

Antworten der FDP Berlin zum Wahlprüfstein „Bike Sharing und Mikromobilität“ der Studentischen Initiative Nachhaltigkeitsbüro HU Berlin

Sehr geehrter Herr Kraft,

vielen Dank für Ihre Anfrage und die Gelegenheit zur Stellungnahme. Für die Beantwortung Ihrer Fragen haben wir auch Künstliche Intelligenz genutzt. Unsere Antworten basieren auf unserem Wahlprogramm für die Abgeordnetenhauswahl 2026 sowie auf den Beschlüssen der FDP Berlin und wurden durch die Fachsprecherinnen und Fachsprecher des Landesvorstands geprüft und überarbeitet.

Für uns ist Mobilität ein Freiheitsversprechen. Unser Ziel ist ein integriertes Verkehrssystem, in dem alle Verkehrsträger sinnvoll miteinander verknüpft werden. Dazu gehören der öffentliche Nahverkehr, der Fuß- und Radverkehr ebenso wie innovative Sharing-Angebote. Unser Wahlprogramm bekennt sich ausdrücklich dazu, ÖPNV, Radverkehr und Sharing-Angebote intelligent miteinander zu vernetzen und so eine möglichst nahtlose Mobilität von Tür zu Tür zu ermöglichen. Bike- und E-Roller-Sharing verstehen wir dabei als sinnvolle Ergänzung des bestehenden Mobilitätsangebots. Gleichzeitig setzen wir auf klare Regeln für die Nutzung des öffentlichen Raums, etwa durch Anreize für ein geordnetes Abstellen der Fahrzeuge.

1. Welche Maßnahmen plant Ihre Partei in der kommenden Legislaturperiode, um Bike Sharing in Berlin dauerhaft als Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge zu etablieren, und wie soll die öffentliche Förderung dabei institutionell abgesichert werden?

Für die FDP Berlin ist Bike Sharing ein wichtiger Baustein eines modernen und vernetzten Mobilitätssystems. Es ergänzt den öffentlichen Nahverkehr sinnvoll und erleichtert insbesondere die erste und letzte Meile.

Bike Sharing verstehen wir dabei jedoch nicht als Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Die Aufgabe des Landes sehen wir darin, eine leistungsfähige Infrastruktur bereitzustellen, Innovationen zu ermöglichen und faire Wettbewerbsbedingungen für unterschiedliche Mobilitätsanbieter zu schaffen. Öffentliche Mittel sollten deshalb vorrangig dort eingesetzt werden, wo sie die Mobilität insgesamt verbessern – etwa beim Ausbau der Radinfrastruktur, leistungsfähiger Umsteigepunkte sowie digitaler Mobilitätsplattformen. Sharing-Angebote sollen sich möglichst eigenständig im Wettbewerb entwickeln und dort ihren Beitrag zu einem attraktiven und vielfältigen Mobilitätsangebot leisten.

2. Befürworten Sie, den Studierendenvertretungen im Berliner Hochschulgesetz die Möglichkeit einzuräumen, unabhängig von einer öffentlichen Förderung und zusätzlich zum Semesterticket, vergünstigte Angebote für Mikromobilität, insbesondere Bike Sharing, für ihre jeweilige Studierendenschaft zu verhandeln?

Wir begrüßen grundsätzlich, wenn Hochschulen und Studierendenschaften eigenverantwortlich zusätzliche Mobilitätsangebote für ihre Studierenden organisieren. Kooperationen mit Mobilitätsanbietern können dazu beitragen, verschiedene Verkehrsmittel besser miteinander zu verknüpfen und den Alltag vieler Studierender zu erleichtern. Solche Lösungen sollten möglichst unbürokratisch ausgestaltet werden und den Hochschulen sowie ihren Studierendenschaften ausreichend Gestaltungsspielraum lassen.

3. Falls ja: Welche konkreten Schritte planen Sie zur finanziellen Absicherung?

Wir sehen den Mehrwert freiwilliger Kooperationen zwischen Studierendenschaften und Mobilitätsanbietern. Über die konkrete Ausgestaltung und Finanzierung solcher Angebote sollten jedoch in erster Linie die beteiligten Vertragspartner entscheiden. Eine dauerhafte öffentliche Finanzierung oder zusätzliche Landesmittel speziell für solche Vereinbarungen sehen wir nicht vor. Entscheidend ist aus unserer Sicht, dass Hochschulen und Studierendenschaften die notwendige Freiheit besitzen, eigenverantwortlich attraktive und wirtschaftlich tragfähige Lösungen auszuhandeln.

4. Falls ja: Wie soll Mobilität und insbesondere Radsharing sozial gerecht gestaltet werden, insbesondere für Studierende und Menschen mit geringem Einkommen?

Unser Ziel ist eine bezahlbare und leistungsfähige Mobilität für alle Berliner. Dafür setzen wir auf einen attraktiven öffentlichen Nahverkehr, eine gute Radverkehrsinfrastruktur und die intelligente Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote. Wettbewerb zwischen unterschiedlichen Anbietern schafft aus unserer Sicht die besten Voraussetzungen für innovative Angebote und attraktive Preise. Gerade die Kombination verschiedener Verkehrsmittel ermöglicht individuelle und bezahlbare Mobilitätslösungen für unterschiedliche Lebenssituationen.

5. Falls ja: Wie positioniert sich Ihre Fraktion dazu, dass die Förderung von Leihrädern in der „Sharing-Strategie 2035“ keine Erwähnung findet? Welche Schwerpunkte, Aufgaben und Nachholbedarf sehen Sie in der „Sharing-Strategie 2035“?

Aus unserer Sicht sollte eine Sharing-Strategie alle Mobilitätsformen gemeinsam betrachten. Entscheidend ist weniger die Förderung einzelner Angebote als ihre intelligente Einbindung in ein vernetztes Gesamtsystem. Sharing-Angebote entfalten ihren größten Nutzen dann, wenn sie selbstverständlich mit dem öffentlichen Nahverkehr, dem Radverkehr und digitalen Mobilitätsplattformen zusammenwirken.

Der Schwerpunkt sollte daher auf einer besseren Vernetzung der Verkehrsträger, klaren und verlässlichen Rahmenbedingungen für Anbieter sowie einer attraktiven Infrastruktur liegen. Eine moderne Sharing-Strategie sollte Innovationen ermöglichen und Mobilität einfacher machen, anstatt einzelne Angebote dauerhaft öffentlich zu finanzieren.

Nochmals vielen Dank für Ihre Anfrage. Fragen und Antworten werden wir auch auf unserer Website veröffentlichen.

Mit freundlichen Grüßen

Christoph Meyer

Landesvorsitzender und Spitzenkandidat der FDP Berlin zur Abgeordnetenhauswahl 2026