

DVPI® Expertentipp

Führerscheinkosten: Ist er wirklich zu teuer? Eine Analyse der Ursachen und Zusammenhänge des Preisanstiegs

Autor: Markus Dill

- 1. Was sind die Aufgaben einer Fahrschule, wie werden die Preise festgelegt und wie setzt sich der Preis für den Führerschein zusammen?** 2 | **1.1** Was ist die Aufgabe einer Fahrschule? 3 | **1.2** Wie legen die Fahrschulen ihre Preise fest? 3 | **1.3** Wie setzt sich der Preis für den Führerschein zusammen? 4
- 2. Welche Betriebskosten hat eine Fahrschule und was bleibt als Gewinn für den Fahrschulinhaber?** 8 | **2.1** Was sind die Betriebskosten einer Fahrschule? 8 | **2.1.1** Kosten für den Fahrschulraum 9 | **2.1.2** Einrichtung und Verwaltung der Fahrschule Seite 9 | **2.1.3** Versicherungsbeträge, Gebühren und sonstige Dienstleistungskosten 10 | **2.1.4** Fahrzeugkosten 11 | **2.1.5** Personalkosten 13 | **2.1.6** Steuern 15 | **2.2** Welchen Gewinn erzielt die Fahrschule und was verdient der Fahrschulinhaber? 15
- 3. Schlussbemerkungen und Empfehlungen** 19
- 4. Quellen** 20



DVPI.



Frankfurt

Freiburg

DVPI.

Hamburg

DVPI.

Heilbronn

DVPI.

Mannheim



Verkehrsinstitut München

München

SCHIELEIN

FAHRLERHAUSBELEHUNGSSTÄTTE

Nürnberg

DVPI.

Rendsburg



Saarbrücken

DVPI.

Würzburg



FAHRSCHULE

Führerscheinkosten: Ist er wirklich zu teuer?

Eine Analyse der Ursachen und Zusammenhänge des Preisanstiegs

Ein Führerschein kostet Geld. Das war vor 25 Jahren nicht anders als heute. Und auch damals wurde über den Preis diskutiert. Das Vorurteil, der Führerschein sei viel zu teuer und die Fahrschulen würden sich eine goldene Nase daran verdienen, gab es schon immer. Aber noch nie wurde darüber in den Medien so intensiv diskutiert wie heute. Ob im Fernsehen, im Internet oder sogar im Deutschen Bundestag: Der angeblich zu "teure" Führerschein ist ein Thema.

Zugegeben: 3.000 bis 4.000 Euro für die Führerscheinausbildung sind vor allem für junge Menschen, die noch kein eigenes Einkommen beziehen und auf die finanzielle Unterstützung der Familie angewiesen sind, eine Menge Geld. Es erscheint daher zunächst lobenswert, dass nun auch unsere Volksvertreter alles daransetzen wollen, den Führerschein „erschwinglicher“ zu machen. An der individuellen Mobilität muss der Staat ein gesamtwirtschaftliches Interesse haben. Für manchen Arbeitsplatz wird der Führerschein sogar vorausgesetzt. Hinzu kommt, dass der Transport von Gütern ohne Lkw-Fahrer bzw. Berufskraftfahrer nicht möglich ist. Kurzum: Ohne Führerschein geht in Deutschland nichts. Eine Fahrerlaubnis darf daher auf keinen Fall zu einem Luxusgut werden.

In der öffentlichen Diskussion wird jedoch vieles oft nur unvollständig oder fehlerhaft dargestellt. Die Berichterstattung in den Medien geht meist nur oberflächlich auf die Ursachen ein und analysiert diese nicht weiter. Kein Wunder, dass so ein falscher Eindruck entsteht und viele die Fahrschulen dafür verantwortlich machen, dass der Führerschein angeblich so teuer geworden ist. Vor allem in Internetforen werden Fahrschulen zunehmend als Abzocker und Betrüger beschimpft. Dazu kommen unnötige Vergleiche mit dem Preis, den man vor 25 Jahren für den Führerschein bezahlt hat. Es reicht jedoch nicht aus, nur die nackten Zahlen als Vergleichsmaßstab heranzuziehen. Vor 25 Jahren kostete eine Tankfüllung noch rund 50 DM (ca. 25 Euro). Heute muss man für die gleiche Menge Benzin über 70 Euro bezahlen. In Deutschland ist in den letzten Jahren alles teurer geworden, warum sollte das nicht auch für den Führerschein gelten? Entsprechend argumentieren die Fahrschulen im Gegenzug mit der Inflation und den gestiegenen Kosten für Energie, Personal und Fahrzeuge. Erklärungsbedürftig ist jedoch der enorme Preisanstieg seit der Corona-Pandemie. So ist laut Statistischem Bundesamt der Preis für den Führerschein allein im Jahr 2023 um 7,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Für einen Branchenfremden, der die betriebswirtschaftlichen Hintergründe der Fahr-

schulbranche nicht kennt, ist dies schwer nachvollziehbar.

Abb. 1: Entwicklung der Preise für den Führerscheinerwerb (Veränderung gegenüber dem Vorjahr in %)

2021	2022	2023
9,6 %	10,8 %	7,6 %

Quelle: Statistisches Bundesamt (Destatis)

Aus diesem Grund möchten wir die Situation einmal detailliert und kritisch darstellen und uns in diesem Artikel mit der Frage auseinandersetzen: „Ist der Führerschein wirklich zu teuer?“

Um den deutlichen Preisanstieg bei der Ausbildung der Klasse B, die im Mittelpunkt der Diskussion steht, zu erklären, muss eine Reihe von Faktoren berücksichtigt werden. Deshalb müssen wir zu Beginn ein wenig ausholen und einige grundsätzliche Dinge aus der Fahrschulbranche erläutern. Anschließend betrachten wir die Kostenseite der Fahrschulen. Abschließend werden einige konstruktive Empfehlungen gegeben, wie der Kostenexplosion entgegengewirkt werden kann.

1. Was sind die Aufgaben einer Fahrschule, wie werden die Preise festgelegt und wie setzt sich der Preis für den Führerschein zusammen?

Um als **Fahrlehrer**¹ ausbilden zu dürfen, muss man eine einjährige Ausbildung an einer staatlich anerkannten Fahrlehrerausbildungsstätte wie z.B. dem DVPI absolvieren. Für die so genannte „Fahrlehrerlaubnis“ müssen fünf Prüfungen erfolgreich abgelegt werden.

Wer als Fahrlehrer eine eigene Fahrschule gründen möchte, muss bei der zuständigen Behörde die „Fahrschulerlaubnis“ beantragen. Voraussetzung hierfür ist, dass der Fahrschulgründer älter als 25 Jahre ist, mindestens zwei Jahre hauptberuflich als Fahrlehrer tätig war und an einem Einführungslehrgang (70 Unterrichtseinheiten) über Fahrschulbetriebswirtschaft teilgenommen hat. Weitere betriebswirtschaftliche Vorkenntnisse sind nicht erforderlich.

Als selbständiger Fahrlehrer und Fahrschulinhaber ist man berechtigt, den Fahrlehrerberuf auf eigene Rechnung und Gefahr auszuüben. Die Entgelte können vom Inhaber frei, selbständig und eigenverantwortlich gestaltet werden. Sie werden nicht von staatlicher Seite in Form einer Gebühren- und Entgeltordnung festgelegt. Den Fahrschulen werden im Rahmen ihrer Gewerbeausübung auch keine Subventionen oder sonstige staatlichen Vergünstigungen gewährt. Die Preisgestaltung unterliegt den Regeln der freien Marktwirtschaft und muss sich an diesen orientieren.

¹ Aus Gründen der Vereinfachung und besseren Lesbarkeit wird in diesem Artikel nur die männliche Form verwendet. Selbstverständlich sind alle Geschlechter gleichermaßen angesprochen.

1.1 Was ist die Aufgabe einer Fahrschule?

Fahrlehrer unterrichten Fahrschüler.

Mit der Fahrausbildung soll sichergestellt werden, dass jeder Besitzer eines Führerscheins über ein Mindestmaß an Fahr- und Verkehrskompetenz verfügt (vgl. Sturzbecher und Brünken: Ausbildungs- und Evaluationskonzept zur Optimierung der Fahrausbildung in Deutschland, S. 31).

Dieser Bildungsauftrag ist unter anderem in der Fahrschüler-Ausbildungsordnung (FahrschAusO) verbindlich geregelt. Dort finden sich in der noch gültigen Fassung² neben Vorgaben zu den Ausbildungszielen auch Rahmenlehrpläne für den theoretischen und praktischen Unterricht. Primäres Ziel ist es, die Fahrschüler zu einem **sicheren, verantwortungs- und umweltbewussten Fahren** zu befähigen. Die Vorbereitung auf die Führerscheinprüfung ist hier nur als nachrangiges Ziel definiert. Der Fokus der Ausbildung liegt also nicht nur auf der Prüfungsvorbereitung, sondern vielmehr auf der Fähigkeit, ein Fahrzeug selbstständig im Straßenverkehr zu bewegen (vgl. Dr. Dauer: Fahrlehrerrecht, Seite 656).

Darüber hinaus gliedert der „Curriculare Leitfaden“ die praktische Ausbildung in 5 Ausbildungsstufen:

1. Grundstufe
2. Aufbaustufe
3. Leistungsstufe
4. Stufe der Sonderfahrten
5. Reife- und Testprüfung

Dies soll den Fahrlehrer bei der Erfüllung seines pädagogischen Ausbildungsauftrages unterstützen und darüber hinaus sicherstellen, dass die Ziele der Fahrschüler-Ausbildungsordnung erreicht werden. Dabei darf der Fahrlehrer die Ausbildung erst abschließen, wenn er sich davon überzeugt hat, dass die primären Ziele erreicht sind. Die Anzahl der Fahrstunden hängt also von der Leistung und dem erreichten Fahrniveau des Fahrschülers ab.

Unternehmen erwirtschaften Gewinn.

Abgesehen von einigen wenigen behördlichen Fahrschulen (z.B. bei Polizei und Bundeswehr) sind alle Fahrschulen überwiegend private Dienstleistungsunternehmen. Dementsprechend müssen Fahrschulen eine Gewinnerzielungsabsicht verfolgen, sonst werden sie vom Finanzamt als „Liebhäberei“ eingestuft und geschlossen. Den Fahrschulinhabern ist es daher nicht zu verübeln, dass sie für ihre Arbeit ein entsprechendes Einkommen erhalten. Schließlich tragen sie das unternehmerische Risiko und die volle Verantwortung für die Ausbildung.

Bildungsauftrag vs. Gewinnerzielungsabsicht

Viele Fahrlehrer nehmen ihren pädagogischen Auftrag sehr ernst und bilden ihre Fahrschüler sehr gewissenhaft aus. Allerdings nützt das beste Ausbildungskonzept nichts, wenn die Fahrschule keinen Gewinn erwirtschaftet und weder die Mitarbeiter

noch der Fahrschulinhaber von ihrer Arbeit leben können. Daher stehen Fahrschulen schon immer in einem Spannungsfeld zwischen Bildungsauftrag und Gewinnerzielungsabsicht. Ein besonderer Zielkonflikt entsteht insbesondere dann, wenn der Fahrschulinhaber ein primär betriebswirtschaftliches Unternehmensziel verfolgt: die Gewinnmaximierung. Dazu später mehr.

1.2 Wie legen die Fahrschulen ihre Preise fest?

Um zu verstehen, wie die Fahrschulen ihre Preise genau festlegen, ist es zunächst sinnvoll, den Fahrschulmarkt näher zu erläutern.

Die Zahl der Fahrschulen ist seit Jahren stark rückläufig. So gab es 2009 in Deutschland noch 13.262 Fahrschulen. Innerhalb von 15 Jahren ist die Zahl auf unter 10.000 gesunken. Dennoch ist die Branche nach wie vor stark fragmentiert. Knapp 83 Prozent der Fahrschulen sind Einzelunternehmen. Nur ein geringer Anteil der Fahrschulen ist bisher als Kapitalgesellschaft in Form einer GmbH organisiert. Nur 3% der Fahrschulen erwirtschaften einen Umsatz von mehr als 1 Mio. Euro. Der größte Anteil mit 62% entfällt auf Fahrschulen mit einem Umsatz zwischen 100.000 und 500.000 Euro (vgl. Moving: Branchenreport 2023; Seite 15-16). Allerdings hat in den letzten Jahren eine Konsolidierung des Marktes eingesetzt, in deren Folge immer größere Fahrschulunternehmen entstehen. Beschleunigt wird diese Entwicklung auch durch den enormen Kostendruck, dem insbesondere kleine Fahrschulen ausgesetzt sind.

Gemessen an der Zahl der Beschäftigten sind Fahrschulen insgesamt eher kleine Unternehmen. So haben 95,5 % der Fahrschulen weniger als 10 Beschäftigte. Lediglich 4,4% haben zwischen 10 und 49 Beschäftigte und nur 0,1% mehr als 50 Beschäftigte. Die typische Fahrschule besteht im Allgemeinen aus dem Fahrschulinhaber, 2-3 angestellten Fahrlehrern und einer Bürokraft. Derzeit gibt es laut Kraftfahrt-Bundesamt 46.816 Personen, die eine Fahrlehrerlaubnis besitzen.

Abb. 2: Bestand an Personen mit Fahrlehr-Erlaubnis am 1. Januar 2024 nach Bundesländern und Lebensalter

Land	Fahrlehrer/-innen im Alter von ... Jahren				
	18 bis 24	25 bis 44	45 bis 64	65 und mehr	Zusammen
Baden-Württemberg	94	978	2.637	1.201	4.912
Bayern	146	2.056	4.305	1.959	8.526
Berlin	16	628	936	455	2.037
Brandenburg	7	273	923	459	1.664
Bremen	0	15	115	65	198
Hamburg	11	257	316	111	695
Hessen	89	948	1.647	682	3.366
Mecklenburg-Vorpommern	3	117	450	228	800
Niedersachsen	44	1.146	3.192	1.500	5.884
Nordrhein-Westfalen	115	2.597	4.648	1.872	9.237
Rheinland-Pfalz	17	386	1.166	650	2.219
Saarland	0	123	306	206	640
Sachsen	16	453	1.053	518	2.040
Sachsen-Anhalt	4	217	620	360	1.202
Schleswig-Holstein	24	393	1.212	466	2.095
Thüringen	3	158	675	465	1.301
Zusammen	589	10.745	24.201	11.197	46.816
Dienst-Fahrlehr-Erlaubnisse	3	1.104	3.707	600	5.414

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg

Der Kundenkreis einer Fahrschule geht in der Regel nicht über einen Umkreis von 10 km um den

² Die Fahrschüler-Ausbildungsordnung (FahrschAusO) wird bis voraussichtlich 2026 umfassend reformiert. Dabei werden die Rahmenlehrpläne für die theoretische und praktische Ausbildung durch die Einführung von Lernbereichen ersetzt.

Standort der Fahrschule hinaus. Es gibt nur wenige Fahrschulen, die mit einer Vielzahl von Standorten überregional auf dem deutschen Markt tätig sind. Dies liegt vor allem an der Einschränkung im Fahrlehrergesetz, dass Fahrschulinhaber, die in der Regel auch verantwortliche Leiter der Fahrschule sind, neben dem Hauptsitz nur maximal 10 Zweigstellen³ betreiben dürfen. Dadurch ist die Möglichkeit zu expandieren stark eingeschränkt.

Die Fahrschulen sind innerhalb ihres Einzugsgebietes einem intensiven Wettbewerb ausgesetzt, der vor allem über den Preis ausgetragen wird. So war die Fahrschulbranche lange Zeit durch extremes Preisdumping und einen ruinösen Preiskampf gekennzeichnet.

Für die Fahrschüler gibt also viele Anbieter. Die Fahrschulen verfügen über keine beherrschende Markmacht und können daher ihre Preise nicht willkürlich gestalten, sondern stehen auch hier im Wettbewerb. Aus diesem Grund waren die Gewinnmargen der Fahrschulen in der Vergangenheit immer eher gering und bewegten sich in der Nähe der Selbstkosten.

Nur durch eine Differenzierung vom Wettbewerber kann ein höherer Preis und damit eine höhere Gewinnspanne erzielt werden. Da die Dienstleistung der Fahrschulen im Wesentlichen in der Ausbildung von Fahranfängern besteht, kann sie hier nur zusätzliche Serviceleistungen anbieten, wie z.B. längere Öffnungszeiten, mehrmaliger Theorieunterricht pro Woche, Intensiv- und Ferienkurse, hochwertige Fahrzeuge. Hierfür müssen allerdings dann auch entsprechende Kapazitäten zur Verfügung gestellt werden.

Außerdem spielen ein gutes Marketing (vgl. Fahrschulmarketing - Mehr Erfolg für Ihre Fahrschule) und der Ruf einer Fahrschule eine große Rolle. Zudem kann der Standort einer Fahrschule und die damit erreichte Zielgruppe eine entscheidende Rolle für den Preis spielen. So hat eine Fahrschule, die in einem Einzugsgebiet mit einkommensstarken Bewohnern liegt, auch die Möglichkeit, einen höheren Preis zu verlangen.

1.3 Wie setzt sich der Preis für den Führerschein zusammen?

Die Preistabelle einer Fahrschule ist relativ kurz und einfach erklärt. Um den Fahrschüler vor irreführender Werbung zu schützen, verlangt das Fahrlehrergesetz, dass die Preise der einzelnen Fahrschulen vergleichbar sind. So setzen sich die Preise immer aus Einzelpositionen zusammen, und die Gliederung der Preistabelle ist den Fahrschulen gesetzlich vorgeschrieben.

Abb.3: Preistabelle laut Fahrlehrergesetz

▪ Grundbetrag
- für die allgemeinen Aufwendungen einschließlich des theoretischen Unterrichts
- bei Nichtbestehen der theoretischen Prüfung und weiterer Ausbildung
▪ Vorstellungsentgelte
- theoretische Prüfung

- praktische Prüfung (komplett)
▪ Fahrstunde (zu je 45 Minuten)
▪ Besondere Ausbildungsfahrten (zu je 45 Minuten)
- Bundes- oder Landesstraßen
- auf Autobahnen
- bei Dämmerung und Dunkelheit

Es bedarf jedoch einer genaueren Erklärung, wie sich die Gesamtkosten der Führerschein-ausbildung zusammensetzen.

Als erstes ist der **Grundbetrag** zu betrachten. Dieser wird in der Regel zu Beginn der Ausbildung bei der Anmeldung gezahlt und ist nur einmal fällig. Damit bezahlt der Fahrschüler hauptsächlich den theoretischen Unterricht in der Fahrschule. Die Fahrschule hat jedoch das Recht, im Falle des Nichtbestehens der theoretischen Prüfung und der anschließenden Fortsetzung der theoretischen Ausbildung erneut einen Grundbetrag zu erheben. Dieser ist in der Regel jedoch deutlich geringer als der Grundbetrag bei der Anmeldung, und viele Fahrschulen verzichten sogar darauf, ihn zu berechnen.

Bei der Höhe des Grundbetrages gibt es eine große Preisspanne. Je nach Fahrschule und Region liegt der Preis zwischen 200 und 600 Euro. Da der Grundbetrag gerne für Preisaktionen zur Kundengewinnung genutzt wird, ist nicht auszuschließen, dass Fahrschulen gelegentlich mit einem Grundbetrag unter 100 Euro werben. Bei Preisvergleichen sollte man aber immer genau hinschauen. Bei einigen Fahrschulen sind z.B. zusätzliche Leistungen wie Sehtest/Erste-Hilfe-Kurs, Simulator-Stunden und Lehrmaterial im Grundbetrag enthalten.

Wenn das **Lehrmaterial** nicht im Grundbetrag enthalten ist, kann es zusätzlich erworben werden. Der Preis variiert hier je nach Einkaufspreis und Umfang zwischen 50 und 150 Euro.

Die Höhe der **Vorstellungsentgelte für die theoretische und praktische Prüfung** schwankt stark. Die Kosten für die theoretische Prüfung liegen in der Regel zwischen 50 und 100 Euro, die Kosten für die praktische Prüfung zwischen 150 und 250 Euro. Es gibt keine Begrenzung, wie oft die beiden Prüfungen wiederholt werden. Lediglich der Führerscheinantrag bei der Behörde ist auf ein Jahr befristet und muss nach Ablauf neu gestellt werden. Innerhalb dieses Jahres kann die Prüfung im Rhythmus von 14 Tagen wiederholt werden. Diese werden von der Fahrschule jedes Mal in Rechnung gestellt. Wer eine Prüfung wiederholen muss, zahlt diesen Betrag entsprechend mehrfach.

Vorgeschrieben sind zudem **zwölf besondere Ausbildungsfahrten**. In diesen Fahrstunden werden „besondere“ Verkehrssituationen geübt. So soll der Fahranfänger gezielt auf die Gefahren auf Landstraßen und Autobahnen bei Tag und bei Nacht vorbereitet werden. Eingeführt wurden die besonderen Ausbildungsfahrten Mitte der 80er Jahre als Konsequenz aus den hohen Unfallzahlen junger Verkehrsteilnehmer (vgl. bussgeldkatalog.org;

³ Die Anzahl der Zweigstellen war bis zur Reform des Fahrlehrergesetzes im Jahr 2018 sogar auf 3 Zweigstellen beschränkt.

Sonderfahrten für den Führerschein - Welche Fahrstunden sind Pflicht).

Abb. 4: Anzahl der besonderen Ausbildungsfahrten Klasse B

Bundes- oder Landesstraßen	5
Autobahnen	4
Dämmerung und Dunkelheit	3

(zu je 45 Minuten)

Die Anzahl der so genannten „Sonderfahrten“ ist gesetzlich festgelegt und wird daher oft als „Pflichtstunden“ bezeichnet. Die Annahme, dass man nur 12 Fahrstunden absolvieren muss, ist jedoch völlig falsch. Damit sind wir beim größten und vor Ausbildungsbeginn am schwierigsten zu kalkulierenden Kostenfaktor angelangt.

Die Kosten für den Führerschein stehen in engem Zusammenhang mit der Anzahl der Fahrstunden oder Übungsstunden.

Die Anzahl der Fahrstunden ist in der Fahrschüler-Ausbildungsordnung nirgends genau geregelt. Die 12 Sonderfahrten werden erst nach der Grund-, Aufbau- und Leistungsstufe absolviert. Grundsätzlich gehen die Behörden bei Fahrschulüberwachungen davon aus, dass ein Fahranfänger erst nach zehn „normalen“ Übungsstunden (vgl. Bouska: Fahrlehrer Recht, in Vogel-Verlag (2009), S. 203) mit den Sonderfahrten beginnen kann. Hinzu kommt, dass nach den Sonderfahrten die „Reife- und Testprüfung“ durchgeführt werden muss. Erst dann ist der Fahrlehrer berechtigt, seinen Fahrschüler zur Prüfung vorzustellen.

In diesem Zusammenhang ist es wichtig, eine wichtige Tatsache klarzustellen!

Um die praktische Prüfung zu bestehen, muss der Bewerber in der Lage sein, auf einem bestimmten Niveau zu fahren. Und zwar unter Einhaltung aller Regeln und Vorschriften. Dieses wird am Ende der Ausbildung von einem neutralen Prüfer in einer 55-minütigen praktischen Prüfung überprüft. Der Fahrlehrer hat keinen direkten Einfluss darauf, ob sein Fahrschüler die Fahrerlaubnis erhält oder nicht. Eine gute Ausbildung kann jedoch die Erfolgchancen deutlich erhöhen. Dementsprechend ist Übung und Training erforderlich. Dabei ist jeder Fahrschüler anders und bringt andere Talente in die Führerscheinausbildung ein. Entsprechend muss der Fahrlehrer auf seinen Schüler individuell eingehen. Daher kann kein Fahrlehrer vor Beginn der Ausbildung genau vorhersagen, wie viele Fahrstunden am Ende benötigt werden. Es ist daher auch Fahrschulen untersagt, Pauschalangebote für den Führerschein anzubieten. Allerdings freut sich jeder Fahrlehrer, wenn sein Fahrschüler die Prüfungsanforderungen relativ schnell erreicht und ihm damit wenig Arbeit macht. Darüber hinaus – und das ist aus betriebswirtschaftlicher Sicht von großer Bedeutung – tragen gute und positive Prüfungsergebnisse dazu bei, dass die Fahrschule ein positives Image aufbauen kann.

Wenig hilfreich sind hier übrigens Vergleiche mit der Anzahl der Fahrstunden anderer Personen, die vor 30 Jahren ausgebildet wurden! Leider wird

genau das in der ganzen Diskussion um den Führerschein oft gemacht! Dass die Fahrschüler heute deutlich mehr Fahrstunden benötigen als früher, hat durchaus gesellschaftliche und rechtliche Gründe und ist nicht den Fahrschulen anzulasten.

In den letzten Jahren ist der Verkehr deutlich dichter und hektischer geworden. Insgesamt ist festzustellen, dass sich die Verkehrsmoral deutlich verschlechtert hat. Viele Verkehrsteilnehmer haben immer weniger Geduld und verhalten sich auch gegenüber Fahrschulfahrzeugen rücksichtslos (vgl. Unfallforschung der Versicherer: Verkehrsklima in Deutschland 2023). Für einen Fahrlehrer gehört es mittlerweile zum Alltag, von Rasern und Dränglern angehupt zu werden. Kein Wunder, dass sich Fahranfänger in diesem „Chaos“ anfangs nur schwer zu rechtfinden. Was für erfahrene Autofahrer eine ganz normale Alltagssituation darstellt, ist für Fahranfänger eine große Herausforderung. Die im Straßenverkehr notwendigen Automatismen sind nicht angeboren und müssen erst erlernt werden.

Hinzu kommt, dass die Generation Z (geboren zwischen 1995 und 2010), die jetzt in die Fahrschulen kommt, kaum noch Grundkenntnisse über den Straßenverkehr mitbringt und mit den schnellen Abläufen anfangs häufig überfordert ist. Generell hat sich das Lernverhalten der Fahrschüler verändert (vgl. Focus Online: Zu blöd zum Autofahren! Psychologe rechnet mit Führerschein-Durchfallern ab). Vor allem in der Theorieprüfung ist der Mut zur Lücke größer geworden und die zunehmenden Sprachdefizite wirken sich aus. Die seit Jahren sinkenden Bestehens Quoten belegen dies. Hinzu kommt, dass viele Fahrschüler mit dem Leistungsdruck vor allem in der praktischen Prüfung nicht gut umgehen können. Dazu fehlt es oft an der Motivation. Oftmals ist auch der Wunsch der Eltern, dass ihre Kinder mit 18 Jahren den Führerschein machen, größer als der Wunsch der Führerscheinbewerber selbst. Dies gilt besonders in den größeren Städten. Zusätzlich hat die Leistungsfähigkeit der Autos enorm zugenommen. Als Folge wurden neue Inhalte, wie z.B. die Bedienung der Assistenzsysteme während der Prüfungsfahrt, eingeführt. Außerdem wurde die Dauer der praktischen Prüfung von 45 Minuten auf 55 Minuten erhöht.

Insgesamt ist die Ausbildung allein in den letzten Jahren immer komplexer und anspruchsvoller geworden. Die Praxis zeigt daher, dass die behördlich geforderte Mindestausbildung von 10 Fahrstunden für die ersten drei Ausbildungsstufen (Grund-, Aufbau- und Leistungsstufe) für viele Führerscheinbewerber in der Regel bei weitem nicht mehr ausreicht, um den für den Beginn der Sonderfahrten erforderlichen Leistungsstand zu erreichen. All dies wirkt sich auch auf die Kosten für den Führerschein aus.

Die Preise für eine Übungsfahrt liegen derzeit zwischen 55 und 77 Euro pro 45 Minuten. Sonderfahrten können etwas teurer sein als Übungsfahrten und kosten aktuell zwischen 60 und 95 Euro pro 45 Minuten. Dies liegt vor allem daran, dass bei

Sonderfahrten längere Strecken zurückgelegt werden und somit höhere Betriebskosten anfallen.

Besonders auf Unverständnis bei den Verbrauchern stößt der extreme Anstieg der Fahrstundenpreise seit 2020.

So waren die Preissteigerungen in den letzten 25 Jahren vor der Corona-Pandemie immer verhältnismäßig niedrig. So lag der Durchschnittspreis für eine Fahrstunde Ende 1995 noch bei 23,16 Euro (ca. 45 DM). Ein Jahrzehnt später war der Preis um 7,89 Euro auf 31,05 Euro gestiegen (vgl. DATAPART-Preisspiegel Vergleich 1995 - 2005). Ein weiteres Jahrzehnt und eine der größten Wirtschaftskrisen der Geschichte später lag der Preis für eine Übungsstunde im Jahr 2014 bei 33,23 Euro und damit lediglich um 2,18 Euro höher (vgl. DATAPART-Preisspiegel 2015). Wenn man nun bedenkt, dass es sich immer um Bruttopreise, also inkl. MwSt. handelt, sollte spätestens an dieser Stelle ein Problem sichtbar werden. 2007 erhöhte die Große Koalition aus CDU/CSU und SPD die Mehrwertsteuer von 16 auf 19 Prozent. Berücksichtigt man dies, so haben die Fahrschulen ihre Preise in diesem Zeitraum tatsächlich nur um 1,15 Euro erhöht. Dies entspricht einer Preissteigerung von nur 4,3 Prozent in einem Zeitraum von neun Jahren.

Abb.5: Preisvergleich 2005 - 2014

Jahr	Brutto	MWST-Satz	Netto
2005	31,05 €	16%	26,77 €
2014	33,23 €	19%	27,92 €
			+ 1,15 €

Quelle: eigene Darstellung

Betrachtet man darüber hinaus die Inflationsraten in diesem Zeitraum (2005 bis 2014: 1,0%, 1,5%, 1,9%, 2,2%, 1,0%, 0,3%, 2,6%, 2,3%, 1,6%, 1,6%), so hätte sich der Nettopreis für eine Fahrstunde von 26,77 € auf 31,06 € erhöhen müssen. Kurz: Der durchschnittliche Bruttopreis für eine Fahrstunde hätte 2014 mindestens 36,96 € und nicht 33,23 € betragen müssen. Im Vergleich zu 2005 entspricht dies einem Umsatzverlust von 3,73 € pro Fahrstunde.

Abb.6: Preisanstieg zwischen 2005 bis 2014 unter Berücksichtigung der Inflationsrate und der Erhöhung des Mehrwertsteuersatzes

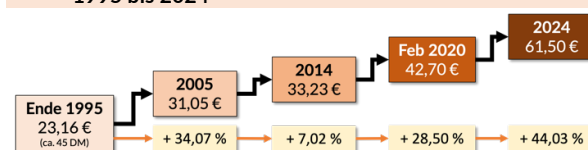
Jahr	Inflationsrate	Nettopreis Fahrstunde	jährlicher Inflationsanstieg	MWST-Satz	Bruttopreis Fahrstunde
2005	1,6 %	26,77 €	0,428 €	16 %	31,05 €
2006	1,6 %	27,20 €	0,435 €	16 %	31,55 €
2007	2,3 %	27,63 €	0,636 €	19 %	32,88 €
2008	2,6 %	28,27 €	0,735 €	19 %	33,64 €
2009	0,3 %	29,00 €	0,087 €	19 %	34,51 €
2010	1,0 %	29,09 €	0,291 €	19 %	34,62 €
2011	2,2 %	29,38 €	0,646 €	19 %	34,96 €
2012	1,9 %	30,03 €	0,571 €	19 %	35,73 €
2013	1,5 %	30,60 €	0,459 €	19 %	36,41 €
2014	1,0 %	31,06 €	0,311 €	19 %	36,96 €

Quelle: <https://www.finanztools.de/inflation/inflationsraten-deutschland> (eigene Darstellung)

Parallel dazu sind aber alle Verbraucherpreise in diesem Zeitraum deutlich gestiegen, so dass viele Fahrschulen am Rande des Existenzminimums wirtschaften. Ursache dafür waren Preisdumping und ein ruinöser Preiskampf, der leider auch auf

mangelnde betriebswirtschaftliche Kenntnisse einiger Fahrschulinhaber zurückzuführen ist. Die Folgen dieser Zeit spiegeln sich in einem drastischen Rückgang der Zahl der Fahrschulen und Fahrlehrer wider. Vor allem der Fahrlehrermangel, auf den im Folgenden näher eingegangen wird, hat hier seine Wurzeln. In den Folgejahren waren die Fahrschulen aufgrund gestiegener Kosten (u.a. Lohnerhöhungen für angestellte Fahrlehrer) gezwungen, ihre Preise deutlich anzuheben. So lag der durchschnittliche Preis für eine Übungsstunde kurz vor Ausbruch der Corona-Pandemie (2020) laut Moving inzwischen bei 42,70 Euro (vgl. Moving: Fakten des Monats - Februar 2024). Dieser Preis spiegelt jedoch noch nicht die Preisentwicklung und den rasanten Kostenanstieg in allen Bereichen wider. Erst die Corona-Pandemie und vor allem die Energiekrise nach dem Einmarsch Russlands in die Ukraine haben die Fahrschulbetreiber gezwungen, über ihre Kostenstruktur nachzudenken und einen angemessenen Preis zu verlangen. So ist der Durchschnittspreis zu Beginn des Jahres 2024 auf zwischenzeitlich 61,50 Euro gestiegen (vgl. Moving: Ausarbeitung - Warum steigen die Führerscheinkosten? (2024), S. 6). Dies entspricht einer Steigerung von 44 % gegenüber vor Corona. Dass der aktuelle Preis letztlich nur die wirtschaftliche Situation aufgrund der enorm gestiegenen Kosten widerspiegelt, wird in Kapitel 2 näher erläutert.

Abb.7: Durchschnittspreis für eine Fahrstunde (Brutto) 1995 bis 2024



Quelle: Datapart und Moving (eigene Darstellung)

Was kostet aktuell die Ausbildung zum Führerschein?

Laut einer repräsentativen Umfrage des Branchenverbandes MOVING International Road Safety Association e. V. kostet die Führerscheinausbildung im Januar 2024 durchschnittlich 3.070 Euro (vgl. Moving: Fakten des Monats - Februar 2024). **Zum Vergleich:** Vier Jahre zuvor, im Februar 2020, also vor der Corona-Pandemie, stellte Moving fest, dass die durchschnittlichen Kosten für die Führerscheinausbildung bei 2.091 Euro lagen (siehe Moving: Fakten des Monats - Februar 2020).

Dies sind jedoch nur Durchschnittswerte und daher nicht auf einzelne Regionen übertragbar. Der Fahrschüler in München zahlt deutlich mehr für seinen Führerschein als der Fahrschüler auf dem Land. Dies liegt zum einen an den deutlich niedrigeren Lebenshaltungskosten und zum anderen an dem geringeren Verkehrsaufkommen auf dem Land. Aus diesem Grund sind Preisvergleiche, wie sie derzeit in den Medien zu finden sind, nicht hilfreich und nicht transparent.

Die folgenden Erläuterungen zeigen, wie die Ausbildungskosten berechnet werden können und wie groß die regionalen Unterschiede sind.

Abb.8: Preistabelle von drei deutschen Fahrschulen (2024)

	NORD Fahrschule Hamburg	MITTE Fahrschule Frankfurt	SÜD Fahrschule München
Grundbetrag	399,00 €	399,00 €	589,00 €
Sonderfahrten (zu je 45 Minuten)	70,00 €	75,00 €	85,00 €
Fahrstunden (zu je 45 Minuten)	70,00 €	65,00 €	85,00 €
Vorst. Theorie	40,01 €	159,00 €	99,00 €
Vorst. Praxis	215,17 €	199,00 €	299,00 €

Auswahlkriterium: Inhabergeführte Fahrschule, zentraler Innenstadtlage, mindestens 3 angestellte Fahrlehrer, keine Zweigstelle, durchgehende Öffnungszeiten (Büromitarbeiter). (zuletzt abgerufen am 19. Juli 2024)

Für das Beispiel werden die Preise von je einer Fahrschule aus Hamburg (Nord), Frankfurt (Mitte) und München (Süd) herangezogen. Der Grundbetrag und die zwölf Sonderfahrten können in der Kalkulation als Fixkosten angesetzt werden. Die Vorstellungsentgelte für Theorie und Praxis hängen davon ab, ob die Prüfungen auf Anhieb bestanden werden. Im Beispiel gehen wir davon aus, dass der Fahrschüler dies auf Anhieb schafft. Hinzu kommen die Fahrstunden, die von der Leistung des Fahrschülers abhängen.

Nach Angaben von Moving lag die durchschnittliche Anzahl der Fahrstunden (inkl. Sonderfahrten) im Jahr 2023 zwischen 33 und 36 Stunden (vgl. Moving: Fahrlehrermangel Analyse (2024), S. 8).

Die folgenden Beispiele basieren auf 35 Fahrstunden (23 Fahrstunden + 12 Sonderfahrten). Dies entspricht in etwa dem typischen durchschnittlichen Fahrschüler, der keine Vorerfahrungen mitbringt und relativ schnell lernt.

Abb.9: Fahrschule aus Hamburg (mit 23 Übungsstunden)

Anzahl	Leistung	Einzelpreis	Summe
1	Grundbetrag	399,00 €	399,00 €
12	Sonderfahrten (zu je 45 Minuten)	70,00 €	840,00 €
1	Vorst. Theorie	40,01 €	40,01 €
1	Vorst. Praxis	215,17 €	215,17 €
23	Fahrstunden (zu je 45 Minuten)	70,00 €	1610,00 €
	Gesamt		3104,18 €

Abb.10: Fahrschule aus Frankfurt (mit 23 Übungsstunden)

Anzahl	Leistung	Einzelpreis	Summe
1	Grundbetrag	399,00 €	399,00 €
12	Sonderfahrten (zu je 45 Minuten)	75,00 €	900,00 €
1	Vorst. Theorie	159,00 €	159,00 €
1	Vorst. Praxis	199,00 €	199,00 €
23	Fahrstunden (zu je 45 Minuten)	65,00 €	1495,00 €
	Gesamt		3152,00 €

Abb.11: Fahrschule aus München (mit 23 Übungsstunden)

Anzahl	Leistung	Einzelpreis	Summe
1	Grundbetrag	529,00 €	529,00 €
12	Sonderfahrten (zu je 45 Minuten)	85,00 €	1020,00 €
1	Vorst. Theorie	99,00 €	99,00 €
1	Vorst. Praxis	299,00 €	299,00 €
23	Fahrstunden (zu je 45 Minuten)	85,00 €	1955,00 €
	Gesamt		3902,00 €

Am Beispiel wird schnell deutlich, dass die Kosten für die Führerscheinausbildung derzeit zwischen 3.000 und 4.000 Euro liegen.

An dieser Stelle möchten wir übrigens mit dem alten Vorurteil aufräumen, dass Fahrlehrer, die viele

Fahrstunden geben, dies tun, um den Fahrschüler „abzuzocken“. Natürlich gibt es auch in der Fahrschulbranche schwarze Schafe, die ihren wirtschaftlichen Vorteil höher bewerten als die Interessen der Fahrschüler. In der Regel erhöht sich jedoch bei vielen Fahrstunden nur der Umsatz der Fahrschule.

In Deutschland herrscht derzeit akuter Fahrlehrermangel und die Fahrlehrerschaft ist voll ausgelastet. Aktuell gibt es laut Kraftfahrt-Bundesamt 46.816 Fahrlehrer, von denen nur schätzungsweise 32.000 aktiv ausbilden. Um den aktuellen Ausbildungsbedarf zu decken, fehlen rund 11.000 Fahrlehrer.

Mit einer Vakanzzeit⁴ von 306 Tagen ist der Fahrlehrerberuf laut Arbeitsagentur ein Engpassberuf. Im Vergleich dazu beträgt die durchschnittliche Vakanzzeit über alle Berufe in Deutschland 147 Tage. Selbst ein in den Medien häufig diskutierter Mangelberuf wie die Altenpflege hat mit 293 Tagen (Stand 2023) eine vergleichsweise geringe Vakanzzeit. Dieser Personalmangel führt dazu, dass manche Fahrschulen sogar Kunden wegschicken oder Fahrschüler monatelang auf einen Termin warten müssen. Bedauerlicherweise ist durch den Fahrlehrermangel noch ein zusätzliches Problem entstanden. Da die meisten Fahrlehrer eine hohe Anzahl von Fahrschülern gleichzeitig betreuen, können sie den Fahrschülern immer seltener mehrere Termine pro Woche anbieten. Dadurch wird die Ausbildungszeit oft unnötig in die Länge gezogen und der Lernfortschritt beeinträchtigt.

Kurzum: Die Fahrschulen sind bis an die Kapazitätsgrenze ausgelastet. Daher haben die meisten Fahrschulinhaber kein wirtschaftliches Interesse daran, dass ein angestellter Fahrlehrer mit nur einem Schüler 70 Fahrstunden absolviert. Das folgende Rechenbeispiel soll dies verdeutlichen. Hierfür verwenden wir die Preistabelle der Frankfurter Fahrschule:

Abb.12: Fahrschule aus Frankfurt (mit 58 Übungsstunden)

Anzahl	Leistung	Einzelpreis	Summe
1	Grundbetrag	399,00 €	399,00 €
12	Sonderfahrten (zu je 45 Minuten)	75,00 €	900,00 €
1	Vorst. Theorie	159,00 €	159,00 €
1	Vorst. Praxis	199,00 €	199,00 €
58	Fahrstunden (zu je 45 Minuten)	65,00 €	3770,00 €
	Gesamt		5427,00 €

In unserem Beispiel erzielt der Fahrschulinhaber mit einem Fahrschüler, der insgesamt 70 Fahrstunden benötigt, einen Umsatz von 5.427,00 Euro.

Zum Vergleich: Sein angestellter Fahrlehrer hätte in der gleichen Zeit zwei Fahrschüler mit 35 Fahrstunden (inkl. Sonderfahrten) ausbilden können und einen Umsatz von 2 x 3.152,00 Euro, also insgesamt 6.304,00 Euro erzielt. Für die Fahrschule bedeutet dies einen Umsatzverlust von knapp 900 Euro. Diese Umsatzdifferenz ergibt sich u.a. aus dem doppelten Grundbetrag und dem doppelten Betrag für Theorie und Praxis.

⁴ Unter „Vakanzzeit“ (oder „Besetzungszeit“) versteht man die Zeitspanne zwischen der Veröffentlichung einer Stellenausschreibung bis zur Besetzung der Stelle, also grob die Dauer der Ausschreibung. Das Arbeitsamt veröffentlicht regelmäßig eine Statistik über die durchschnittlichen Vakanzzeit.

Und hier sind wir wieder bei dem oben beschriebenen Zielkonflikt zwischen Bildungsauftrag und Gewinnerzielungsabsicht.

Wenn eine Fahrschule nur die Gewinnmaximierung im Auge hat und ihren Bildungsauftrag vernachlässigt, bekommt jeder Fahrschüler, ob talentiert oder nicht, möglichst wenig Fahrstunden. Für die Fahrschule ist es wirtschaftlich rentabel, mit den vorhandenen Kapazitäten (Arbeitszeit des Fahrlehrers) möglichst viele Fahrschüler auszubilden. Die meisten Fahrschulen sind daher schon aus Eigeninteresse daran interessiert, die Anzahl der Fahrstunden in einem überschaubaren Rahmen zu halten und keine unnötigen Termine zu vergeben. Es ist daher eher positiv zu bewerten, wenn sich ein Fahrlehrer gerade für einen schwächeren Fahrschüler Zeit nimmt und ihm die Fahrstunden gibt, die er benötigt, um das Prüfungsniveau zu erreichen. Darüber hinaus ist es insbesondere für den angestellten Fahrlehrer grundsätzlich unerheblich, wie viele Fahrstunden er mit dem einzelnen Fahrschüler absolviert. Ein Fahrlehrer fährt zwischen ± 220 Fahrstunden⁵ (à 45 Minuten) im Monat. Ob er dabei mit Fahrschüler 35 oder 70 Fahrstunden macht, ist ihm egal. Er bekommt für jede Fahrstunde den gleichen Lohn.

Schließlich sind noch die externen Kosten zu nennen, die nicht direkt mit der Fahrschule zusammenhängen. Dies sind u.a. der bereits erwähnte Führerscheinantrag bei der Behörde, Sehtest/Erste-Hilfe-Kurs, Passbilder und die Prüfungsgebühren der Prüforganisation (TÜV/Dekra) für die theoretische und praktische Prüfung.

Ja, richtig gelesen! Für die theoretische und die praktische Prüfung zahlt man immer doppelt. Für die Prüfungen bekommen die Fahrschule und die Prüforganisation jeweils Geld. Die Prüfgebühren sind in der Gebührenordnung (GebOSt) festgelegt.

Abb.13: Gebührenordnung (gültig ab 31.01.2024)

Theoretische Prüfung (aller Fahrerlaubnisklassen in deutscher Sprache)	24,99 €
Praktische Prüfung (Klassen B)	129,83 €

Preis inkl. 19% Mehrwertsteuer

Daher ist insbesondere das Nichtbestehen einer praktischen Prüfung nicht nur ärgerlich, sondern auch besonders teuer. Es ist allerdings völlig berechtigt, dass beide Parteien dafür bezahlt werden. Die Fahrschule stellt das Prüfungsfahrzeug und den Fahrlehrer, die Prüfstelle den Prüfer. Der Fahrerlaubnisprüfer ist in der Regel ein Diplom-Ingenieur mit abgeschlossenem Studium im Bereich Maschinenbau, Fahrzeugtechnik oder Elektrotechnik.

Abschließend sei die Frage erlaubt: Will man einfach nur den Führerschein haben oder will man vorher gelernt haben, wie man in Deutschland sicher und regelkonform Auto fährt?

In diesem Zusammenhang werden vor allem in Internetforen immer häufiger die deutschen Führerscheinkosten mit denen anderer Länder verglichen. Vergleiche mit dem Ausland sind jedoch immer schwierig und sollten nicht ohne genaue Betrachtung der landestypischen Verkehrsregeln angestellt werden. So gilt beispielsweise in den meisten Ländern der Welt nicht die Regel "rechts vor links". Deshalb gibt es auch strenge gesetzliche Vorgaben, in welchen Fällen der Führerschein in Deutschland anerkannt und umgeschrieben wird (vgl. §31 FeV). So werden z.B. Führerscheine aus Staaten, die nicht der EU angehören oder nicht in der Anlage 11 zur FeV aufgeführt sind, nicht direkt umgeschrieben. Zu diesen sogenannten Drittstaaten gehören u.a. die USA, Syrien, Russland, China. Umschreiber aus diesen Ländern müssen zwar keinen theoretischen Unterricht besuchen und auch keine besondere Ausbildungsfahrt absolvieren, sie müssen jedoch eine theoretische und praktische Prüfung ablegen. Hier zeigen sich die Defizite der Fahrausbildung im Ausland. So können viele Umschüler zwar ein Kraftfahrzeug bedienen, aber aufgrund mangelnder Kenntnisse der deutschen Verkehrsregeln und Verkehrssitten nicht sicher am Straßenverkehr teilnehmen. Dementsprechend hoch sind die Durchfallquoten, besonders bei den Umschreibern.

Bei der ganzen Diskussion um die Kosten des Führerscheins sollte man sich immer der Komplexität des deutschen Straßensystems bewusst sein und sich fragen, was uns die Sicherheit wert ist. Nach wie vor haben die 18- bis 24-jährigen Verkehrsteilnehmer das mit Abstand höchste Unfallrisiko im Straßenverkehr. Daher sollte die Verkehrssicherheit immer Vorrang vor wirtschaftlichen und finanziellen Interessen haben.

2 Welche Betriebskosten hat eine Fahrschule und was bleibt als Gewinn für den Fahrschulinhaber?

An dieser Stelle kommen wir wieder auf die eigentliche Frage vom Anfang zurück: Ist der Führerschein wirklich zu teuer? Im Folgenden wird daher gezeigt, welche Betriebskosten für eine Fahrschule anfallen und wie sich diese in den letzten Jahren entwickelt haben. Um festzustellen, ob die Fahrschulinhaber mit der Führerscheinausbildung wirklich eine goldene Nase verdienen, muss man sich anschauen, was vom Umsatz nach Abzug aller Kosten als Gewinn übrigbleibt.

2.1 Was sind die Betriebskosten einer Fahrschule?

Dass der Betrieb einer Fahrschule auch Kosten verursacht und der Umsatz bei weitem nicht dem Gewinn entspricht, dürfte jedem klar sein. Dabei ist die Kostenstruktur von Fahrschule zu Fahrschule sehr unterschiedlich verteilt. So kann man beispielsweise eine Fahrschule in der Stadt nicht mit einer Fahrschule auf dem Land vergleichen. Jeder,

⁵ 220 Fahrstunden entsprechen 55 Fahrstunden pro Woche und 11 Fahrstunden pro Tag. Dies entspricht einer normalen 8-Stunden-Woche bzw. einer 40-Stunden-Woche eines Arbeitnehmers. Unter Berücksichtigung von durchschnittlich 35 Fahrstunden pro Fahrschüler und der Urlaubs- und Feiertage ergibt sich, dass ein Fahrlehrer ca. 60 Fahrschüler pro Jahr ausbilden kann.

der in Großstädten lebt, weiß, wie sich etwa die Mieten allein in den letzten 15 Jahren entwickelt haben. Aber auch zwischen den Städten gibt es signifikante Unterschiede. So lassen sich z.B. die Preise in Berlin nicht einfach mit denen in München vergleichen. Es ist daher sehr schwierig und auch nicht fair, einen pauschalen Vergleich zu ziehen. Aus diesem Grund wird im Folgenden versucht, die Kosten nicht anhand von Preisschildern verständlich zu machen, sondern ihre Auswirkungen auf das Preisniveau zu erläutern.

Dabei ist zunächst zwischen Fixkosten und variablen Kosten zu unterscheiden. Darüber hinaus gibt es Kosten (Einzelkosten), die direkt der Leistung zugeordnet werden können. So können z.B. die Treibstoffkosten direkt einer Fahrstunde zugeordnet werden. Ferner gibt es Gemeinkosten, die auf alle Leistungen umgelegt werden müssen. Hierzu gehören z.B. die Personalkosten für die Büromitarbeiter.

Um sich einen Eindruck zu verschaffen, welche Kosten auf eine Fahrschule zukommen, haben wir hier eine Übersicht zusammengestellt. Diese Zusammenstellung ist allerdings nicht abschließend und es können noch weitere Kosten hinzukommen.

2.1.1. Kosten für den Fahrschulraum

- Raummiete (ggf. kalkulatorische Miete bei Eigentum)
- Nebenkosten (Wasser, Hausmeister, Niederschlagswassergebühren, Müllentsorgung etc.)
- Kautions bzw. Mietkautionsbürgschaft
- ggf. Maklerkosten bei Einzug
- ggf. Renovierungskosten bei Einzug
- Energie (wie Heizungskosten) Strom
- Heizungswartung / Schornsteinfeger
- Reparatur- und Wartungskosten
- ggf. Hypothekenzinsen bei Kauf einer Immobilie
- ggf. Stellplatz-/Garagemiete

Mieten sind monatliche Fixkosten, die vor allem in Großstädten wie München und Hamburg mit Preisen zwischen 1.000 und 4.000 Euro eine enorme Belastung darstellen. Bei der Auswahl der Räumlichkeiten müssen die Fahrschulen strenge Vorgaben des Fahrlehrergesetzes beachten. Daher ist nicht jeder verfügbare und möglicherweise kostengünstige Raum für eine Fahrschule geeignet. Seit der großen Immobilienkrise sind die Mietpreise nicht nur auf dem Wohnungsmarkt explodiert. So haben sich auch die Mietpreise für Gewerbeimmobilien seit 2010 verdoppelt (vgl. vdp: Immobilienpreisindex 2023). Vor allem Fahrschulen in Innenstadtlagen haben mit dieser finanziellen Belastung zu kämpfen. Andererseits ist die Wahl des Standortes für die Fahrschulen von großer strategischer Bedeutung und lässt sich nicht ohne weiteres in monetären Größen beziffern. Demgegenüber haben ländliche Fahrschulen trotz niedrigerer Raummieten einen größeren Wettbewerbsnachteil. Die Bevölkerungsdichte auf dem Land ist deutlich geringer als in Großstädten. Dies hat zur Folge, dass diese Fahrschulen mit nur einem Standort einen geringen Kundenkreis erreichen und daher zusätzliche Filialen unterhalten, die ebenfalls Mietkosten verursachen.

Zusätzlich sind alle Raumnebenkosten wie Strom und Energie, z.B. für die Heizung, zu berücksichtigen. So werden z.B. Fahrschulräume in der Regel im Winter durchgehend beheizt oder im Sommer klimatisiert. Auch diese Kosten sind in den letzten Jahren überproportional gestiegen. Darüber hinaus gibt es weitere Kosten, die zwar nur einen geringen Anteil ausmachen, aber trotzdem zu berücksichtigen sind. Dazu gehören Renovierungs-, Reparatur- und Wartungskosten sowie die jährliche Rechnung des Schornsteinfegers.

Befindet sich die Fahrschule in Räumlichkeiten, die dem Fahrschulinhaber gehören, ist eine kalkulatorische Miete zu berücksichtigen. Auch wenn er keine direkte Miete für die Nutzung zahlt, so entgehen ihm doch theoretisch Einnahmen, die er erzielen würde, wenn er den Raum an einen Dritten vermieten würde.

Prinzipiell sollten die Kosten für Miete und Energie als Gemeinkosten in der Kalkulation nach einem Verteilungsschlüssel auf alle Leistungen umgelegt werden. Hier gilt grundsätzlich für alle Gemeinkosten: Je mehr Fahrlehrer in der Fahrschule schulen und sich die Kosten auf eine hohe Gesamtstundenzahl verteilen, desto geringer ist der Kostenanteil pro Fahrstunde. Dies hätte zur Folge, dass vor allem Fahrschulen mit wenigen Fahrlehrern den erhöhten Mietpreis entsprechend auf die Fahrstunden aufschlagen müssten.

2.1.2. Einrichtung und Verwaltung der Fahrschule

- Büromaterialien & Portokosten
- Einkauf Lehrmaterialien
- Telefonanlage & Modem
- Festnetz- und Internet Anschluss
- Handys und Mobilfunkverträge für Fahrlehrer
- Computer/Laptop für Unterrichtsoftware + Kosten für Updates
- SmartTV oder Beamer für Unterricht
- Computer für Fahrschulverwaltung + ggf. Cloud für Datensicherung
- Fahrschulverwaltungssoftware + Kosten für Updates
- Computer/Tablets für Lernsoftware + Kosten für Updates
- Lizenz für Lernsoftware + Kosten für Updates
- Simulator + Kosten für Update Simulatorsoftware
- Möbel, Magnettafel etc.
- Aktuelle Gesetzestexte (Beck etc.), Fachliteratur
- Hygieneartikel & Raumpflege
- Wertverlust aufs Anlagevermögen
- ggf. Aufbau der Infrastruktur für Elektrofahrzeuge

Die immer weiter fortschreitende Digitalisierung der Arbeitsprozesse ist auch für die Fahrschulen mit enormen Kosten verbunden. So haben sich viele Fahrschulen in den letzten Jahren auf die Bedürfnisse ihrer Kunden eingestellt und in Infrastruktur und Ausstattung investiert.

So hat sich die Einrichtung und technische Ausstattung der Fahrschule in den letzten Jahren stark verändert. Aus den einst mit Fahrzeugmodellen vollgestopften Klassenzimmern sind moderne Unterrichtsräume geworden. Im Gegensatz zu vielen öffentlichen Schulen verwenden Fahrschulen schon lange keine Overhead-Projektoren mehr. Inzwischen werden für den theoretischen Unterricht moderne Smart-TVs mit moderner Lernsoftware

eingesetzt. Zum Lernen stehen in der Regel mehrere Computer oder Tablets mit Lernsoftware zur Verfügung. Für die Administration werden ebenfalls Computer mit leistungsfähiger Verwaltungssoftware eingesetzt. Darüber hinaus stehen in einigen Fahrschulen zur Ausbildung moderne Fahrsimulatoren zur Verfügung.

Alle diese Investitionen müssen über die Nutzungsdauer steuerlich abgeschrieben werden und werden auf alle Leistungen umgelegt. Dazu müssen bestimmte Geräte regelmäßig ersetzt werden. Neben den Anschaffungskosten für die gesamte Infrastruktur einer Fahrschule fallen regelmäßige Kosten für Lizenzen und Updates an.

Hinzu kommt, dass sich die Erwartungen der Kunden an die von einer Fahrschule angebotenen Dienstleistungen stark verändert haben.

In der Vergangenheit war es ausreichend, zweimal pro Woche theoretischen Unterricht anzubieten. Außerdem genügte es, vor jedem Theoriekurs 30 Minuten Bürozeit für die Anmeldung zur Verfügung zu stellen. Heutzutage erwarten die Kunden eine ständige Erreichbarkeit ihrer Fahrschule. Vor allem die Fahrschulen in den Städten bieten mittlerweile durchgehende Öffnungszeiten an. Zudem werden vielerorts Angebote wie Ferien- oder Intensivkurse und der Einsatz von Fahrsimulatoren erwartet. Diese zusätzlichen Leistungen erfordern jedoch einen erhöhten Personaleinsatz (siehe Punkt 2.1.5) und verursachen erhebliche Kosten, die vor 25 Jahren nicht notwendig waren und u.a. auf den Grundbetrag und die Fahrpreise umgelegt werden müssen.

2.1.3 Versicherungsbeträge, Gebühren und sonstige Dienstleistungskosten

- Genehmigungsverfahren bei Eröffnung
- Fahrschulüberwachung alle 2 Jahre
- Ärztliche Gesundheitsuntersuchung alle 5 Jahre (§ 11 FahlrG)
- Rechtsschutzversicherung / ggf. Rechtsanwaltskosten
- Haftpflichtversicherung, Gebäudeversicherung
- Rundfunkbeitrag (früher GEZ)
- Kosten für Buchhaltung und Steuerberatung
- Bankgebühren ggf. Zinsen für Kredite
- Kosten für Marketing, Werbung und Sponsoring
- Erstellung einer Website
- Kosten für Hosting Website
- Unternehmerisches Risiko (z.B. wenn Fahrschüler Rechnungen nicht bezahlen)
- Inkassokosten
- ggf. Kosten für Franchise
- ggf. Kosten für Factoring
- ggf. Beitrag Fahrlehrerverband
- ggf. Arbeitssicherheitsberater & Datenschutzbeauftragter

Die wirtschaftliche Belastung allein durch Versicherungsprämien, Gebühren und andere Dienstleistungen ist nicht zu unterschätzen. Ein Großteil dieser Kosten ist fix und somit monatlich wiederkehrend.

Wie im privaten Bereich, kann sich der Fahrschulinhaber gegen bestimmte unternehmerische Risiken versichern. So haben viele Fahrschulen Rechtsschutz- und Haftpflichtversicherungen

abgeschlossen und müssen entsprechende Beiträge zahlen. Hinzu kommen gesetzlich vorgeschriebene Beiträge, z.B. für Rundfunkgebühren.

Auch der Zeitaufwand für Buchhaltung, Rechnungsstellung und Mahnwesen muss mit einberechnet werden. Je größer eine Fahrschule wird, desto umfangreicher wird diese bürokratische Arbeit. Der Fahrschulinhaber kommt daher sehr schnell an den Punkt, an dem er einen zusätzlichen Mitarbeiter benötigt. Da dies in der Regel eine Fachkraft erfordert, kann diese Stelle nicht einfach mit einer 520-Euro-Stelle besetzt werden. Zu diesen hohen Kosten kommen dann noch die Kosten für den Steuerberater hinzu. Zudem trägt der Fahrschulinhaber mit dem Betrieb seiner Fahrschule ein immenses unternehmerisches Risiko. Zahlungsausfälle, die durch die Nichtzahlung von Rechnungen entstehen, können den Unternehmer schnell in eine schwierige Lage bringen. Erfolgreiche Fahrschulen nutzen daher häufig die Dienstleistungen von Factoring-Anbietern (z.B. Datapart) zur Vermeidung dieses Risikos. Im Gegenzug erhält der Factoring-Dienstleister eine prozentuale Beteiligung an der Rechnungssumme.

Dazu kommen gegebenenfalls noch Zinszahlungen für Kredite. Größere Investitionen werden häufig auch über einen Bankkredit finanziert. Auch die Eröffnung einer Fahrschule oder der Kauf einer bereits bestehenden Fahrschule wird sehr häufig mit Hilfe von Krediten finanziert. Außerdem darf nicht vergessen werden, dass die Fahrschulen durch zwei Corona-Lockdowns wochenlang keinen Umsatz hatten. Auch hier zahlen viele Fahrschulen noch langfristig Kredite ab.

Steht die Fahrschule z.B. in einer Großstadt in einem stärkeren Wettbewerb mit Konkurrenten, so spielen auch Marketing- und Werbekosten eine erhebliche Rolle. Das beginnt bei den Kosten für die Entwicklung eines Corporate Designs bis hin zur Erstellung von Werbematerialien inklusive einer Website. Egal ob Social Media Werbung oder andere Formen der Werbung – all das kostet viel Geld. Dies gilt insbesondere dann, wenn die Fahrschule hierfür die Expertise von Dienstleistern (Marketingagenturen) benötigt. So schließen sich einige Fahrschulen einem Franchise-Partner wie z.B. Academy Fahrschulen an, um sich einen Wettbewerbsvorteil zu verschaffen. Alle diese Maßnahmen sind aufgrund der notwendigen Differenzierung vom Wettbewerb unerlässlich und müssen von den Fahrschulen investiert werden.

Nicht zu vergessen ist schließlich die seit 2018 neu eingeführte pädagogische Überwachung des Fahrschulunterrichts (§ 51 FahlrG). So wird jede Fahrschule alle zwei Jahre von der zuständigen Erlaubnisbehörde vor Ort überprüft. Neben der „Formalüberwachung“ wird auch die Qualität des theoretischen und praktischen Unterrichts im Rahmen einer „pädagogisch qualifizierten Fahrschulüberwachung“ überprüft. So wird u.a. jeder Fahrlehrer bei der Durchführung einer praktischen Fahrstunde durch einen qualifizierten Sachverständigen hinsichtlich der fachlichen und pädagogischen

Qualität der Fahrschul Ausbildung beurteilt. Die Kosten im vierstelligen Bereich für die Überwachung muss die Fahrschule tragen. Vor allem große Fahrschulen mit einer hohen Anzahl von angestellten Fahrlehrern müssen aufgrund des hohen zeitlichen Aufwands mit höheren Kosten kalkulieren.

Alle Kosten der Punkte 2.1.1 bis 2.1.3 sind in der Regel allgemeine Betriebskosten und müssen auf alle Leistungen umgelegt werden. Zusammengekommen machen sie nach Moving ca. 17% der Betriebsausgaben aus. Da kommt schnell ein höherer vierstelliger Betrag zusammen, bei größeren Fahrschulen sogar ein fünfstelliger.

2.1.4 Fahrzeugkosten

- Anschaffung (Kauf, Leasing oder Finanzierung)
- Überführungskosten und Zulassungskosten
- Einbau Fahrschulausstattung
- Kfz-Steuer
- Kfz-Versicherung (Vollkasko, Haftpflicht)
- Kraftstoffkosten oder Stromkosten bei E-Fahrzeugen
- Wartungskosten (Inspektion)
- Verschleißkosten (z.B. Reifen, Motoröl etc.)
- Wagenwäsche und Pflege
- Werbeaufkleber
- Wertverlust auf den Fuhrpark
- ggf. Anwohnerparken & Parkgebühren
- ggf. Reparaturkosten bei Unfall & Wertverlust
- ggf. TÜV-Untersuchung
- ggf. Miete für Parkplatz/Garage

Die gestiegenen Fahrzeugkosten spielen neben den Personalkosten eine wesentliche Rolle bei der Verteuerung des Führerscheins. In der Folge werden Fahrschulen zunehmend für ihren Fuhrpark kritisiert. Daher stellt sich zunächst die Frage: Muss das Fahrschulfahrzeug immer ein hochwertiger Mittelklassewagen sein? Die Gründe für die Zusammensetzung des Fuhrparks vieler Fahrschulen sind aus betriebswirtschaftlicher Sicht jedoch etwas komplizierter, als viele denken. Wir werden uns daher zunächst kritisch mit einem Kommentar aus dem Internet auseinandersetzen:

„Die Fahrlehrer meckern also über die Kosten. Warum wird dann als Fahrschulauto nicht mal ein Polo oder Clio in Betracht gezogen? Muss es immer ein Cupra, Mercedes, Audi bzw. ein Fahrzeug im Wert von über 50.000 Euro sein?“

Zunächst ist eine wichtige Tatsache hervorzuheben: Das Fahrschulfahrzeug ist das Arbeitsgerät, ohne das keine Ausbildung stattfinden kann. Gleichzeitig ist es der Arbeitsplatz des Fahrlehrers, an dem er täglich bis zu 8 Stunden sitzend verbringt.

Grundsätzlich ist zunächst zu berücksichtigen, dass es gesetzliche Regelungen gibt (vgl. § 5 FahrIGDV und Anlage 7 Nummer 2.2.4 FeV), die genau vorschreiben, welche Voraussetzungen ein Fahrschulfahrzeug erfüllen muss, um als Ausbildungs- und Prüfungsfahrzeug zugelassen zu werden. So ist unter anderem vorgeschrieben, dass die Prüfer auf der Rückbank ausreichend Platz und eine eigene Tür haben müssen. Damit ist die Auswahl der zugelassenen Fahrzeuge bereits stark eingeschränkt

und viele zweitürige Kleinwagen – und auch Sportwagen – scheiden aus. Diese dürfen als Ausbildungsfahrzeug, jedoch nicht als Prüfungsfahrzeug verwendet werden. Dass einige Fahrschulen dennoch einen Sportwagen (Porsche oder Ferrari) oder Fahrzeuge der Oberklasse in ihrem Fuhrpark haben, ist dem oben beschriebenen Differenzierungsgrund gegenüber der Konkurrenz geschuldet und eher eine Marketingmaßnahme. Natürlich kann man über die Notwendigkeit solcher Marketingmaßnahmen diskutieren. Allerdings ist man als Kunde auch nicht gezwungen, eine Fahrschule zu wählen, die solche Fahrzeuge in ihrem Fuhrpark hat.

Ein weiterer sehr wichtiger Punkt bei der Auswahl von Fahrschulwagen ist die Robustheit der Fahrzeuge. Das Auto ist während seiner Nutzungsdauer extremen Belastungen ausgesetzt. Gerade Fahrfänger gehen in den ersten Fahrstunden sehr ruppig mit dem Fahrzeug um, so dass es schnell verschleißt. Zwar sind viele ausländische Marken in der Anschaffung meist günstiger als deutsche Modelle. Dieser Preisvorteil wird aber durch die Reparaturkosten schnell wieder pulverisiert. Die Fahrschulinhaber wissen aus eigener Erfahrung sehr gut, warum man gerade für den Fuhrpark etwas mehr Geld in die Hand nehmen muss. Zu bedenken ist auch, dass der Ausfall eines Fahrzeuges für mehrere Tage auch bedeutet, dass der Fahrlehrer keinen Umsatz generieren kann. Daher kommen häufig nur Neufahrzeuge in Frage. Aufgrund seiner Robustheit und Wirtschaftlichkeit kommt bis heute nur der Dieselmotor als ernstzunehmende Option in Betracht. In der Regel sind Dieselmotoren in der Anschaffung immer etwas teurer als vergleichbare Benzinmotoren. So beginnt selbst das nach wie vor beliebteste Fahrschulfahrzeug, der VW Golf, in der Grundausstattung mit Benzinmotor bei rund 31.000 Euro. Als Diesel, mit etwas Ausstattung und einer Anhängerkupplung für die BE-Ausbildung kommen schnell 40.000 bis 50.000 Euro zusammen.

Fahrschulen kaufen ihre Fahrzeuge in der Regel nicht, sondern leasen sie für zwei Jahre.

Bei der Berechnung der monatlichen Leasingrate spielen auch der Wiederverkaufswert und die Laufleistung eine wichtige Rolle. Und genau hier liegt ein wichtiges Detail: Ein hochwertiger Mittelklassewagen mit entsprechender Ausstattung hat trotz hoher Laufleistung einen geringeren Wertverlust⁶ und kann nach zwei Jahren vom Leasinggeber besser verkauft werden. Dieser Faktor wirkt sich stark auf die monatliche Leasingrate aus und führt dazu, dass der Unterschied in der Leasingrate zwischen einem Kleinwagen und einem besseren Mittelklassewagen oft nur 200 bis 300 Euro beträgt. Umgerechnet auf 220 Fahrstunden pro Monat macht dies nur ca. ein bis zwei Euro des Fahrstundenpreises aus.

⁶ Auch beim Kauf eines Fahrzeugs ist grundsätzlich der Wertverlust über die Nutzungsdauer einzukalkulieren und beeinflusst somit auch den Fahrstundenpreis. Bei hochwertigen Mittelklassewagen ist der Wertverlust geringer und kann mit einem geringeren Verlust weiterverkauft werden.

Dafür erhält der Fahrlehrer ein zuverlässiges Arbeitsgerät und einen gewissen Komfort und die Fahrschule ein Imagegewinn bei den Kunden. Schließlich ist das Fahrschulfahrzeug einer der wichtigsten Werbeträger und ein wesentlicher Teil der Unternehmensphilosophie. Es ist im Umfeld der Fahrschule immer präsent und wird wahrgenommen. In diesem Zusammenhang spielt nicht zuletzt auch eine Rolle, wie die Fahrschule von außen wahrgenommen wird. Der psychologische Faktor ist hier nicht zu vernachlässigen. Ein hochwertiges Auto wird von vielen potenziellen Fahrschülern unbewusst mit der Qualität der Fahrschule in Verbindung gebracht. Dass die Qualität der Fahrschule jedoch an einem anderen Punkt festgemacht werden muss, wird in Kapitel 2.1.5 erläutert.

Dass die Kosten für den Fuhrpark enorm gestiegen sind, hat noch ganz andere Gründe.

In den letzten Jahren sind die Neuwagenpreise für alle Fahrzeugtypen konstant gestiegen. So haben sich nach einer Auswertung des ADAC die Preise für Mittelklassewagen allein zwischen 2017 und 2023 um bis zu 28 Prozent erhöht (vgl. ADAC: Autopreise: Neuwagen immer teurer - Doch muss das sein?). So lag der durchschnittliche Neuwagenpreis im Jahr 2023 bei 42.790 Euro. Zum Vergleich: Im Jahr 2000 lag der durchschnittliche Neuwagenpreis noch bei 20.045 Euro (vgl. AUTO BILD: Teure Neuwagen: Wer soll das noch bezahlen?).

Hauptgründe für den überproportionalen Anstieg der Neuwagenpreise sind die Einkaufspreise für die Produktion aufgrund der Corona-Pandemie, Lieferkettenprobleme u.a. bei Mikrochips und der Krieg in der Ukraine. Zudem hat sich die Modellpolitik vieler Automobilhersteller hin zu Premium- und margenstarken Modellen verändert. Fahrschulfahrzeuge, die die oben genannten Bedingungen erfüllen, sind in der Folge deutlich teurer geworden. Da Fahrschulfahrzeuge in der Regel mehr als 50.000 km pro Jahr zurücklegen, ist und bleibt der Dieselmotor das einzig wirtschaftliche Ausbildungsfahrzeug. Allerdings ist das Angebot an Dieselfahrzeugen seit dem Abgasskandal (2015) rückläufig und die Preise für Dieselmotoren sind gestiegen. Elektroautos sind aufgrund ihrer Reichweite nicht wirklich geeignet, um einen normalen Tagesablauf zu organisieren. Zudem sind sie nach der Streichung der Förderprämien durch die Ampelregierung für die Fahrschulen unwirtschaftlich. Hinzu kommt das Problem der innerstädtischen Fahrschulen: Sie haben in der Regel keine Möglichkeit, eigene Ladesäulen vor ihren Geschäften aufzustellen und sind auf öffentliche Ladepunkte angewiesen.

Ein weiterer Punkt hat seine Ursache in Frankfurt. Von 2008 bis 2022 gab es in Europa eine Nullzinspolitik. So waren die Leasingraten auch für Fahrzeuge der Mittel- und Oberklasse aufgrund der Herstellerrabatte relativ günstig. Mit Beginn des Ukrainekrieges war die Zeit des billigen Geldes vorbei. Die Anhebung des Leitzinses durch die Europäischen Zentralbank (EZB) führte zu einem enormen Anstieg der Leasingraten für alle

Neufahrzeuge. Es ist daher davon auszugehen, dass sich der Fuhrpark vieler Fahrschulen in den nächsten Monaten verändern wird.

Was in der öffentlichen Diskussion gerne vergessen wird, ist die Tatsache, dass mit der Einführung des Führerscheins B197 im Jahr 2021 sehr viele Fahrschulen ihren Fuhrpark um ein Automatikfahrzeug erweitern mussten. Da vorher die Nachfrage nach dem Automatikführerschein gegen Null ging, hatten nur wenige Fahrschulen überhaupt Automatikfahrzeuge in ihrem Fuhrpark. So hat sich laut Moving die durchschnittliche Anzahl der Fahrschulfahrzeuge pro Fahrschule von 3,5 Fahrzeugen im Jahr 2016 auf 6,7 Fahrzeuge im Jahr 2024 nahezu verdoppelt (vgl. Moving: Fakten des Monats - August 2024). Gerade in kleinen Fahrschulen hat dies zur Folge, dass ein Fahrlehrer häufig zwei Fahrschulwagen im Einsatz hat und ständig wechseln muss. Dies wirkt sich entsprechend auf den Fahrstundenpreis aus.

Bei den Anschaffungskosten sind zusätzlich die Überführungs-, Zulassungs- und Umbaukosten eines Fahrschulwagens zu berücksichtigen. Der Einbau der Doppelpedale kostet je nach Fahrzeugtyp zwischen 1.000 und 2.000 Euro. Dazu werden die Fahrzeuge als Werbefläche genutzt und beklebt (ca. 1.000 Euro). Diese Kosten fallen zwar nur einmal an. Da die Fahrzeuge aber in der Regel alle zwei Jahre ausgetauscht werden, wiederholen sich diese Kosten regelmäßig. Kritiker mögen nun sagen: „Dann sollen die Fahrschulen die Fahrzeuge länger als zwei Jahre nutzen!“ Dies ist jedoch mit einem hohen Risiko verbunden, da nach zwei Jahren die gesetzliche Gewährleistung endet.

Neben den Anschaffungskosten sind natürlich auch die monatlichen Unterhaltungskosten zu berücksichtigen. Diese können kalkulatorisch wie alle anderen Fahrzeugkosten direkt dem Fahrstundenpreis zugerechnet werden.

Es fallen Fixkosten wie Kfz-Steuer und Haftpflichtversicherung an. Darüber hinaus müssen Leasingfahrzeuge in der Regel vollkaskoversichert sein. Hinzu kommen variable Kosten wie Inspektionen bzw. Wartungskosten (u.a. Motoröl). Aufgrund der hohen Kilometerleistung werden die Reifen häufig gewechselt. Gelegentlich geht auch etwas kaputt und muss repariert werden. Alle Werkstattkosten sind in den letzten Jahren im Durchschnitt deutlich stärker gestiegen als die allgemeine Inflation. Auch wirken sich die Stundensätze der Werkstätten auf die Beiträge zur Haftpflichtversicherung aus.

Und dann gibt es noch einen variablen Kostenfaktor, der jedem Autofahrer das Herz bluten lässt und hoffentlich keiner ausführlichen Erklärung bedarf: die Entwicklung der Kraftstoffpreise. So lag der durchschnittliche Dieselpreis für einen Liter im Jahr 2020 noch bei 1,11 Euro. Bereits 2023 lag der Durchschnittspreis bei 1,72 Euro. Zum Vergleich: Bei der Einführung des Euro im Jahr 2002 lag der Durchschnittspreis für Dieseldieselkraftstoff bei 86,6 Cent pro Liter. (vgl. ADAC: Spritpreis-Entwicklung: Benzin- und Dieselpreise seit 1950). Pro

Fahrlehrer und Fahrzeug fallen allein an Treibstoffkosten schätzungsweise 1.000 Euro pro Monat⁷ an.

Seit der Corona-Pandemie und dem Krieg in der Ukraine sind alle Fahrzeugkosten enorm gestiegen und haben zu einer Verteuerung des Führerscheins geführt. Unter dem Strich ist von durchschnittlichen Fahrzeugkosten von 10 bis 15 Euro pro Fahrstunde auszugehen.

Abschließend sei noch auf eines hingewiesen: Angesichts des Fahrlehrermangels können Fahrschulinhaber angestellte Fahrlehrer nur dann für sich gewinnen, wenn sie ihnen eine freie Fahrzeugwahl anbieten. Dass deshalb häufig ein Fahrzeug aus Süddeutschland bestellt wird, stößt beim Fahrschulinhaber nicht immer auf Begeisterung, muss aber aufgrund des Personalbedarfs und der Kundennachfrage häufig investiert werden.

2.1.5 Personalkosten

- Gehalt Fahrlehrer
- Gehalt Büromitarbeiter
- Sozialversicherung (Arbeitslosenversicherung, Rentenversicherung, Pflegeversicherung, Krankenversicherung)
- Mutterschutz (U2), Insolvenzumlage (U3)
- Entgeltfortzahlung bei Krankheit
- Beiträge Berufsgenossenschaft / Arbeitsschutz
- Entgeltfortzahlung bei Urlaub und Feiertagen
- Ausbildungs- & Weiterbildungskosten
- IHK-Beiträge
- Gesundheitscheck
- Firmen-Handy
- ggf. Benefits für Mitarbeiter (Fitnessstudio, Betrieblich Altersvorsorge etc.)
- ggf. Bonus, Prämien, Abfindungen
- ggf. Handgeld bzw. Wechselprämien
- ggf. Zuschläge bei Nachtarbeit (z.B. für Nachtfahrten)
- ggf. Urlaubs- und Weihnachtsgeld
- ggf. Gewinnbeteiligung der Mitarbeiter
- ggf. Weihnachtsfeier, Teamtage
- ggf. Dienstkleidung

Wie in vielen Dienstleistungsunternehmen stellen die Personalkosten den größten Kostenblock dar. Sie waren in den letzten Jahren die treibende Kraft für den Anstieg der Führerscheipreise. Grundsätzlich befinden sich die Fahrschulen hier im gleichen Teufelskreis wie alle Unternehmen: Steigen die Verbraucherpreise inflationsbedingt, müssen langfristig auch die Gehälter der Mitarbeiter steigen. Die Inflation ist jedoch nicht der einzige Grund und kann auch nicht als alleinige Erklärung und Rechtfertigung für den starken Anstieg der Personalkosten herangezogen werden.

Hauptkostentreiber für den Preisanstieg bei der Führerscheinausbildung ist der akute Fahrlehrermangel. Dieser ist auf eine Reihe exogener und endogener Faktoren zurückzuführen (vgl. Moving: Fahrlehrermangel Analyse (2024), S. 21-22).

Zum Verständnis der Problematik ist ein tieferer Blick in die Materie erforderlich. Bis 2011 war die Bundeswehr neben den Fahrlehrerausbildungsstätten der wichtigste Ausbilder von Fahrlehrern.

Nach der Aussetzung der Wehrpflicht im Jahr 2011 ist die Zahl der neu ausgebildeten Fahrlehrer dramatisch zurückgegangen. Dieser Entwicklung konnte nur teilweise durch eine Reform der Zugangsvoraussetzungen zum Fahrlehrerberuf im Jahr 2018 begegnet werden. Dennoch erschweren nach wie vor bürokratische Hürden den Berufseinstieg und potenziell geeignete Fahrlehrer werden von den Behörden abgelehnt (vgl. DVPI: Fahrlehrer werden: Mit diesen bürokratischen Hürden müsst Ihr rechnen). Hinzu kommen noch weitere Faktoren, wie z. B. die Tatsache, dass der Fahrlehrerberuf für viele Menschen bei der Berufswahl gar nicht in Betracht kommt. In der Konsequenz hat der Fahrlehrermangel inzwischen zu entsprechenden Gehaltserwartungen der noch beschäftigten Fahrlehrer geführt. So stieg allein zwischen 2012 und 2022 das Medianeinkommen der Fahrlehrer um 53,4 Prozent von 2.219 Euro auf 3.403 Euro (vgl. Moving: Branchenreport 2016, S. 18; Moving: Fahrlehrermangel Analyse 2024, S. 14). Da die Gehälter der Fahrlehrer als Einzelkosten direkt den Fahrstunden zugeordnet werden können, führt dies letztlich immer zu einer Erhöhung der Fahrstundenpreise.

Das durchschnittliche Jahresgehalt eines angestellten Fahrlehrers lag im Jahr 2024 bei 45.767 Euro brutto (vgl. Moving: Branchenaussichten 2024) und ist damit noch lange kein Spitzenverdienst ist.

Das Gehalt eines Fahrlehrers variiert stark von Region zu Region, was zum Teil die großen Preisunterschiede für den Führerschein erklärt. So bekommt ein Fahrlehrer im Rhein-Main-Gebiet zwischen 17 bis 22 Euro brutto für die Fahrstunde zu je 45 Minuten. In München werden inzwischen sogar über 30 Euro brutto bezahlt. Allerdings sind die Lebenshaltungskosten in München vergleichsweise sehr hoch. Dagegen liegen die Verdienste in den neuen Bundesländern deutlich unter dem Durchschnitt.

Zum besseren Verständnis, mit welchen Personalkosten der Fahrschulinhaber kalkulieren muss, wird zunächst mit einem Verdienst von 20 Euro brutto pro Fahrstunde gerechnet. Dies entspricht in etwa dem durchschnittlichen Stundenlohn von 20,20 Euro zu Beginn des Jahres 2024. (vgl. Moving: Fahrlehrermangel Analyse 2024, S. 14). Bei 220 Fahrstunden würde ein angestellter Fahrlehrer somit 4.400 Euro brutto im Monat verdienen. Wir alle wissen aber von unserer eigenen Gehaltsabrechnung, dass durch Lohnsteuer und Sozialabgaben netto deutlich weniger ausgezahlt wird.

Wie hoch ist die Gesamtbelastung für den Fahrschulinhaber, wenn sein angestellter Fahrlehrer 4.400 € brutto verdient?

Zum Bruttolohn des Arbeitnehmers kommt der Arbeitgeberanteil zur Sozialversicherung hinzu. In der Praxis werden diese als Lohnnebenkosten bezeichnet. Dazu gehören Krankenversicherung, Pflegeversicherung, Rentenversicherung,

⁷ Bei einem monatlichen Bruttoumsatz pro Fahrlehrer von 13.530 Euro (220 Fahrstunden und ein durchschnittlicher Fahrstundenpreis von 61,50 Euro) machen die Kraftstoffkosten somit schätzungsweise 7,3 Prozent des Umsatzes aus.

Arbeitslosenversicherung und die Umlagen U1, U2, U3. Zusätzlich zahlt der Arbeitgeber einen Betrag an die Berufsgenossenschaft (BG) für die Unfallversicherung. Bei einem Bruttolohn von 20 Euro kommen also rund 4 Euro Personalkosten hinzu, so dass jede Fahrstunde den Fahrschulinhaber knapp 24 Euro kostet.

Das ist aber noch nicht alles. Auch ganz normale Leistungen wie 30 Tage Urlaub und Feiertage müssen bei der Berechnung berücksichtigt werden. Für den Unternehmer bedeuten Urlaub und Feiertage über das Jahr gesehen, dass der Arbeitnehmer fast zwei Monate keinen Umsatz erwirtschaftet, aber trotzdem seinen vollen Lohn erhält. Allein hierfür ist eine Rücklage von ca. 5 Euro pro Fahrstunde zu bilden. Damit betragen die Arbeitgeberkosten pro Fahrstunde ca. 29 Euro. Rechnet man weitere Zusatzleistungen wie betriebliche Altersvorsorge und vermögenswirksame Leistungen hinzu, kommen wir sogar auf 30 bis 35 Euro Personalkosten für den Fahrlehrer.

Abb.14: Geschätzte Personalkosten für den Fahrschulinhaber bei einem brutto von 20 € pro 45 Minuten

Beispiel: 2024, Steuerklasse I, keine Kinder, in der Kirche, Hessen, 220 Fahrstunden/Monat

	Monat	pro Fahrstunde
Netto Gehalt	2.755,68 €	12,53 €
Steuern Arbeitnehmer	718,23 €	
Sozialabgaben Arbeitnehmeranteil	926,20 €	
Brutto Gehalt	4.400,00 €	20,00 €
Sozialabgaben Arbeitgeberanteil	899,80 €	4,09 €
Gesamtbelastung mit Arbeitgeberanteil zur Sozialversicherung	5.299,80 €	24,09 €
Gesamtbelastung Arbeitgeber mit Rücklagen für Urlaub	6.360,20 €	28,91 €

Ohne Gewähr - Die genauen Zahlen hängen von den individuellen Lebensumständen ab.
Berechnungen mit Hilfe von www.brutto-netto-rechner.info/gehalt/gehaltsrechner-arbeitgeber.php

Bei einem durchschnittlichen Fahrstundenpreis von 61,50 Euro ist das immerhin schon fast die Hälfte des Umsatzes. Dramatisch dabei ist, dass der Angestellte nur knapp 12,50 Euro bekommt.

Es ist daher nachvollziehbar, dass aufgrund der steigenden Verbraucherpreise auch die Gehälter der angestellten Fahrlehrer kontinuierlich angehoben werden müssen. Allerdings wirken sich schon geringe Erhöhungen des Bruttolohns erheblich auf die Gesamtbelastung des Arbeitgebers und damit auf den Fahrstundenpreis aus.

Abb.15: Geschätzte Personalkosten für den Fahrschulinhaber bei einer Erhöhung von 1 € auf 21 € brutto pro 45 min.

Beispiel: 2024, Steuerklasse I, keine Kinder, in der Kirche, Hessen, 220 Fahrstunden/Monat

	Monat	pro Fahrstunde
Netto Gehalt	2.865,33 €	13,02 €
Steuern Arbeitnehmer	782,16 €	
Sozialabgaben Arbeitnehmeranteil	972,51 €	
Brutto Gehalt	4.620,00 €	21,00 €
Sozialabgaben Arbeitgeberanteil	944,79 €	4,29 €
Gesamtbelastung mit Arbeitgeberanteil zur Sozialversicherung	5.564,79 €	25,29 €
Gesamtbelastung Arbeitgeber mit Rücklagen für Urlaub	6360,20 €	30,35 €

Ohne Gewähr - Die genauen Zahlen hängen von den individuellen Lebensumständen ab.
Berechnungen mit Hilfe von www.brutto-netto-rechner.info/gehalt/gehaltsrechner-arbeitgeber.php

Die Rechnung zeigt: Bei einer Lohnerhöhung von einem Euro brutto erhält der Arbeitnehmer netto nur 49 Cent mehr. Die Belastung für den

Arbeitgeber steigt jedoch um 1,44 Euro pro Fahrstunde. Was in diesen Berechnungen nicht berücksichtigt wird, sind die Belastungen, die dem Unternehmen durch Lohnfortzahlung im Krankheitsfall oder Weihnachtsgeld entstehen. Ebenso werden unproduktive Zeiten (z.B. Fahrzeugreinigung oder Vorbereitungszeiten für den theoretischen Unterricht), die keinen direkten Umsatz generieren, aber als Arbeitszeit Kosten verursachen, nicht berücksichtigt. Ebenfalls unberücksichtigt bleiben eventuell höhere Aufwendungen, die durch die private Nutzung des Fahrschulfahrzeugs entstehen (1%-Regel). Grundsätzlich sollten auch diese Faktoren berücksichtigt werden und in den Fahrstundenpreis einfließen. Im Ergebnis zeigen die Berechnungen deutlich, dass der größte Kostenfaktor die Personalkosten sind. Das Hauptproblem sind die Lohnnebenkosten und die Tatsache, dass sich jede Gehaltsanpassung direkt auf den Fahrstundenpreis auswirkt.

Wenn Sie sich an dieser Stelle fragen, ob das mit der Vergütung der Fahrlehrer in der Vergangenheit anders war, dann ist die traurige Antwort: ja!

Bis 2010 gab es ein Überangebot an Fahrschulen und Fahrlehrern auf dem Markt. Der bereits beschriebene ruinöse Preiskampf hatte zur Folge, dass die angestellten Fahrlehrer sehr schlecht bezahlt wurden. Dies hat dazu geführt, dass sich viele Fahrlehrer eine andere Beschäftigung gesucht haben. Die Quote der Fahrlehrer, die ihren Beruf nicht mehr ausüben⁸, ist entsprechend hoch. Für Berufsanfänger war der Beruf aufgrund der schlechten Verdienstmöglichkeiten in dieser Zeit ebenfalls sehr unattraktiv. In der Folge ging die Zahl der Fahrlehrer kontinuierlich zurück. Wenn Leute heute also stolz erzählen, wie wenig sie früher für den Führerschein bezahlt haben, dann haben sie indirekt dazu beigetragen, dass der Führerschein heute so teuer ist.

Werden die Kosten für den Führerschein aufgrund des Fahrlehrermangels in Zukunft weiter steigen?

Natürlich kann niemand vorhersagen, wie sich die Situation entwickeln wird. Allerdings steht die Fahrschulbranche vor einem großen Problem, das nur mit Unterstützung der Politik gelöst werden kann. Das Durchschnittsalter aller Fahrlehrer in Deutschland liegt inzwischen bei über 54 Jahren. Von den 46.816 in Flensburg registrierten deutschen Fahrlehrern (Stand 2024) sind bereits heute über 10.000 älter als 65 Jahre. Bis 2030 wird voraussichtlich die Hälfte der heute aktiven Fahrlehrer in den Ruhestand gehen. Entsprechend wird sich der Fahrlehrermangel ohne Fahrlehrernachwuchs weiter verschärfen. Und um genau diesen Nachwuchs auch für den Beruf zu gewinnen, muss der Beruf auch zukünftig finanziell attraktiv bleiben.

⁸ In der Branche werden diese Fahrlehrer als „Scheininhaber“ bezeichnet. So schätzt Moving, dass von den 46.816 in Flensburg registrierten deutschen Fahrlehrern nur ca. 32.000 aktiv sind.

Nicht zu vergessen sind, wie unter Punkt 2.1.2 (Einrichtung und Verwaltung der Fahrschule) erläutert, die Kosten für das Büropersonal. Eine fest angestellte Bürokräft kostet knapp 3.000 Euro brutto. Mit allen oben genannten Nebenkosten ergibt sich eine monatliche Belastung für den Betrieb von knapp 4.000 Euro.

Diese Personalkosten müssen auf alle Leistungen, also auch auf die Fahrstunden, umgelegt werden und treiben die Preise enorm in die Höhe, da sie keinen direkten Umsatz generieren. Dies ist insbesondere für kleine und mittlere Fahrschulen mit durchgehenden Öffnungszeiten ein erheblicher Kostenfaktor.

Entscheidend für die Qualität der Fahrausbildung ist nicht, ob die Fahrschule modern ausgestattet ist oder auf dem neuesten Stand der Technik arbeitet, sondern die Fähigkeiten des einzelnen Fahrlehrers. Hier spielen einerseits die fachliche Kompetenz und die pädagogischen Fähigkeiten, andererseits die persönliche Motivation eine entscheidende Rolle. Daher hat gutes und qualifiziertes Personal, wie in jeder anderen Branche auch, einfach seinen Preis.

2.1.6. Steuern

- Umsatzsteuer (Mehrwertsteuer)
- ggf. Gewerbesteuer
- Abschreibung
- Einkommensteuer (bzw. bei der Kapitalgesellschaft: Körperschaftsteuer)
- ggf. Kirchensteuer
- ggf. 1%-Regel für private Nutzung des Fahrschulwagens
- Versicherungssteuer (im Tarif enthalten)
- Lohnsteuer (im Bruttolohn enthalten)
- Energiesteuer (im Kraftstoffpreis enthalten)

Ach ja, das Finanzamt gibt's auch noch!

Die Ausbildung zum Auto-Führerschein wird wie jede andere Dienstleistung mit 19 Prozent Mehrwertsteuer belegt. Wenn wir also wissen wollen, was eine Fahrschule mit dem Führerschein verdient, müssen wir die Preistabelle einer Fahrschule aus einem anderen Blickwinkel betrachten.

Abb. 15: Fahrschule aus Frankfurt (Mehrwertsteuer)

Fahrschule Frankfurt			
	BRUTTO	NETTO	19% MwSt.
Grundbetrag	399,00 €	335,29 €	63,71 €
Sonderfahrten (zu je 45 Minuten)	75,00 €	63,03 €	11,97 €
Fahrstunden (zu je 45 Minuten)	65,00 €	54,62 €	10,38 €
Vorst. Theorie	159,00 €	133,61 €	25,39 €
Vorst. Praxis	199,00 €	167,23 €	31,77 €

Geht man davon aus, dass die Führerscheinausbildung, wie oben beschrieben, durchschnittlich 3.070 € kostet, so hat die Fahrschule einen Nettoumsatz von 2.579,83 € erzielt. Bei einer Mehrwertsteuer von 490,17 € verdient der Fiskus also kräftig mit. In der Umsatzsteuererklärung wird natürlich noch die Vorsteuer dagegen gerechnet, so dass der Fahrschule ca. 2.600 Euro verbleiben.

Nicht zu vergessen sind alle Steuern wie Lohnsteuer für die angestellten Mitarbeiter, Versicherungssteuer und Energiesteuer, die bereits an

anderer Stelle abgeführt werden müssen. Dazu sind die Abschreibungen auf Gegenstände des Anlage- und Umlaufvermögens zu berücksichtigen. Bei Fahrschulen, die als GmbH geführt werden, kommt die Gewerbesteuer hinzu.

Sind schließlich alle Betriebsausgaben vom Umsatz abgezogen, muss der Unternehmer den erzielten Gewinn zusätzlich der Einkommensteuer unterwerfen. Das zu **versteuernde Einkommen (zvE)** ergibt sich aus dem Bruttoeinkommen abzüglich der Werbungskosten, der sonstigen Aufwendungen (private Krankenversicherung und Altersvorsorge mit Berufsunfähigkeitsversicherung) und der Freibeträge. Übrig bleibt das Nettoeinkommen. Die monatliche Umsatzsteuer und die Einkommenssteuervorauszahlung werden am 10. des Monats an das Finanzamt abgeführt. Der Leser kann sich vorstellen, dass die meisten Unternehmer an diesem Tag nicht gut gelaunt sind.

An dieser Stelle sei auch erwähnt, dass unter anderem politische Entscheidungen wie die Erhöhung der Mehrwertsteuer von 16 auf 19 Prozent (2007) oder die Einführung der CO₂-Steuer (2021) dazu beigetragen haben, dass der Führerschein immer teurer geworden ist.

2.2 Welchen Gewinn erzielt die Fahrschule und was verdient der Fahrschulinhaber?

Der Fahrschulinhaber erhält für seine Arbeit kein festes Gehalt, sondern bezieht sein Einkommen aus dem Gewinn seines Unternehmens. Bevor wir ins Detail gehen, sollten wir uns eine wichtige Frage stellen: Was darf ein Fahrschulunternehmer überhaupt verdienen?

Leider werden sehr schnell negative Urteile gefällt und die Inhaber als habgierig verurteilt. Aber dass jemand, der das volle unternehmerische Risiko trägt, zumindest etwas mehr verdienen darf als ein angestellter Fahrlehrer, ist mehr als gerecht. So sollte jeder Fahrschulinhaber mindestens ein Jahreseinkommen nach Steuern von über 35.000 Euro erwirtschaften dürfen. Dies entspricht einem monatlichen Nettogehalt von rund 2.900 Euro. Und seien wir ehrlich: Für jemanden, der als Selbstständiger weit mehr als 40 Stunden in der Woche arbeitet, ist ein Nettogehalt von 2.900 Euro nicht leistungsgerecht. Da ist es nur fair, dass mit zunehmender Größe der Fahrschule und dem damit verbundenen Arbeitsaufwand und der Verantwortung auch das Einkommen entsprechend steigt.

Da wir nun alle Kosten betrachtet haben, wollen wir mit den bisherigen Erkenntnissen am Beispiel der Fahrschule in Frankfurt eine kleine Berechnung durchführen. Da die Fahrstunden der größte Preistreiber bei den Kosten für den Führerschein sind, wollen wir zunächst herausfinden, wie viel Gewinn der Fahrschulinhaber mit einer Fahrstunde macht.

Abb. 16: Fahrschule aus Frankfurt (Gewinn pro Fahrstunde)

Preis der Fahrstunde (zu je 45 Minuten)	65,00 Euro
Umsatzsteuer (unter Berücksichtigung der Vorsteuer)	./. 10,00 Euro
Nettogewinn pro Fahrstunde (zu je 45 Minuten)	55,00 Euro
2.1.1 Kosten für den Fahrschulraum	./. 10,00 Euro
2.1.2 Einrichtung und Verwaltung der Fahrschule	
2.1.3 Versicherungsbeträge, Gebühren und sonstige Dienstleistungskosten	
2.1.4 Fahrzeugkosten	./. 10,00 Euro
2.1.5 Personalkosten für angestellten Fahrlehrer	./. 30,00 Euro
Gewinn pro Fahrstunde (zu je 45 Minuten)	5,00 Euro*

* Bitte beachten Sie, dass dieser Gewinn noch der Einkommensteuer unterliegt.

Da die Kosten von Fahrschule zu Fahrschule stark variieren, ist dies alles nur eine Schätzung. Wer als Unternehmer seine Kosten nicht im Griff hat, kann auch relativ schnell in die Verlustzone geraten. Umgekehrt kann durch sparsames Wirtschaften auch der Gewinn pro Fahrstunde gesteigert werden. Dementsprechend ist das Einkommen eines selbstständigen Fahrlehrers stark von der Größe seines Unternehmens und seinem betriebswirtschaftlichen Geschick bei der Kalkulation seiner Preise abhängig.

Man kann aber davon ausgehen, dass die meisten Fahrschulen einen Gewinn zwischen drei und sieben Euro pro Fahrstunde erzielen. Bei einem Durchschnittswert von fünf Euro und durchschnittlich 220 Fahrstunden/Monat erzielt der Fahrschulinhaber einen Bruttogewinn von 1.100 Euro pro Mitarbeiter im Monat. Dazu kommen die Gewinne aus dem Grundbetrag, Lehrmaterial sowie Vorstellungsentgelte für Theorie und Praxis. Insbesondere der Grundbetrag ist für die Fahrschulen eine wichtige Einnahmequelle und bringt dem Fahrschulinhaber die höchste Gewinnmarge (vgl. Moving: Nachgerechnet! – Wir zeigen Ihnen, wo Ihr Geld in der Fahrausbildung herkommt. 2021, S. 2-3). Darüber hinaus sind die meisten der 10.000 Fahrschulinhaber selbst aktive Fahrlehrer und erteilen Fahrunterricht, der einen wesentlichen Teil ihres Einkommens ausmacht. In diesem Fall erzielt der Fahrschulinhaber natürlich einen höheren Gewinn an der Fahrstunde, da keine Personalkosten anfallen.

Der Durchschnittsumsatz der deutschen Fahrschulen lag im Jahr 2022 bei rund 246.000 Euro. Berücksichtigt man nun die Betriebskosten von ca. 36 Prozent für Personalkosten, 15 Prozent für Fahrzeugkosten und 17 Prozent für sonstige Kosten (2.1.1 bis 2.3.3), so verbleibt ein Gewinn von ca. 32 Prozent. So erwirtschaften die Fahrschulen durchschnittlich zwischen 70.000 und 80.000 Euro Gewinn (vgl. Moving: Branchenreport 2023; Seite 20-21).

Auf dem Papier mag der Fahrschulinhaber auf den ersten Blick deutlich mehr verdienen als im Vergleich zum angestellten Fahrlehrer. Wir dürfen aber nicht vergessen, dass der Selbstständige sich privat krankenversichern muss und eine private Altersvorsorge braucht. So kommen unter anderem abzugsfähige Kosten in Höhe von schätzungsweise 15.000 bis 20.000 Euro pro Jahr hinzu. Weitere Belastungen können z.B. durch eine Berufsunfähigkeitsversicherung entstehen. Daraus ergibt sich das zu versteuernde Einkommen (zvE), auf das die Einkommensteuer berechnet wird. Berücksichtigt

man dies, so ergibt sich für den Fahrschulinhaber ein geschätzter Nettogewinn von ca. 38.000 Euro oder ca. 3.100 Euro pro Monat.

Was viele Fahrschulinhaber übrigens vergessen einzukalkulieren, sind die **Opportunitätskosten** für die Zeit, die sie aufwenden, um ihr Geschäft am Laufen zu halten. Die Mehrheit hat eine Arbeitszeit von mehr als 40 Stunden pro Woche. Die Berücksichtigung der nicht produktiven Zeit ist die größte Unbekannte bei der Kostenberechnung. So sind z.B. Arbeitszeiten am Schreibtisch, Vorbereitungszeiten und Leerfahrten zu den Fahrschülern in der Regel nicht im Fahrstundenpreis eingerechnet. Berücksichtigt man dies, sind die Preise für den Führerschein immer noch zu niedrig kalkuliert.

3. Schlussbemerkungen und Empfehlungen

Die Tatsache, dass der Führerschein inzwischen einen enormen Preis hat, ist neben den gestiegenen Anforderungen an die Ausbildung ganz einfach auf die Betriebskosten und die steuerliche Belastung zurückzuführen. Vor allem die für Fahrschulen besonders relevanten Kostenfaktoren sind im Vergleich zu anderen Verbraucherpreisen deutlich gestiegen: Mieten, Energie- und Kraftstoffpreise, Fahrzeugpreise und Personalkosten. Dies führte insbesondere bei kleinen Betrieben zu unmittelbaren finanziellen Problemen (vgl. Moving: Branchenreport 2023; Seite 22-24).

Zudem hat die Erwartung der Kunden „so schnell und so günstig wie möglich den Führerschein zu machen“ und der daraus resultierende starke Wettbewerb unter den Fahrschulen in der Vergangenheit dazu geführt, dass Kostensteigerungen nur bedingt an die Fahrschüler weitergegeben werden konnten. So ist eine Kostenblase entstanden, die mit Corona und dem Krieg in der Ukraine geplatzt ist. In der Folge mussten alle Fahrschulinhaber unabhängig von der Wettbewerbssituation ihre Preise drastisch erhöhen und der wirtschaftlichen Realität anpassen. Eine Senkung der Lohnkosten ist vor dem Hintergrund des Fahrlehrermangels nicht realisierbar und zudem sozial nicht vertretbar. Die Fahrlehrer, ob angestellt oder selbstständig, tragen bei der Ausübung ihres Berufes eine hohe gesellschaftliche Verantwortung und verdienen eine faire Entlohnung. Entgegen der öffentlichen Meinung verdienen sich weder die angestellten Fahrlehrer noch die Fahrschulinhaber die berühmte „goldene Nase“.

Eine Tatsache ist in diesem Kontext besonders hervorzuheben: Trotz der gestiegenen Preise sind die Margen für Fahrschulinhaber laut Moving in den letzten Jahren nicht gestiegen (vgl. Moving: Ausarbeitung – Warum steigen die Führerscheinkosten? 2024, S. 10-11).

Sollten die Betriebskosten weiter steigen, werden auch die Fahrschulen ihre Preise weiter erhöhen und die Kosten an die Kunden weitergeben müssen. Es stellt sich daher die Frage, wie unsere Volksvertreter es nun schaffen wollen, den Führerschein

für einen Großteil unserer Bevölkerung wieder "bezahlbar" zu machen. Allein zu versprechen, den Führerschein um bis zu 1.000 Euro billiger zu machen, reicht nicht aus, um die Probleme zu lösen. Dies wäre ohnehin nur mit radikalen Einschnitten in die Qualität der Ausbildung möglich.

Wer aber in diesem Zusammenhang die Abschaffung der Fahrschulpflicht und die Einführung der Laienausbildung nach europäischem Vorbild fordert (vgl. Auto Motor Sport: Kommentar zum Auto-Führerschein - Unsere Fahrausbildung ist untauglich und unbezahlbar), sollte bei der ganzen Diskussion eines nicht vergessen: Es geht auch um Menschenleben und darum, dass Fehler im Straßenverkehr schnell tödlich enden. Wir können dankbar sein, dass wir uns trotz ständig steigender Verkehrsdichte auf unseren deutschen Straßen so sicher fortbewegen können. Die professionelle Ausbildung von Fahranfängern in Fahrschulen leistet einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit. Die Expertise eines Fahrlehrers kann niemals durch Laien ersetzt werden. (vgl. Heilig: Der Fahrlehrer als Verkehrspädagoge, in Vogel-Verlag 2013, S. 262). Und wer glaubt, dass mit der Laienpflicht alles billiger wird, der hat unser System nicht verstanden! Mit der Laienausbildung werden die Unfallzahlen zwangsläufig steigen und damit auch die Kfz-Haftpflichtversicherungsprämien für alle.

Wir brauchen konstruktive Vorschläge und Ideen, wie wir den Preisanstieg bremsen können, ohne der Wettbewerbsfähigkeit der Fahrschulen zu schaden und die Vision Zero zu gefährden.

Daher ist es zunächst wichtig, den Fachkräftemangel bei Fahrschulen und Prüforganisationen (TÜV und Dekra) dringend zu bekämpfen. Leider hat auch der Mangel an Prüfern in vielen Teilen Deutschlands dazu geführt, dass eine zeitliche Abfolge von Ausbildung und Prüfung nicht mehr gewährleistet werden kann. Diese Unterbrechungen führen nicht nur zu einem Leistungsabfall des Fahrschülers, sondern auch dazu, dass ggf. zusätzliche Fahrstunden absolviert werden müssen, um diesen Leistungsabfall auszugleichen. Hierfür fordert u.a. der Antrag (vgl. Drucksache 20/10610) der CDU-Fraktion an die Bundesregierung, die Anerkennungsvoraussetzungen für Prüfer zu erleichtern und vom Ingenieurstudium zu entkoppeln. So könnten auch Fahrlehrer nach einer Weiterbildung als Prüfer tätig und neue Prüfkapazitäten geschaffen werden. Die Fahrlehrer würden dann aber wiederum den Fahrschulen fehlen. Das Problem würde also nur verlagert. Im gesamten Antrag findet sich übrigens kein Hinweis darauf, wie die Politik dem Fahrlehrermangel begegnen will.

Es ist eine vordringliche Aufgabe der Politik, dem Fahrlehrermangel entgegenzuwirken, da dieser einer der größten Kostentreiber bei den Führerscheinkosten ist.

Bereits 2024 fehlen jedoch schätzungsweise 11.000 Fahrlehrer. Davon ca. 5.000 im Bereich der Ausbildung der Klasse B (vgl. Moving: Fahrlehrermangel Analyse 2024, S. 5). Außerdem fehlen

dringend Fahrlehrer für Lkw und Busse. Nicht zu vergessen der Mangel an Fahrlehrern für die Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern. Hier sollten alle Beteiligten (Politik, die durch die Fahrlehrerverbände vertretenen Fahrschulen, Fahrlehrerversicherungen, Verlage, Prüforganisationen und Fahrlehrerausbildungsstätten) enger zusammenarbeiten und ein gemeinsames Konzept erarbeiten, wie für den Fahrlehrerberuf geworben werden kann. Für die Zukunft sind gemeinsame Imagekampagnen und ein spezielles Förderprogramm für die Fahrlehrerausbildung notwendig. Dies schließt auch die Fortbildung der Sachbearbeiter in den Arbeitsagenturen und Jobcentern ein. Dort herrscht oft die Meinung, so die Rückmeldung von Kunden, dass es keinen Bedarf an Fahrlehrern gibt. Bisher scheitert der Wunsch, Fahrlehrer zu werden, für viele potenzielle Kandidaten oft an der Finanzierung der Ausbildung, die zwischen 13.000 und 17.000 Euro kostet. Ergänzend wäre eine Aufstockung des Aufstiegs-Bafögs von derzeit 15.000 Euro auf 25.000 Euro eine notwendige Maßnahme.

Grundsätzlich kann an dieser Stelle folgendes festgehalten werden: Das Angebot an Fahrlehrern und damit die Ausbildungskapazität sinkt kontinuierlich, während die Nachfrage nach Führerscheinen konstant bleibt. Man muss kein Ökonom sein, um zu verstehen, dass ein sinkendes Angebot bei gleichbleibender Nachfrage zu steigenden Preisen führt.

Eine andere Lösungsmöglichkeit könnte aus dem ökonomischen Prinzip des Minimalprinzips abgeleitet werden. Es stellt sich daher die Frage: Wie kann es gelingen, mit möglichst wenigen Fahrstunden den notwendigen Lernerfolg zu erzielen, um die Sicherheit im Straßenverkehr zu gewährleisten?

An dieser Stelle soll nicht unerwähnt bleiben, dass derzeit an einer tiefgreifenden Reform der Fahrschulerausbildungsordnung gearbeitet wird, die auf der Grundlage des OFSA-II-Gutachtens die Ausbildung neugestalten soll (vgl. Sturzbecher und Brünken: Ausbildungs- und Evaluationskonzept zur Optimierung der Fahrausbildung in Deutschland). Unter anderem soll die Ausbildung nach Kompetenzbereichen ausgerichtet und mehr digitale Elemente in die Ausbildung integriert werden. Dazu gehört auch, dass Teile des Unterrichts online von zu Hause aus absolviert werden können und Fahrsimulatoren in der Ausbildung künftig eine größere Rolle spielen sollen.

Insbesondere vom Simulator erhofft man sich, den Anstieg der Führerscheinpreise langfristig bremsen zu können. Allerdings sind moderne Fahrsimulatoren noch mit erheblichen Anschaffungskosten verbunden. Außerdem können sie nur dann eingesetzt werden, wenn die Fahrschule über den entsprechenden Platz und die notwendige Infrastruktur verfügt. Darüber hinaus ist insbesondere bei kleinen Fahrschulen mindestens eine Bürokraft für die zusätzlichen Öffnungszeiten zur Simulator-Nutzung erforderlich. Ob der Simulator daher

sofort der von der Politik versprochene Heilsbringer ist, der die Ausbildung kostengünstiger macht, bleibt fraglich. Trotz dieser Kritik wird der Fahrsimulator in Zukunft eine wichtige Rolle in der Ausbildung spielen und den Fahrlehrer vor allem zu Beginn der Ausbildung unterstützen. So können grundlegende Bewegungsabläufe im Fahrzeug (psychomotorische Kompetenzen) und die Blickführung sowie Gefahrenerkennung und -abwehr durch ständige Übung trainiert werden. Die Einsatzmöglichkeiten des Simulators sind sicherlich noch nicht ausgeschöpft und seine Integration in die Ausbildung bietet auch neue Möglichkeiten. Die zentrale Frage für die Zukunft wird jedoch sein, ob der Simulator Teile der praktischen Ausbildung ergänzen oder ersetzen wird. Hier ist die Politik gefordert, eine Lösung zu finden, die die Vision Zero nicht gefährdet.

Darüber hinaus darf in diesem Zusammenhang nicht vergessen werden, dass das Hauptziel von der „Optimierten Fahrschulerausbildung“ OFSA-II die Optimierung der Fahrausbildung nach pädagogischen und nicht nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten ist. So sieht die Studie auch vor, dass selbstständiges theoretisches Lernen (Blended Learning) mit entsprechenden Lernkontrollen eine größere Rolle in der Ausbildung spielen soll. Beispielsweise wird in der OFSA-II-Studie folgendes Ausbildungskonzept empfohlen: *„Nur wenn ein Fahrschüler ein vorbereitendes E-Learning-Modul erfolgreich absolviert hat – d. h. alle inhaltlichen Kapitel des Moduls vollständig bearbeitet und eine abschließende Lernkontrolle zum Modul bestanden hat – darf er am dazugehörigen Theorieunterricht teilnehmen“* (vgl. Ausbildungs- und Evaluationskonzept zur Optimierung der Fahrausbildung in Deutschland, Seite 150). Damit verbunden ist die Aufgabe der Fahrlehrer, die entsprechenden Lernfortschritte ihrer Fahrschüler zu überwachen und Lernstandskontrollen durchzuführen.

Die geplante neue Fahrschüler-Ausbildungsordnung (FahrschAusO), die zu Teilen auf dem OFSA-II-Gutachten aufbaut, soll voraussichtlich 2026 in Kraft treten und wird den bisherigen Arbeitsprozess aller Fahrlehrer grundlegend verändern. Hinzu kommen voraussichtlich Investitionskosten in die notwendige neue Infrastruktur der Fahrschule. Dazu gehören nicht nur mögliche Anschaffungskosten für Simulatoren, sondern auch für Verwaltungs- und Ausbildungssoftware, die das neue Ausbildungskonzept abbildet und überwacht. Dementsprechend besteht auch die Befürchtung, dass sich die Reform langfristig negativ auf den Preis einer Fahrstunde auswirken könnte.

Es reicht nicht aus, nur die Fahrschulen digitaler zu machen, auch die Behörden müssen mitziehen.

Ein wichtiger Schritt in Richtung digitale Ausbildung beginnt bereits bei der Antragstellung. Allein die Wartezeit auf einen Termin bei der zuständigen Behörde zur Abgabe des Führerscheinantrags kann bis zu 3-4 Monate betragen. Zusätzlich ist die Bearbeitungszeit bis zum Eintreffen des

Prüfauftrages bei der Prüfstelle zu berücksichtigen. Dieser gesamte Zeitverlust zieht die Ausbildung oft unnötig in die Länge.

Ein weiterer Aspekt in diesem Zusammenhang wird die Reform des Fragenkatalogs für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung sein. Viele der bisher über 1.000 Fragen sind weder von der Formulierung noch vom Inhalt her klar verständlich. Hier wäre es wünschenswert, eine Reduktion auf die wirklich praxisrelevanten Inhalte vorzunehmen und unnötige Fachbegriffe zu streichen. Dies würde sicherlich die Motivation der Fahrschüler fördern und einen nachhaltigen Lerneffekt erzielen. Die hohen Durchfallquoten vor allem in der Theorie sind vermutlich auch darauf zurückzuführen, dass es hier nicht um Verständnis, sondern um bloßes Auswendiglernen geht.

Ein völlig neuer Ansatz zur Reduzierung der Fahrstunden wäre die Einführung von Verkehrserziehung als Pflichtfach in den Schulen.

Bisher zielte die Verkehrserziehung in den Schulen hauptsächlich darauf ab, das Unfallrisiko zu senken. Die Tatsache, dass diese Zusammenarbeit auch zur Kostensenkung genutzt werden kann, wurde bisher kaum berücksichtigt. Wie bereits erwähnt, ist einer der Hauptgründe für den Anstieg der Fahrstunden jedoch die mangelnde Grundkompetenz der Fahranfänger. Was spräche dagegen, in der 9. Klasse einmal pro Woche 90 Minuten Verkehrsunterricht für alle Schüler anzubieten? Zu diesem Zweck wäre die Erarbeitung eines bundeseinheitlichen Kompetenzrahmenplans erforderlich. Der Unterricht könnte von Fahrlehrern erteilt und wie jedes andere Unterrichtsfach benotet werden. Als zusätzlicher Anreiz für gute Leistungen könnte jedem Schüler, der mindestens die Note 2 erreicht, die Theorieprüfung für den AM-Führerschein anerkannt werden. Ebenso wäre eine Anrechnung des Theorieunterrichts für den B-Führerschein denkbar. Auch für Fahrschulen wäre dieses Konzept interessant, da sie ggf. frühzeitig mit ihren zukünftigen Kunden in Kontakt treten könnten. Auch die Attraktivität des Berufs wird dadurch gesteigert. Die Kosten für die Arbeitszeit der Fahrlehrer müssten jedoch vom Staat übernommen werden. Dazu könnten flächendeckend Verkehrsübungsplätze eingerichtet werden, auf denen Eltern mit ihren Kindern kostenlos üben können. Alternativ können auch große Parkplätze, z.B. von Supermärkten, genutzt werden.

Darüber hinaus können alle Verkehrsteilnehmer selbst einen entscheidenden Beitrag leisten. Hier sind insbesondere die Eltern als Vorbild gefordert. Kinder lernen und kopieren von ihren Vorbildern. Dies gilt sowohl für Kleinkinder als auch für junge Erwachsene. Einer der häufigsten Gründe für das Nichtbestehen der praktischen Prüfung ist das Nichtanhalten am Stoppschild oder zu schnelles Fahren. Vielen Fahranfängern fehlt oft die Einsicht, warum sie sich an diese Regeln halten müssen, wenn es doch alle anderen auch nicht tun. Dadurch geht in der Fahrausbildung viel Zeit verloren, weil

Fahranfänger oft banale Dinge erst lernen und dann umsetzen müssen.

Wenn es unseren Volksvertretern wirklich ernst damit ist, die Führerscheipreise zu senken, dann sollte auch unser Staat bereit sein, Geld zu investieren.

Die Ausbildung der Klasse B könnte beispielsweise analog zur Lkw- und Busausbildung von der Mehrwertsteuer befreit werden. Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat in diesem Zusammenhang bereits 2019 eine Klage einer Fahrschule auf Grundlage der bestehenden Rechtslage des Mehrwertsteuersystems abgewiesen (vgl. EuGH, Urteil vom 14.03.2019 - C-449/17). Anders verhält es sich jedoch, wenn die Initiative diesmal vom Gesetzgeber selbst ausgeht und dieser eine Änderung der gesetzlichen Grundlage anstrebt. Zusätzlich könnten alle Fahrschulfahrzeuge von der Kfz-Steuer befreit oder ein subventionierter Fahrschulkraftstoff eingeführt werden. Es muss aber auch gesagt werden, dass alle Formen von Subventionen einen direkten Eingriff in die freie Marktwirtschaft darstellen und ein Zeichen dafür sind, dass der Markt nicht funktioniert. Die deutlichen Preissteigerungen der letzten Jahre zeigen jedoch, dass der Fahrschulmarkt den Gesetzen von Angebot und Nachfrage gehorcht und folglich funktioniert.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass es falsch ist, die Fahrschulen allein für die Preissteigerungen verantwortlich zu machen. Zum einen mussten die Fahrschulen in den letzten Jahren aufgrund veränderter Rahmenbedingungen in ihre Infrastruktur investieren. Andererseits haben vor allem auch politische Entscheidungen der letzten 25 Jahre dazu beigetragen, dass alles, was mit dem Wunsch nach einem eigenen Auto verbunden ist, teurer geworden ist.

Aufgabe der Politik ist es nun, eine Pareto-effiziente Lösung zu finden, die die Wettbewerbsfähigkeit aller Fahrschulen nicht verschlechtert und gleichzeitig sicherstellt, dass der Führerschein bezahlbar bleibt. Angesichts der geplanten Reform der Fahrschüler-Ausbildungsordnung bleibt jedoch abzuwarten, ob dieser Wunsch in Erfüllung gehen wird.

Eine Studie hat bereits vor über 10 Jahren ermittelt, dass der Durchschnittsdeutsche in seinem Leben 332.000 Euro für die Anschaffung und den Unterhalt eines Autos ausgibt. Diese Summe dürfte inzwischen auf über 500.000 Euro angewachsen sein. Demgegenüber sind die Kosten für die Führerscheinausbildung verschwindend gering. Das grundlegende Dilemma der Fahrschulbranche besteht darin, dass die Fahrschulen in der öffentlichen Wahrnehmung zu wenig Wertschätzung für ihre Dienstleistung erhalten und daher der Preis als zu hoch empfunden wird.

Quellen:

Literatur:

- **AUTO BILD:** Teure Neuwagen: Wer soll das noch bezahlen? (2023), Zugriff am 26.10.2024 unter: <https://www.autobild.de/artikel/steigende-neuwagenpreise-22557129.html>
- **Auto Motor und Sport:** Kommentar zum Auto-Führerschein - Unsere Fahrausbildung ist untauglich und unbezahlbar (2024), Zugriff am 19.08.2024 unter: https://www.auto-motor-und-sport.de/verkehr/kommentar-zum-auto-fuehrerschein-teuer-veraltet-und-buerokratisch/?fbclid=IwZXh0bgNhZWQCMTEAAAR3uzWfw4VOHh2LmXlZ7JKzav-A9iFjJAuznc7mEDYGuTL3lsKBpDEWM_aem_gVfKqTQckaL5e86ckLPDw
- **ADAC:** Spritpreis-Entwicklung: Benzin- und Dieselpreise seit 1950 (2024), Zugriff am 18.08.2024 unter: <https://www.adac.de/verkehr/tanken-kraftstoff-antrieb/deutschland/kraftstoffpreisentwicklung/#2000-bis-2010>
- **ADAC:** Autopreise: Neuwagen immer teurer - Doch muss das sein? (2023), Zugriff am 18.08.2024 unter: <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/auto-kaufen-verkaufen/neuwagenkauf/preissteigerungen-neuwagen-werden-immer-teurer/#autopreise-steigen-schneller-als-inflation>
- **ADAC:** Autoreparatur - Werkstattkosten steigen deutlich (2023), Zugriff am 26.08.2024 unter: <https://www.adac.de/news/autoreparatur-kosten-werkstatt/>
- **Bild:** Warum ist der Führerschein eigentlich so teuer? (2024), Zugriff am 18.08.2024 unter: <https://www.bild.de/politik/inland/fuehrerschein-kostet-bis-zu-4400-euro-warum-ist-das-so-teuer-66bb4935dbe1f7742022b2ff>
- **Bouska, May:** Fahrlehrer Recht (11. Auflage), in Vogel-Verlag (2009)
- **DATAPART Factoring GmbH:** Haben Fahrschulen auf dem Land einen Standortvorteil? (2023), Zugriff am 19.08.2024 unter: <https://www.datapart-factoring.de/fahrschulen-standortvorteil/>
- **DATAPART Factoring GmbH:** Preisspiegel Deutschland 2015; Preisspiegel Deutschland 2021, Zugriff am 19.08.2024 unter: <https://www.datapart-factoring.de/der-aktuelle-fahrschul-preisspiegel/>
- **Deutscher Bundestag:** Debatte zu Kosten für den Autoführerschein, Zugriff am 14.10.2024 unter: <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2024/kw11-de-auto-fuehrerschein-988628>
- **Deutscher Bundestag:** Autoführerschein: Verkehrssicherheit vor Kostensenkung, Zugriff am 14.10.2024 unter: <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2024/kw24-pa-verkehr-fuehrerschein-1005642>
- **Deutsche Fahrlehrer-Akademie e. V.:** Curricularer Leitfaden PKW - 15. Auflage (2022)
- **Drucksache 20/10610:** Antrag der Fraktion CDU/CSU - Damit Mobilität nicht zum Luxus wird - Für einen bezahlbaren Autoführerschein (2024)
- **Dr. Dauer:** Fahrlehrerrecht (3. Auflage), in Vogel-Verlag (2022)
- **Dr. Dauer et al.:** Handbuch des Fahrerlaubnisrechts (6. Auflage), in Kirschbaum-Verlag (2023)
- **DVPI:** Ausbildungsfahrschule: Wo Fahrlehrer ausgebildet werden (2023), Zugriff am 18.08.2024 unter: <https://dvpi.de/news/ausbildungsfahrschule-recruiting.html>
- **DVPI:** Fahrlehrer werden: Mit diesen bürokratischen Hürden müsst Ihr rechnen (2024), Zugriff am 18.08.2024 unter: <https://dvpi.de/news/fahrlehrerberuf-voraussetzungen-eignungstest.html>
- **DVPI:** Fahrlehrermangel: Nachwuchs dringend gesucht (2023), Zugriff am 18.08.2024 unter: <https://dvpi.de/news/fahrlehrermangel-deutschland.html>
- **DVPI:** Fahrschul-ABC: Diese Grundausstattung benötigt Ihr zum Gründen einer Fahrschule (2023), Zugriff am 18.08.2024 unter: <https://dvpi.de/news/fahrschule-ausstattung-zubehoer.html>
- **DVPI:** Gehalts-Check: So viel verdient ein Fahrlehrer (2023), Zugriff am 18.08.2024 unter: <https://dvpi.de/news/fahrlehrer-gehalt-verdienst.html>
- **Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR):** Die Vision Zero (2012), Schriftenreihe 16
- **Grünig:** Liquidität sichern (2024), Magazin Fahrschule (Ausgabe 5/ Mai 2024, S. 22-23)
- **Frankfurter Rundschau:** Das kostet Autofahren im Leben (2019), Zugriff am 18.08.2024 unter: <https://www.fr.de/ratgeber/auto/kostet-autofahren-leben-11269099.html>
- **Focus Online:** Zu blöd zum Autofahren! Psychologe rechnet mit Führerschein-Durchfallern ab (2024), Zugriff am 18.08.2024 unter: https://www.focus.de/auto/ratgeber/kosten/immer-mehr-fallen-durch-der-grund-fuer-unser-fuehrerschein-desaster-ist-wachsende-verdummung_id_259760526.html
- **Gabriel:** Diplomarbeit- Selbstkosten- und Verkaufspreiskalkulation in Fahrschulbetrieben (2019), Zugriff am 18.08.2024 unter: https://monami.hs-mittweida.de/frontdoor/deliver/index/docId/11324/file/Gabriel_Andreas.pdf
- **Goldstein:** Betriebsausgaben von A-Z (2010), Haufe Mediengruppe
- **Heilig:** Der Fahrlehrer als Verkehrspädagoge, in Vogel-Verlag (2013)
- **HNA Online:** Führerschein bald 1000 Euro günstiger? Verband kritisiert Unions-Konzept - „Völliger Unsinn“ (2024), Zugriff am 18.08.2024 unter: <https://www.hna.de/verbraucher/unsinn-fahrschulpreise-1000-euro-guenstiger-verband-kritisiert-unions-konzept-92862331.html>
- **Klima:** Auszüge aus der Rede des Vorsitzenden Jochen Klima (2024), Zugriff am 18.08.2024 unter: https://www.flvbw.de/home/info_1800_01_6790_mitgliederversammlung-auszuege-aus-der-rede-des-vorsitzenden-jochen-klima

- **mdr:** Warum ist der Führerschein so teuer geworden? (2023), Zugriff am 18.08.2024 unter: <https://www.mdr.de/ratgeber/mobilitaet/fahrschule-fahrlehrer-fuehrerschein-kosten-100.html#:~:text=Ursachen%20f%C3%9cr%20die%20gestiegenen%20Preise,allein%20die%20Preisspanne%20nicht%20komplett.>
- **bussgeldkatalog.org:** Sonderfahrten für den Führerschein - Welche Fahrstunden sind Pflicht? (2024), Zugriff am 23.08.2024 unter: <https://www.bussgeldkatalog.org/sonderfahrten/#:~:text=Die%20Sonderfahrten%20wurden%20Mitte%20der,bessere%20Ausbildung%20der%20Fahranfänger%20erfolgen.>
- **Moving:** Ausarbeitung - Warum steigen die Führerscheinkosten? (2024)
- **Moving:** Branchenaussichten 2024
- **Moving:** Branchenreport 2016; 2018; 2021; 2023
- **Moving:** Fakten des Monats - Februar 2020, Februar 2024, August 2024
- **Moving:** Fahrlehrermangel Analyse (2024)
- **Moving:** Nachgerechnet! - Wir zeigen Ihnen, wo Ihr Geld in der Fahrausbildung herkommt. (2021)
- **Moving:** Nachhaltige Senkung der Führerscheinkosten und Effizienzsteigerung durch den Einsatz von Fahrsimulatoren in der Fahrausbildung (2024)
- **Moving:** Ausarbeitung - Warum steigen die Führerscheinkosten? (2024)
- **Nitsche (Hg.):** Das Unternehmen Fahrschule - Grundlagen und Praxis der Fahrschule, Loseblattsammlung, 12. Erg.-Lfg., in Vogel-Verlag (1999)
- **Reindl et al.:** Einsatzmöglichkeiten von Fahrsimulatoren in der Ausbildung von Fahrschülern, in BAST M348 (2024)
- **Statistisches Bundesamt (Destatis):** Kostenstruktur bei Fahr- und Flugschulen 2018; Fachserie 2 Reihe 1.6.5
- **Sturzbecher, Brücken:** Ausbildungs- und Evaluationskonzept zur Optimierung der Fahrausbildung in Deutschland (auch OFSA-II Gutachten), in BAST M330 (2022)
- **SWR Aktuell:** Fahrlehrerverband in BW gibt Politik die Schuld an steigenden Führerscheinkosten (2024), Zugriff am 18.08.2024 unter: <https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/fahrlehrer-warren-vor-steinenden-fuehrerschein-kosten-100.html>
- **Unfallforschung der Versicherer (UDV):** Studie - Verkehrsklima in Deutschland 2023, Zugriff am 23.08.2024 unter: <https://www.udv.de/udv/themen/verkehrsklima-in-deutschland-2023-155368>
- **Vdp:** Immobilienpreisindex (2023), Zugriff am 23.08.2024 unter: https://www.pfandbrief.de/site/de/vdp/Presse/News/pressemitteilungen/20231110_Index_q3_2023.html
- **Vogel Verlag:** OFSA 2 - Neue Chancen. Neue Potenziale. Mit System, Zugriff am 02.11.2024 unter: <https://www.vogel-system.de/de/ofsa-2>
- **Zollondz:** Fahrschulmarketing - Mehr Erfolg für Ihre Fahrschule, in Degener Verlag (2008)

Gesetztexte, Verordnungen und Richtlinien:

- **Zollondz:** Fahrschulmarketing - Mehr Erfolg für Ihre Fahrschule, in Degener Verlag (2008)
- Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (FeV), Zugriff am 14.10.2024 unter: https://www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/
- **Gesetz über das Fahrlehrerwesen (FahrIG),** Zugriff am 14.10.2024 unter: https://www.gesetze-im-internet.de/fahrlg_2018/index.html#BJN_R216210017BJNE0001011_24
- **Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz (FahrIGDV),** Zugriff am 14.10.2024 unter: https://www.gesetze-im-internet.de/fahrlg_2018dv/index.html
- **Fahrschüler-Ausbildungsordnung (FahrSchAusbO),** Zugriff am 14.10.2024 unter: https://www.gesetze-im-internet.de/fahrschausbo_2012/index.html
- **Einkommensteuergesetz (EStG),** Zugriff am 14.10.2024 unter: <https://www.gesetze-im-internet.de/estg/index.html#BJNR010050934BJNE044210123>
- **Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt),** Zugriff am 14.10.2024 unter: https://www.gesetze-im-internet.de/stgebo_2011/index.html
- **Richtlinie für die theoretische Prüfung der Bewerber um eine Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen nach Anlage 7 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV),** Prüfungsrichtlinie - theoretische Prüfung (ThKFZFPPrüfRL), Beck'sche Textausgabe Straßenverkehrsrecht (EL 110)
- **Richtlinie für die praktische Prüfung der Bewerber um eine Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen nach Anlage 7 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV),** Prüfungsrichtlinie - praktische Prüfung (PrKFZFPPrüfRL), Beck'sche Textausgabe Straßenverkehrsrecht (EL 108)

Urteile:

- EuGH, Urteil v. 14.03.2019 - C-449/17

Über den Autor:



Markus Dill, geboren 1979 in Mainz, absolvierte nach einer kaufmännischen Ausbildung im Jahr 2000 die Fahrlehrerausbildung und trat 2001 in die Fahrschule seines Vaters ein. Von 2005 bis 2021 führte er die Fahrschule in der 3. Generation. Für ein besseres Verständnis betriebswirtschaftlicher Zusammenhänge absolvierte er von 2008 bis 2010 eine Weiterbildung zum Wirtschaftsfachwirt (IHK). Dem folgte von 2017 bis 2021 ein Studium der Wirtschaftswissenschaften an der JGU in Mainz.

Seit 2021 ist Dill hauptberuflich beim DVPI in Frankfurt tätig, wo er für Marketing und Vertrieb zuständig ist. Darüber hinaus ist er Dozent in verschiedenen Fort- und Weiterbildungen zu betriebswirtschaftlichen Themen im Fahrschulbereich. Seine Themenschwerpunkte sind unter anderem "Nachwuchsgewinnung für die Fahrschulbranche" und "Wettbewerbsfähigkeit von Fahrschulen".

Kontakt: dill@dvpi-frankfurt.de

Über das DVPI:



Das DVPI gehört zu den führenden und renommiertesten Fahrlehrerausbildungsstätten in Deutschland. Dabei reichen die Wurzeln des heutigen DVPI bis zum Deutschen Verkehrspädagogischen Institut mit Sitz in Urbach zurück, das bereits 1964 die ersten Fahrlehrerfortbildungen in der Bundesrepublik Deutschland durchführte. Inzwischen ist das DVPI eine eingetragene Marke und Teil der 2023 gegründeten Education Group mit Sitz in Ludwigsburg.

Zur DVPI-Gruppe gehören neben dem DVPI Frankfurt die Standorte Hamburg, Heilbronn, Mannheim, Nürnberg, Rendsburg und Würzburg. Gemeinsam mit den eigenständigen Fahrlehrerausbildungsstätten VM München, VerkehrsKolleg Saarbrücken und VPZ Freiburg hat sich die DVPI-Gruppe zum Verbund „DVPI | Die Fahrlehrer-Lehrer“ zusammengeschlossen, um die Fahrlehrerausbildung zu optimieren und den Fahrlehrerberuf zu fördern.

www.dvpi.de

Folgen Sie uns auf Social Media und bleiben Sie immer auf dem neuesten Stand.



Impressum

DVPI Fahrlehrerfachschule Frankfurt am Main GmbH
Hugo-Junkers-Straße 3
60386 Frankfurt am Main
www.dvpi-frankfurt.de

Eine Gesellschaft der EDUCATION Holding GmbH
<https://education-group.de>

Führerscheinkosten: Ist er wirklich zu teuer?
Eine Analyse der Ursachen und Zusammenhänge des Preisanstiegs
Stand: 6.11.2024 (1. Auflage)

Copyright © DVPI Fahrlehrerfachschule Frankfurt am Main GmbH
Alle Rechte vorbehalten. Die aufgeführten Inhalte sind mit größter Sorgfalt erstellt worden.
Für die Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte können wir jedoch keine Gewähr übernehmen.
Für Druckfehler und Irrtümer, ist jede Haftung ausgeschlossen.

Der DVPI-Expertentipp und alle darin enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt.
Jede Verwertung ohne Zustimmung des Herausgebers verstößt gegen das Urheberrecht und ist strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen jeder Art, die damit gegebenenfalls verbundene Weitergabe an Dritte und die Einspeicherung in elektronische Systeme (Internet).