

**Antrag 154/II/2025****KDV Mitte****Der Landesparteitag möge beschließen:****Der Bundesparteitag möge beschließen:****„Der Führerschein darf kein Privileg sein – sozial gerecht und klimabewusst mobil in Berlin“****Empfehlung der Antragskommission****Annahme (Konsens)**

1 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.

20

**Wir fordern:**

- 22 • Den Fragenkatalog auf ein erträgliches Maß zu reduzieren (aktuell 1.040, TÜV Pressemitteilung 25.03.2025)
- 25 • Die Dauer der praktischen Prüfung insgesamt auf 45min zu deckeln (FeV Anlage 7, §17 Abs. 2)
- 27 • Eine öffentliche Diskussion zur Aufweichung oder Abschaffung der Fahrschulpflicht (Umgestaltung des §4, 1b Fahrschüler-Ausbildungsordnung.)
- 30 • Verpflichtende Einbindung von qualitativen Theorie-Apps (mglw. Abomodell, staatliche App)
- 32 • Ermöglichung von Online-Unterricht zur Theorie (Umgestaltung des §4, 1b Fahrschüler-Ausbildungsordnung.)
- 35 • Einsatz von Fahrsimulatoren zur Absolvierung der Schaltstunden und Ergänzung der Praxis - Einsparung von Schaltwagen
- 38 • Absetzung des Alters für den Eintritt in die Fahrschule auf 16 Jahren (aktuell 16,5)
- 40 • Verlängerung der Sperrfrist bei Täuschungsversuch bei der theoretischen Prüfung auf 18 Monate (aktuell 9)
- 43 • Gezielte Förderung von Hybridfahrzeugen und Elektrofahrzeugen bei Fahrschulen - Ladesäule an Fahrschule angebunden

46

47

48 **Begründung**

49 Begründungen der einzelnen Forderungen:

50

51 Reduzierung des Fragenkatalogs: Der theoretische Fra-  
52 genkatalog umfasst aktuell 1.040 Fragen. Diese Zahl ist  
53 aus Sicht vieler Fachleute unverhältnismäßig hoch. Der  
54 ADAC kritisiert, dass ein Teil der Fragen nicht sicherheits-  
55 relevant ist. Eine Reduzierung würde die Vorbereitung er-  
56 leichtern, die Durchfallquote senken und die Gesamtkos-  
57 ten senken, ohne Abstriche bei der Verkehrssicherheit.

58

59 Deckelung der praktischen Prüfungsdauer: Insgesamt ist  
60 die Dauer der praktischen Prüfung ist heute bei 55 Mi-  
61 nuten festgeschrieben. Anders als die konkrete Prüfungs-  
62 dauer ergibt sich diese Regelung national und nicht aus  
63 im EU-Recht. Das führt zu längeren Prüfungen, mehr Per-  
64 sonalaufwand und höheren Gebühren. Eine einheitliche  
65 Obergrenze bei 45 Minuten wäre praxisnah, fair und wür-  
66 de sowohl Prüfende als auch Fahrschülerinnen entlasten.

67

68 Öffnung der Fahrschulpflicht: Die verpflichtende Fahr-  
69 schulausbildung hat über Jahre hohe Qualitätsstandards  
70 gesichert. Heute ist sie aber auch ein Teil des Problems: Es  
71 gibt zu wenige Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen und lan-  
72 ge Wartezeiten. Die gesetzliche Pflicht könnte zugunsten  
73 eines flexibleren Modells überarbeitet werden, das digi-  
74 talen Unterricht, staatlich zertifizierte Eigenlernangebote  
75 und moderne Ausbildungsmethoden berücksichtigt.

76

77 Förderung von E- und Hybridfahrzeugen in Fahrschulen:  
78 Fahrschulen können eine Vorreiterrolle bei der Verkehrs-  
79 wende einnehmen. Der Umstieg auf Elektro- und Hybrid-  
80 fahrzeuge sollte durch gezielte Förderprogramme erleicht-  
81 tert werden. Ladesäulen an den Standorten sind eine not-  
82 wendige Voraussetzung für die Alltagstauglichkeit.

83

84 Verpflichtender Einsatz qualitativ hochwertiger Lern-  
85 Apps: Digitale Lernhilfen sind heute Standard, doch ihre  
86 Qualität ist oft ungleich verteilt. Eine staatlich unterstütz-  
87 te App oder ein öffentlich gefördertes Lizenzmodell könn-  
88 te für gleiche Voraussetzungen sorgen und insbesondere  
89 Schüler\*innen mit wenig Geld gezielt unterstützen

90

91 Ermöglichung von Online-Theorieunterricht: Während  
92 der Corona-Pandemie war digitaler Theorieunterricht  
93 zeitweise möglich und erfolgreich. Eine dauerhafte recht-  
94 liche Grundlage für Online-Unterricht würde Flexibilität  
95 schaffen, Anfahrtswege sparen und die Vereinbarkeit mit  
96 Ausbildung oder Familie verbessern.

97

98 Steuerliche Absetzbarkeit der ersten Prüfung: Die Gebüh-  
99 ren für die Theorie- und Praxisprüfung belaufen sich auf  
100 mehrere hundert Euro. Eine steuerliche Absetzbarkeit der

101 ersten Prüfungsversuche wäre eine gezielte Entlastung,  
102 die besonders junge Menschen mit geringem Einkommen  
103 unterstützt.

104  
105 Einsatz von Fahrsimulatoren: Fahrsimulatoren können  
106 die Ausbildung effizienter und sicherer machen. Sie eig-  
107 nen sich besonders zur Vorbereitung auf das Fahren mit  
108 Schaltwagen, aber auch generell zur Simulation komple-  
109 xer Verkehrssituationen. Als ergänzendes Lernmittel ver-  
110 bessern sie die Qualität der Ausbildung, senken Kosten  
111 und schonen Umweltressourcen.

112  
113 Absetzung des Alters den Eintritt in die Fahrschule auf 16  
114 Jahren: Das begleitete Fahren vor der Volljährigkeit ist ei-  
115 ne sinnvolle Möglichkeit frühzeitig das Autofahren zu er-  
116 lernen und hat vor allem in Bezug auf die Verkehrssicher-  
117 heit bisher Erfolge mit sich gebracht. Außerdem bleibt den  
118 Fahrschüler\*innen somit mehr Zeit zur Absolvierung ihrer  
119 Theorie- und Praxisstunden, was Ihnen bei den Prüfungen  
120 zum besseren Erfolg verhelfen kann. Um die Vorteile des  
121 begleiteten Fahrens weiter auszuschöpfen wollen wir den  
122 Beginn der Fahrschulausbildung mit Eintritt in das 17. Le-  
123 bensjahr ermöglichen.

124  
125 Verlängerung der Sperrfrist bei Täuschungsversuchen:  
126 Täuschungsversuche in der theoretischen oder prakti-  
127 schen Prüfung untergraben die Verkehrssicherheit. Die  
128 derzeitige Sperrfrist von 9 Monaten wirkt zu milde. Eine  
129 Verlängerung auf 18 Monate würde die Ernsthaftigkeit der  
130 Ausbildung unterstreichen und Fehlverhalten deutlicher  
131 sanktionieren.

132  
133 Förderung von E- und Hybridfahrzeugen in Fahrschulen:  
134 Fahrschulen können eine Vorreiterrolle bei der Verkehrs-  
135 wende einnehmen. Der Umstieg auf Elektro- und Hybrid-  
136 fahrzeuge sollte durch gezielte Förderprogramme erleicht-  
137 tert werden. Ladesäulen an den Standorten sind außer-  
138 dem eine notwendige Voraussetzung für die Alltagstaug-  
139 lichkeit.