

## **Antrag**

**der Abgeordneten René Springer, Stefan Henze, Wolfgang Wiehle, Peter Bohnhof, Gerrit Huy, Carsten Becker, Hans-Jürgen Goßner, Jan Feser, Lukas Rehm, Ulrike Schielke-Ziesing, Thomas Stephan, Robert Teske, Achim Köhler, René Bochmann, Lars Haise, Ulrich von Zons, Maximilian Kneller, Alexis L. Giersch, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft, Volker Scheurell, Andreas Mayer, Otto Strauß, Alexander Arpaschi, Adam Balten, Joachim Bloch, Dr. Michael Bloss, Erhard Brucker, Kay Gottschalk, Rainer Groß, Udo Theodor Hemmelgarn, Nicole Hess, Dr. Malte Kaufmann, Heinrich Koch, Markus Matzerath, Reinhard Mixl, Edgar Naujok, Iris Nieland, Jan Wenzel Schmidt, Tobias Teich, Martina Uhr, Jörg Zirwes und der Fraktion der AfD**

### **Führerschein für 1 Euro – Bezahlbarer Führerschein für Ausbildung und Arbeit**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Pkw-Fahrerlaubnis ist eine wichtige Grundlage für gesellschaftliche Teilhabe und wirtschaftlichen Wohlstand – insbesondere im ländlichen Raum. Der Besitz eines Führerscheins und die Verfügbarkeit eines Pkws können die Mobilität und damit auch die Beschäftigungschancen deutlich erhöhen<sup>1</sup>. Die Kosten für den Führerschein in Deutschland sind hoch – und sie sind im vergangenen Jahr noch mal deutlich gestiegen<sup>2</sup>. Wie das Statistische Bundesamt berichtet, stiegen die Preise und Gebühren für die Leistungen der Fahrschulen und Prüfungen 2024 im Vergleich zum Vorjahr um 5,8 Prozent. Die Verbraucherpreise insgesamt stiegen im selben Zeitraum mit 2,2 Prozent deutlich langsamer<sup>3</sup>. Nach den der Bundesregierung vorliegenden Informationen des MOVING International Road Safety Association e. V. ergeben sich für das Jahr 2024 durchschnittliche Gesamtkosten für den Erwerb einer Pkw-Fahrerlaubnis (Klasse B) in Höhe von 3.424,31 Euro, mit einer Preisspanne von 4.150,56 Euro in Hamburg bis 2.425,10 Euro in Berlin<sup>4</sup>. Im europäischen Vergleich liegt Deutschlands damit an der Spitze: Bei vergleichbaren Bedingungen kostet der Erwerb der Fahrerlaubnis B in

---

<sup>1</sup> Mitteilungen des Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Instituts (WSI) 6/2009: Individuelle Beschäftigungsfähigkeit: Konzept, Operationalisierung und erste Ergebnisse, Brussig/Knuth 2009.

<sup>2</sup> [www.tagesschau.de/wirtschaft/verbraucher/preissteigerung-fuehrerschein-100.html](http://www.tagesschau.de/wirtschaft/verbraucher/preissteigerung-fuehrerschein-100.html)

<sup>3</sup> [www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Zahl-der-Woche/2025/PD25\\_15\\_p002.html](http://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Zahl-der-Woche/2025/PD25_15_p002.html)

<sup>4</sup> Bundestagsdrucksache 21/1139

Frankreich zwischen 1.200 und 1.800 Euro, in Spanien 800 bis 1.300 Euro, in Italien 1.000 bis 1.500 Euro, in den Niederlanden 1.500 bis 2.000 Euro.<sup>5</sup>

Das hierbei in Deutschland ein strukturelles Problem vorliegt, zeigt sich, wenn man diese europäischen Erwerbskosten mit den Mindestkosten vergleicht, die in Deutschland für den Führerschein anfallen. In einem für 2025 aktualisierten Artikel listet die „Wirtschaftswoche“ Preisspannen für die einzelnen Aspekte des Führerscheins auf. Nimmt man hier jeweils das untere Ende der Preisspanne und setzt zudem die unrealistische Zahl von null Übungsfahrstunden an, erhält man als Mindestkosten für den Führerschein Klasse B 1.605 Euro.<sup>6</sup> Selbst im Idealfall, bei einem perfekten Fahrschüler, liegt Deutschland also bereits am oder über dem oberen Ende der Preisspanne im europäischen Vergleich.

Dies zeigt, dass die Akteure im Verfahren zur Erlangung der Fahrerlaubnis B in Deutschland, Fahrschulen, kommunale Behörden, TÜV und Dekra, nicht zuletzt der Gesetzgeber selbst, bei der Preisbildung eine wesentliche Rolle spielen.

Bereits im vorigen Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP wurde der Auftrag formuliert, „das Monopol bei der Fahrerlaubnisprüfung“ aufzuheben<sup>7</sup>. So berichten Zeitungen im Jahr 2022, dass die damalige Bundesregierung eine Bund-Länder-Arbeitsgruppe einberufen hatte, die ergebnisoffen die Möglichkeiten für eine Umsetzung des Koalitionsvertrages diskutieren sollte, so der damalige Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing. Erste Eckpunkte waren für Anfang 2023 angekündigt<sup>8</sup>, liegen aber bis heute nicht vor.

Im Koalitionsvertrag für die laufende Legislaturperiode wurde das Ziel formuliert, dass „unter Wahrung hoher Standards die Fahrausbildung reformiert wird, um den Führerscheinerwerb bezahlbarer zu machen“. Vor dem Hintergrund, dass das Auto ein wichtiges Fortbewegungsmittel – vor allem für die Menschen im ländlichen Raum – ist, hat das Bundesverkehrsministerium (BMV) nach Aussage der Bundesregierung die Kosten in den Blick genommen, die beim Erwerb der Pkw-Fahrerlaubnis Klasse B entstehen<sup>9</sup>. Am 21. Juli 2025 hat hierzu ein Austausch in Form eines Stakeholder-Dialogs stattgefunden, der geeignete Maßnahmen zur Kosteneindämmung mit den Verbänden aus der Branche und Verbrauchervertretern finden sollte.<sup>10</sup> Lösungsansätze liegen bis heute nicht vor, geschweige denn ein strukturell übergreifendes Konzept.

Neben diesen strukturellen Problemen, ist aber auch die Lernphasenentwicklung ein wesentlicher Grund, warum die Führerscheinkosten in Deutschland stark angestiegen sind. So wurde von einem Sachverständigen bei der öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses im Juni 2024 ausgeführt, dass viele Fahrschüler mit einem „sehr geringen Vorkenntnisstand in die Fahrschule kommen“. Hierbei gehe es um das Konzept Straßenverkehr an sich. Was den Führerschein dann teuer mache, seien die Übungsstunden. Es gäbe Fahrschüler mit zehn, zwölf Übungsstunden, aber auch Fahrschüler, die teilweise über 100 Übungsstunden absolvieren müssten und dadurch der „Führerschein am Ende auch mal 7.500 oder 8.000 Euro koste“.<sup>11</sup>

Es ist also sowohl nötig, die strukturell vorgegebenen Mindestkosten zum Erwerb einer Fahrerlaubnis zu senken als auch gesellschaftlich Maßnahmen zu ergreifen, dass

<sup>5</sup> <https://fuhrerschein-zentral.de/fuhrerschein-im-ausland-kostenvergleich-eu-laender/>

<sup>6</sup> [www.wiwo.de/erfolg/trends/fuhrerschein-kosten-2025-so-teuer-ist-die-fahrerlaubnis-aktuell/26996498.html](http://www.wiwo.de/erfolg/trends/fuhrerschein-kosten-2025-so-teuer-ist-die-fahrerlaubnis-aktuell/26996498.html)

<sup>7</sup> [www.koalitionsvertrag2025.de/sites/www.koalitionsvertrag2025.de/files/koav\\_2025.pdf](http://www.koalitionsvertrag2025.de/sites/www.koalitionsvertrag2025.de/files/koav_2025.pdf)

<sup>8</sup> [www.saechsische.de/panorama/fuhrerscheinpruefung-tuev-und-dekra-sollen-monopol-abgeben-HWP533745HQCSDBK7A3RZ2M37.M.html](http://www.saechsische.de/panorama/fuhrerscheinpruefung-tuev-und-dekra-sollen-monopol-abgeben-HWP533745HQCSDBK7A3RZ2M37.M.html)

<sup>9</sup> Bundestagsdrucksache 21/1139

<sup>10</sup> Bundestagsdrucksache 21/1139

<sup>11</sup> [www.bundestag.de/resource/blob/1010094/75-Protokoll-10-06-2024-OeA.pdf](http://www.bundestag.de/resource/blob/1010094/75-Protokoll-10-06-2024-OeA.pdf)

der Vorkenntnisstand der Fahrschüler ansteigt und möglichst viele junge Menschen finanziell in die Lage versetzt werden, einen Führerschein zu erwerben.

Während in Frankreich, Spanien, Italien und den Niederlanden neben der Überarbeitung der gesetzlichen Regelungen und Voraussetzungen zur Erlangung einer Fahrerlaubnis B verschiedene Fördermodelle zur Bezahlbarkeit eines Führerscheins auf den Weg gebracht wurden, zeigt die Bundesregierung keine zielgerichtete Initiative zur Neuregelung des Führerscheinwesens – weder unter verkehrsrechtlichen noch unter sozialen Aspekten, insbesondere mit Blick auf die Ausbildungs- und Arbeitsplatzsituation<sup>12</sup>. Gerade in ländlichen Räumen ohne ausreichendes ÖPNV-Angebot können Jugendliche weiterführende Schulen und Ausbildungsplätze oft nicht erreichen, obwohl sie motiviert wären. Außerdem ist besonders im Handwerk, in der Pflege, in der Produktion, in der Logistik oder im Außendienst der Führerschein eine Grundvoraussetzung für Ausbildung und Beschäftigung<sup>13</sup>. Ohne Führerschein ist z. B. Schicht- und Randzeitarbeit nicht möglich. In der Folge bleiben Arbeitsuchende im Leistungsbezug, Ausbildungsplätze unbesetzt, weiterführende Schulbesuche ungenutzt, obwohl Arbeits- und Ausbildungsplätze vorhanden wären. Die Gewinnung und der Einsatz von Fachkräften wird erschwert, weil Bewerber aus Mobilitätsgründen ausscheiden. Frankreich hat daher bereits 2005 das Programm „Permis à 1 € par jour“ eingeführt, ein zinsfreier Kleinkredit mit staatlicher Zinsübernahme für Jugendliche und junge Erwachsene von 15–25 Jahren<sup>14</sup>. Dort zeigen sich nicht nur spürbare beschäftigungsnahe Aspekte, sondern auch höhere Erfolgsquoten in den Führerscheinprüfungen<sup>15</sup>. Mobilität ist eine zentrale Voraussetzung für Ausbildungs- und Erwerbsfähigkeit, aber ohne Förderung oftmals unerschwinglich.

## II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

Maßnahmen zu ergreifen, die die Kosten für den Erwerb des Führerscheins deutlich senken und dabei folgende Punkte zu beachten:

1. nach französischem Vorbild „Permis à 1 Euro par jour“ ein KfW-Programm aufzusetzen, das es Jugendlichen und jungen Erwachsenen von 15 bis 25 Jahren erleichtert, einen Führerschein (Klassen AM, A1, A2, B) zu erlangen. Das KfW-Programm soll die folgenden Punkte berücksichtigen:
  - a. Schaffung der Möglichkeit der Aufnahme eines zinsfreien Kleinkredites mit einem Volumen in Höhe von bis zu 4.500 Euro (wahlweise, passend zum Kostenvoranschlag der Fahrschule), bei dem Zinsen, Risiko-, Bearbeitungs- und Abwicklungskosten aus Bundesmitteln getragen werden;
  - b. Tilgung des zinsfreien Kredites in Höhe von 1 Euro pro Tag (monatliche Regelrate von 30 Euro);
  - c. Einräumung der Möglichkeit eines einmaligen Ergänzungsdarlehens in Höhe von 300 Euro für die Wiederholung der praktischen Prüfung;
  - d. Auflistung der teilnehmenden und das Programm unterstützenden Fahrschulen;
2. einen Gesetzentwurf vorzulegen und Rechtsverordnungen zu ändern, damit folgende Ziele erreicht werden können:

<sup>12</sup> <https://fuehrerschein-zentral.de/fuehrerschein-im-ausland-kostenvergleich-eu-laender/>; Bundestagsdrucksache 21/1139

<sup>13</sup> Bundestagsdrucksache 21/1139

<sup>14</sup> [www.infos-jeunes.fr/dispositif/permis-a-1-euro-par-jour/](http://www.infos-jeunes.fr/dispositif/permis-a-1-euro-par-jour/)

<sup>15</sup> [www.strategie-plan.gouv.fr/files/files/Publications/2015/permis%20de%20conduire/fiche-pemisdeconduire\\_1.pdf](http://www.strategie-plan.gouv.fr/files/files/Publications/2015/permis%20de%20conduire/fiche-pemisdeconduire_1.pdf); <https://dares.travail-emploi.gouv.fr/sites/default/files/7e4c4498063316dc3d28c9210352f58-1/Quelle%20place%20le%20permis%20B%20occupe-t-il%20au%20sein%20des%20formations%20financ%C3%A9es%20via%20le%20compte%20personnel%20de%20formation.pdf>

- 2.1 Rückkehr zur 45-minütigen praktischen Fahrprüfung;
- 2.2 eine lediglich moderate Änderung der Zugangsvoraussetzungen für Prüfer für die Fahrerlaubnisprüfung im Kraftfahrersachverständigen-gesetz (KfSachvG), um weiterhin einen hohen Qualitätsstandard bei den Prüfungen beizubehalten;
- 2.3 Aufhebung der Alleinbeauftragung von nur einer Prüforganisation für die Fahrerlaubnisprüfung im Kraftfahrersachverständigen-gesetz (KfSachvG);
- 2.4 bei den Ländern dafür zu werben, eine frühe Verkehrserziehung im schuli-schen Lehrplan einzuführen, um den Vorkenntnisstand für das System Stra-ßenverkehr zu erhöhen und mehr Verkehrskompetenz bereits im jungen Al-ter zu schaffen;
- 2.5 grundsätzliche Überarbeitung der theoretischen Fahrschulprüfung und dabei folgende Aspekte zu beachten:
  - a. Senkung der Durchfallquote unter Beibehaltung der Qualitätsstandards,
  - b. Überarbeitung des Fragenkatalogs und Entfernung irreführender Ant-wortmöglichkeiten, bei einer deutlichen Reduzierung der Gesamtzahl der Fragen im Fragenkatalog,
  - c. Fehlermitteilung an gescheiterte Prüflinge nach einer nichtbestandenem Prüfung,
  - d. kostenloser Zugang zum jeweils aktuellen amtlichen Fragenkatalog, z. B. auf der Homepage des BMV,
  - e. die Fehlerhäufigkeit der jeweiligen Theoriefragen öffentlich kostenlos zur Verfügung zu stellen, z. B. auf der Homepage des BMV,
  - f. die Nutzung von Videosequenzen generell kritisch zu hinterfragen,
  - g. die Darbietung von Videosequenzen derart zu ändern, dass es den Prüfl-ingen ermöglicht wird, die Videosequenz nach der Fragestellung erneut aufzurufen;
- 2.6 im Sinne kostensparender und zeitflexibler Ausbildung die Möglich-keit er-öffnen, den Theorieunterricht als Kombination von Präsenzunterricht und digitalen Lernen durchzuführen. Vollständiger Präsenzunterricht soll wei-terhin möglich sein;
- 2.7 in einem Versuch testweise einem Teil der Prüflinge erlauben, den theoreti-schen Unterricht komplett in selbstständigem Lernen durchzuführen und die Ergebnisse zu evaluieren;
- 2.8 Regelungen für den rechtssicheren Einsatz von Fahrsimulatoren schafft;
- 2.9 das Antragsverfahren für Führerscheine und die Zulassung zu Prüfungen weiter digitalisiert, um zu erreichen, dass der bürokratische Aufwand und die Kosten deutlich gesenkt werden;
- 2.10 bestehende Normen und bürokratische Hürden zu überprüfen, die die Grün-dung und den Betrieb von Fahrschulen erschweren, mit dem Ziel, dass der rückläufige Trend der Anzahl der Fahrschulen gestoppt wird;
- 2.11 die Fahrlehrerausbildung zu reformieren, dabei Umfang und hohen Kosten zu senken und die Ausbildung für Quereinsteiger attraktiver zu machen.

Berlin, den 12. Januar 2026

**Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion**

## Begründung

Zu 1.:

Die Mobilität junger Menschen, insbesondere im ländlichen Raum, ist eine der zentralen Herausforderungen für die Zukunft unseres Landes. Die aktuellen Führerscheinkosten von zum Teil mehr 4.000 Euro sind für viele jungen Menschen eine unüberwindbare Hürde. Um den Führerscheinerwerb sozial verträglicher zu machen und Jugendlichen und jungen Erwachsenen unabhängig von der familiären Finanzlage den Zugang zu gesellschaftlicher Teilhabe, Schule, Ausbildung und Arbeitsmarkt zu ermöglichen, bedarf es einer bundesweit übergreifenden gezielten Regelung zur Förderung.

Auch nach Ansicht der Bundesregierung kann ein fehlender Führerschein aufgrund hoher Führerscheinkosten in Regionen mit eingeschränktem ÖPNV-Angebot bei einem gleichzeitig geringen Angebot an Ausbildungsplätzen die Aufnahme einer Berufsausbildung negativ beeinflussen<sup>16</sup>. Im Bereich der aktiven Arbeitsförderung stehen für Einzelfälle entsprechende Fördermöglichkeiten zur Verfügung. Grundsätzlich werden Jugendliche und junge Erwachsene von der Bundesregierung jedoch darauf verwiesen, dass der Erwerb einer Fahrerlaubnis allein in den Bereich der privaten Daseinsvorsorge falle.<sup>17</sup> Die Bundesregierung ignoriert die Tatsache, dass ohne Führerschein erhebliche Mobilitätseinschränkungen gegeben sind, die sich negativ auf Schule, Beschäftigung und Ausbildung auswirken. Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder hat zum Erwerb eines Führerscheins festgestellt: „Das ist für den ländlichen Raum im Moment unverzichtbar. Da brauchen Sie in der Regel ein Auto, da sind Sie darauf angewiesen.“<sup>18</sup>

Im Gegensatz zu vielen europäischen Ländern, die eine vergleichbare Problemlage ebenso erkannt haben wie die Bundesregierung, legt die Bundesregierung jedoch kein strukturelles und gesellschaftliche Konzept zur Verbesserung der Situation vor.<sup>19</sup>

Die vorgeschlagene staatliche Förderung zur Aufnahme eines zinslosen Kleinkredits stellt ein niedrigschwelliges Angebot für Jugendliche und junge Erwachsene insbesondere in ländlichen Regionen dar, ihre Mobilität und berufliche Flexibilität selbst sicherzustellen, ohne von der Familie abhängig zu sein. Gleichzeitig bürdet die Rückzahlung des Kredits mit täglich 1 Euro (monatliche Regelrate 30 Euro) keine hohen zusätzlichen Lasten auf, die neben den weiteren Kosten für Schule oder Ausbildung tragbar sind. Das entsprechende Programm in Frankreich „Permis à 1 € par jour“ läuft erfolgreich seit 2005<sup>20</sup>. Es beruht auf der Kooperation zwischen dem Staat, Banken (Kreditinstituten) und gelisteten Fahrschulen. Bewerber müssen, bei Minderjährigkeit vertreten durch ihre Eltern, in einer Fahrschule eingeschrieben sein, die eine Kostenprognose zur benötigten Fahr- und Theoriestundenanzahl zur Vorlage bei der Bank erstellt<sup>21</sup>. Analog dem bereits in Deutschland laufenden KfW-Studienkreditprogramm<sup>22</sup>, können dann mit der Hausbank alle weiteren Schritte vom Antrag bis zur Auszahlung des Darlehens abgewickelt werden. Sicherheiten sind auch bei diesem Kreditmodell nicht notwendig. Angesichts der gesamtgesellschaftlichen Herausforderung zur Fachkräftesicherung, Stabilisierung der Arbeitsmarktsituation und Gewährleistung von Teilhabe, ist die Auflage des geforderten KfW-Programms mit geringem finanziellem Aufwand und Risiko behaftet und unbürokratisch für die Betroffenen erreichbar.

Zu 2. bis 4.:

Wie der Bundesverband deutscher Fahrschulunternehmen e. V. (BDFU), der Interessenverband Deutscher Fahrlehrer e. V. (IDF) und der Verband innovativer Fahrschulen Deutschland (VIFD) in einem gemeinsamen Schreiben im September 2024 ausführen, wurde im Januar 2021 die Dauer der praktischen Prüfung für die Führerscheinklasse B von 45 auf 55 Minuten verlängert.<sup>23</sup> Aus dem Schreiben wird klar ersichtlich, dass diese Maßnahme ihren eigentlichen Zweck nicht erfüllt und negative Auswirkungen, wie die Erhöhung der Durchfallquote hat. Eine Rückkehr zu 45 Minuten hat zudem die positiven Auswirkungen, dass rund 20 Prozent mehr Prüfungs-

<sup>16</sup> Bundestagsdrucksache 21/1139

<sup>17</sup> Bundestagsdrucksache 21/1139

<sup>18</sup> [www.zdfheute.de/panorama/schnieder-fuehrerschein-kosten-verkehr-100.html](http://www.zdfheute.de/panorama/schnieder-fuehrerschein-kosten-verkehr-100.html)

<sup>19</sup> Bundestagsdrucksache 21/1139

<sup>20</sup> [www.securite-routiere.gouv.fr/passers-son-permis-de-conduire/financement-du-permis-de-conduire/permis-1-eu-par-jour](http://www.securite-routiere.gouv.fr/passers-son-permis-de-conduire/financement-du-permis-de-conduire/permis-1-eu-par-jour)

<sup>21</sup> [www.securite-routiere.gouv.fr/passers-son-permis-de-conduire/financement-du-permis-de-conduire/permis-1-eu-par-jour](http://www.securite-routiere.gouv.fr/passers-son-permis-de-conduire/financement-du-permis-de-conduire/permis-1-eu-par-jour)

<sup>22</sup> [www.kfw.de/inlandsfoerderung/Privatpersonen/Studieren-Qualifizieren/F%C3%B6rderprodukte/KfW-Studienkredit-\(174\)/](http://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Privatpersonen/Studieren-Qualifizieren/F%C3%B6rderprodukte/KfW-Studienkredit-(174)/)

<sup>23</sup> [https://vifd.de/wp-content/uploads/2024/09/24\\_09\\_09\\_Dauer\\_praktische-Pruefung.pdf](https://vifd.de/wp-content/uploads/2024/09/24_09_09_Dauer_praktische-Pruefung.pdf)

plätze zur Verfügung stehen und sich die Kosten für die praktische Fahrprüfung für die Prüflinge reduziert. Mit Rückabwicklung dieser falschen Entscheidung ist eine Entlastung der Prüfungssituation zu erwarten. Daher müssen bei der geplanten Änderung des KfSachvG keine Experimente vorgenommen werden und die Zugangsvoraussetzungen, die in den 1970er Jahren festgelegt wurden, können moderat auf heutige Gesichtspunkte angepasst werden. Hierbei ist es zu bevorzugen die Änderungen bei den Voraussetzungen für die Prüfer geringer ausfallen zu lassen und stattdessen den Ländern zu ermöglichen mehrere Prüforganisationen für die Abnahme der Fahrerlaubnisprüfung zuzulassen.

Zu 5.:

Die Anzahl der Fahrstunden, die vor den Prüfungen gebraucht werden, ist laut Aussage des Sachverständigen Bernd Blonsky in der öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses im Juni 2024 das Hauptproblem: „Ich sehe eigentlich die Lernphasenentwicklung als wesentlichen Grund, warum der Führerschein im Grunde genommen so in die Höhe geschneit ist. Und da geht es in meinen Augen gar nicht darum, dass jetzt immens die Anforderungen an die Fahrschüler erhöht wurden. Es ist ja auch nicht so, dass alle 3.000, 4.000, 5.000 Euro brauchen. Wir haben durchaus auch Leute im Fahrschulwagen, die mit 2.200 Euro Gesamtkosten auskommen. [...] Ich glaube, am schwierigsten ist es, erst einmal die Akzeptanz bei den Leuten wiederherzustellen, sich mit dem System auseinanderzusetzen. Und was den Führerschein teuer macht, sind dann letztendlich die Übungsstunden. Die sind nun mal bei jedem Fahrschüler individuell unterschiedlich. Wir haben Leute mit 10, 12 Übungsstunden. Wir haben aber auch Leute, wo wir teilweise – und da geht es richtig ins Geld – über 100 Übungsstunden absolvieren, wo ein Führerschein am Ende auch mal 7.500 oder 8.000 Euro kostet. Für einen Autoführerschein! Wir sind da selbst stark verwundert. Wir holen dann die Eltern mit ins Auto, bitten sie mitzufahren, damit sie die Problematik erkennen“.<sup>24</sup> Die Antragsteller sind sich bewusst, dass die gestellte Forderung alleine nicht ausreichen wird, dieses Problem zu beheben, sie stellt jedoch einen notwendigen Schritt in die richtige Richtung dar. Grundsätzlich handelt es sich hier um ein gesellschaftliches Problem. Es ist dabei sicherlich anzunehmen, dass Politik und NGOs hier durch die auf vielen Ebenen betriebene ideologische Verkehrswende weg von der individuellen Mobilität, in die falsche Richtung steuern und das Problem verschärfen, wenn nicht gar mit verursacht haben.

Zu 6.:

Die Durchfallquote bei der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung steigt weiter an. Im Jahr 2020 sind bei Erst- und Wiederholungsprüfungen zusammen 34 Prozent der Prüfungen über alle Klassen nicht bestanden worden, im Jahr 2024 bereits 41 Prozent der Prüfungen.<sup>25</sup> Bei der Theorieprüfung der Klasse B steigt diese Zahl auf Nahezu die Hälfte (49 Prozent).<sup>26</sup> Diese Zahlen sind über Jahre hinweg zu hoch, hier muss deutlich nachgesteuert werden. Die erwähnten Einzelaspekte greifen Vorschläge des Interessenverbands Deutscher Fahrlehrer auf, die in der Fahrlehrerpost 1/2025<sup>27</sup> und 2/2024<sup>28</sup> näher ausgeführt wurden.

Zu 7. und 8.:

Wie in der Fahrlehrerpost 1/2025<sup>29</sup> völlig korrekt festgestellt wird, hat der Gesetzgeber bis dato keinerlei Einwendungen dagegen, „dass jährlich tausende Fahrschüler mit fehlenden bzw. mit nur sehr geringen Sprachkenntnissen in Deutsch den Theorieunterricht lediglich „absitzen“ und sich das für eine erfolgreiche Teilnahme an der Theorieprüfung erforderliche Theoriewissen im Selbststudium aneignen“. Hier drängt sich ein Versuch auf, dieses Selbststudium für die Theorieprüfung den Fahrschülern generell zu erlauben. Insbesondere im Zusammenhang mit der Veröffentlichung des amtlichen Fragekatalogs und den privatwirtschaftlichen Möglichkeiten des Lernens über Apps und anderen digitalen Hilfsmitteln. Bei Erfolg könnte hierdurch eine deutliche Kostensenkung für einen Teil der Fahrschüler erreicht werden.

<sup>24</sup> [www.bundestag.de/resource/blob/1010094/75-Protokoll-10-06-2024-OeA.pdf](http://www.bundestag.de/resource/blob/1010094/75-Protokoll-10-06-2024-OeA.pdf)

<sup>25</sup> Bundestagsdrucksache 21/1139

<sup>26</sup> [www.wiwo.de/erfolg/trends/fuehrerschein-kosten-2025-so-teuer-ist-die-fahrerlaubnis-aktuell/26996498.html](http://www.wiwo.de/erfolg/trends/fuehrerschein-kosten-2025-so-teuer-ist-die-fahrerlaubnis-aktuell/26996498.html)

<sup>27</sup> [www.idfl.de/wp-content/uploads/2025/01/01-25.pdf](http://www.idfl.de/wp-content/uploads/2025/01/01-25.pdf)

<sup>28</sup> [www.idfl.de/wp-content/uploads/2024/04/02-24.pdf](http://www.idfl.de/wp-content/uploads/2024/04/02-24.pdf)

<sup>29</sup> [www.idfl.de/wp-content/uploads/2025/01/01-25.pdf](http://www.idfl.de/wp-content/uploads/2025/01/01-25.pdf)

Zu 9.:

Im Artikel „So teuer ist die Fahrerlaubnis in Deutschland aktuell“ der „Wirtschaftswoche“<sup>30</sup> wird ausgeführt, dass für die Prüfungen folgende Kosten anfallen: theoretische Führerscheinprüfung 25 Euro, praktische Führerscheinprüfung 130 Euro, Vorstellung zur Theorieprüfung 60 bis 137 Euro, Vorstellung zur Praxisprüfung 160 Euro bis 289 Euro. Erstere sind die Kosten der Prüforganisationen, letztere Kosten, die Fahrschulen in Rechnung stellen. In der Spitze also bis zu 581 Euro, was natürlich wesentlich zu hoch ist und reduziert werden muss. Hier muss versucht werden durch Digitalisierung eine Kostenreduktion zu erreichen.

Zu 10 und 11.:

Die Anzahl der Fahrschulen in Deutschland sinkt seit 2010 beständig. So gab es im Jahr 2010 12.733 Fahrschulen, im Jahr 2015 11.407 Fahrschulen<sup>31</sup> und im Jahr 2023 10.275 Fahrschulen<sup>32</sup>. Durch die Forderungen in Teil I wird es mehr jungen Menschen ermöglicht, den Führerscheinwerb ins Auge zu fassen und zu erwerben. Diese positive Entwicklung hin zu mehr individueller Mobilität und Freiheit ist vorausschauend begleitend auf der Angebotsseite der Fahrschulen zu berücksichtigen. Damit die gesteigerte Nachfrage nicht zu einer nicht beabsichtigten Preisentwicklung in die falsche Richtung führt, ist es proaktiv geboten durch Bürokratieabbau die Angebotsseite zu stärken, in dem ermöglicht wird, dass mehr Bürger Fahrschulen gründen und betreiben. Sowie dem jetzt schon bestehenden Fahrlehrermangel (in der Führerscheinklasse B im Jahr 2025 5.408 offene Stellen ebd.) durch die Reform der Fahrlehrerausbildung entgegenzuwirken. Ziel ist es die Attraktivität des Berufs zu steigern und die Ausbildungskosten zu senken. Eine flexiblere und kostengünstigere Ausbildung würde sowohl Quereinsteigern als auch jungen Menschen die Möglichkeit bieten, in diesem wichtigen Berufsfeld Fuß zu fassen und so langfristig die Qualität der Fahrausbildung in Deutschland sicherzustellen.

---

<sup>30</sup> [www.wiwo.de/erfolg/trends/fuehrerschein-kosten-2025-so-teuer-ist-die-fahrerlaubnis-aktuell/26996498.html](http://www.wiwo.de/erfolg/trends/fuehrerschein-kosten-2025-so-teuer-ist-die-fahrerlaubnis-aktuell/26996498.html)

<sup>31</sup> [www.moving-roadsafety.com/wp-content/uploads/2021/03/Moving-Branchenreport-2018-einseitig\\_WEB.pdf](http://www.moving-roadsafety.com/wp-content/uploads/2021/03/Moving-Branchenreport-2018-einseitig_WEB.pdf)

<sup>32</sup> [www.moving-roadsafety.com/wp-content/uploads/2025/03/Final\\_Branchenaussichten-2025.pdf](http://www.moving-roadsafety.com/wp-content/uploads/2025/03/Final_Branchenaussichten-2025.pdf)

