

Drittes Gesetz zur Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes Vom 9. Juli 2026

Das Abgeordnetenhaus hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1 Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes

Das Berliner Mobilitätsgesetz vom 5. Juli 2018 (GVBl. S. 464), das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 11. Dezember 2025 (GVBl. S. 590) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht werden die Angaben zum Abschnitt 6 durch folgende Angaben zu den Abschnitten 6 und 7 ersetzt:
 „Abschnitt 6: Entwicklung der Neuen Mobilität
 § 69 Besondere Ziele der Entwicklung der Neuen Mobilität
 § 70 Förderung einzelner Einsatzbereiche der Neuen Mobilität
 § 71 Baustellenkoordinierungsplattform
 § 72 Forschung und Innovation
 § 73 Finanzierung und Fördermittel
 Abschnitt 7: Übergangsbestimmungen
 § 74 Übergangsbestimmungen“
2. § 2 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 3 Nummer 1 wird wie folgt neu gefasst:
 „1. die privat organisierte oder durch Dritte vermittelte Nutzung von Fahrzeugen durch mehrere Personen unterschiedlicher Haushalte, die selbstständig reserviert und genutzt werden können,“
 - b) Es wird ein neuer Absatz 19 mit folgendem Wortlaut angefügt:
 „(19) Neue Mobilität umfasst alle durch Innovation, neue Technologien, Digitalisierung oder Vernetzung neu entwickelte oder noch zu entwickelnde Verkehre, Verkehrsträger, Infrastrukturen, Systeme oder Programme.“
3. § 4 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 4 wird wie folgt neu gefasst:
 „(4) Bei der Umgestaltung vorhandener Verkehrsinfrastruktur und dem Neubau der Verkehrsinfrastruktur soll neben ihrer funktionalen die soziale, stadtkulturelle, architektonische, denkmalpflegerische, historische, barrierefreie, biodiverse, klimawirksame Bedeutsamkeit berücksichtigt werden.“
 - b) Absatz 6 wird wie folgt neu gefasst:
 „(6) Die Beleuchtung von Straßen, Wegen und Plätzen soll an den Bedürfnissen der Menschen ausgerichtet sein. Insbesondere soll eine ausreichende Beleuchtung von Geh- und Radwegen, auch abseits von Straßen, dazu anregen, Wege auch bei Dunkelheit im Fuß- und Radverkehr zurückzulegen. Bei der Umsetzung ist auf eine ressourcenschonende Beleuchtung und eine möglichst geringe Lichtverschmutzung zu achten.“
4. § 5 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 2 wird wie folgt neu gefasst:
 „(2) Für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sind verlässliche, sichere, saubere und bezahlbare Mobilitätsangebote insbesondere bei wachsenden Einwohnerzahlen und steigender Beschäftigung von besonderer Bedeutung. Daher sollen attraktive Job-Tickets für den ÖPNV gefördert sowie Initiativen unterstützt werden, die sich dafür einsetzen, dass

für Wege vom und zum Arbeitsplatz die Angebote des Umweltverbundes genutzt werden.“

- b) In Absatz 3 werden nach dem Wort „Zugänglichkeit,“ die Worte „Sicherheit, Sauberkeit,“ eingefügt.
5. In § 11a wird vor dem Wort „Mobilitätsbedürfnisse“ das Wort „individuellen“ eingefügt.
6. § 12 Absatz 2 erhält folgende neue Fassung:
 „(2) An- und Abreiseverkehre zu Großveranstaltungen sollen überwiegend mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes erfolgen, um übermäßige Belastungen im fließenden und ruhenden Verkehr zu vermeiden. Dazu soll den Teilnehmenden von der Veranstalterin oder dem Veranstalter eine möglichst unkomplizierte ÖPNV-Nutzung über die Eintrittskarte, insbesondere in Form von Kombitickets, ermöglicht werden.“
7. § 15 erhält folgende neue Fassung:
 „Fernbahnhöfe, der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) und Flughäfen sind als Mobilitätsknoten adäquat zu ihrer Mobilitätsbedeutung und zum spezifischen Fernverkehrsfahrgastaufkommen durch die Netze des Umweltverbundes zu erschließen.“
8. § 17a Absatz 2 erhält folgende neue Fassung:
 „(2) Die für Bildung zuständige Senatsverwaltung entwickelt gemeinsam mit der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung und in Abstimmung mit den Bezirken ein umsetzungsbezogenes Konzept. Das Konzept definiert unter anderem Unterrichtsinhalte, Öffentlichkeitsarbeit und Maßnahmen zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens von Schulkindern hin zur selbstständigen Mobilität sowie zur Umsetzung einer sicheren Infrastruktur im Schulumfeld. Die Jugendverkehrsschulen als außerschulische Lernorte nach § 124 des Schulgesetzes werden in das Konzept einbezogen.“
9. In § 20 Absatz 2 werden die Worte „Stellen des Landes Berlin“ durch das Wort „Senatsverwaltungen“ ersetzt.
10. § 21 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 3 wird wie folgt neu gefasst:
 „(3) Die nach dem Merkblatt der Unfallkommission ermittelten gefährlichsten Knotenpunkte mit den höchsten Häufungen an Unfällen mit verletzten beziehungsweise schwerverletzten Personen sollen so verändert werden, dass die Gefahrenquellen bestmöglich beseitigt werden und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit sichergestellt ist. Die Auswahl der Knotenpunkte bestimmt sich nach der Verkehrsunfallstatistik der Polizei Berlin zu Verkehrsunfällen sowie nach weiteren objektiven Erkenntnisquellen. Die Knotenpunkte mit den auffälligsten Erhebungsergebnissen gemäß § 38 Absatz 1 sind bei der Bestimmung der zu verändernden Knotenpunkte zu berücksichtigen.“
 - b) Absatz 4 wird wie folgt neu gefasst:
 „(4) Die für die Verkehrsüberwachung im Land Berlin zuständigen Behörden und Dienststellen haben Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr konsequent zu verfolgen sowie zu ahnden und auf eine Regeleinhaltung hinzuwirken. Dabei sind über die Ziele gemäß § 22 Absatz 1 und 2 hinaus insbesondere
 1. Regelverstöße zu verfolgen, die die Sicherheit, insbesondere der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden gefährden,

2. Verkehrsteilnehmende für die Verkehrssicherheit, insbesondere der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden zu sensibilisieren,
 3. die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Interesse einer stets möglichst zügigen Beendigung von rechtswidrigen Zuständen regelmäßig auf ihre Anwendbarkeit zu prüfen.“
11. § 26 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 3 erhält folgende neue Fassung:

„(3) Die Tarife für die Nutzung des ÖPNV sind einfach, nachvollziehbar und übersichtlich zu gestalten. Durch Bemessung der Höhe und der Struktur der Tarife sind einerseits die Bindung der Kundinnen und Kunden an den ÖPNV zu honorieren sowie die Zahl der Fahrgäste zu erhöhen und andererseits ist der Notwendigkeit Rechnung zu tragen, dass auch die Fahrgäste einen angemessenen Beitrag zur Finanzierung des Nahverkehrsangebots leisten. Freifahrtregelungen für bestimmte Nutzergruppen sind damit nicht ausgeschlossen. Die Bedürfnisse von Menschen mit geringem Einkommen sind zu berücksichtigen und für diese ein angemessen niedriger Beitrag zur Finanzierung des Nahverkehrsangebotes vorzusehen. Die Vertriebswege sind leicht zugänglich und barrierefrei zu gestalten und so zu konzipieren, dass der Aufwand für den Fahrausweiserwerb für die Fahrgäste minimiert wird. Alternative Formen der Finanzierung des ÖPNV insbesondere über Bürgertickets oder die Heranziehung der Nutznießer des ÖPNV sind zu prüfen. Der Aufgabenträger kann durch allgemeine Vorschriften unter Beachtung der Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für weitere öffentlich zugängliche Verkehrsmittel, die die Anforderungen von Artikel 2 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erfüllen und die in § 8 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes genannten Verkehrsarten des ÖPNV ergänzen oder verdichten, vorsehen, dass Tarifprodukte des ÖPNV ganz oder teilweise auf einen vom Aufgabenträger festgesetzten Preis für die Nutzung des Angebots angerechnet werden.“
 - b) Absatz 7 Satz 1 erhält folgende neue Fassung:

„Der ÖPNV soll die Mobilität von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sichern und die Barrierefreiheit im Sinne des Landesgleichberechtigungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. September 2021 (GVBl. S. 1167), das zuletzt durch Artikel 8 des Gesetzes vom 10. Juli 2025 (GVBl. S. 270) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, gewährleisten, sowohl hinsichtlich der Ausstattung von Fahrzeugen und fahrgastbezogener Infrastruktur (insbesondere Aufzüge, Rampen und weitere Zugangsmöglichkeiten) als auch bei Informationen, Vertrieb und Orientierungshilfen sowie dem Betrieb und der Wartung der entsprechenden Infrastruktur.“
12. In § 29 wird ein neuer Absatz 10a mit folgendem Wortlaut eingefügt:
- „(10a) Der Nahverkehrsplan berücksichtigt die Stadt-Umland-Verkehre mit dem Ziel, diese Verkehre möglichst weitgehend über attraktive Angebote des Umweltverbunds abzuwickeln.“
13. § 36 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 3 werden die Worte „im öffentlichen Raum wahrnehmbar“ gestrichen.
 - b) In Absatz 5 Satz 1 werden die Worte „objektive und möglichst“ sowie „subjektive“ gestrichen.
 - c) Es wird ein neuer Absatz 6a mit folgendem Wortlaut eingefügt:

„(6a) Das Land Berlin und seine Bezirke haben eine Vorbildfunktion. Sie ergreifen geeignete Maßnahmen, um die landeseigenen Dienststellen fahrradfreundlicher zu gestalten und den Mitarbeitern Angebote für Dienstfahrräder zu unterbreiten.“
14. § 37 Absatz 6 wird wie folgt neu gefasst:
- „(6) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung initiiert und koordiniert ein Bündnis für den Radverkehr, das der Abstimmung der Maßnahmen sowie der Koordinierung der Umsetzung von baulichen und organisatorischen Maßnahmen mit dem Ziel der beschleunigten Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrsplan dient. Neben den Bezirken und dem landeseigenen Unternehmen nach Absatz 3 sollen insbesondere die für die Umsetzung der prioritären Maßnahmen nach § 42 Absatz 3 zuständigen Einrichtungen jeweils mit entscheidungsbefugten Personen am Lenkungskreis des Bündnisses teilnehmen.“
15. § 40 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 6 werden nach den Worten „Dabei ist“ die Worte „unter anderem“ eingefügt.
 - b) Die Absätze 8 und 9 werden aufgehoben.
16. § 41 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 2 erhält folgende neue Fassung:

„(2) Standards und Ausnahmen zur Erschließung durch das Radverkehrsnetz werden im Radverkehrsplan festgelegt.“
 - b) Absatz 4 erhält folgende neue Fassung:

„(4) Die Herstellung des Radvorrangnetzes und dessen Beschilderung soll bis zum Jahr 2030 und die des Neben-netzes bis 2035 erfolgen.“
17. In § 42 wird ein neuer Absatz 4 mit folgendem Wortlaut angefügt:
- „(4) Bei der Priorisierung von Maßnahmen zur Sanierung und dem Neubau von Radverkehrsanlagen werden Kriterien der Bedarfs- und Angebotsplanung, notwendige Lückenschlüsse im Netz und die Verkehrssicherheit besonders berücksichtigt.“
18. § 43 Absatz 1 erhält folgende neue Fassung:
- „(1) Auf oder an allen Hauptverkehrsstraßen sollen Radverkehrsanlagen mit erschütterungsarmem, gut befahrbarem Belag in sicherem Abstand zu parkenden Kraftfahrzeugen und ausreichender Breite eingerichtet werden. Diese sollen so gestaltet werden, dass sich Radfahrende sicher überholen können. Von der Breite, die ein sicheres Überholen ermöglicht, kann abgewichen werden, soweit sie aus örtlichen Gegebenheiten und unter Berücksichtigung des § 25 Absatz 2 nicht in voller Regelbreite eingerichtet werden kann. Von der Einrichtung einer Radverkehrsanlage kann ganz abgesehen werden, soweit sie aus örtlichen Gegebenheiten und unter Berücksichtigung des § 25 Absatz 2 nicht sachgerecht eingerichtet werden kann, oder eine qualifizierte alternative Strecken- oder Wegeführung auf Nebenstraßen im unmittelbaren Umfeld vorhanden ist. Aus Sicherheitsgründen sollte sowohl auf gemeinsam geführte Geh- und Radwege als auch auf zur Nutzung durch den Radverkehr freigegebene Gehwege möglichst verzichtet werden, wenn eigenständige Radverkehrsanlagen sachgerecht möglich sind. Bei Radwegen auf Gehwegniveau ist auf eine für alle klar erkennbare Trennung von Radweg und Gehweg zu achten.“
19. § 44 Absatz 1 wird wie folgt neu gefasst:
- „(1) Fahrradstraßen dienen als Teil des Radverkehrsnetzes der Sicherheit und Leichtigkeit des Fahrradverkehrs sowie der Entflechtung der Verkehre. Eine Ausweisung von Nebenstraßen im Radverkehrsnetz als Fahrradstraßen wird angestrebt. Die übergeordnete, stadtweite Bedeutung ist bei der Prüfung zur Einrichtung von Fahrradstraßen zu Grunde zu legen.“
20. § 47 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 3 werden nach dem Wort „Fahrradboxen“ die Worte „und Sammelschließanlagen für Fahrräder“ eingefügt.
 - b) Absatz 4 erhält folgende neue Fassung:

„(4) Unabhängig von Absatz 1 Satz 1 sollen 50 000 Fahrradstellplätze an den Stationen und Haltestellen des ÖPNV

sowie weitere 50 000 Fahrradstellplätze im öffentlichen Raum, insbesondere an sozialen und kulturellen Einrichtungen, an Schulen und Einzelhandelseinrichtungen bis zum Jahr 2030 eingerichtet werden. An wichtigen Regionalbahnhöfen sowie wichtigen Stationen und Haltestellen des ÖPNV sollen Fahrradparkhäuser beziehungsweise Fahrradstationen errichtet werden. Fahrradstationen sind Einrichtungen zum gesicherten Abstellen von Fahrrädern in geschlossenen Räumen, mit Vermietung von Fahrrädern sowie Serviceleistungen für Fahrräder. Ein Fahrradparkhaus ist eine überdachte bauliche Anlage zum Abstellen und Anschließen von Fahrrädern.“

21. § 48 Absatz 3 wird wie folgt neu gefasst:

„(3) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung stellt sicher, dass ein Register über die Mängel der Radverkehrsinfrastruktur geführt wird. Registriert werden die in eigenen Erhebungen der zuständigen Stellen ermittelten Mängel, sowie die in den Bezirken vorliegenden Meldungen. Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung wird in geeigneter Weise über die Behebung der Mängel und die Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur berichten.“

22. § 50 Absatz 1 erhält folgende neue Fassung:

„(1) Das Land Berlin hat eine an den Zielen der §§ 3 bis 15, der auf den Fußverkehr bezogenen Ziele und Vorgaben des StEP Mobilität und Verkehr sowie den besonderen Zielen zur Entwicklung des Fußverkehrs der nachfolgenden Absätze 2 bis 13 ausgerichtete Förderung des Fußverkehrs sicherzustellen.“

23. § 50a Absatz 2 erhält folgende neue Fassung:

„(2) Mängel an der Fußverkehrsinfrastruktur sollen nachhaltig nach den Qualitätsstandards des Fußverkehrsplans und den Vorgaben der Fußverkehrsplanung beseitigt werden. Besondere Berücksichtigung findet hierbei die Herstellung der Barrierefreiheit gemäß § 2 Absatz 6 dieses Gesetzes. Mängel, die zu Fuß Gehende erheblich gefährden, sollen soweit möglich unverzüglich beseitigt werden. Ist dies nicht möglich, sollen Sicherungsmaßnahmen vorgenommen werden.“

24. § 51 wird wie folgt geändert:

a) Es wird ein neuer Absatz 7a eingefügt:

„(7a) Die im Rahmen der Schulwegpläne definierten Schulwege sollen, wenn möglich optisch auf den Gehwegen gekennzeichnet werden (sogenannte Fußstapfen). Die Anordnung und Umsetzung der Markierungsmaßnahmen obliegt den bezirklichen Stellen.“

b) In Absatz 9 werden die Worte „der Fußverkehrsrat“ durch die Worte „das Gremium Fußverkehr“ ersetzt.

25. § 52 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende neue Fassung:

„(2) Im Fußverkehrsplan werden verbindliche Kriterien zur Verbesserung des baulichen Zustandes des Fußverkehrsnetzes aufgestellt. Er enthält Aussagen zum Ausbau, der Sanierung und zur Verbesserung der Qualität der Fußverkehrswege, darunter auch der Modernisierung der Lichtsignalanlagen und der Barrierefreiheit und Beleuchtung.“

b) In Absatz 8 werden das Wort „drei“ durch das Wort „sechs“ und die Ziffer „6“ durch die Ziffer „7“ ersetzt.

26. § 54 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 1 wird folgender neuer Absatz 2 eingefügt:

„(2) Die bezirklichen Fußverkehrsnetze werden durch einen Netzplan als Bestandteil des Fußverkehrsplans beschrieben. Netze und Bereiche, für die bei der Kategorisierung und Priorisierung eine besondere Bedeutung für den aktuellen, aber auch zukünftigen Fußverkehr festgestellt wird, gelten als Vorrangnetz im Sinne von § 24 Absatz 2.“

b) Der bisherige Absatz 2 wird zu Absatz 3. In diesem wird die Ziffer „1“ durch die Ziffer „2“ ersetzt.

27. § 55 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 3 werden nach dem Wort „Gehbehinderten“ die Worte „und anderen Mobilitätseingeschränkten“ eingefügt.

b) In Absatz 6 wird das Wort „Gegenmaßnahmen“ durch das Wort „Maßnahmen“ ersetzt.

c) Es wird ein neuer Absatz 11 mit folgendem Wortlaut angefügt:

„(11) Insbesondere vor Schulen, Kitas und Senioren- und Pflegeeinrichtungen sowie vor Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen sollen bei Bedarf temporäre Querungshilfen bis zur Errichtung dauerhafter Anlagen eingerichtet werden.“

28. In § 60 wird ein neuer Absatz 7 mit folgendem Wortlaut angefügt:

„(7) Das Land Berlin unterstützt die Aktivitäten des Bundes, um zukünftig im städtischen Wirtschaftsverkehr die Potenziale des ÖPNV und des öffentlichen Verkehrs stärker nutzen zu können. Hierfür wird die Schaffung rechtlicher Rahmenbedingungen für den Transport von Gütern auf Verkehrswegen des Personenverkehrs angestrebt. Die Kapazitäten zur Beförderung von Fahrgästen im ÖPNV und die Sicherheit der Fahrgäste beim Be- und Entladen von Gütern sollen dadurch nicht eingeschränkt werden.“

29. Der Abschnitt 6 wird durch folgende Abschnitte 6 und 7 ersetzt:

„Abschnitt 6: Entwicklung der Neuen Mobilität

§ 69

Besondere Ziele der Entwicklung der Neuen Mobilität

(1) Das Land Berlin hat eine an den Zielen der §§ 3 bis 15, der auf Neue Mobilität bezogenen Ziele und Vorgaben des StEP Mobilität und Verkehr sowie den besonderen Zielen zur Entwicklung von Neuer Mobilität der nachfolgenden Absätze 2 und 3 ausgerichtete Förderung Neuer Mobilität sicherzustellen.

(2) Die Neue Mobilität soll dazu beitragen, den Verkehrssektor nachhaltiger zu gestalten, indem insbesondere Verkehrsflüsse optimiert, die Effizienz des städtischen Verkehrs gesteigert und umweltfreundliche Alternativen zum herkömmlichen Individualverkehr geschaffen werden.

(3) Vorbehaltlich bundesrechtlicher Vorschriften muss die gewerbliche Ausgestaltung und Zulassung von Mobilitäts- und Logistikangeboten negative Auswirkungen auf die in Absatz 2 oder in den §§ 3 bis 15 formulierten Ziele vermeiden.

§ 70

Förderung einzelner Einsatzbereiche der Neuen Mobilität

(1) Das Land Berlin fördert den Einsatz neuer Mobilitäts- und Logistikangebote und digitaler Verkehrslösungen, investiert in eine nachhaltige Verkehrsinfrastruktur und schafft die hierfür notwendigen Rahmenbedingungen im Rahmen des geltenden Rechts.

(2) Das Land Berlin fördert digitale Verkehrslösungen insbesondere durch digitale Verkehrsinfrastrukturen und -technologien einschließlich intelligenter Verkehrssysteme (ITS) und vernetzter Verkehrssignale.

(3) Das Land Berlin schafft geeignete Rahmenbedingungen und unterstützt Pilotprojekte zur Förderung des automatisierten und autonomen Fahrens einschließlich der erforderlichen Anpassung der Verkehrsinfrastruktur.

(4) Das Land Berlin unterstützt geteilte Mobilität („Sharing“), soweit diese den Umweltverbund ergänzt, um eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den Umweltverbund und Sharing-Angebote zu erreichen. Dazu wird eine integrierte Strategie entwickelt und umgesetzt. Diese umfasst Aspekte der Verfügbarkeit im Stadtgebiet, der Anzahl der Fahrzeuge, der Einrichtung von Abstellflächen sowie der Tarifgestaltungen bei kombinierter Nutzung des ÖPNV.

(5) Das Land Berlin fördert die Elektromobilität nach Maßgabe des Elektromobilitätsgesetzes und nach Maßgabe des Energiewirtschaftsgesetzes den Aufbau der Ladeinfrastruktur.

§ 71

Baustellenkoordinierungsplattform

(1) Zur effizienten Koordinierung von Baustellen wird durch die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung eine digitale Plattform eingerichtet mit dem Ziel, die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur, auf die Umwelt und die Verkehrssicherheit zu minimieren.

(2) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung wird ermächtigt, die Ausgestaltung der Baustellenkoordinierungsplattform sowie ihren sachlichen und räumlichen Geltungsbereich durch Rechtsverordnung zu bestimmen, einschließlich von Regelungen zum Aufbau und Betrieb der Plattform, zum Datenaustausch sowie zu den Nutzungsbestimmungen. In der Verordnung sollen Bauherren und Vorhabenträger verpflichtet werden, die erforderlichen Informationen zu ihren Bauvorhaben im öffentlichen Straßenland im Geltungsbereich der Baustellenkoordinierungsplattform digital auf der Plattform einzustellen und laufend zu aktualisieren; für Verstöße sollen in der Verordnung zudem Geldbußen in Höhe von bis zu 50 000 Euro festgelegt werden. Geregelt werden soll auch, dass Anträge für die Nutzung des öffentlichen Straßenlandes für Bauvorhaben nur noch digital über diese Plattform gestellt werden dürfen.

§ 72

Forschung und Innovation

(1) Das Land Berlin fördert Forschung und Entwicklung neuer Verkehrslösungen. Dies umfasst insbesondere die Unterstützung von Forschungsprojekten, zum Beispiel zu KI-Systemen für den Verkehrsbereich oder zur Entwicklung und Verbesserung innovativer Mobilitätstechnologien. Hierzu gehören Projekte zur Entwicklung neuer Antriebssysteme, Mobilitätsdienstleistungen und nachhaltiger Verkehrskonzepte.

(2) Das Land Berlin und die landeseigenen Betriebe kooperieren in geeigneten Fällen zur Entwicklung und Erprobung neuer Technologien und neuer Geschäftsmodelle im Rahmen der gel-

tenden Vorschriften mit Hochschulen, Forschungseinrichtungen, Start-up-Unternehmen und anderen privaten Anbietern innovativer Mobilitätsangebote.

(3) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung benennt eine Ansprechperson für Modellprojekte zu neuen Mobilitäts- und Logistikangeboten und richtet eine zentrale Projektdatenbank für diese Modellprojekte ein.

§ 73

Finanzierung und Fördermittel

Zur Finanzierung der Planung, Organisation, Ausgestaltung und Durchführung dieses Abschnittes stellt das Land Berlin Personal- und Sachmittel nach Maßgabe der Haushaltsgesetze zur Verfügung. Dabei sind auch Mittel aus Bundes- und europäischen Förderprogrammen zur Förderung heranzuziehen.

Abschnitt 7: Übergangsbestimmungen

§ 74

Übergangsbestimmungen

Verkehrsspezifische Planwerke, deren Planungsprozess vor Inkrafttreten dieses Gesetzes begonnen wurde, können von den Vorgaben dieses Gesetzes abweichen, wenn sich andernfalls gravierende Verzögerungen bei der Erstellung und Verabschiedung des Planwerks ergeben.“

Artikel 2

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung im Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin in Kraft.

Berlin, den 9. Juli 2026

Die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

Cornelia Seibeld

Das vorstehende Gesetz wird hiermit verkündet.

Der Regierende Bürgermeister

Kai Wegner