

Analyse der Einflussfaktoren auf Führerscheinkosten

Berlin, den 18.07.2025

Warum steigen die Führerscheinkosten in Deutschland so stark – und was können Politik und Bildungsträger konkret dagegen tun? Diese Analyse liefert darauf fundierte, faktenbasierte Antworten.

Sie basiert auf einer multiquellenbasierten Datengrundlage: Neben umfassenden, anonymisierten Unternehmensdaten der TECVIA GmbH – einem der führenden Anbieter für digitale Fahrschullösungen – wurden ergänzende Informationen aus amtlichen Statistiken des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA), der Bundesagentur für Arbeit sowie aus aktuellen, repräsentativen Umfragen von MOVING herangezogen.

Der Bericht verfolgt zwei Ziele: Zum einen werden strukturelle Rahmenbedingungen im Fahrlehrermarkt sowie politische Gestaltungsoptionen zur finanziellen Entlastung von Fahrschüler:innen beleuchtet. Zum anderen werden zentrale Kostentreiber und Einsparpotenziale im Ausbildungsprozess identifiziert. Die Analyse liefert damit eine faktenbasierte Grundlage für Entscheidungsträger aus Politik, Bildung, Fahrschulwirtschaft und Verbänden.

1. Datenbasis und Quellen

Die Analyse stützt sich auf eine Kombination aus quantitativen Unternehmensdaten, amtlichen Statistiken und Umfrageergebnissen:

- TECVIA GmbH: Die Mehrheit der quantitativen Auswertungen (z. B. Ausbildungsdauer, Prüfungsversuche, Fahrstundenpreise, regionale Unterschiede) basiert auf anonymisierten ERP-Daten von über 250.000 abgeschlossenen Führerscheinausbildungen der Klasse B (inkl. B197) im Jahr 2024. TECVIA zählt zu den größten Fahrschulverlagen und Softwareanbietern in Deutschland.
- Kraftfahrt-Bundesamt (KBA): Die Angaben zur Anzahl der registrierten Fahrlehrer:innen (Stand: 01.01.2025) stammen aus den offiziellen Statistiken des KBA.
- Bundesagentur für Arbeit: Daten zur Zahl der tätigen Fahrlehrer:innen (in Fahr- und Flugschulen) beruhen auf den Beschäftigtenstatistiken der Bundesagentur.
- MOVING: Informationen zu Personalkosten, Löhnen und Gehältern sowie zur Zahl der gesuchten Fahrlehrer:innen wurden durch eigene Marktanalysen und repräsentative Umfragen erhoben (Stand: Januar 2025).

Diese vielschichtige Datengrundlage ermöglicht eine umfassende und valide Bewertung der ökonomischen, strukturellen und politischen Rahmenbedingungen der Fahrausbildung in Deutschland.

2. Strukturelle Herausforderungen im Fahrlehrermarkt

Der deutsche Fahrlehrermarkt steht unter zunehmendem Druck: Laut KBA waren zum Stichtag 01.01.2025 bundesweit 45.898 Personen mit Fahrlehrerlaubnis ≤ 74 Jahren registriert. Dies entspricht einem Rückgang von 0,95 % gegenüber dem Vorjahr (46.338 in 2023). Besonders besorgniserregend ist die Altersstruktur: Etwa 26 % dieser Personen sind nach unserer Berechnung bereits 65 Jahre oder älter.

Gleichzeitig fehlen laut einer repräsentativen MOVING-Umfrage vom Januar 2025 rund 11.000 Fahrlehrer:innen. Davon entfallen 5.408 auf die Klasse B, 1.332 auf die Klasse C, 534 auf Klasse D und 53 auf Klassen L/T. Die tatsächliche Zahl der in den Fahr- und Flugschulen tätigen Fahrlehrer:innen liegt laut Bundesagentur für Arbeit bei rund 22.300 – rechnet man die rund 10.000 nicht erfassten Fahrschulinhaber:innen hinzu, ergibt sich ein geschätzter Pool von etwa 32.300 aktiven Fahrlehrkräften.

Diese Zahlen verdeutlichen den akuten Fachkräftemangel in der Fahrlehrerschaft und machen strukturelle Reformen bei Ausbildung, Arbeitsbedingungen und Nachwuchsförderung dringend erforderlich.

3. Lohnentwicklung und Personalkosten

Die Gehälter der Fahrlehrer:innen sind in den letzten Jahren spürbar gestiegen. Im Januar 2025 lag das durchschnittliche Jahresgehalt eines vollzeitbeschäftigten Fahrlehrers bei 46.450 €, ein Anstieg von ca. 14 % gegenüber 2022. Der Bruttolohn pro Fahrstunde (45 Minuten) beträgt derzeit etwa 21,60 €, was einem Plus von rund 21 % seit 2022 entspricht. Zwischen 2015 und 2024 stiegen die Personalkosten im Fahrschulwesen deutlich an. Während sie 2015 noch etwa 30 % der Umsatzerlöse (netto) und 47 % der Gesamtbetriebsausgaben ausmachten, lagen diese Anteile im Jahr 2024 bei rund 35 % der Umsatzerlöse und über 50 % der Gesamtkosten. Dies entspricht einem Anstieg der Personalkosten um über 85 % innerhalb von 9 Jahren.

Diese Entwicklung ist ein wesentlicher Bestandteil der gestiegenen Ausbildungskosten, verdeutlicht aber auch den zunehmenden finanziellen Druck auf Fahrschulen bei gleichzeitig wachsender Nachfrage nach qualifiziertem Personal.

Weitere Auswertungen zu Ausbildungskosten, Ausbildungsdauer, Prüfungsversuchen, regionalen Preisunterschieden sowie dem Einsparpotenzial durch den Einsatz von Fahrsimulatoren folgen in den nächsten Kapiteln und basieren vollständig auf den TECVIA-

Daten. Diese liefern detaillierte Einblicke in die Struktur der Fahrausbildung und ermöglichen konkrete Handlungsempfehlungen zur Optimierung von Kosten und Effizienz.

4. Analyse der Ausbildungskosten und Einflussfaktoren (Auszug aus TECVIA-Daten)

Die zugrunde liegenden, anonymisierten, Daten stammen aus dem Cloud-ERP-System für Fahrschulen der TECVIA GmbH. Analysiert wurden ausschließlich Ersterwerbe der Führerscheinklasse B inklusive B197, die im Jahr 2024 abgeschlossen wurden. Die wichtigsten Variablen umfassen:

- Anzahl der Theorie- und Praxisprüfungsversuche
- Gesamtkosten der Ausbildung (alle umsatzsteuerpflichtigen Leistungen, ohne Prüfgebühren der Prüforganisationen)
- Ausbildungsdauer (Tag der Anmeldung bis zur ersten bestandenen fahrpraktischen Prüfung)
- Preise für Fahrstunden, Sonderfahrten und Grundbeträge
- Nutzung von Lernapplikationen (z. B. Lernapps)

Die Auswertung erfolgte mittels statistischer Verfahren und Analysen. Zur Ergebniserzeugung kamen zusätzlich Sprachmodelle von Microsoft und Anthropic zum Einsatz.

4.1. Regionale Kostenunterschiede

Bundesland	Ø Kosten	Stichprobe	Abweichung vom Bundesdurchschnitt
Bundesdurchschnitt	3.424,31 €	n = 250.044	+0,0%
Hamburg	4.150,56 €	n = 6.727	+21,2%
Sachsen	3.763,51 €	n = 8.428	+9,9%
Bayern	3.746,77 €	n = 48.416	+9,4%
Thüringen	3.545,68 €	n = 3.476	+3,5%
Saarland	3.499,12 €	n = 2.869	+2,2%
Baden-Württemberg	3.497,90 €	n = 40.217	+2,1%
Bremen	3.480,20 €	n = 2.840	+1,6%
Mecklenburg-Vorpommern	3.461,38 €	n = 2.299	+1,1%
Hessen	3.437,95 €	n = 18.616	+0,4%
Brandenburg	3.426,88 €	n = 3.585	+0,1%
Sachsen-Anhalt	3.393,24 €	n = 3.261	-0,9%
Schleswig-Holstein	3.352,57 €	n = 9.162	-2,1%
Niedersachsen	3.305,51 €	n = 28.988	-3,5%
Rheinland-Pfalz	3.243,22 €	n = 11.214	-5,3%
Nordrhein-Westfalen	3.148,58 €	n = 53.453	-8,1%
Berlin	2.425,10 €	n = 6.493	-29,2%

Diese Ausprägung lässt sich durch eine **Vielzahl struktureller Faktoren** erklären, darunter **regionale Lebenshaltungskosten**, die **Wettbewerbsintensität** im Fahrschulmarkt sowie **unterschiedliche betriebswirtschaftliche Rahmenbedingungen** und **Marktstrukturen** in den jeweiligen Bundesländern.

4.2. Korrelation zwischen Fahrschulgröße und Kosten

Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der durchschnittlichen Kosten der Fahrausbildung (alle umsatzsteuerpflichtigen Leistungen, ohne Prüfgebühren der Prüforganisationen) nach Fahrschulgrößenklassen (Ø Anzahl der Ausbildungsgänge Klasse B, inklusive B197 pro Jahr).

Größenklasse	Stichprobe	Ø Kosten	Differenz zu Klein
Klein (0-80)	n= 3.848	3.281€	Referenz
Mittel (81-200)	n= 11.255	3.302€	+21€ (+0,6%)
Groß (201-500)	n= 45.899	3.435€	+154€ (+4,7%)
Sehr groß (500+)	n= 188.998	3.432€	+151€ (+4,6%)

Interpretation: Es besteht praktisch **kein linearer Zusammenhang** zwischen der **Fahrschulgröße** und den **Kosten**. Weder große noch kleine Fahrschulen bieten systematisch günstigere oder teurere Ausbildungen an.

4.3. Durchschnittspreise der Einzelleistungen

Leistung	Bundesschnitt	Standardabweichung	Min	Max
Preis pro Fahrstunde	56,82 €	12,34 €	35 €	95 €
Preis pro Sonderfahrt	71,45 €	14,78 €	45 €	120 €
Grundbetrag	428,65 €	156,23 €	150 €	890 €

4.4. Preisunterschiede nach Bundesland (Top 5 teuerste/günstigste)

Teuerste:	Günstigste:
Hamburg: 68,45 € (+20,5%)	Berlin: 42,34 € (-25,5%)
Bayern: 64,23 € (+13,0%)	Brandenburg: 48,56 € (-14,6%)
Baden-Württemberg: 63,78 € (+12,2%)	Sachsen-Anhalt: 49,23 € (-13,4%)
Hessen: 61,34 € (+8,0%)	Mecklenburg-Vorpommern: 50,12 € (-11,8%)
Bremen: 60,89 € (+7,2%)	Thüringen: 50,78 € (-10,6%)

4.5. Anteil der fahrpraktischen Ausbildung an den gesamten Ausbildungskosten

Bei Schülern mit einem Prüfungsversuch in der fahrpraktischen Prüfung (n = 175.338) beträgt der **durchschnittliche Anteil der fahrpraktischen Ausbildungskosten** an den

Gesamtkosten der Ausbildung (ohne Prüfgebühren der Prüforganisationen) **76%**. In absoluten Zahlen entspricht dies durchschnittlich 2.420,24 € von 3.184,53 € Gesamtkosten.

Interpretation: Diese Ergebnisse verdeutlichen, dass die **fahrpraktische Ausbildung den mit Abstand größten Kostenblock** innerhalb der Führerscheinausbildung darstellt.

Daraus ergibt sich ein erhebliches **Optimierungspotenzial**: Bereits **moderate Effizienzsteigerungen** in diesem Bereich – etwa durch eine **gezielte Reduktion von Fahrstunden** durch den **Einsatz von Fahrsimulatoren**, eine verbesserte Feststellung der Prüfungsreife durch **verbindliche Lernstandskontrollen** oder eine strukturierte Ausbildungsplanung, könnten zu **signifikanten Kosteneinsparungen** führen.

Insbesondere das **OFSA-Modell** sowie der in der **Novellierung der Fahrausbildung** angedachte **Einsatz von Fahrsimulatoren** in der Fahrausbildung bieten hier vielversprechende Ansätze um sowohl die **Anzahl der Fahrstunden** als auch das **Risiko von Prüfungswiederholungen** zu **reduzieren** – mit **direktem Effekt auf die Kosten der Ausbildung**.

4.6. Kostenersparnis durch den Einsatz von Fahrsimulatoren in der Fahrausbildung

Die **Integration von Fahrsimulatoren in die Fahrausbildung** bietet neben **pädagogischen Vorteilen** auch **erhebliche wirtschaftliche Einsparpotentiale** für Fahrschüler. Durch die Substitution konventioneller Fahrstunden durch Simulatorstunden können die Gesamtkosten der Fahrausbildung deutlich reduziert werden.

Bei der aktuellen Preisstruktur liegt der **Durchschnittspreis einer regulären Fahrstunde** bei **56,82€**, während eine **Simulatorstunde** durchschnittlich nur **39€** kostet. Dies entspricht einer Differenz von 17,82€. Je nach Ausbildungsart sollen zukünftig unterschiedlich viele **Fahrstunden durch Simulatorstunden substituiert** werden: Bei der **B197-Ausbildung** sind es **11 Fahrstunden**, bei der **B-Ausbildung** nehmen wir hier **10 Stunden** an.

Die nachfolgende Tabelle zeigt detailliert die möglichen **Einspareffekte** bei einer durchschnittlichen Gesamtausbildungskosten von 3.184,53€. Die Berechnungen verdeutlichen, dass **Fahrschüler** je nach Ausbildungsart **zwischen 178,20€ und 196,02€ einsparen** können, was einer prozentualen Kostenreduktion von 5,60% bis 6,16% entspricht.

Kriterium	B197	Klasse B
Substituierbare Stunden	11 Stunden	10 Stunden
Kosten reguläre Fahrstunden	11 × 56,82€ = 625,02€	10 × 56,82€ = 568,20€
Kosten Simulatorstunden	11 × 39€ = 429€	10 × 39€ = 390€
Einsparung pro Schüler	625,02€ - 429€ = 196,02€	568,20€ - 390€ = 178,20€
Gesamtkosten ohne Simulator	3.184,53€	3.184,53€
Gesamtkosten mit Simulator	2.988,51€	3.006,33€

Prozentuale Einsparung	6,16%	5,60%
------------------------	-------	-------

4.7. Entwicklung der Ausbildungskosten nach Dauer

Die folgende Tabelle zeigt die statistische Auswertung der Ausbildungskosten (nur umsatzsteuerpflichtige Leistungen, ohne Prüfgebühren der Prüforganisationen) in Abhängigkeit von der Gesamtdauer der Ausbildung (Anmeldedatum bis zur ersten bestandenen fahrpraktischen Prüfung). Hierfür wurden nur Fahrschüler mit einem oder zwei Versuchen bis zum Bestehen der fahrpraktischen Prüfung betrachtet:

Ausbildungsdauer	Stichprobe	Ø Kosten	Std.Abw.
0-90 Tage	n=3.376	3.092,28 €	899,26 €
90-180 Tage	n=27.434	3.019,70 €	787,80 €
180-365 Tage	n=142.568	3.187,45 €	825,33 €
Mehr als 365 Tage	n=52.092	3.412,78 €	912,45 €

Interpretation: Die **niedrigsten durchschnittlichen Kosten** treten im Intervall von **90 bis 180 Tagen** auf. Bei Ausbildungsdauern von **über 180 Tagen steigen die Kosten** deutlich an, was auf einen erhöhten Bedarf an **zusätzlichen Übungsstunden und Wiederholungen** hindeutet. Diese Ergebnisse unterstreichen die Bedeutung einer **strukturierten und zeitlich ausgewogenen Ausbildung**, wie sie beispielsweise im **OFSA-Konzept** vorgesehen ist. Eine solche Struktur bietet das Potenzial, die Ausbildungskosten signifikant zu senken und gleichzeitig die Erfolgsquote zu erhöhen.

4.8. Kostenentwicklung nach Prüfungsversuchen

Die folgende Tabelle zeigt die statistische Auswertung der Ausbildungskosten (nur umsatzsteuerpflichtige Leistungen, ohne Prüfgebühren der Prüforganisationen) in Abhängigkeit von der Anzahl der praktischen Prüfungsversuche (Bestehensquote):

Prüfungsversuche	Stichprobe	Ø Kosten	Kostensteigerung	Ø Ausbildungsdauer
1 Versuch	n=175.338	3.184,53 €	Referenz	362 Tage
2 Versuche	n=50.132	3.727,14 €	+17,0%	414 Tage
3 Versuche	n=16.196	4.273,76 €	+34,2%	
4 Versuche	n=5.399	4.754,72 €	+49,3%	
5 Versuche	n=1.858	5.201,39 €	+63,4%	

Interpretation: Schon ein zweiter Prüfungsversuch erhöht die Ausbildungskosten im Durchschnitt um **542,61 € (17,0%)**. Mit jedem zusätzlichen Versuch steigen die Kosten weiter progressiv an. Die durchschnittliche Kostensteigerung beträgt etwa **500 bis 550 € pro**

zusätzlichen Versuch. Zudem verlängert sich die Ausbildungsdauer (Tag der Anmeldung bis zur bestandenen prakt. Prüfung) bei 2 Versuchen um **52 Tage (+14,4%)**.

Dieser Zusammenhang verdeutlicht das **Potenzial einer systematisch aufgebauten Fahrausbildung zur Kostensenkung**. Besonders der Einsatz **verbindlicher Lernstandskontrollen** und einer modular verzahnten Ausbildungsstruktur, wie sie im OFSA-Konzept vorgesehen ist, sollte nachweislich zur Verbesserung der Bestehensquoten in der fahrpraktischen Prüfung beitragen. Dies wiederum ermöglicht eine **signifikante Reduktion der durchschnittlichen Ausbildungskosten** und fördert eine **effiziente Ressourcennutzung innerhalb aller Stakeholder (insbesondere Fahrschulen und Prüforganisationen) der Fahrschulausbildung**.

4.9. Einfluss der Theorieprüfungsversuche auf die Gesamtkosten

Prüfungsversuche	Stichprobe	Ø Kosten	Kostensteigerung
1 Versuch	n=174.712	3.368,05 €	Referenz
2 Versuche	n=42.654	3.514,38 €	+4,3%
3 Versuche	n=15.924	3.616,49 €	+7,4%
4 Versuche	n=6.880	3.701,64 €	+9,9%
5 Versuche	n=3.309	3.790,62 €	+12,5%

Interpretation: Obwohl der Einfluss zusätzlicher Theorieprüfungsversuche auf die Gesamtkosten geringer ausfällt als bei praktischen Prüfungen, zeigt sich dennoch ein klarer Zusammenhang: **Pro zusätzlichem Theorieversuch steigen die Ausbildungskosten im Durchschnitt um etwa 100 bis 150 €.**

Diese Erkenntnis verdeutlicht das Potenzial, auch in der theoretischen Ausbildung durch **verbindliche Lernstandskontrollen**, einer **strukturierten Vermittlung der Inhalte** und einer **Verlängerung der Lernzeit durch einen blended Learning-Ansatz** – wie im **OFSA-Konzept** vorgesehen – die Bestehensquoten zu erhöhen. Dadurch lassen sich nicht nur **Prüfungslasten reduzieren**, sondern auch die **Gesamtkosten der Fahrausbildung signifikant senken**.

4.10. Analyse nach Lernstatus zur ersten Theorieprüfung

Die Analyse zeigt einen deutlichen Zusammenhang zwischen dem Lernstatus in der Schüler-App und der Erfolgsquote bei der ersten Theorieprüfung:

Lernstatus	Beschreibung	Erfolgsquote (1. Versuch)	Stichprobe
0	Unvorbereitet (rot)	48,2%	n = 7.490
1	Teilweise vorbereitet (orange)	70,7%	n = 80.647
2	Gut vorbereitet (grün)	89,9%	n = 44.914

Interpretation: Der Lernstatus hat einen hochsignifikanten Einfluss auf den Prüfungserfolg. Gut vorbereitete Schüler (Status 2) haben eine fast doppelt so hohe Erfolgsquote wie unvorbereitete Schüler (Status 0). Dies unterstreicht die Bedeutung einer strukturierten Prüfungsvorbereitung und der **Einführung verbindlicher Lernstandskontrollen** zur **Senkung der Ausbildungskosten**.

Zusammenfassung der wichtigsten Erkenntnisse

Die Analyse identifiziert zentrale Einflussfaktoren auf die Ausbildungskosten für den Führerschein der Klasse B in Deutschland.

Ein besonders **signifikanter Kostenfaktor** sind die **Bestehensquoten in den theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfungen**: Jeder weitere **praktische Versuch** erhöht die Gesamtkosten im Mittel um **500–550 €**, während ein zusätzlicher **Theorieversuch** mit **100–150 €** zu Buche schlägt.

Ein weiterer **Kostenfaktor** ist die **Ausbildungsdauer**. Ausbildungszeiträume im Bereich von **90 bis 180 Tagen** gehen mit den geringsten durchschnittlichen Gesamtkosten einher. Außerhalb dieses Intervalls stehen signifikant höhere Ausgaben.

Zudem bestehen erhebliche **regionale Preisunterschiede**: Die Differenz zwischen dem teuersten und günstigsten Bundesland beträgt über 1.700 €, was strukturelle Unterschiede im Fahrschulmarkt widerspiegelt.

Die Ergebnisse unterstreichen **das erhebliche Potenzial einer strukturierten und methodisch fundierten Fahrausbildung** zur Reduktion der Gesamtkosten. Insbesondere der **gezielte Einsatz verbindlicher Lernstandskontrollen** sowie eine **auf den kostenoptimalen Zeitraum abgestimmte, kompetenzorientierte Ausbildungsstruktur**, sowie der Einsatz von Fahrsimulatoren in der Ausbildung, wie sie im **OFSA-Konzept** respektive der **Novellierung der Fahrschulausbildung** verankert sind, ist nicht nur pädagogisch sinnvoll, sondern auch ökonomisch vorteilhaft. Diese Erkenntnisse liefern eine fundierte Grundlage für bildungspolitische Maßnahmen zur Senkung der Führerscheinkosten.

Neben strukturellen und pädagogischen Ansätzen zur Kostensenkung stellt auch die finanzpolitische Gestaltung eine entscheidende Stellschraube dar, um Fahrschüler:innen unmittelbar zu entlasten.

Steuerliche Entlastung von Fahrschüler:innen

MOVING begrüßt ausdrücklich die politischen Bestrebungen zur Reduzierung der Führerscheinkosten. Ein konkreter Vorschlag ist die steuerliche Absetzbarkeit der Führerscheinausbildung als haushaltsnahe Dienstleistung gemäß § 35a EStG. Diese

Maßnahme ließe sich kurzfristig auf nationaler Ebene umsetzen und würde eine direkte, transparente finanzielle Entlastung für Fahrschüler:innen bzw. deren Eltern schaffen. Ein solches Modell würde nicht nur zur Entlastung privater Haushalte beitragen, sondern auch die gesellschaftliche Teilhabe durch individuelle Mobilität stärken.

Hinweis zur Dokumentenverarbeitung und zum Haftungsausschluss

Dieses Dokument wurde nach bestem Wissen und Gewissen auf der Grundlage verfügbarer Informationen und offizieller Quellen zusammengestellt und zusammengefasst. Es dient ausschließlich zu Informationszwecken und stellt keine rechtsverbindliche Auslegung oder Handlungsempfehlung dar. Trotz sorgfältiger Prüfung kann keine Gewähr für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte übernommen werden. Eine Haftung für Schäden oder Konsequenzen, die sich direkt oder indirekt aus der Verwendung dieses Dokuments ergeben, ist ausgeschlossen.

MOVING ist eine Interessenvertretung von europäischen Verkehrsverlagen und Unternehmen, die im Bereich der Fahrerausbildung tätig sind. Seit 2012 will MOVING für und mit seinen Mitgliedern einen weiteren Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten. Im Mittelpunkt der Arbeit steht die Förderung der Aufklärung und Unfallverhütung in den Bereichen Verkehrssicherheit, Verkehrserziehung und Verkehrssicherheitsausbildung sowie die damit verbundene Berufskraftfahrerausbildung und Führerscheinprüfung in Europa und weltweit. MOVING ist Mitglied der CIECA/Internationalen Kommission für Fahrprüfungen (Brüssel), des ETSC/Europäischen Verkehrssicherheitsrates (Brüssel) und der EU-Charta für Straßenverkehrssicherheit.

Weiterführende Veröffentlichungen:

- **MOVING PM Führerschein bis zu 20 Prozent günstiger – MOVING weiß wie!**
- **Steuerliche Entlastungen beim Führerscheinwerb: Umsatz- oder Einkommensteuer**
- **MOVING Ausarbeitung: Warum steigen die Führerscheinkosten?**
- MOVING Analyse des Fahrlehrermangels
- MOVING-Studie über den Einsatz von Simulatoren in der Fahrerausbildung im Jahr 2023
- MOVING Branchenaussichten 2025