Quelle: Experten/KI

# Fahrschulreform: Wenn Ausbildung vom Pflichtprogramm zum Markt wird

Ute Pappelbaum

**Die geplante Reform der Fahrschulausbildung soll den Führerschein günstiger machen. Digitaler Theorieunterricht, weniger starre Vorgaben für Sonderfahrten und private Übungsfahrten verschieben dabei mehr als einzelne Ausbildungsbestandteile. Sie verändern die ökonomische Logik eines bislang stark regulierten Marktes: Wo der Staat bisher Umfang und Form der Ausbildung detailliert vorgibt, sollen künftig stärker Wettbewerb, individuelle Fähigkeiten und private Eigenleistung entscheiden.**

## Der Kostendruck ist strukturell

Der politische Ansatz reagiert auf eine auffällige Preisentwicklung. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes lagen die Preise für Fahrschule und Führerscheingebühren 2025 um 42,7 Prozent über dem Niveau von 2020. Die Verbraucherpreise insgesamt stiegen im selben Zeitraum um 21,9 Prozent. Bereits in den Jahren 2021 bis 2024 hatten sich Fahrschule und Führerscheingebühren wiederholt stärker verteuert als die allgemeinen Verbraucherpreise.

Damit ist der Führerschein zunehmend zu einer Zugangsfrage geworden. Das Bundesverkehrsministerium beziffert den durchschnittlichen Preis für einen Pkw-Führerschein der Klasse B auf rund 3.400 Euro. Besonders dort, wo Ausbildung, Arbeitsplatz und gesellschaftliche Teilhabe vom Auto abhängen, wirkt dieser Betrag wie eine zusätzliche Eintrittsschwelle in den Arbeitsmarkt.

Die Reform setzt deshalb nicht bei einer Regulierung der Fahrstundenpreise an. Sie versucht, die Menge verpflichtend einzukaufender Leistungen zu reduzieren und gleichzeitig den Wettbewerb transparenter zu machen.

Das ist ordnungspolitisch der entscheidende Punkt.

## Weniger Vorgaben verändern die Preisbildung

Bislang schreibt der Staat nicht die Preise der Fahrschulen vor, wohl aber wesentliche Teile der Leistung, die Fahrschüler erwerben müssen. Nach Angaben des Bundesverkehrsministeriums sind beim Pkw-Führerschein derzeit zwölf besondere Ausbildungsfahrten vorgeschrieben: fünf Überland-, vier Autobahn- und drei Dunkelheitsfahrten. Künftig soll keine feste Anzahl mehr gelten. Entscheidend

sollen Ausbildungsstand und Einschätzung des Fahrlehrers sein. Auch die Präsenzpflicht für den Theorieunterricht soll entfallen.

Damit verändert sich der Markt auf zwei Ebenen.

Beim Theorieunterricht sinkt die Bedeutung physischer Infrastruktur. Fahrschulen müssen nach den Reformplänen keine Schulungsräume mehr allein aufgrund der bisherigen Ausbildungsvorschriften vorhalten. Digitale Lernangebote lassen sich zudem mit wesentlich geringeren Grenzkosten skalieren als Präsenzunterricht. Das erhöht grundsätzlich den Spielraum für neue Geschäftsmodelle und stärkeren Preiswettbewerb. Der Referentenentwurf nennt Digitalisierung, vereinfachte Dokumentation und weniger Verwaltungsaufwand ausdrücklich als Hebel zur Kostensenkung.

Bei der praktischen Ausbildung wird dagegen aus einer gesetzlich fixierten Mindestmenge stärker eine individuelle Bedarfsentscheidung. Das kann die Kosten für Fahrschüler reduzieren, die schnell das erforderliche Niveau erreichen. Es bedeutet aber nicht automatisch, dass die durchschnittlichen Gesamtkosten im gleichen Umfang sinken. Wer mehr Übung benötigt, wird weiterhin Fahrstunden nachfragen müssen.

Die Reform senkt damit zunächst regulatorisch bestimmte Kostenbestandteile. Ob daraus dauerhaft niedrigere Endpreise entstehen, entscheidet erst der Wettbewerb.

## Private Fahrpraxis verlagert Kosten – und Verantwortung

Noch deutlicher wird dieser Mechanismus bei den geplanten privaten Übungsfahrten. Nach bestandener Theorieprüfung soll im Rahmen einer Experimentierklausel erprobt werden können, Fahrpraxis gemeinsam mit nahestehenden Personen zu sammeln. Das Bundesverkehrsministerium versteht diese Fahrten ausdrücklich als Ergänzung der professionellen Ausbildung.

Ökonomisch wird damit ein Teil der bislang eingekauften Ausbildungsleistung potenziell in den privaten Haushalt verlagert.

Die monetären Kosten können sinken, weil Eltern oder andere Begleitpersonen keine Fahrlehrerstunde berechnen. Verschwinden werden die Kosten jedoch nicht. Fahrzeug, Kraftstoff beziehungsweise Energie, Zeit und Versicherungsrisiko bleiben bestehen. Aus einer Marktleistung wird teilweise Eigenleistung.

Gerade für Versicherer ist diese Verschiebung relevant. Wenn Personen vor bestandener praktischer Fahrerlaubnis ein privates Fahrzeug führen dürfen, müssen Haftungsbedingungen, Fahrerkreis und Risikozurechnung eindeutig geregelt sein. Die DEVK weist entsprechend darauf hin, dass Teilnehmer eines solchen Modells ihren Versicherer vorab über einen veränderten Fahrerkreis informieren sollten.

Damit entsteht ein klassischer Reformeffekt: Regulierungskosten verschwinden nicht vollständig, sondern werden teilweise an andere Stellen des Systems verschoben.

## Der eigentliche Konflikt betrifft die Qualität

Die ökonomische Attraktivität der Reform ist deshalb relativ einfach zu erklären. Schwieriger ist die Qualitätsfrage.

Theoretisches Wissen lässt sich digital standardisieren, wiederholen und automatisiert überprüfen. Verkehrskompetenz besteht jedoch nicht ausschließlich aus prüfbarem Regelwissen. Situationswahrnehmung, Risikoeinschätzung und Verhalten gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern sind schwerer zu messen.

Genau hier liegt die institutionelle Spannung der Reform: Der Staat reduziert Inputvorgaben und muss sich anschließend stärker darauf verlassen, dass das gewünschte Ergebnis anderweitig gesichert wird.

Das gilt auch für die praktische Ausbildung. Eine feste Zahl von Sonderfahrten garantiert für sich genommen keine Fahrkompetenz. Umgekehrt garantiert ihre Abschaffung ebenfalls keine effizientere Ausbildung. Wird weniger über vorgeschriebene Ausbildungsstunden gesteuert, gewinnen Prüfung, Qualitätskontrolle und transparente Erfolgsdaten an Bedeutung.

Folgerichtig plant das Verkehrsministerium, Preise und Erfolgsquoten von Fahrschulen künftig über die Mobilithek öffentlich zugänglich zu machen. Damit würde Regulierung teilweise durch Marktinformation ersetzt: Fahrschüler könnten Anbieter nicht nur anhand einzelner Fahrstundenpreise, sondern stärker anhand von Kosten und Ausbildungserfolg vergleichen.

## Fahrschulen geraten unter Anpassungsdruck

Für Fahrschulen bedeutet das eine Veränderung ihres Geschäftsmodells.

Standardisierte Theorievermittlung verliert an wirtschaftlicher Bedeutung, wenn digitale Angebote sie günstiger bereitstellen können. Gleichzeitig könnten transparente Preis- und Erfolgsdaten den lokalen Wettbewerb verschärfen. Entscheidend wäre dann weniger, wie viele vorgeschriebene Unterrichtseinheiten ein Anbieter verkauft, sondern wie effizient Fahrschüler zur Prüfungsreife gelangen.

Das schafft einen anderen Anreiz: Ausbildungserfolg und Kosten werden stärker vergleichbar.

Allerdings entsteht damit auch ein Zielkonflikt. Eine Fahrschule soll einerseits möglichst kosteneffizient ausbilden, andererseits selbst beurteilen, wie viel praktische Ausbildung ein Fahrschüler benötigt. Wo weniger gesetzliche Mindestmengen existieren, wird diese professionelle Einschätzung ökonomisch wichtiger – und zugleich für Verbraucher schwieriger zu überprüfen.

Die geplante Veröffentlichung von Erfolgsquoten ist deshalb kein Nebenaspekt der Reform. Sie ist ein notwendiges Gegenstück zur Deregulierung.

## Zustimmung ist noch kein Wirkungsnachweis

Die DEVK-Umfrage zeigt, dass insbesondere jüngere Menschen digitalen Lernformen offen gegenüberstehen und eine Mehrheit der Befragten private Übungsfahrten grundsätzlich positiv bewertet. Sie beantwortet jedoch nicht die entscheidende Wirkungsfrage: Wie stark sinken die tatsächlichen Gesamtkosten, wenn die Reform umgesetzt wird, und wie entwickeln sich gleichzeitig Prüfungserfolg und Verkehrssicherheit?

Diese Größen müssen getrennt betrachtet werden.

Ein günstigerer Führerschein wäre noch kein Beleg für eine effizientere Ausbildung, wenn beispielsweise Wiederholungsprüfungen zunähmen. Umgekehrt wäre eine geringere Zahl professioneller Fahrstunden nicht automatisch ein Qualitätsverlust, wenn private Fahrpraxis zusätzliche Fahrerfahrung schafft.

Die Reform sollte deshalb letztlich nicht an der Zahl abgeschaffter Pflichten gemessen werden, sondern am Verhältnis von Kosten, Ausbildungsleistung und späterem Schaden- beziehungsweise Unfallgeschehen.

Versicherungs- und Finanznachrichten

# expertenReport

https://www.experten.de/id/4952222/Fahrschulreform-Wenn-Ausbildung-vom-Pflichtprogramm-zum-Markt-wird/