

L3**Abt. 16 - Grünes Dreieck****Die KDV möge beschließen:****Der Landesparteitag möge beschließen: Der Bundesparteitag möge beschließen:****„Der Führerschein darf kein Privileg sein – sozial gerecht und klimabewusst mobil in Berlin“**

1 Die SPD setzt sich dafür ein, dass der Erwerb
 2 eines Führerscheins für junge Menschen, Aus-
 3 zubildende und Menschen mit geringem Ein-
 4 kommen spürbar günstiger und sozial ge-
 5 recht gestaltet wird, ohne dabei die klima-
 6 politischen Ziele der Stadt aus dem Blick zu
 7 verlieren. Gerade in einer vielfältigen Metro-
 8 pole wie Berlin darf Mobilität keine Frage
 9 des Geldbeutels sein. Ein Führerschein kostet
 10 bundesweit im Schnitt rund 3.300 Euro. Auch
 11 in Berlin überschreiten die Gesamtkosten
 12 häufig 3.000 Euro. Für viele junge Menschen,
 13 Auszubildende und Menschen mit geringem
 14 Einkommen ist das eine kaum überwindba-
 15 re Hürde. Dabei ist der Führerschein nach wie
 16 vor notwendig, sei es im Schichtdienst, im
 17 Handwerk, in Pflegeverantwortung oder in
 18 Stadtrandlagen mit eingeschränktem ÖPNV.
 19 Um soziale Teilhabe zu sichern, braucht es
 20 grundlegende Reformen in der Führerscheinausbildung. Diese Reformen sollten eingebunden werden in die Verkehrswende und klimafreundlichere Wege das Auto zu benutzen mit integrieren.

25

Wir fordern:

- 27 • Den Fragenkatalog auf ein erträgliches
 28 Maß zu reduzieren (aktuell 1.040, TÜV
 29 Pressemitteilung 25.03.2025)
- 30 • Die Dauer der praktischen Prüfung ins-
 31 gesamt auf 45min zu deckeln (FeV An-
 32 lage 7, §17 Abs. 2)
- 33 • Eine öffentliche Diskussion zur Auf-
 34 weichung oder Abschaffung der Fahr-
 35 schulpflicht (Umgestaltung des §4, 1b
 36 Fahrschüler-Ausbildungsordnung.)
- 37 • Verpflichtende Einbindung von qualita-
 38 tiven Theorie-Apps (mgln. Abomodell,
 39 staatliche App)

Empfehlung der Antragskommission**Annahme in der Fassung der AK (Konsens)**

Die SPD setzt sich dafür ein, dass der Erwerb eines Führerscheins für junge Menschen, Auszubildende und Menschen mit geringem Einkommen spürbar günstiger und sozial gerecht gestaltet wird, ohne dabei die klimapolitischen Ziele der Stadt aus dem Blick zu verlieren. Gerade in einer vielfältigen Metropole wie Berlin darf Mobilität keine Frage des Geldbeutels sein. Ein Führerschein kostet bundesweit im Schnitt rund 3.300 Euro. Auch in Berlin überschreiten die Gesamtkosten häufig 3.000 Euro. Für viele junge Menschen, Auszubildende und Menschen mit geringem Einkommen ist das eine kaum überwindbare Hürde. Dabei ist der Führerschein nach wie vor notwendig, sei es im Schichtdienst, im Handwerk, in Pflegeverantwortung oder in Stadtrandlagen mit eingeschränktem ÖPNV. Um soziale Teilhabe zu sichern, braucht es grundlegende Reformen in der Führerscheinausbildung. Diese Reformen sollten eingebunden werden in die Verkehrswende und klimafreundlichere Wege das Auto zu benutzen mit integrieren.

Wir fordern:

- Den Fragenkatalog auf ein erträgliches Maß zu reduzieren (aktuell 1.040, TÜV Pressemitteilung 25.03.2025)
- Die Dauer der praktischen Prüfung insgesamt auf 45min zu deckeln (FeV Anlage 7, §17 Abs. 2)
- Eine öffentliche Diskussion zur Aufweichung oder Abschaffung der Fahr- schulpflicht (Umgestaltung des §4, 1b Fahrschüler-Ausbildungsordnung.)
- Verpflichtende Einbindung von qualita- tiven Theorie-Apps (mgln. Abomodell, staatliche App)
- Ermöglichung von Online-Unterricht

- 40 • Ermöglichung von Online-Unterricht
- 41 zur Theorie (Umgestaltung des §4, 1b
- 42 Fahrschüler-Ausbildungsordnung.)
- 43 • Steuerliche Absetzung der ersten Prü-
- 44 fung (Theorie und Praxis) Wegfall der
- 45 MwSt. durch Kategorisierung des Füh-
- 46 rerscheins als Erwachsenenbildung.
- 47 • Einsatz von Fahrsimulatoren zur Absol-
- 48 vierung der Schaltstunden und Ergän-
- 49 zung der Praxis - Einsparung von Schalt-
- 50 wagen
- 51 • Absetzung des Alters für den Eintritt
- 52 in die Fahrschule auf 16 Jahren (aktuell
- 53 16,5)
- 54 • Verlängerung der Sperrfrist bei Täu-
- 55 schungsversuch bei der theoretischen
- 56 Prüfung auf 18 Monate (aktuell 9)
- 57 • Gezielte Förderung von Hybridfahrzeu-
- 58 gen und Elektrofahrzeugen bei Fahr-
- 59 schulen - Ladesäule an Fahrschule an-
- 60 gebunden

61

62 **Begründung**

63 Begründungen der einzelnen Forderungen:

64

65 Reduzierung des Fragenkatalogs: Der theo-

66 retische Fragenkatalog umfasst aktuell 1.040

67 Fragen. Diese Zahl ist aus Sicht vieler Fach-

68 leute unverhältnismäßig hoch. Der ADAC kri-

69 tisiert, dass ein Teil der Fragen nicht sicher-

70 heitsrelevant ist. Eine Reduzierung würde die

71 Vorbereitung erleichtern, die Durchfallquote

72 senken und die Gesamtkosten senken, ohne

73 Abstriche bei der Verkehrssicherheit.

74

75 Deckelung der praktischen Prüfungsdauer:

76 Insgesamt ist die Dauer der praktischen Prü-

77 fung ist heute bei 55 Minuten festgeschrie-

78 ben. Anders als die konkrete Prüfungsdauer

79 ergibt sich diese Regelung national und nicht

80 aus im EU-Recht. Das führt zu längeren Prü-

81 fungen, mehr Personalaufwand und höheren

82 Gebühren. Eine einheitliche Obergrenze bei

83 45 Minuten wäre praxisnah, fair und würde

84 sowohl Prüfende als auch Fahrschülerinnen

85 entlasten.

zur Theorie (Umgestaltung des §4, 1b
Fahrschüler-Ausbildungsordnung.)

- Einsatz von Fahrsimulatoren zur Absol-
- vierung der Schaltstunden und Ergän-
- zung der Praxis - Einsparung von Schalt-
- wagen
- Absetzung des Alters für den Eintritt
- in die Fahrschule auf 16 Jahren (aktuell
- 16,5)
- Verlängerung der Sperrfrist bei Täu-
- schungsversuch bei der theoretischen
- Prüfung auf 18 Monate (aktuell 9)
- Gezielte Förderung von Hybridfahrzeu-
- gen und Elektrofahrzeugen bei Fahr-
- schulen - Ladesäule an Fahrschule an-
- gebunden

86

87 Öffnung der Fahrschulpflicht: Die verpflichtende Fahrschulausbildung hat über Jahre hohe Qualitätsstandards gesichert. Heute ist sie aber auch ein Teil des Problems: Es gibt zu wenige Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen und lange Wartezeiten. Die gesetzliche Pflicht könnte zugunsten eines flexibleren Modells überarbeitet werden, das digitalen Unterricht, staatlich zertifizierte Eigenlernangebote und moderne Ausbildungsmethoden berücksichtigt.

98

99 Förderung von E- und Hybridfahrzeugen in Fahrschulen: Fahrschulen können eine Vorreiterrolle bei der Verkehrswende einnehmen. Der Umstieg auf Elektro- und Hybridfahrzeuge sollte durch gezielte Förderprogramme erleichtert werden. Ladesäulen an den Standorten sind eine notwendige Voraussetzung für die Alltagstauglichkeit.

107

108 Verpflichtender Einsatz qualitativ hochwertiger Lern-Apps: Digitale Lernhilfen sind heute Standard, doch ihre Qualität ist oft ungleich verteilt. Eine staatlich unterstützte App oder ein öffentlich gefördertes Lizenzmodell könnte für gleiche Voraussetzungen sorgen und insbesondere Schüler*innen mit wenig Geld gezielt unterstützen

116

117 Ermöglichung von Online-Theorieunterricht: Während der Corona-Pandemie war digitaler Theorieunterricht zeitweise möglich und erfolgreich. Eine dauerhafte rechtliche Grundlage für Online-Unterricht würde Flexibilität schaffen, Anfahrtswege sparen und die Vereinbarkeit mit Ausbildung oder Familie verbessern.

125

126 Steuerliche Absetzbarkeit der ersten Prüfung: Die Gebühren für die Theorie- und Praxisprüfung belaufen sich auf mehrere hundert Euro. Eine steuerliche Absetzbarkeit der ersten Prüfungsversuche wäre eine gezielte Entlastung, die besonders junge Menschen mit geringem

132 Einkommen unterstützt.

133

134 Einsatz von Fahrsimulatoren: Fahrsimulato-
135 ren können die Ausbildung effizienter und si-
136 cherer machen. Sie eignen sich besonders zur
137 Vorbereitung auf das Fahren mit Schaltwa-
138 gen, aber auch generell zur Simulation kom-
139 plexer Verkehrssituationen. Als ergänzendes
140 Lernmittel verbessern sie die Qualität der
141 Ausbildung, senken Kosten und schonen Um-
142 weltressourcen.

143

144 Absetzung des Alters den Eintritt in die Fahr-
145 schule auf 16 Jahren: Das begleitete Fahren
146 vor der Volljährigkeit ist eine sinnvolle Mög-
147 lichkeit frühzeitig das Autofahren zu erlernen
148 und hat vor allem in Bezug auf die Verkehrssi-
149 cherheit bisher Erfolge mit sich gebracht. Au-
150 ßerdem bleibt den Fahrschüler*innen somit
151 mehr Zeit zur Absolvierung ihrer Theorie- und
152 Praxisstunden, was Ihnen bei den Prüfungen
153 zum besseren Erfolg verhelfen kann. Um die
154 Vorteile des begleiteten Fahrens weiter aus-
155 zuschöpfen wollen wir den Beginn der Fahr-
156 schulausbildung mit Eintritt in das 17. Lebens-
157 jahr ermöglichen.

158

159 Verlängerung der Sperrfrist bei Täuschungs-
160 versuchen: Täuschungsversuche in der theo-
161 retischen oder praktischen Prüfung unter-
162 graben die Verkehrssicherheit. Die derzeitige
163 Sperrfrist von 9 Monaten wirkt zu milde. Eine
164 Verlängerung auf 18 Monate würde die Ernst-
165 haftigkeit der Ausbildung unterstreichen und
166 Fehlverhalten deutlicher sanktionieren.

167

168 Förderung von E- und Hybridfahrzeugen in
169 Fahrschulen: Fahrschulen können eine Vorrei-
170 terrolle bei der Verkehrswende einnehmen.
171 Der Umstieg auf Elektro- und Hybridfahrzeu-
172 ge sollte durch gezielte Förderprogramme er-
173 leichtert werden. Ladesäulen an den Standor-
174 ten sind außerdem eine notwendige Voraus-
175 setzung für die Alltagstauglichkeit.