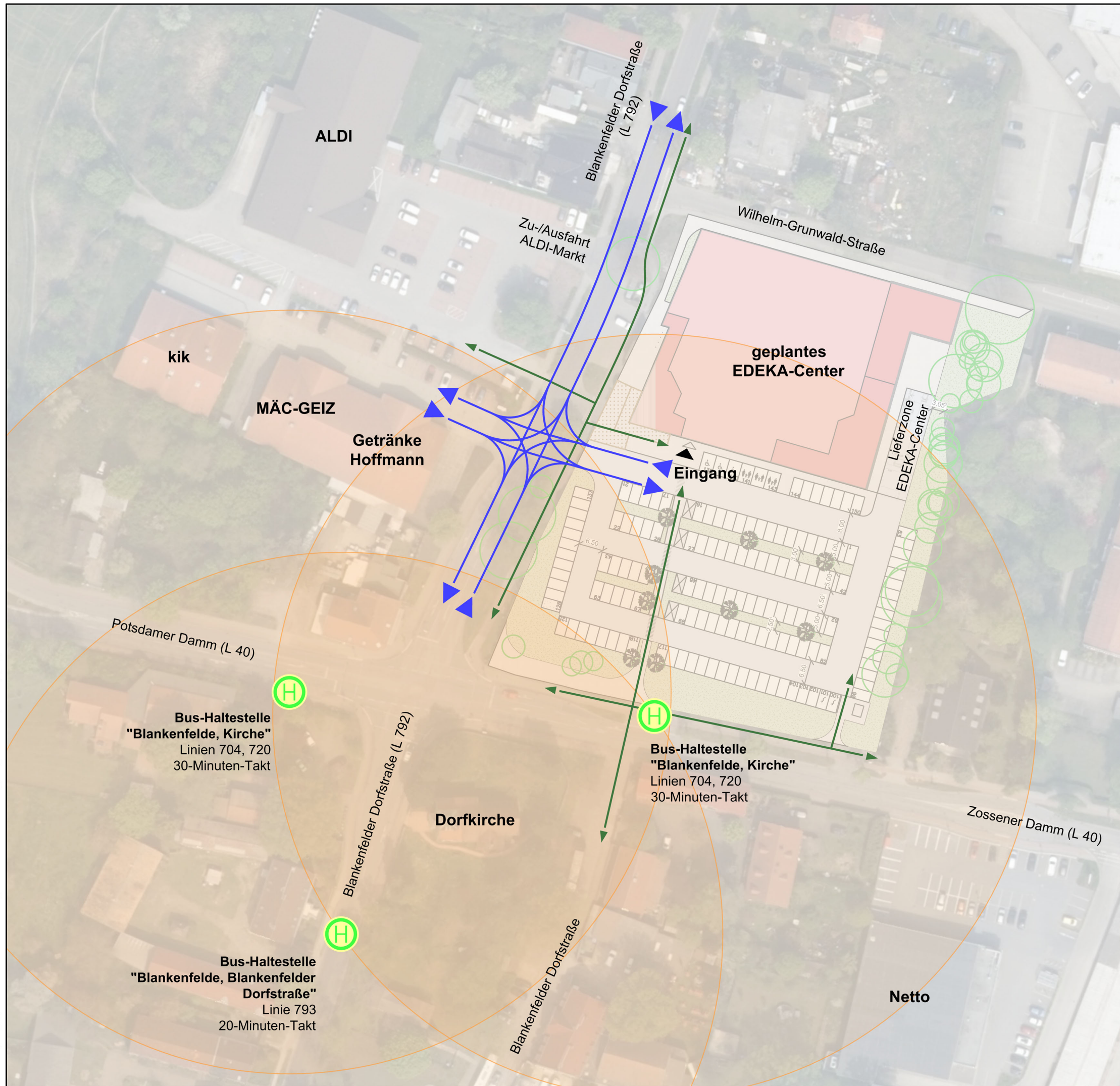
Äußere Verkehrserschließung des bestehenden Einzelhandelsstandortes

- Fußverkehr
- motorisierter Individualverkehr (MIV)
- Lieferverkehr
- Bus-Haltestelle
mit Einzugsbereich (R=100 m)

Stand: November 2025,
ohne Maßstab.

**Anlage 2**

W&K Ingenieurgesellschaft mbH



EDEKA-MIHA Immobilien-Service GmbH

Verkehrsuntersuchung
für den Neubau eines EDEKA-Centers
in der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow

Äußere Verkehrserschließung des geplanten Einzelhandelsstandortes

- Fußverkehr
- motorisierter Individualverkehr (MIV)
- Lieferverkehr
- Bus-Haltestelle
mit Einzugsbereich (R=100 m)

Stand: November 2025,
ohne Maßstab.

**Anlage 3**

W&K Ingenieurgesellschaft mbH



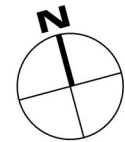
EDEKA-MIHA Immobilien-Service GmbH

Verkehrsuntersuchung
für den Neubau eines EDEKA-Centers
in der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow

Lageplan mit Nachweis der Befahrbarkeit

- Fahrbahn
- Grundstückszufahrt
- Sicherheitsstreifen / Abstandsstreifen
- Gehweg
- gemeinsamer Geh-/Radweg
- Grünfläche

Stand: November 2025,
Maßstab 1:500.



Anlage 4

W&K Ingenieurgesellschaft mbH



EDEKA-MIHA Immobilien-Service GmbH

**Verkehrsuntersuchung für den Neubau eines EDEKA-Centers
in der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow**

Anlage 5

Ergebnisse der Verkehrserhebungen am 12. März 2024 [4]

Es folgen 6 Blätter.

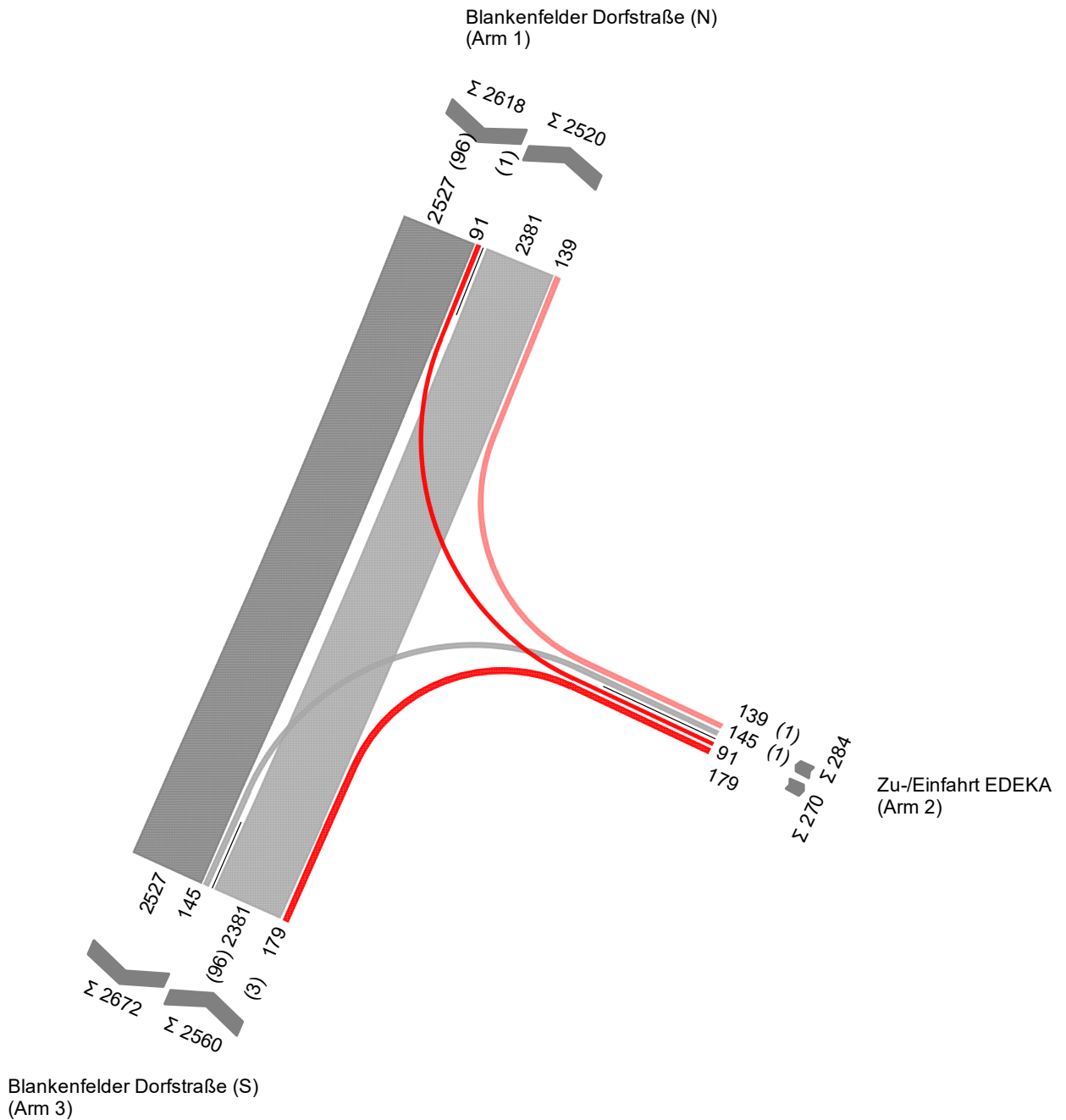
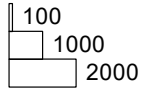
Strombelastungsplan

BERNARD
GRUPPE

LISA

Tagesverkehr, Verkehrsstärken 00:00 Uhr - 23:59 Uhr [Kfz/24h], Dienstag, 12.03.2024

von\nach	1	2	3
1		91	2527
2	139		145
3	2381	179	



Projekt	Verkehrsuntersuchung für den Neubau eines EDEKA-Centers in der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow				
Knotenpunkt	Blankenfelder Dorfstraße (L 792) / Zu-/Ausfahrt EDEKA-Markt				
Auftragsnr.	503612	Variante	Bestand	Datum	18.04.2024
Bearbeiter	AKAB	Abzeichnung		Blatt	

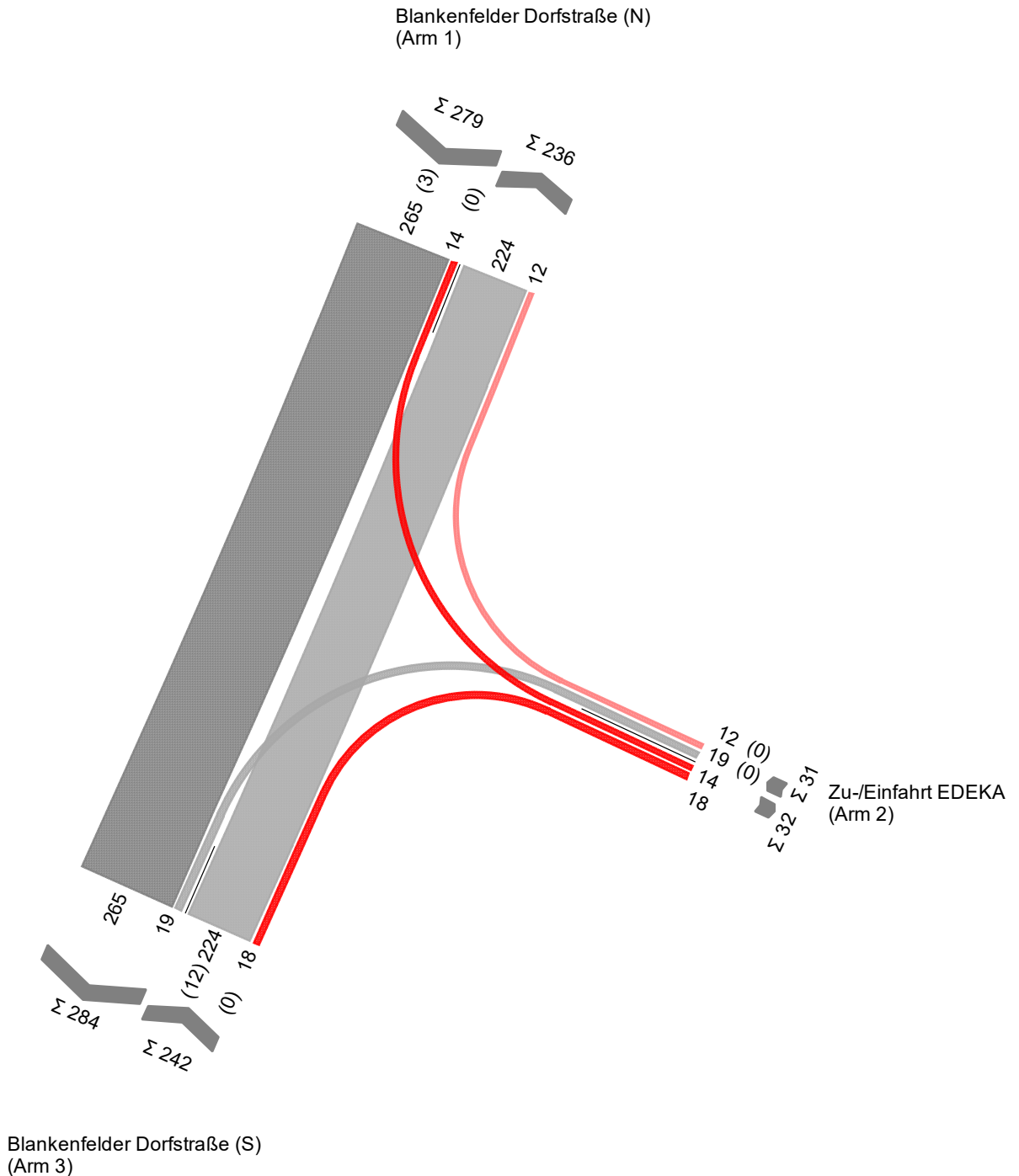
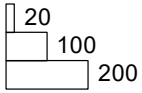
Strombelastungsplan

BERNARD
GRUPPE

LISA

Frühspitze, Verkehrsstärken 07:00 Uhr - 08:00 Uhr [Kfz/h], Dienstag, 12.03.2024

von\nach	1	2	3
1		14	265
2	12		19
3	224	18	



Projekt	Verkehrsuntersuchung für den Neubau eines EDEKA-Centers in der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow				
Knotenpunkt	Blankenfelder Dorfstraße (L 792) / Zu-/Ausfahrt EDEKA-Markt				
Auftragsnr.	503612	Variante	Bestand	Datum	18.04.2024
Bearbeiter	AKAB	Abzeichnung		Blatt	

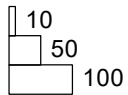
Strombelastungsplan

BERNARD
GRUPPE

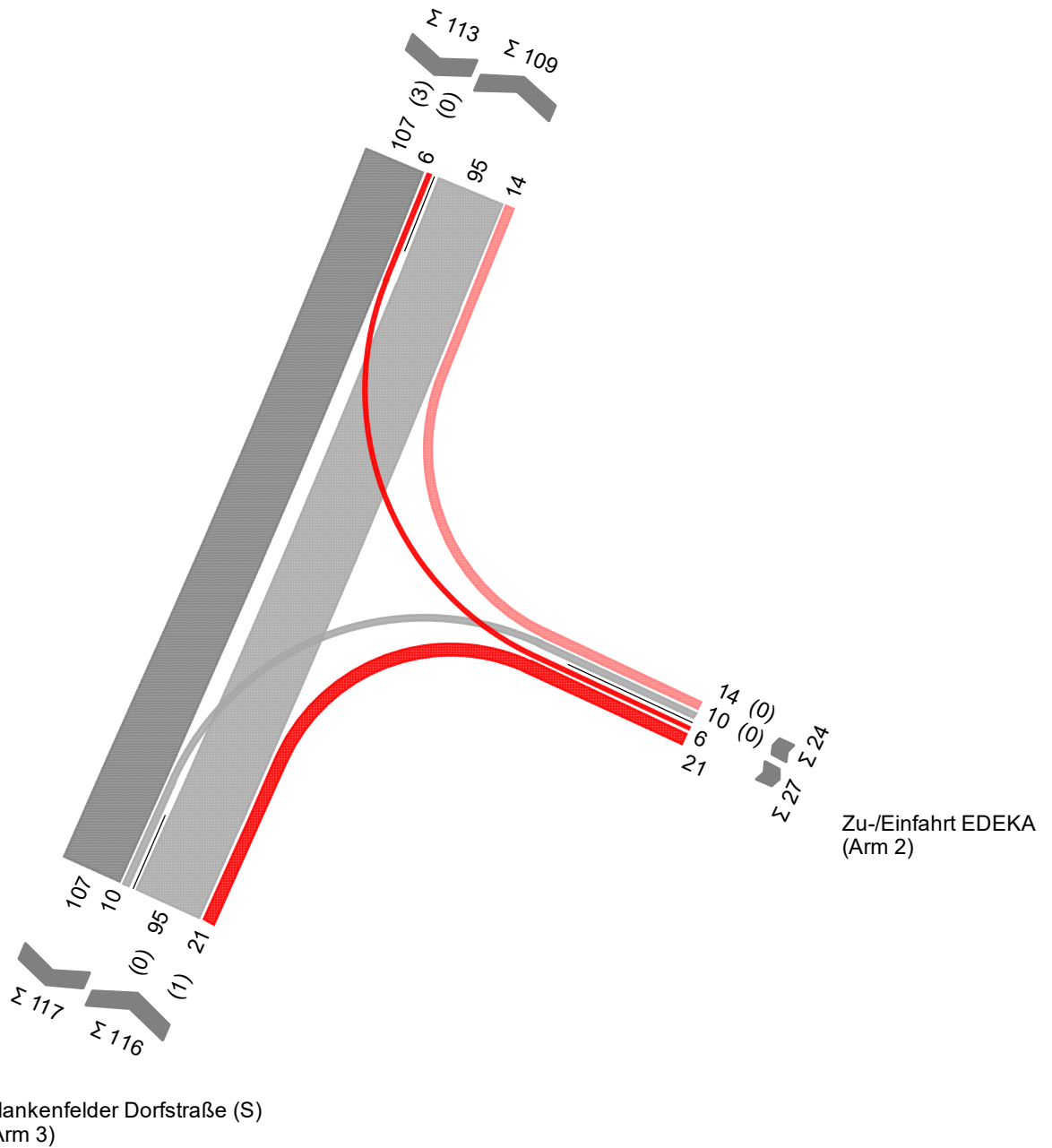
LISA

Spätspitze, Verkehrsstärken 16:00 Uhr - 17:00 Uhr [Kfz/h], Dienstag, 12.03.2024

von\nach	1	2	3
1		6	107
2	14		10
3	95	21	



Blankenfelder Dorfstraße (N)
(Arm 1)



Projekt	Verkehrsuntersuchung für den Neubau eines EDEKA-Centers in der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow				
Knotenpunkt	Blankenfelder Dorfstraße (L 792) / Zu-/Ausfahrt EDEKA-Markt				
Auftragsnr.	503612	Variante	Bestand	Datum	18.04.2024
Bearbeiter	AKAB	Abzeichnung		Blatt	

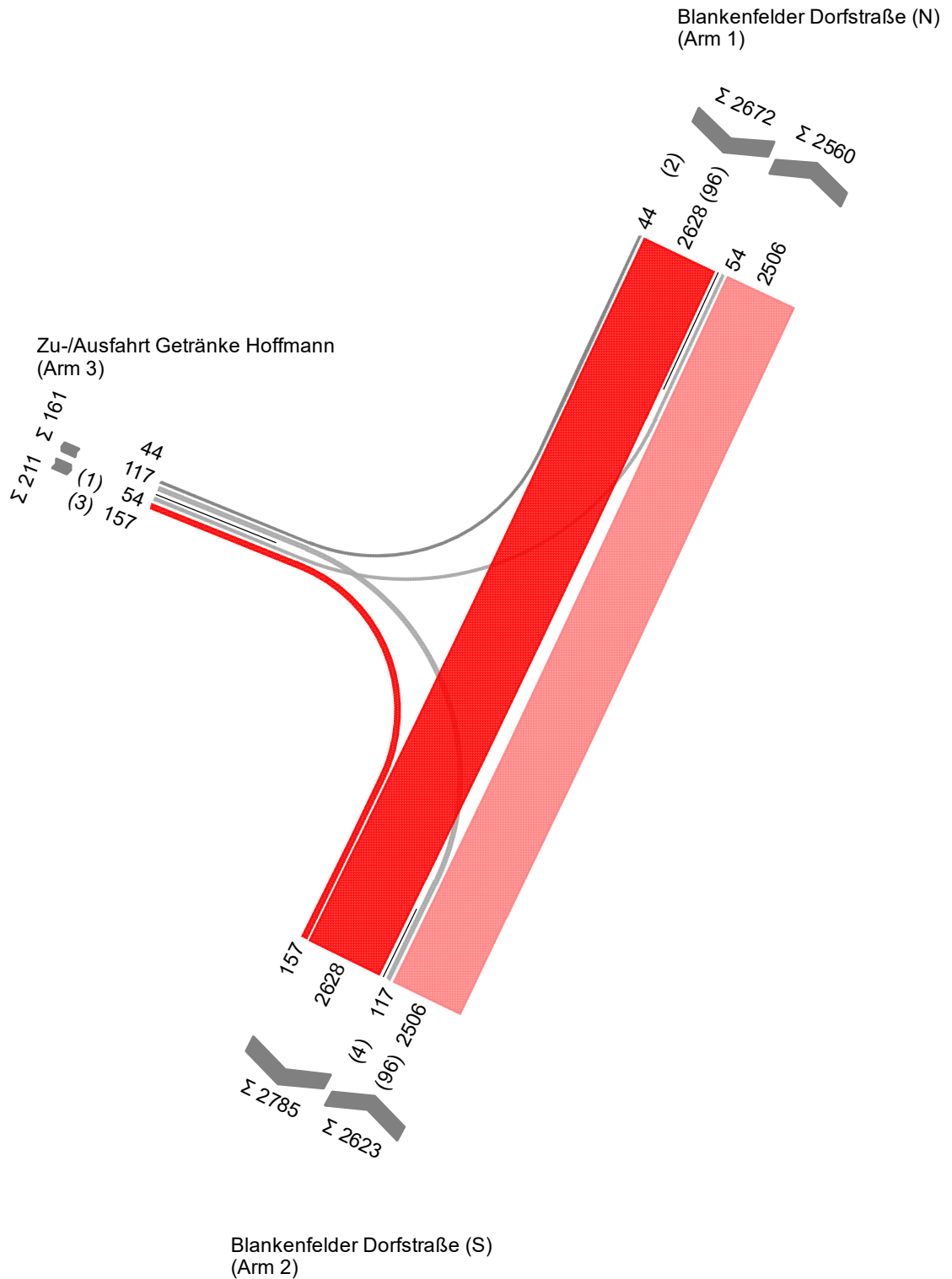
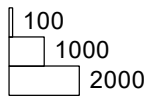
Strombelastungsplan

BERNARD
GRUPPE

LISA

Tagesverkehr, Verkehrsstärken 00:00 Uhr - 23:59 Uhr [Kfz/24h], Dienstag, 12.03.2024

von\nach	1	2	3
1		2628	44
2	2506		117
3	54	157	



Projekt	Verkehrsuntersuchung für den Neubau eines EDEKA-Centers in der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow				
Knotenpunkt	Blankenfelder Dorfstraße (L 792) / Zu-/Ausfahrt Getränke Hoffmann				
Auftragsnr.	503612	Variante	Bestand	Datum	18.04.2024
Bearbeiter	AKAB	Abzeichnung		Blatt	

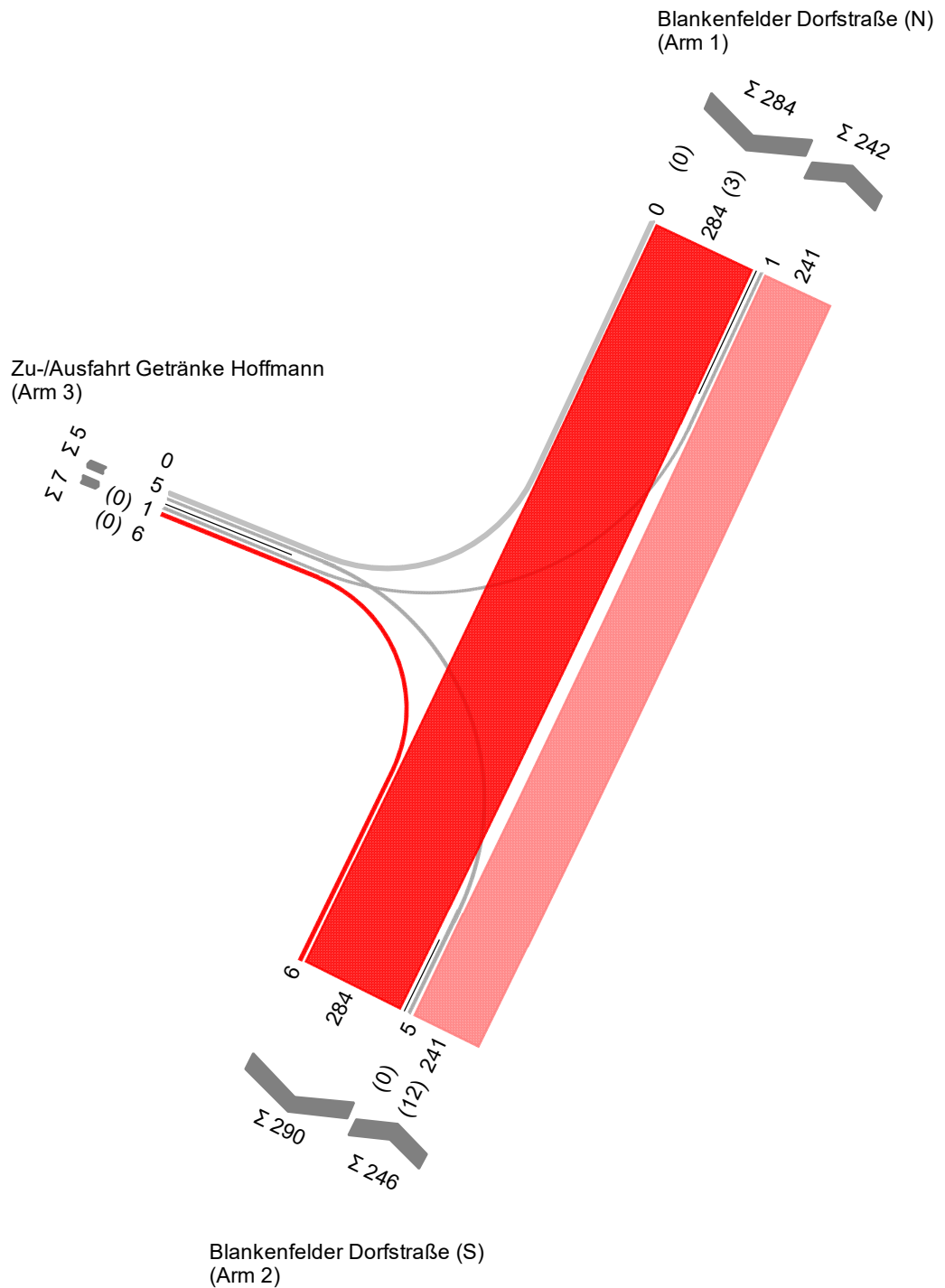
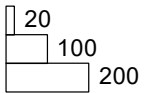
Strombelastungsplan

BERNARD
GRUPPE

LISA

Frühspitze, Verkehrsstärken 07:00 Uhr - 08:00 Uhr [Kfz/h], Dienstag, 12.03.2024

von\nach	1	2	3
1		284	0
2	241		5
3	1	6	



Projekt	Verkehrsuntersuchung für den Neubau eines EDEKA-Centers in der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow				
Knotenpunkt	Blankenfelder Dorfstraße (L 792) / Zu-/Ausfahrt Getränke Hoffmann				
Auftragsnr.	503612	Variante	Bestand	Datum	18.04.2024
Bearbeiter	AKAB	Abzeichnung		Blatt	

Projekt	Verkehrsuntersuchung für den Neubau eines EDEKA-Centers in der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow				
Knotenpunkt	Blankenfelder Dorfstraße (L 792) / Zu-/Ausfahrt Getränke Hoffmann				
Auftragsnr.	503612	Variante	Bestand	Datum	18.04.2024
Bearbeiter	AKAB	Abzeichnung		Blatt	



Verkehrsuntersuchung
für den Neubau eines EDEKA-Centers
in der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow

Abschätzung des Verkehrsaufkommens
im motorisierten Individualverkehr (MIV)

Nutzung	Geschossfläche	Beschäftigtenverkehr								
		Spezifische Geschossfläche	Anzahl der Beschäftigten	Wegehäufigkeit der Beschäftigten	Anzahl der Wege	Modal-Split			Pkw- Besetzungsgrad	Verkehrs- aufkommen im MIV
	MIV					NMIV	ÖPNV	[Kfz/24h]		
	[m²]	[m² GF/Beschäftigtem]								
"Großflächiger Einzelhandel"	3.640	85	43	2,0	86	62%	22%	16%	1,1	48

Nutzung "Großflächiger Einzelhandel"	Verkaufsfläche	Kundenverkehr									Gesamt- verkehrs- auf- kommen im MIV
		Kundenaufkommen je 100 m² Verkaufsfläche	Anzahl der Kunden	Wegehäufigkeit der Kunden	Anzahl der Wege	Modal-Split			Pkw- Besetzungsgrad	Verkehrs- auf- kommen im MIV	
						MIV	NMIV	ÖPNV			
	[m²]									[Kfz/24h]	[Kfz/24h]
"Großflächiger Einzelhandel"	2.500	90	2.250	2,0	4.500	70%	20%	10%	1,2	2.625	2.673

Anmerkungen: Der Wirtschaftsverkehr ist bei Einzelhandelseinrichtungen gegenüber dem Kundenverkehr und dem Beschäftigtenverkehr von untergeordneter Bedeutung und kann daher vernachlässigt werden. Der von den Beschäftigten erzeugte Verkehr tritt in der Regel nicht in der Spitzenverkehrszeit auf und kann daher ebenfalls vernachlässigt werden. Die räumliche Verteilung des erwarteten Kundenverkehrs, der durch das geplante Neubauvorhaben erzeugt wird, wurde aus den Ergebnissen der Verkehrserhebungen abgeleitet.

* Der **Mitnahmeeffekt** berücksichtigt, dass ein Teil des zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsaufkommens bereits heute am geplanten Einzelhandelsstandort vorbeifährt. Die bestehenden Verkehrsmengen im Zuge der Blankenfelder Dorfstraße (L 792), an die der Einzelhandelsstandort angebunden werden soll, können entsprechend der Höhe des Mitnahmeeffektes reduziert werden. Der Mitnahmeeffekt kann 5-35 %, in Einzelfällen auch 50 %, betragen.

Kundenverkehr des geplanten Einzelhandelsstandortes in der nachmittäglichen Spitzenstunde zwischen 18 und 19 Uhr (gemäß Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen)		
	Anteil am Tagesverkehr	Verkehrs- aufkommen in [Kfz/h]
Zielverkehr	14,10%	185
Quellverkehr	13,60%	179

Zielverkehr aus Richtung Norden	22%	41
Zielverkehr aus Richtung Süden	78%	144
Quellverkehr in Richtung Norden	58%	104
Quellverkehr in Richtung Süden	42%	75

Berücksichtigung des Mitnahmeeffektes*, Reduzierung des Verkehrstromes im Zuge der Blankenfelder Dorfstraße (L 792) aus Richtung Norden	-25%	-10
Berücksichtigung des Mitnahmeeffektes*, Reduzierung des Verkehrstromes im Zuge der Blankenfelder Dorfstraße (L 792) aus Richtung Süden	-25%	-36

Stand: November 2025.

Abbildung 1
Verkehrsaufkommen an der Zufahrt des bestehenden Getränkemarktes (Getränke-Hoffmann)

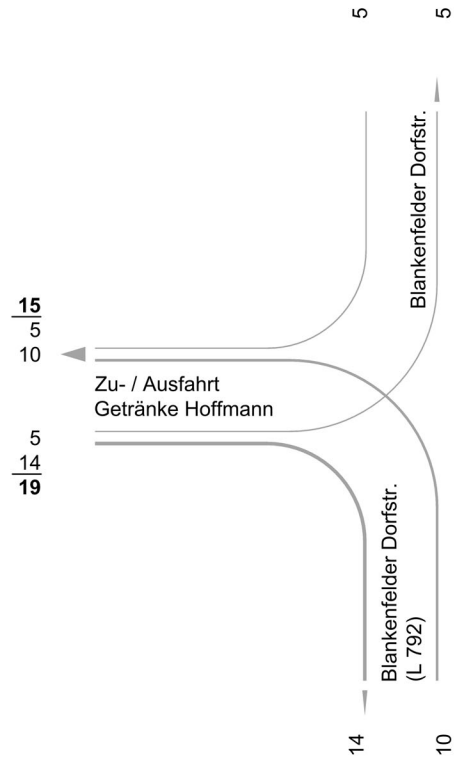


Abbildung 2
erwartetes Verkehrsaufkommen aus geplantem EDEKA-Center

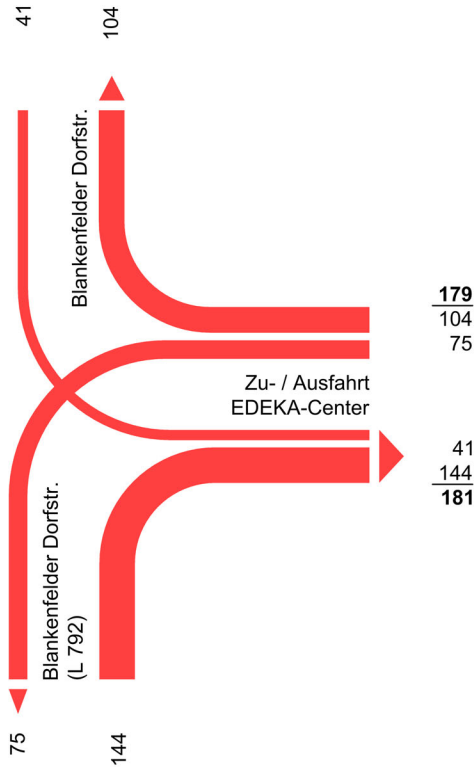
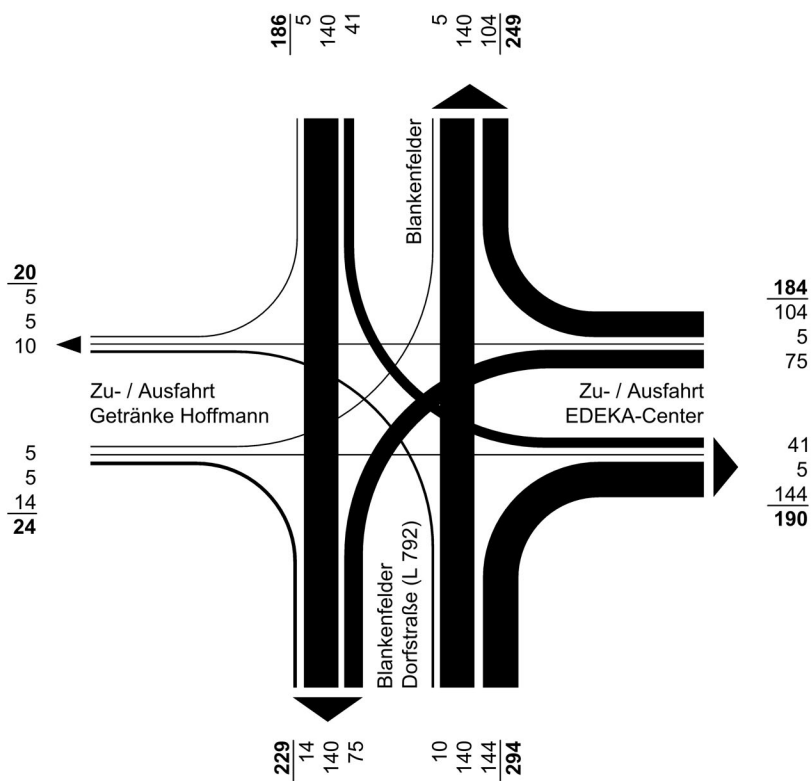


Abbildung 3
erwartetes Verkehrsaufkommen im Zuge der Blankenfelder Dorfstraße (L 792) für den Prognosehorizont 2030, entnommen [3]



Abbildung 4
erwartetes Gesamtverkehrsaufkommen an der zukünftigen Grundstückszufahrt des geplanten EDEKA-Centers (Grundlage für Kapazitätsnachweis)



EDEKA-MIHA Immobilien-Service GmbH

Verkehrsuntersuchung
für den Neubau eines EDEKA-Centers
in der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow

**Ermittlung des erwarteten
Gesamtverkehrsaufkommens
in der nachmittäglichen Spitzenstunde**

Alle Angaben in Kfz/h.

Stand: November 2025,
ohne Maßstab.



W&K Ingenieurgesellschaft mbH



EDEKA-MIHA Immobilien-Service GmbH

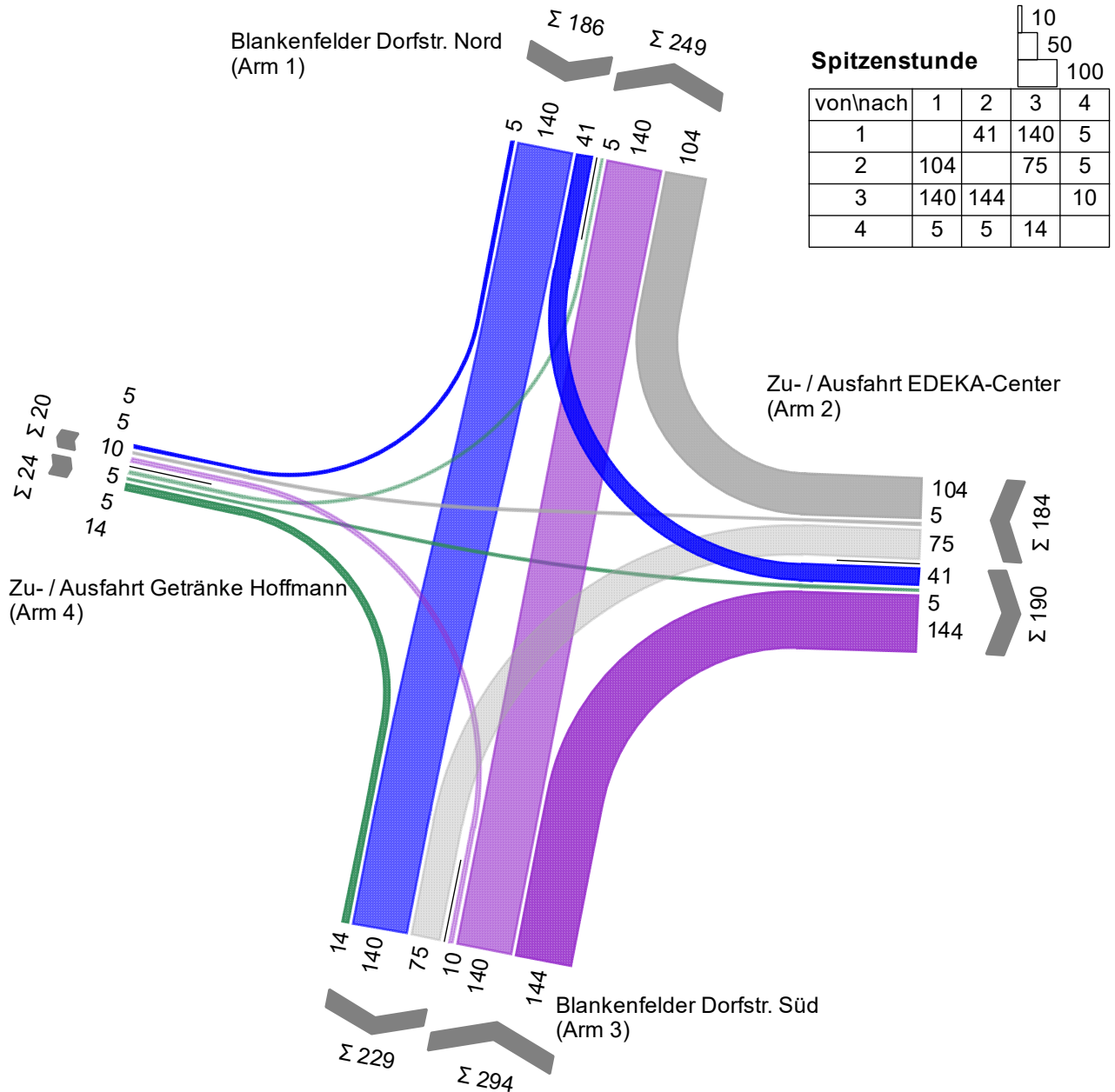
**Verkehrsuntersuchung für den Neubau eines EDEKA-Centers
in der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow**

Anlage 8

Kapazitätsberechnungen gemäß HBS 2015 [9]

Es folgen 2 Blätter.

LISA



Projekt					
Knotenpunkt	EDEKA				
Auftragsnr.		Variante	Prognose-Planfall	Datum	22.05.2025
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

Bewertung Knotenpunkt ohne LSA

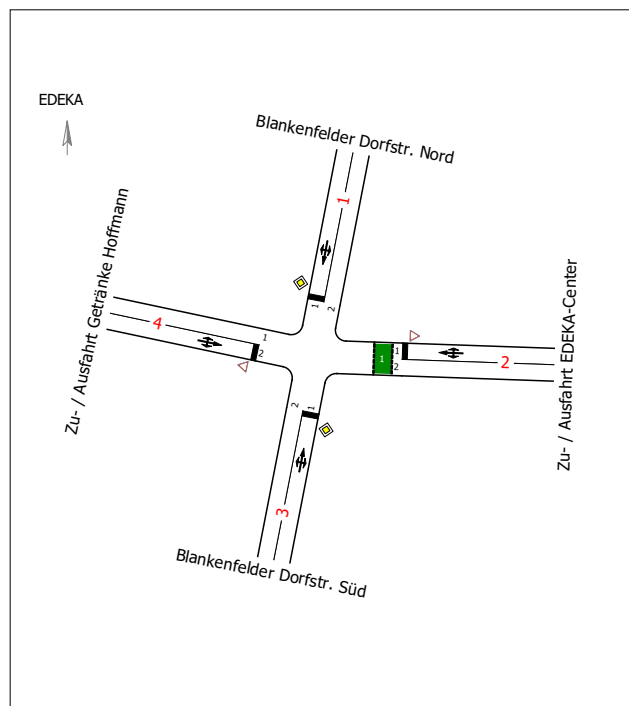


W&K Ingenieurgesellschaft

LISA

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Kreuzung)
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Belastung : Spitzenstunde

Arm	Zufahrt	Vorfahrtsregelung		Verkehrsstrom
1	C		Vorfahrtsstraße	7
				8
				9
2	B		Vorfahrt gewähren!	4
				5
				6
3	A		Vorfahrtsstraße	1
				2
				3
4	D		Vorfahrt gewähren!	10
				11
				12



Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q _{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	N ₉₅ [m]	N ₉₉ [m]	tw [s]	QSV
3	A	3 → 4	1	10,0	10,0	1.090,0	1.090,0	0,009	1.080,0	6,0	6,0	3,3	A
		3 → 1	2	140,0	151,0	1.800,0	1.668,0	0,084	1.528,0	-	-	2,4	A
		3 → 2	3	144,0	144,0	1.566,5	1.566,5	0,092	1.422,5	6,0	6,0	2,5	A
2	B	2 → 3	4	75,0	75,0	580,5	580,5	0,129	505,5	6,0	6,0	7,1	A
		2 → 4	5	5,0	5,0	579,0	579,0	0,009	574,0	6,0	6,0	6,3	A
		2 → 1	6	104,0	104,0	926,0	926,0	0,112	822,0	6,0	6,0	4,4	A
1	C	1 → 2	7	41,0	41,0	911,0	911,0	0,045	870,0	6,0	6,0	4,1	A
		1 → 3	8	140,0	151,0	1.800,0	1.668,0	0,084	1.528,0	-	-	2,4	A
		1 → 4	9	5,0	5,0	1.600,0	1.600,0	0,003	1.595,0	6,0	6,0	2,3	A
4	D	4 → 1	10	5,0	5,0	462,5	462,5	0,011	457,5	6,0	6,0	7,9	A
		4 → 2	11	5,0	5,0	525,5	525,5	0,010	520,5	6,0	6,0	6,9	A
		4 → 3	12	14,0	14,0	1.008,0	1.008,0	0,014	994,0	6,0	6,0	3,6	A
Mischströme													
3	A	-	1+2+3	294,0	305,0	1.800,0	1.736,0	0,169	1.442,0	-	-	2,5	A
2	B	-	4+5+6	184,0	184,0	736,0	736,0	0,250	552,0	-	-	6,5	A
1	C	-	7+8+9	186,0	197,0	1.800,0	1.699,5	0,109	1.513,5	-	-	2,4	A
4	D	-	10+11+12	24,0	24,0	685,5	685,5	0,035	661,5	-	-	5,4	A
Gesamt QSV													A

PE : Pkw-Einheiten
q : Belastung
C : Kapazität
x : Auslastungsgrad
R : Kapazitätsreserve
N₉₅, N₉₉ : Staulänge
t_w : Mittlere Wartezeit

Projekt					
Knotenpunkt	EDEKA				
Auftragsnr.		Variante	Prognose-Planfall	Datum	22.05.2025
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	