

Berliner Mobilitätsgesetz stärkt Neue Mobilität

Neue Vorgaben zu Rad- und Fußverkehr, Jobtickets, Baustellenkoordination und Forschung mit Folgen für Quartiere

27.07.2026

Fachinformation



@BBU / mit ChatGPT erstellt

Am 9. Juli 2026 hat das Abgeordnetenhaus das Dritte Gesetz zur Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes beschlossen. Die Novelle erweitert das Gesetz insbesondere um den neuen Abschnitt „Entwicklung der Neuen Mobilität“ und präzisiert zahlreiche Regelungen zur Förderung des Umweltverbunds, zur Verkehrssicherheit sowie zur digitalen Koordination von Baustellen. Das Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung im Gesetz- und Verordnungsblatt in Kraft (GVBl. Nr. 25/2026, S. 713–716).

Neue Mobilität (Abschnitt 6, §§ 69–73)

- Definition „Neue Mobilität“: vernetzte, digital unterstützte und innovative Verkehrsangebote, Infrastrukturen und Systeme.
- Ziele: Optimierung von Verkehrsflüssen, Effizienzsteigerung des städtischen Verkehrs, Stärkung umweltfreundlicher Alternativen zum motorisierten Individualverkehr.
- Förderungsschwerpunkte (§ 70):
 - Digitale Verkehrslösungen und intelligente Verkehrssysteme (ITS), vernetzte Lichtsignale.
 - Pilotprojekte zum automatisierten und autonomen Fahren; infrastrukturelle Anpassungen.
 - Unterstützung geteilter Mobilität (Sharing) mit integrierter Strategie zu Verfügbarkeit, Abstellflächen und Tarifverknüpfung mit dem ÖPNV.
 - Förderung der Elektromobilität; Aufbau der Ladeinfrastruktur nach Elektromobilitätsgesetz und Energiewirtschaftsgesetz.
- Forschung und Kooperation (§ 72): Förderung von F&E, u. a. zu KI im Verkehr; Zusammenarbeit mit Hochschulen, Forschungseinrichtungen, Start-ups und landeseigenen Betrieben.

- Finanzierung (§ 73): Personal- und Sachmittel des Landes; Einbindung von Bundes- und EU-Förderprogrammen.

Baustellenkoordinierungsplattform (§ 71)

- Einführung einer landesweiten digitalen Plattform zur Koordinierung von Baustellen im öffentlichen Straßenland.
- Pflicht der Bauherren und Bauherren/Vorhabenträger zur digitalen Meldung und laufenden Aktualisierung der Vorhabendaten; Anträge zur Nutzung des Straßenlands sind digital über die Plattform zu stellen.
- Bußgelder bis zu 50.000 Euro bei Verstößen gegen die Vorgaben.
- Einrichtung einer zentralen Projektdatenbank und einer Ansprechperson für Modellprojekte zu Mobilitäts- und Logistikangeboten.

ÖPNV, Mobilitätsknoten und Tarife

- Jobtickets und Arbeitswege (§ 5): Förderung attraktiver Jobtickets; Unterstützung von Initiativen, die die Nutzung des Umweltverbunds für Pendelwege stärken.
- Großveranstaltungen (§ 12): Überwiegende Abwicklung der An- und Abreiseverkehre mit dem Umweltverbund; Kombitickets über Eintrittskarten.
- Mobilitätsknoten (§ 15): Fernbahnhöfe, ZOB und Flughäfen werden adäquat ihrer Bedeutung durch Netze des Umweltverbunds erschlossen.
- Tarife und soziale Ausrichtung (§ 26): verständliche Tarifstruktur; Berücksichtigung von Menschen mit geringem Einkommen; Prüfung alternativer Finanzierungsmodelle (z. B. Bürgerticket, Nutznießerbeteiligung); barrierefreie Vertriebswege. Barrierefreiheit wird für Fahrzeuge, Infrastruktur, Information, Vertrieb, Orientierungshilfen sowie Betrieb/Wartung konkretisiert (§ 26 Abs. 7).
- Stadt-Umland-Verkehre (§ 29 Abs. 10a): Berücksichtigung im Nahverkehrsplan mit dem Ziel, Verkehre auf den Umweltverbund zu verlagern.

Verkehrssicherheit, Beleuchtung und Schule

- Gefährliche Knotenpunkte (§ 21 Abs. 3): Priorisierte Umgestaltung anhand Unfallstatistik und weiterer objektiver Erkenntnisse.
- Verkehrsüberwachung (§ 21 Abs. 4): konsequente Ahndung sicherheitsrelevanter Verstöße; Sensibilisierung für die Sicherheit nicht motorisierter Verkehrsteilnehmender; regelmäßige Prüfung der Gefahrenabwehrmaßnahmen.
- Beleuchtung (§ 4 Abs. 6): bedarfsgerechte, ressourcenschonende Beleuchtung von Geh- und Radwegen – auch abseits von Straßen – zur Förderung sicherer Wege bei Dunkelheit; Reduzierung von Lichtverschmutzung.
- Schulen (§ 17a, § 51 Abs. 7a, § 55 Abs. 11): Konzept zur Mobilitätsbildung und sicheren Infrastruktur im Schulumfeld; Möglichkeit der Markierung definierter Schulwege („Fußstapfen“); temporäre Querungshilfen vor Schulen, Kitas, Senioren- und Pflegeeinrichtungen sowie Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen bis zur Errichtung dauerhafter Anlagen.

Radverkehr

- Netzumsetzung (§ 41, § 42): Standards und Ausnahmen im Radverkehrsplan; Herstellung des Radvorrangnetzes bis 2030, Nebennetz bis 2035; Priorisierung nach Bedarf, Lückenschlüssen und Sicherheit.
- Anlagen an Hauptverkehrsstraßen (§ 43): Radverkehrsanlagen mit erschütterungsarmem Belag, ausreichender Breite und sicherem Abstand zu parkenden Kfz; Abweichungen möglich, wenn vor Ort nicht sachgerecht umsetzbar oder qualifizierte Alternativen in Nebenstraßen bestehen; klare Trennung bei Radwegen auf Gehwegniveau.
- Fahrradstraßen (§ 44): dienen Sicherheit und Entflechtung; Ausweisung von Nebenstraßen im Netz wird angestrebt; stadtweite Bedeutung ist zu berücksichtigen.
- Abstellanlagen (§ 47): Zielwerte bis 2030 –
 - 50.000 Fahrradstellplätze an ÖPNV-Stationen und -Haltestellen,
 - weitere 50.000 im öffentlichen Raum (insb. an sozialen/kulturellen Einrichtungen, Schulen, Einzelhandel);
 - Fahrradparkhäuser/-stationen an wichtigen Regionalbahnhöfen und ÖPNV-Knoten; Definitionen für Fahrradstation und -parkhaus.
- Infrastruktur-Qualität (§ 48 Abs. 3): zentrales Mängelregister zur Radverkehrsinfrastruktur und Berichterstattung über Abhilfe.

Fußverkehr

- Förderung (§ 50): Ausrichtung an Zielen des Gesetzes, StEP Mobilität und speziellen Fußverkehrszielen.
- Fußverkehrsplan (§ 52): verbindliche Kriterien für Ausbau, Sanierung, Qualität, Barrierefreiheit, Beleuchtung und Modernisierung von Lichtsignalanlagen; Netzplan der Bezirke; Definition eines Vorrangnetzes.
- Mängelbeseitigung (§ 50a Abs. 2): Beseitigung nach Qualitätsstandards; vorrangige Herstellung der Barrierefreiheit; Sicherungsmaßnahmen bei Verzögerungen.

Übergangsbestimmung

- Planwerke mit begonnenem Verfahren vor Inkrafttreten können zur Vermeidung gravierender Verzögerungen von den neuen Vorgaben abweichen (§ 74).

Einordnung / Relevanz für die Wohnungswirtschaft

- Baustellen im öffentlichen Straßenland: Für Wohnungsunternehmen als Bauherrinnen/Vorhabenträger bei Neubauten, Sanierungen oder Leitungsanschlüssen gelten digitale Meldepflichten über die Baustellenkoordinierungsplattform; Fristen und Datenqualität werden relevanter. Verstöße können mit Bußgeldern bis 50.000 Euro geahndet werden. Projektsteuerung und Vergabedokumente sollten die neuen Pflichten berücksichtigen.
- Quartiersmobilität und Stellplätze: Der Ausbau von bis zu 100.000 Fahrradstellplätzen im öffentlichen Raum und an ÖPNV-Knoten erhöht die Attraktivität des Umweltverbunds in Bestandsquartieren. Schnittstellen zu wohnungsnahen Abstellanlagen, Lastenrad-Stellplätzen und Mobilitätsstationen in oder an Beständen gewinnen an Bedeutung.
- Wegequalität und Sicherheit: Vorgaben zur Beleuchtung und zu Querungshilfen verbessern fußläufige Verbindungen zu Haltestellen und sozialen Einrichtungen in Wohngebieten. Bedarfsmeldungen an Bezirke und Senatsverwaltung können gezielt auf Mängelregister (Rad) und Fußverkehrsplanung Bezug nehmen.
- Sharing und Elektromobilität: Die Landesstrategie zur geteilten Mobilität sowie die Förderung der Ladeinfrastruktur bilden den Rahmen für quartiersbezogene Angebote (Car-, Bike-, Lastenrad-Sharing) und Ladepunkte auf oder an Bestandsflächen. Kooperationen mit Bezirken und landeseigenen Betrieben werden erleichtert.
- Arbeitgeberfunktion: Die Förderung von Jobtickets eröffnet Chancen für Mitarbeitendenbindung in Wohnungsunternehmen; Kombitickets bei Großveranstaltungen können Parkdruck in Quartieren temporär mindern.
- Stadt-Umland und Mobilitätsknoten: Verbesserte ÖPNV-Erschließung von Fernbahnhöfen/ZOB/Flughäfen sowie Berücksichtigung der Stadt-Umland-Verkehre stärken die Erreichbarkeit per Umweltverbund – relevant für Pendlerlagen und Entwicklungen am Stadtrand.

Weitere Informationen

Quelle: GVBl. Berlin Nr. 25 vom 22. Juli 2026, S. 713–716 (Drittes Gesetz zur Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes) / <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrspolitik/mobilitaetsgesetz/>

Downloads

gvbl-berlin-ausgabe-2026-25-v1

539.96 KB
PDF

<https://bbu.de/beitraege/berliner-mobilitaetsgesetz-staerkt-neue-mobilitaet>