

# Leichte Sprache in der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung

Berichte der  
Bundesanstalt für Straßenwesen

Mensch und Sicherheit Heft M 296

**bast**

# Leichte Sprache in der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung

von

Bernhard Schrauth  
Bartholomäus Zielinski  
Bernhard Mederer

unter Mitarbeit von

Andreas Schubert  
Alexander von Poblocki  
Silvia Wiegel

Institut für empirische Soziologie  
an der Friedrich-Alexander-Universität  
Erlangen-Nürnberg

**Berichte der  
Bundesanstalt für Straßenwesen**

**Mensch und Sicherheit Heft M 296**

**bast**

Die Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlicht ihre Arbeits- und Forschungsergebnisse in der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen**. Die Reihe besteht aus folgenden Unterreihen:

A - Allgemeines  
B - Brücken- und Ingenieurbau  
F - Fahrzeugtechnik  
M - Mensch und Sicherheit  
S - Straßenbau  
V - Verkehrstechnik

Es wird darauf hingewiesen, dass die unter dem Namen der Verfasser veröffentlichten Berichte nicht in jedem Fall die Ansicht des Herausgebers wiedergeben.

Nachdruck und photomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Bundesanstalt für Straßenwesen, Stabsstelle Presse und Kommunikation.

Die Hefte der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen** können direkt bei der Carl Ed. Schünemann KG, Zweite Schlachtpforte 7, D-28195 Bremen, Telefon: (04 21) 3 69 03 - 53, bezogen werden.

Über die Forschungsergebnisse und ihre Veröffentlichungen wird in der Regel in Kurzform im Informationsdienst **Forschung kompakt** berichtet. Dieser Dienst wird kostenlos angeboten; Interessenten wenden sich bitte an die Bundesanstalt für Straßenwesen, Stabsstelle Presse und Kommunikation.

Die **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)** stehen zum Teil als kostenfreier Download im elektronischen BASt-Archiv ELBA zur Verfügung.  
<http://bast.opus.hbz-nrw.de>

## Impressum

**Bericht zum Forschungsprojekt FE 82.0732/2019**  
Leichte Sprache in der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung

**Fachbetreuung**  
Heidi Grattenthaler

**Referat**  
Fahreignung, Fahrausbildung, Kraftfahrerrehabilitation

**Herausgeber**  
Bundesanstalt für Straßenwesen  
Brüderstraße 53, D-51427 Bergisch Gladbach  
Telefon: (0 22 04) 43 - 0

**Redaktion**  
Stabsstelle Presse und Kommunikation

**Druck und Verlag**  
Fachverlag NW in der  
Carl Ed. Schünemann KG  
Zweite Schlachtpforte 7, D-28195 Bremen  
Telefon: (04 21) 3 69 03 - 53  
Telefax: (04 21) 3 69 03 - 48  
[www.schuenemann-verlag.de](http://www.schuenemann-verlag.de)

ISSN 0943-9315  
ISBN 978-3-95606-514-9

Bergisch Gladbach, April 2020



## Kurzfassung – Abstract

### Leichte Sprache in der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung

Ausgangspunkt der vorliegenden Forschungsarbeit ist die Frage, ob die Erarbeitung und Erprobung einer Konzeption zur „Leichten Sprache in der Theorieprüfung“ aus wissenschaftlicher Sicht angezeigt sind. Das Angebot einer TFEP in Leichter Sprache würde dem Leitgedanken der Inklusion – Menschen mit Behinderung die Teilhabe an der Gesellschaft zu ermöglichen – folgen. Ungeklärt sind allerdings die Fragen, ob die Leichte Sprache für eine Übersetzung der TFEP prinzipiell geeignet ist, sowie ob die TFEP ohne Verschlechterung der Prüfungsqualität und ohne Einschränkung der Verkehrssicherheit in die Leichte Sprache übersetzt werden kann.

Die Bearbeitung des Forschungsthemas erfolgte anhand von drei Arbeitsschritten, die als Ganzes einen Überblick über den in Wissenschaft und Praxis weitgehend unbearbeiteten sowie unverbundenen Forschungsgegenstand geben.

Den ersten Schritt zur Bearbeitung des Forschungsthemas bildete eine Literaturanalyse, die getrennt für die beiden Themenfelder der Leichten Sprache und der TFEP durchgeführt wurde. Die Literaturanalyse im Themenfeld der Leichten Sprache erfasst diese als ein Kommunikationsmittel, das durch sprachliche Vereinfachungen primär zum Leseverständnis von Menschen mit Lernschwierigkeiten, geistiger Behinderung oder kognitiven Einschränkung sowie auch von Menschen mit prälingualer Schwerhörigkeit bzw. Gehörlosigkeit beitragen soll.

Die Leichte Sprache folgt hierbei eigenen Regeln, die allerdings in konkurrierenden Regelwerken festgehalten sind. Ein einheitliches oder auch standardisiertes Konzept der Leichten Sprache ist dementsprechend nicht vorhanden.

Die Literaturanalyse im Themenfeld der TFEP nimmt für eine mögliche Übersetzung und Durchführung der TFEP in Leichter Sprache relevante organisatorische Aspekte in den Blick. Des Weiteren wird die Erstellung und auch die beständige Evaluation der Prüfungsfragen beleuchtet, deren methodischen Gütekriterien eine etwaige Übersetzung der Prüfungsfragen ebenso genügen müsste.

Im zweiten Arbeitsschritt erfolgte die Durchführung von insgesamt sieben Experten/-inneninterviews. Hierzu wurden Experten/-innen aus dem Themenfeld der Leichten Sprache sowie aus dem Themenfeld der TFEP rekrutiert. Die Experten/-innen des Themenfeldes Leichter Sprache weichen in ihren Einschätzungen hinsichtlich der Anwendbarkeit von Regeln, der Verwendung eines bestimmten Regelwerkes und der Übersetzbarkeit von Fachbegriffen und Formeln häufig voneinander ab. Mit der explorativen Methode der Experten/-innenbefragung konnten jedoch Problemfelder benannt werden, die sich etwa auf den Interpretationsspielraum bei einer Übersetzung, die Rechtssicherheit einer Übersetzung der TFEP in Leichte Sprache sowie den Zugang zu einer TFEP in Leichter Sprache erstrecken.

Der dritte Arbeitsschritt umfasste die Testübersetzung von zwölf ausgewählten Prüfungsfragen in Leichte Sprache, die von einem professionellen Übersetzungsbüro umgesetzt wurde. Dabei traten unter anderem bei der Übersetzung von Fachbegriffen und Formeln Schwierigkeiten auf. Der Aufwand, den eine vollständige Übersetzung aller Prüfungsfragen aus dem amtlichen Führerschein-Fragenkatalog zur Folge hätte, kann mit der Testübersetzung nur in Ansätzen erfasst werden. Die Erkenntnisse deuten auf einen umfassenden Arbeitsaufwand hin.

In der Gesamtschau der Resultate aus der Literaturanalyse, dem empirischen Material aus der Experten/-innenbefragung und der Testübersetzung zeigen sich in Teilen Einschränkungen in der prinzipiellen Eignung der Leichten Sprache für eine Übersetzung der TFEP. Eine Übersetzung der Prüfungsfragen und damit die Bereitstellung einer validen TFEP in Leichter Sprache könnte dadurch beeinflusst werden.

Eine umfassende Erarbeitung und Erprobung einer Konzeption zur „Leichten Sprache in der Theorieprüfung“ erscheint deshalb weniger empfehlenswert. Im Falle einer weiteren Bearbeitung dieses Forschungsthemas wäre die Klärung der identifizierten Diskussionspunkte unter Beteiligung der jeweiligen Experten/-innen ein möglicher nächster Schritt.

### **Easy-to-read language in the German theoretical driving test**

Starting point of the present research work is the question of whether the development and testing of a concept for “Easy-to-read language in the German theoretical driving test” is indicated from a scientific point of view. Offering the German theoretical driving test in easy-to-read language would follow the principle of inclusion, enabling people with disabilities to participate in society.

However, the following two questions are unclear: First, is easy-to-read language basically suitable for a translation of the German theoretical driving test? Second, would the translation of the German theoretical driving test into easy-to-read language be possible without impairing the quality of the test and traffic safety?

These research questions were dealt with in the current project by means of three working steps. All three working steps together provide an overview over the two research subjects – easy-to-read language and theoretical driving test – which are so far largely unrelated in research.

The first step in dealing with the research questions was a literature analysis, which was carried out separately for the two subjects of easy-to-read language and the theoretical driving test. The literature analysis on easy-to-read language captures easy-to-read language as a means of communication which, through linguistic simplifications, is primarily intended to contribute to the reading comprehension of people with learning difficulties, mental disabilities or cognitive impairments as well as of people with prelingual hearing loss or deafness.

Easy-to-read language follows specific rules, which, however, are laid down in competing sets of rules. Thus, easy-to-read language is currently not a uniform or even standardized concept.

The literature analysis on the theoretical driving test focuses on relevant organisational aspects for a potential translation and implementation of a theoretical driving test in easy-to-read language in Germany. Furthermore, the creation and the permanent evaluation of the examination questions are elaborated on. A translation of the examination

questions would have to meet methodological criteria as well.

In the second step, a total of seven expert interviews were conducted. For this purpose, experts were recruited from the subject areas of easy-to-read language and of the theoretical driving test. The easy-to-read language experts often differed in their assessments of the applicability of rules, the use of a certain set of rules and the translatability of technical terms and formulas. With the explorative method of an expert survey, however, it was possible to identify problematic discussion points such as the leeway for interpretation in the translation process, the legal certainty of a translation of the theoretical driving test into easy-to-read language and the access regulations to a theoretical driving test in easy-to-read language.

The third step involved a test translation of twelve selected examination questions into easy-to-read language, which was carried out by a professional translation agency. Difficulties were encountered among others with the translation of technical terms and formulas. The effort that a complete translation of all examination questions from the official driving license question catalogue would entail can only be recorded to a limited extent with the test translation. Nevertheless, the findings indicate a comprehensive workload.

Overall, the results from the literature analysis, the empirical material from the expert survey and the insights gathered with the test translation reveal some limitations in the basic suitability of easy-to-read language for a translation of the theoretical driving test. A translation of the examination questions and thus the provision of a valid theoretical driving test in easy-to-read language could be influenced by these limitations.

A comprehensive development and testing of a concept for “Easy-to-read language in the German theoretical driving test” therefore appears less recommendable. If this research topic were to be worked on further, a possible next step would be to clarify the identified discussion points. For this clarification, experts for the creation of the examination questions and for their translation into easy-to-read language should be involved.

## Summary

### Easy-to-read language in the German theoretical driving test

Starting point of the present research work is the question of whether the development and testing of a concept for “Easy-to-read language in the German theoretical driving test” is indicated from a scientific point of view. Offering the German theoretical driving test in easy-to-read language would follow the principle of inclusion, enabling people with disabilities to participate in society. The Convention on the Rights of Persons with Disabilities (CRPD), ratified in Germany in 2009, covers the personal mobility of people with disabilities in Article 20 CRPD and the provision of important information using suitable forms of communication, including easy-to-read language, in Article 21 CRPD. A low-barrier theoretical driving test could therefore be a measure to move closer to the goal of far-reaching inclusion.

However, the following two questions are unclear: First, is easy-to-read language basically suitable for a translation of the German theoretical driving test? Second, would the translation of the German theoretical driving test into easy-to-read language be possible without impairing the quality of the test and traffic safety?

Characteristic for the scientific work in the current BAST-project FE 82.0732/2019 are the two subjects of easy-to-read language on the one hand and of the theoretical driving test on the other hand, which both have hardly been related in science and practice so far, as well as the lack of previous research results. Hence, this research work has a strong explorative character.

The research topic was dealt with in three selected working steps. As a first step, literature of the subject of easy-to-read language and of the theoretical driving test was analysed. As a second step, a survey of experts in the two separate subject areas of easy-to-read language and the theoretical driving test was conducted. As a third step, twelve selected examination questions from the official driving license question catalogue were exemplarily translated into easy-to-read language.

### Literature analysis

The literature analysis was carried out separately for the subjects of easy-to-read language and the theoretical driving test. The first aim of the literature analysis was to introduce the concept of easy-to-read language as a concept of low-barrier communication and to elaborate on its characteristics.

Easy-to-read language is understood in literature as a low-barrier form of communication. Its primary function is to make reading easier for people with disabilities who have limited reading comprehension and thus enabling them to participate in society. Since the ratification of the CRPD in Germany, easy-to-read language has been increasingly used by public institutions to provide information. Other application contexts of easy-to-read language are also becoming more diverse and range for example from specially written reading stories to a news channel in easy-to-read language.

Easy-to-read language is a group language primarily intended for people with learning difficulties, mental disabilities or cognitive impairments. It is also aimed at people with prelingual hearing loss, deafness and aphasia. Functional illiterates are regarded as further primary users. However, a secondary group of users, including people with German as their second language, also benefits from this low-barrier form of communication.

At present, easy-to-read language is not based on a uniform or scientifically sound set of rules in Germany. In fact, competing guidelines from different sets of rules for the formulation and the layout of easy-to-read documents hamper the understanding of easy-to-read language as a uniform German language form.

An alternative to easy-to-read language is the use of plain language, which, unlike easy-to-read language, does not follow a specific set of rules and is not made for a clearly defined target group. But in the general intention – to make the reading easier by simplifying the sentence structure and the vocabulary as well as by avoiding foreign words and technical terms – the easy-to-read language and the plain language are similar.

The second aim of the literature analysis was to identify relevant aspects of the theoretical driving

test that would be affected by a translation of the examination questions into easy-to-read language.

The German theoretical driving test has undergone extensive revision in recent years and continues to be in a permanent innovation process, for which TÜV | DEKRA arge tp21 is largely responsible. Since 2011 the theoretical driving test is carried out on a PC, which enables also the use of video sequences in the test compared to the previous use of motionless depictions of traffic scenes. Part of the implemented innovation process is also the continuous evaluation of the existing examination questions. In order to compensate for possible disadvantages, the theoretical driving test is currently offered in twelve foreign languages besides German and also available with an audio description.

The process for the creation or revision of examination questions is clearly defined and involves also legal representatives from the federal government and the federal states of Germany. In this formal process, the content and legal aspects of new or revised examination questions are assessed.

The methodological requirements of reliability, validity and objectivity for the theoretical driving test are of particular importance for a potential translation of the examination questions into easy-to-read language.

### **Expert survey**

A total of seven experts – five of them experts in the subject area of easy-to-read language and another two experts in the subject area of the theoretical driving test – were interviewed with semi-structured interview guidelines.

From the perspectives of both subject areas, the empirical material of the expert interviews showed a large variety in experts' answers. In this context, not only the varying perspectives of the experts between the subject areas became clear, but also the opinions on different aspects from experts within a subject area differed.

If the theoretical driving test was to be translated into easy-to-read language, easy-to-read language experts would see the idea of participation as having been fulfilled. However, they also consider the translation of the examination questions into easy-to-read language to be a difficult undertaking.

Regarding the target group for a theoretical driving test in easy-to-read language, experts are largely in agreement. People with learning difficulties or people with mental or cognitive impairment would primarily benefit from a theoretical driving test in easy-to-read language. In addition, the experts refer to possible secondary users, such as learner drivers with reading and writing disability or migrants with little knowledge of German.

The suitability of the easy-to-read language for the translation of the German theoretical driving test was assessed primarily by easy-to-read language experts. However, their assessments of the applicability of rules, the use of a particular set of rules as well as the translatability of technical terms and formulas often varied widely. Most experts regarded the leeway for interpretation that is inherent in the translation and arises from the attempt to reduce the complexity of the examination questions as problematic.

Experts from both subject areas view the retention of the existing quality of the theoretical driving test in case of a translation of the examination questions as critical. In view of the expected difficulties with a potential translation, concerns about impairing the quality of the examination are also expressed.

These experts consider the legal certainty of the translated examination questions as to be no less important, although they also reckon this can hardly be fully achieved. Furthermore, the experts for the theoretical driving test also address organisational aspects; such as the question of whether, in the case of an actual translation, a unified theoretical driving test in easy-to-read language or two competing examination forms, one in difficult language and one in easy-to-read language – would be offered.

Regarding the presentation of the theoretical driving test on the computer screen, the experts consider slight changes to be necessary. The experts express themselves contradictorily as to whether the images and the video material themselves should be modified and possibly simplified.

Overall, the comments of the experts indicate that there are concerns regarding the basic suitability of easy-to-read language for the translation of the theoretical driving test and its compatibility with the requirements of the theoretical driving test. Accompanying measures such as adapting the driver training to the needs of people with cognitive

or mental disabilities would also be considered necessary in the case of a potential translation of the theoretical driving test into easy-to-read language.

### **Test translation**

The selection of the examination questions for the test translation into easy-to-read language was made based on predetermined criteria. These criteria were established in order to represent the diversity of the large number of examination questions at least approximately. The selected questions were translated by a professional translation agency for easy-to-read language.

In the test translation, the use of technical terms and formulas has proved problematic for translating examination questions into easy-to-read language. The quality seal for easy-to-read language awarded by the translation agency could therefore not be granted for the test translation.

The test translation also included changes in the vocabulary and linguistic simplifications of the facts or situations described in the selected examination questions. However, regarding their possible impact on the quality of the theoretical driving test and the retention of comparability with the original, these changes could not be ultimately assessed within the framework of this expertise.

The test translation of the twelve selected examination questions, though, made it clear that translating the theoretical driving test into easy-to-read language would involve a considerable amount of work. Already the test translation required substantial content-related consultations between the researcher and the translation agency. For an actual translation of all examination questions from the official driving license question catalogue (>1,700 examination questions), consultations would have to be much more extensive and would also need to involve experts from other professions – not least lawyers – in the translation process.

### **Conclusion and recommendation**

The findings of the three working steps suggest that the basic suitability of the easy-to-read language for an application in the context of the theoretical driving test is at least partially limited. This could influence a translation of the examination questions and thus

the provision of a valid theoretical driving test in easy-to-read language.

Due to the mentioned problem areas and the unclear discussion points a comprehensive development and testing of a concept for “Easy-to-read language in the German theoretical driving test” appears less recommendable as the next step. If this research topic were to be worked on further, a possible next step would be to clarify the identified discussion points. For this clarification, experts for the creation of the examination questions and for their translation into easy-to-read language should be involved.

An alternative could be a revision of the examination questions focusing on the application of plain language. The reintroduction of an oral examination adapted to the needs of people with cognitive or mental impairments could be another and more target group-oriented alternative. In addition, the provision of an inclusive theoretical driver training – or at least the provision of a respective set of documents for examination preparation – could be a further beneficial measure to reduce barriers when taking the theoretical driving test.



## Inhalt

<b>Abkürzungen</b> .....	10	3.4.5 Layout der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung .....	27
<b>1 Einleitung</b> .....	11	3.4.6 Ergänzungen .....	28
1.1 Problemstellung .....	11	<b>4 Testübersetzung</b> .....	28
1.2 Vorbemerkungen zum Bericht .....	11	4.1 Auswahlkriterien .....	29
<b>2 Literaturanalyse</b> .....	12	4.2 Auswahl und Übersetzung .....	30
2.1 Leichte Sprache .....	12	4.3 Erkenntnisse aus der Testübersetzung .....	38
2.1.1 Gesellschaftlicher Hintergrund .....	12	4.4 Aufwand einer Übersetzung .....	39
2.1.2 Zielgruppe .....	12	<b>5 Zusammenfassung</b> .....	40
2.1.3 Regeln und Regelwerke .....	14	<b>6 Fazit und Empfehlungen</b> .....	43
2.1.4 Abbildungen und Bebilderungen .....	16	<b>Literatur</b> .....	44
2.1.5 Abgrenzung von Leichter und Einfacher Sprache .....	16	<b>Bilder</b> .....	46
2.1.6 Anwendungskontexte .....	17	<b>Tabellen</b> .....	47
2.2 Relevante Aspekte der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung .....	17	<b>Anhang</b> .....	48
2.2.1 Organisatorische Aspekte .....	18	Anhang I Erhebungsunterlagen Experten/-inneninterviews .....	48
2.2.2 Erstellung der amtlichen Prüfungsfragen und wissenschaftliche Evaluation .....	19	Anhang II Kodierschema .....	63
<b>3 Experten/-inneninterviews</b> .....	20		
3.1 Erhebungsdesign .....	20		
3.2 Erhebungsunterlagen .....	21		
3.3 Erhebungsverlauf und Auswertung .....	21		
3.4 Empirische Befunde .....	22		
3.4.1 Beurteilung eines möglichen Angebots der TFEP in Leichter Sprache .....	23		
3.4.2 Mögliche Zielgruppen .....	24		
3.4.3 Eignung der Leichten Sprache für eine Übersetzung der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung .....	24		
3.4.4 Erhalt der Durchführungs- und Prüfungsqualität der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung .....	25		

## Abkürzungen

Abs.	Absatz	arge tp 21	Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr
AK-FF	Arbeitskreis Fahrerlaubnisfragen	TFEP	Theoretische Fahrerlaubnisprüfung
Art.	Artikel	u. a.	unter anderem
BAST	Bundesanstalt für Straßenwesen	UN-BRK	UN-Behindertenrechtskonvention
BGG	Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen	vgl.	vergleiche
BITV 2.0	Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung	z. B.	zum Beispiel
BLFA-FE/FL	Bund-Länder-Fachausschuss Fahrerlaubnisrecht/Fahrlehrerrecht	z. T.	zum Teil
bzw.	beziehungsweise		
DEKRA	Deutscher Kraftfahrt-Überwachungs-Verein		
d. h.	das heißt		
eG	eingetragene Genossenschaft		
etc.	et cetera		
e. V.	eingetragener Verein		
ExpInt	Experten-/inneninterview		
f./ff.	folgend/e		
FahrschAusbO	Fahrschüler-Ausbildungsordnung		
FeV	Fahrerlaubnis-Verordnung		
MPU	Medizinisch-Psychologische Untersuchung		
PC	Personal Computer		
TÜV	Technischer Überwachungsverein		
TÜV   DEKRA	Arbeitsgemeinschaft Technische		

# 1 Einleitung

## 1.1 Problemstellung

In der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK), seit 2009 in Deutschland in Kraft, wird Menschen mit Behinderung das Recht auf eine „[...] volle und wirksame Teilhabe in der Gesellschaft“ (AICHELE, 2014, S. 19) zugesichert. Dies erfordert eine inklusive Gestaltung gesellschaftlicher Lebensbereiche, die andernfalls potenziell zur sozialen Exklusion der Betroffenen beitragen (vgl. SCHRAUTH, 2019). In diesem Sinne erfolgt Inklusion etwa durch den Abbau von Barrieren und die Schaffung von bisher nicht genutzten Möglichkeiten zur Teilhabe für Menschen mit Behinderung (vgl. AICHELE, 2012). Für den vorliegenden Kontext des BAST-Projektes FE 82.0732/2019 sind hierzu Art. 20 und Art. 21 UN-BRK von besonderer Bedeutung. Diese sprechen Menschen mit Behinderung einerseits das Recht auf persönliche Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit und andererseits das Recht auf Zugang zu bestimmten Informationen in Formaten und Technologien, die für unterschiedliche Arten der Behinderung geeignet sind, zu. Während Art. 20 UN-BRK somit den möglichen Erwerb einer Fahrerlaubnis als Möglichkeit selbstbestimmter Mobilität einschließt, umfasst Art. 21 UN-BRK die Vermittlung wichtiger Informationen in geeigneter Form, die bei Menschen mit Lernbehinderung z. B. die Form der Leichten Sprache annehmen kann.

Das bereits bestehende Angebot, die Theoretische Fahrerlaubnisprüfung (TFEP) in zwölf Sprachen sowie mithilfe von Audiodeskription zu absolvieren, richtet sich bereits an Personengruppen, die mit der Ursprungsfassung der Prüfung in deutscher Schriftsprache Schwierigkeiten haben. Es ist deshalb naheliegend, die Option, den Prüfungstext in Leichte Sprache zu übersetzen, in Betracht zu ziehen. Dabei steht in Frage, ob die Leichte Sprache für eine Übersetzung der TFEP prinzipiell geeignet ist, und die TFEP ohne Verschlechterung der Prüfungsqualität und ohne Einschränkung der Verkehrssicherheit in die Leichte Sprache übersetzt werden kann.

Es ist deshalb die Aufgabe dieses Forschungs- und Entwicklungsvorhabens, zunächst im Rahmen dieser Expertise eine Empfehlung zu erarbeiten, ob die Erarbeitung und Erprobung einer Konzeption zur „Leichten Sprache in der Theorieprüfung“ aus wissenschaftlicher Sicht angezeigt sind.

Die Bearbeitung dieser Aufgabe erfolgt in drei Arbeitsschritten. Der erste Arbeitsschritt – die Analyse

relevanter Literatur zum Thema Leichter Sprache und der TFEP – erfolgt im zweiten Kapitel dieses Berichts. Darin werden die Eigenschaften der Leichten Sprache sowie ihre Besonderheiten näher erläutert. Hinsichtlich der TFEP werden relevante Themenbereiche aufgearbeitet. Kapitel 2 bildet darüber hinaus einen Teil der inhaltlichen Grundlage für die Durchführung der Experten/-innenbefragungen, auf die in Kapitel 3 eingegangen wird. Diese Befragungen bilden den zweiten Arbeitsschritt und verfolgen das Ziel, Problemfelder bei einer möglichen Übersetzung zu benennen und näher einzugrenzen. Das vierte Kapitel stellt die Testübersetzung von zwölf ausgewählten Fragen aus dem amtlichen Führerschein-Fragenkatalog vor. Die Testübersetzung ist der dritte Arbeitsschritt und soll in ganz praktischer Weise verdeutlichen, wie und mit welchem Aufwand eine Übersetzung der Prüfungsfragen in Leichte Sprache gelingen könnte. Die Resultate der einzelnen Arbeitsschritte werden im fünften Kapitel abschließend zusammengefasst. Das Fazit sowie Empfehlungen im sechsten Kapitel schließen den Bericht ab.

## 1.2 Vorbemerkungen zum Bericht

Prägend für die Forschungsarbeiten im BAST-Projekt FE 82.0732/2019 sind die beiden in Wissenschaft und Praxis bisher kaum verbundenen Themenfelder der Leichten Sprache und der TFEP sowie das Fehlen von bisherigen Forschungsergebnissen. Diese Ausgangslage zog deshalb im Projekt eine oftmals getrennte Bearbeitung der Leichten Sprache auf der einen und der TFEP auf der anderen Seite nach sich. Diese Trennung der Themenfelder schlägt sich in gleicher Weise in der Darstellung der Forschungsergebnisse im vorliegenden Bericht nieder. Diese Forschungsarbeit nimmt unter diese Voraussetzungen einen explorativen Charakter an und kann in ihrem vorgegebenen Rahmen nur einen ersten Eindruck über die Vereinbarkeit der Leichten Sprache mit einer Übersetzung der TFEP verschaffen und auf potenziell entstehende Problemfelder und Diskussionsbedarfe hinweisen.

Die TFEP ist für alle Fahrerlaubnisklassen verpflichtend. Das mögliche Vorhaben, Prüfungsfragen in Leichte Sprache übersetzen zu wollen, betrifft deshalb alle Fahrerlaubnisklassen. In der Diskussion um eine Übersetzung der Prüfungsfragen zur Inklusion von Menschen mit Behinderung stehen jedoch zumeist Fahrerlaubnisklassen für die private Mobilität, darunter die Fahrerlaubnisklassen AM, A1, A2

oder A sowie B/BE, im Mittelpunkt. Fahrerlaubnisklassen, die vorwiegend auf einen gewerblichen Einsatz abzielen, darunter die Fahrerlaubnisklassen C, D, L oder auch T, sind von den Einschätzungen natürlich gleichwohl betroffen.

## 2 Literaturanalyse

Die Literaturanalyse bildet den ersten Arbeitsschritt der Forschungsarbeiten und wird wegen der Unverbundenheit der beiden Themenbereiche der Leichten Sprache und der TFEP in den Kapiteln 2.1 und 2.2 separat dargestellt.

### 2.1 Leichte Sprache

Ziel der Literaturanalyse in diesem Kapitel ist es, die Leichte Sprache als Konzept einer barrierearmen Kommunikationsform vorzustellen sowie ihre Entstehungsgeschichte und Eigenschaften näher zu erläutern.

#### 2.1.1 Gesellschaftlicher Hintergrund

Leichte Sprache ist eine Sprachform, die als Kommunikationsmittel auf eine Leseerleichterung der deutschen Standardsprache – der in diesem Kontext sogenannten schweren Sprache – abzielt und damit zu einem einfacheren Leseverständnis beiträgt. In diesem Sinne wird die Leichte Sprache als eine Form barrierefreier bzw. -armer Kommunikation angesehen (vgl. BOCK, 2015).

Die Leichte Sprache geht ursprünglich auf die US-amerikanische Organisation People First zurück, die im Jahr 1974 gegründet wurde. Im Jahr 1996 wurde in den USA die Idee des easy-to-read, dem englischen Pendant der Leichten Sprache im Deutschen, erstmals aufgegriffen. Auch in Deutschland reichen die Anfänge der Leichten Sprache in die zweite Hälfte der 1990er Jahre zurück. Die Idee der neuen Kommunikationsform wurde vor allem durch den Verein „Mensch zuerst – Netzwerk People First Deutschland e. V.“ aufgenommen (vgl. KELLERMANN, 2014).

Durch die Ratifizierung der UN-BRK und der in der Folge zunehmenden Beachtung der Inklusion von Menschen mit Behinderung hat die Leichte Sprache an Aufmerksamkeit und Verbreitung gewonnen (vgl. AICHELE, 2014).

#### 2.1.2 Zielgruppe

Insbesondere für Menschen mit Lernschwierigkeiten, darunter mit Lese-Rechtschreib-Schwäche, sowie Menschen mit geistiger Behinderung bzw. kognitiver Beeinträchtigung kann die Leichte Sprache durch die Reduzierung sprachlicher Barrieren zur Förderung gesellschaftlicher Teilhabe- und Lebenschancen beitragen. Dennoch lassen sich weitere Personengruppen anführen, die von der Leichten Sprache profitieren können, ohne selbst eine Behinderung zu haben. Eine genaue Definition der Adressatinnen und Adressaten von Leichter Sprache ist deshalb kaum zu spezifizieren. So kommt die Leichte Sprache nicht nur für Menschen mit Lernschwierigkeiten, darunter mit Lese-Rechtschreib-Schwäche, mit geistiger Behinderung oder kognitiver Beeinträchtigung, in Betracht, sondern wird auch als hilfreich für hörgeschädigte bzw. gehörlose Menschen eingeschätzt. Darüber hinaus gehören „[...] Menschen mit eingeschränkten Deutschkenntnissen oder Deutsch als Fremd- und Zweitsprache, ältere Menschen und Jugendliche“ (AICHELE, 2014, S. 19) zum potenziellen Nutzerkreis.

Der Adressatenkreis von Leichte Sprache-Texten erweist sich dementsprechend als heterogen und wenig trennscharf (vgl. CHRISTMANN, 2017). BREDEL & MAAß (2016) unterscheiden deshalb zwischen primären und sekundären Adressaten/-innen. Personen innerhalb der zuerst genannten Adressatengruppe sind auf Texte in Leichter Sprache angewiesen, da sie entweder kein oder lediglich ein sehr stark eingeschränktes Verständnis von allgemein- oder fachsprachlichen Texten haben. In diesem Sinne ermöglicht ihnen die Bereitstellung von Informationen in Leichter Sprache „[...] eine selbstbestimmte und direkte Teilhabe an den Kommunikationsprozessen in allen Bereichen des öffentlichen Lebens“ (BREDEL & MAAß, 2016, S. 139). Bei Personen, die sich der sekundären Adressatengruppe zuordnen lassen, liegt der Umstand vor, dass sie in ihrer Lesepraxis das Angebot, Texte in Leichter Sprache zu lesen, wahrnehmen, ohne explizit darauf angewiesen zu sein. D. h., sie können umstandslos und ohne Schwierigkeiten auf allgemein- oder fachsprachliche Texte zugreifen.

Betrachtet man nun den primären Adressatenkreis der Leichten Sprache genauer, so lässt sich dieser, angelehnt an BREDEL & MAAß (2016), wie nachfolgend unterscheiden:

- Personen mit Lernschwierigkeiten  
Dabei handelt es sich um Personen, die keine organische Schädigung des Gehirns aufweisen, aber Lernschwierigkeiten, wie z. B. eine Lese-Rechtschreib-Schwäche oder Dyskalkulie haben.
- Personen mit geistiger Behinderung oder kognitiver Beeinträchtigung  
Es handelt sich um Personen, bei denen eine direkte oder indirekte organische Schädigung des Gehirns aufgetreten ist, die prä-, peri- oder postnatal eintreten kann und zu sehr unterschiedlichen Behinderungsbildern führt.
- Personen, die von einer prälingualen Schwerhörigkeit oder Gehörlosigkeit betroffen sind  
Gemeint sind damit Personen, bei denen die Gehörlosigkeit oder an Gehörlosigkeit grenzende Schwerhörigkeit bereits vorgeburtlich vorliegt oder sich in den ersten Lebensjahren (vor dem Spracherwerb) ausgebildet hat.
- Personen mit Aphasie  
Hierunter sind Personen gefasst, die in den meisten Fällen aufgrund eines medizinischen Vorfalls, wie z. B. eines Schlaganfalls, eine gewisse Sprachstörung ausgebildet haben, wobei Intelligenz und Gedächtnis intakt bleiben.

Zum primären Adressatenkreis Leichter Sprache werden des Weiteren funktionale Analphabeten/-innen sowie Personen mit geringen Deutschkenntnissen gezählt.

Infolge der schwierigen Abgrenzung des potenziellen Nutzerkreises Leichter Sprache ist auch die Bezifferung der Personen, die für eine TFEF in Leichter Sprache in Betracht kommen, ein schwieriges Unterfangen: Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (2018) waren im Jahr 2017 im Bundesgebiet 7,80 Millionen Menschen schwerbehindert<sup>1</sup> (vgl. Statistisches Bundesamt, 2018, S. 7). Von ei-

ner körperlichen, geistigen oder seelischen Schwerbehinderung waren im gleichen Bezugsjahr in der Altersgruppe der 15- bis 65-Jährigen insgesamt 3.254.905 Personen betroffen. In dieser Altersgruppe wiesen 240.379 Personen „Störungen der geistigen Entwicklung (z. B. Lernbehinderung, geistige Behinderung)“ auf (Statistisches Bundesamt, 2018, S. 7f.) und fallen damit potenziell in die Zielgruppe der Leichten Sprache. Weitere Varianten definierter Schwerbehinderungen, die potenziell von Angeboten in Leichter Sprache profitieren könnten, sind die gelisteten Kategorien „Sprach- oder Sprechstörungen“ oder „Taubheit kombiniert mit Störungen der Sprachentwicklung und entsprechenden Störungen der geistigen Entwicklung“. Laut Statistik lag im Jahr 2017 bei 17.331 Personen in Deutschland eine solche Behinderung vor (Statistisches Bundesamt, 2018, S. 7f.).

Die Hauptaltersgruppe der Erwerber neuer Fahrerlaubnisse bilden die 15- bis 25-jährigen jungen Erwachsenen (vgl. FUNK, SCHNEIDER, ZIMMERMANN, & GRÜNINGER, 2012). In dieser Altersgruppe der 15- bis 25-Jährigen waren im Jahr 2017 laut Angaben des Statistischen Bundesamtes (2018, S. 7f.) 166.216 junge Erwachsene körperlich, geistig oder seelisch schwerbehindert. Darunter hatten in der gleichen Altersgruppe 51.269 Personen „Störungen der geistigen Entwicklung (z. B. Lernbehinderung, geistige Behinderung)“ (Statistisches Bundesamt, 2018, S. 7f.). Für die weiteren Arten definierter Schwerbehinderungen, darunter die gelisteten Kategorien „Sprach- oder Sprechstörungen“ oder „Taubheit kombiniert mit Störungen der Sprachentwicklung und entsprechenden Störungen der geistigen Entwicklung“, wurden in dieser Statistik in Deutschland 2.284 Personen im Alter von 15 – 25 Jahren ausgewiesen (Statistisches Bundesamt, 2018, S. 7f.).

Hinsichtlich der Lese-Rechtschreib-Schwäche berichtet die Studie „LEO 2018 – Leben mit geringer Literalität“ von 6,20 Millionen gering literarisierten Erwachsenen, die allenfalls bis zur Ebene einfacher Sätze lesen und schreiben und als funktionale Analphabetinnen und Analphabeten aufgefasst werden können (vgl. GROTLÜSCHEN, BUDBEBERG, DUTZ, HEILMANN, & STAMMER, 2019). 12,1 % der gering literarisierten Erwachsenen sind zwischen den Jahren 1993 und 2000 geboren und waren zum Erhebungszeitpunkt 2018 zwischen 18 und 25 Jahren alt. Dies entspricht bundesweit etwa 75.000 Personen in der genannten Altersgruppe. Darüber hinaus gibt der Bundesverband Legas-

<sup>1</sup> In die Schwerbehindertenstatistik des Statistischen Bundesamtes fließt nur die schwerste Behinderung einer Person ein (vgl. Statistisches Bundesamt, 2018). Daher darf nicht außer Acht gelassen werden, dass auch Mehrfach-Behinderungen vorliegen können, die wiederum die Belastbarkeit der Zahlen für die Bezifferung möglicher Interessenten in Zweifel ziehen, da z. B. bei einer körperlichen Behinderung auch weniger ausgeprägte geistige Einschränkungen auftreten können.

thenie und Dyskalkulie e. V. an, dass in Deutschland etwa 3 % bis 7 % der Kinder und Erwachsenen von Dyskalkulie betroffen sind.<sup>2</sup> Gemessen an der gegenwärtigen Einwohnerzahl Deutschlands<sup>3</sup> wären demnach zwischen 2,49 und 5,81 Millionen Kinder und Erwachsene von Dyskalkulie betroffen.

Noch schwieriger ist die Bezifferung des Personenkreises, der Deutsch als Zweitsprache erlernt bzw. spricht und deswegen von einem Angebot der TFEP in Leichter Sprache profitieren könnte. BREDEL & MAAß (2016, S. 142) beziffern diesen Adressatenkreis in konservativen Schätzungen auf etwa 1.000.000 Personen, ohne dabei nach Alterskategorien zu differenzieren.<sup>4</sup>

Die verschiedenen Zahlen und Statistiken deuten bereits darauf hin, dass die Bezifferung von möglichen Interessenten aus dem primären Adressatenkreis für eine TFEP in Leichter Sprache mit großen Unschärfen belastet und kaum abzugrenzen ist. Zusätzlich ist unklar, wie viele dieser Menschen mit Behinderung vor dem Hintergrund ihrer Einschränkungen prinzipiell gemäß den Vorgaben der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) und der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung (vgl. GRÄCMANN & ALBRECHT, 2018) fahrgerecht sind und überhaupt Interesse am Erwerb einer Fahrerlaubnis haben. Des Weiteren muss in der Gruppe der primären Adressaten/-innen von einer Dunkelziffer an Menschen ausgegangen werden, die sich eine etwaige Einschränkung oder Behinderung bisher nicht bescheinigen ließen und in den amtlichen Statistiken deswegen nicht erfasst werden.

Eine zielführende Einschätzung des sekundären Nutzerkreises Leichter Sprache gestaltet sich darü-

ber hinaus als nahezu unmöglich. Zum sekundären Nutzerkreis gehören Personen, die nicht auf die vereinfachte Kommunikation mit Leichter Sprache angewiesen sind, diese aber in ihrer alltäglichen Lesepraxis nutzen. Die fehlende Möglichkeit zur Eingrenzung des sekundären Nutzerkreises wird unter anderem am Beispiel von Migranten/-innen mit Deutsch als Zweitsprache oder auch an Personen deutlich, die bei der Verwaltungskommunikation Texte oder Formulare in Leichter Sprache als verständlicher erachten und deshalb bevorzugen. Diese Personen würden dann diesem nachgeordneten sekundären Nutzerkreis Leichter Sprache zugeordnet werden (vgl. STEFANOWITSCH, 2014).

### 2.1.3 Regeln und Regelwerke

Die Leichte Sprache ist im sprachwissenschaftlichen Verständnis keine eigene Sprache, sondern eine Varietät des Deutschen (vgl. BREDEL & MAAß, 2016). In diesem Sinne handelt es sich bei der Leichten Sprache um „[...] die Sprache der Menschen mit Lernschwierigkeiten“ (WAGNER & SCHARFF, 2014, S. 28) und gilt deshalb als eine sogenannte Gruppensprache für Menschen des primären Adressatenkreises von Leichter Sprache, wie er im vorangegangenen Kapitel definiert ist.

Das sprachliche Profil der Leichten Sprache weicht hierzu gezielt von der deutschen Standardsprache ab, um eine bessere Lesbarkeit sowie ein leichteres Leseverständnis für den primären Adressatenkreis herzustellen. Auf diese Weise werden z. B. Menschen mit Lernschwierigkeiten oder auch mit kognitiven Beeinträchtigungen in die Lage versetzt, Informationen selbst nachvollziehen zu können, ohne dabei auf fremde Hilfe angewiesen zu sein. Die Anpassung der Texte an die Anforderungen Leichter Sprache vollzieht sich insbesondere durch Veränderungen bzw. Vereinfachungen im Satzbau, im Wortschatz sowie auch im Inhalt. Diese Änderungen werden entlang eigens für die Leichte Sprache aufgestellter Regeln ausgeführt.

Dabei gibt es kein allgemeingültiges Regelwerk für Leichte Sprache, vielmehr sind aus der Praxis heraus vergleichbare Regelwerke entstanden, die in ihren einzelnen Bestimmungen allerdings recht verschieden sind. Die drei relevantesten und öffentlich zugänglichen Regelwerke sind das Regelwerk des Netzwerks Leichte Sprache (2009), das Regelwerk von Inclusion Europe (2009) und die Barrierefreie

<sup>2</sup> Vgl. Bundesverband Legasthenie und Dyskalkulie e. V., abgerufen am 8. August 2019, von <https://www.bvl-legasthenie.de/dyskalkulie/wissenschaft.html>. Ein Jahr, auf das sich die erhobenen Prozentzahlen beziehen, wird allerdings auf der Webseite nicht genannt.

<sup>3</sup> Die errechnete Bevölkerungszahl zum Stand vom 31.12.2018 beträgt 83.019.200, abgerufen am 28. August 2019, von <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevoelkerung/Bevoelkerungsstand/Tabellen/zensus-ges-schlecht-staatsangehoerigkeit-2018.html>.

<sup>4</sup> BREDEL & MAAß (2016, S. 142) weisen zeitgleich auf neuere Studien hin. Jedoch würden darin spezifisch Migrantinnen und Migranten aus einzelnen Ländern, wie z. B. der Türkei, untersucht. Es sei davon auszugehen, dass die Zahl derer, die Deutsch als Zweitsprache lernen und sprechen, noch viel höher ist.

Informationstechnik-Verordnung in ihrer zweiten Fassung (BITV 2.0).<sup>5</sup>

Nachfolgend werden die genannten Regelwerke kurz umrissen:

- Regelwerk des Netzwerks Leichte Sprache

Das Netzwerk Leichte Sprache entstand im Jahr 2006 als Zusammenschluss von Akteuren aus dem Bereich der Arbeit mit Personen mit geistiger Behinderung. Das Ziel des Netzwerks ist es, unter Einbezug der Zielgruppe, funktionierende Regeln für das Erstellen von Texten in Leichter Sprache zu entwickeln. Hierfür arbeitet das Netzwerk mit dem Verein „Mensch zuerst – Netzwerk People First Deutschland e. V.“ eng zusammen. Die Regeln lassen sich seit dem Jahr 2009 auf der Homepage des Netzwerks einsehen (vgl. Netzwerk Leichte Sprache, 2013). Im Jahr 2013 wurden sie in weitgehend identischer Form vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales als Ratgeber aufgelegt (vgl. Bundesministerium für Arbeit und Soziales, 2014). Das Netzwerk verfügt über ein eigenes Gütesiegel für Texte in Leichter Sprache. Das Siegel wird nach bestandener Überprüfung der Texte durch Menschen mit entsprechender Beeinträchtigung vergeben.

- Regelwerk von Inclusion Europe

Inclusion Europe ist die europäische Organisation für Menschen mit intellektueller Behinderung und ihre Familien. Ziele der Organisation sind beispielsweise die Sicherstellung eines respektvollen Umgangs von Menschen mit intellektueller Behinderung sowie die Inklusion dieser Personengruppe in die Gesellschaft. Dies soll dabei u. a. durch die Bereitstellung von „Easy-to-read“ Texten gelingen. Hierzu wurde im Jahr 2009 europaweit ein umfassendes Regelwerk für das Verfassen von Texten in Leichter Sprache erstellt (vgl. Inclusion Europe, 2009). Ebenso wie beim Netzwerk Leichte Sprache werden auch

bei Inclusion Europe in Leichte Sprache übersetzte bzw. verfasste Texte von unabhängigen Prüferinnen oder Prüfern, die selbst eine entsprechende Behinderung vorweisen, geprüft und erhalten bei positivem Bescheid ein mittlerweile weit verbreitetes Gütesiegel für Leichte Sprache (vgl. Inclusion Europe, 2009).

- Regeln in der BITV 2.0

Die BITV 2.0, die als Bundesrechtsverordnung in der Bundesrepublik Deutschland gültig ist, enthält in ihrer zweiten Fassung aus dem Jahr 2011 die Anlage 2 mit 13 Regeln zur Leichten Sprache. Diese dienen vor allem dazu, die Anforderungen an Texte in Leichter Sprache fassbar zu machen. Hierbei bezieht sich die BITV 2.0 auf einen umgrenzten Anwendungsbereich, der sich vorrangig auf die Internetpräsenzen von öffentlichen Dienststellen erstreckt. Dabei liegt das Hauptaugenmerk auf der Bereitstellung von Informationen in Leichter Sprache für Menschen mit Beeinträchtigungen. Mit der Erwähnung der Leichten Sprache in einem gültigen Verordnungstext wird der BITV 2.0 hinsichtlich der Akzeptanz und Durchsetzung der Leichten Sprache eine große Bedeutung zugeschrieben (vgl. BREDEL & MAAß, 2016).

Die in den Regelwerken vorgegebenen Regeln zur Leichten Sprache sind allerdings in nur wenigen Fällen deckungsgleich (vgl. BREDEL & MAAß, 2016). Die tatsächliche Übereinstimmung zwischen den Regelwerken ist insgesamt als gering einzustufen, da von „den insgesamt 120 unterschiedlichen Regeln, die in den drei Regelwerken aufgestellt werden“ (BREDEL & MAAß, 2016, S. 89), lediglich 17 deckungsgleich sind.

Einige der Regeln beziehen sich dabei auf folgende Inhalte (vgl. BREDEL & MAAß, 2016):

- Für die visuelle und mediale Gestaltung von Texten in Leichter Sprache soll z. B. eine größere Schriftgröße verwendet werden und jeder Satz in einer neuen Zeile beginnen.
- Hinsichtlich der Wortstruktur, der sogenannten Morphologie, werden längere zusammengesetzte Hauptwörter mit einem Bindestrich getrennt: Aus Fahrerlaubnis würde demzufolge Fahr-Erlaubnis.
- Regeln, die den verwendeten Wortschatz betreffen, geben vor, möglichst keine Fremdwörter zu verwenden. Sofern dies nicht möglich ist, sollen diese erklärt werden.

<sup>5</sup> Des Weiteren finden in der Praxis der Leichten Sprache auch Regelwerke Anwendung, die öffentlich nicht einsehbar sind, beispielsweise das Regelwerk des Unternehmens capito Berlin ist z. B. verantwortlich für das Verfassen des zweiten Teilhabeberichts der Bundesregierung über das Leben von Menschen mit Beeinträchtigungen in Deutschland in leicht verständlicher Sprache (vgl. Bundesministerium für Arbeit und Soziales, 2017).

- Bestimmungen über den Satzbau sehen die Verwendung von kurzen Sätzen oder Satzellipsen, also unvollständigen Sätzen, vor: Anstatt eines „Das ist schlecht“ reicht ein „Schlecht“ aus.
- In der Textgestaltung sollen Negationen, auch doppelte Verneinungen, vermieden werden.

Die Übersetzung der schweren in Leichte Sprache ist außerdem mit problematischen Umständen behaftet. Zum einen werden in der Übersetzung die ursprünglichen Texte mitunter (deutlich) umfangreicher (vgl. ABEND et al., 2017). Zum anderen wird durch die Übersetzung in Leichte Sprache die sprachliche Komplexität eingeschränkt (vgl. STEFANOWITSCH, 2014). Nicht zuletzt wird in der Übersetzung zur Herstellung inhaltlicher Verständlichkeit interpretativ gearbeitet, wobei Informationen im Zweifel angepasst oder sogar ausgelassen werden (vgl. SEITZ, 2014).

#### 2.1.4 Abbildungen und Bebilderungen

Zu den bereits genannten Besonderheiten Leichter Sprache ist darüber hinaus die Bebilderung von Leichte-Sprache-Texten anzuführen. Grundlage dieser Bebilderung ist die Argumentation, dass sich Sprache mittels Abbildungen veranschaulichen und besser verstehen lasse (WINTER, 2014, S. 82f.). In Bezug auf die Leichte Sprache bedeutet dies, dass durch Verwendung von Bildern oder Piktogrammen eine geringere Abstraktionsfähigkeit der LeserInnen ausreicht, um die Inhalte nachvollziehen zu können. In diesem Sinne soll das Textverständnis zusätzlich zur leichteren Lesbarkeit und Verständlichkeit anhand von passenden Bildern, Fotos, Piktogrammen oder Symbolen gefördert bzw. verbessert werden (WINTER, 2014, S. 82f.).

Das Beispiel in Bild 2-1 soll nachfolgend die Verwendung von Piktogrammen in Leichte Sprache-Texten verdeutlichen. Es zeigt die Übersetzung einer Pressemitteilung in Leichte Sprache (WINTER, 2014, S. 82f.). Im Beispiel wird die Übersetzung mit einer entsprechenden Bebilderung untermauert und mithilfe des Piktogramms wird ein Kontextbezug zu dem geschilderten Sachverhalt hergestellt. So wird für die grafische Darstellung das Bild eines Bahnhofsgebäudes verwendet.

Ein weiteres Beispiel erläutert Regeln für das sichere Fahren mit dem Fahrrad, die in Leichte Sprache übersetzt sind (vgl. Bild 2-2). Wie im ersten Beispiel wird die in Leichte Sprache übersetzte Regel für

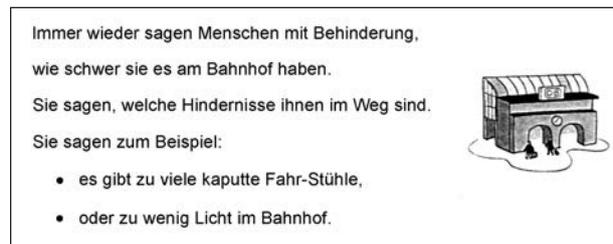


Bild 2-1: Übersetzung des Online-Artikels in Leichte Sprache: „Bahnhof ohne Hindernisse“ (vgl. WINTER, 2014, S. 82f.)



Bild 2-2: Übersetzung von Regeln für sicheres Fahrradfahren in Leichte Sprache<sup>6</sup>

das sichere Fahren mit Fahrrad mittels einer Bebilderung der Situation veranschaulicht und unterstützt.

#### 2.1.5 Abgrenzung von Leichter und Einfacher Sprache

Bei der Einfachen Sprache handelt es sich im Allgemeinen um eine Sprachform, die die (schwere) deutsche Standardsprache vereinfacht. Somit haben Leichte und Einfache Sprache das gemeinsame Ziel, Sprachbarrieren abzubauen bzw. sie von vornherein zu vermeiden (vgl. ABEND, 2013).

Trotz des gemeinsamen Ziels unterscheiden sich Leichte und Einfache Sprache in wenigen, aber bedeutsamen Punkten voneinander (vgl. ABEND, 2013; vgl. KELLERMANN, 2014). Der Einfachen Sprache liegt anders als der Leichten Sprache kein Regelwerk zugrunde, an dem sich eine Erstellung oder Übersetzung von Texten in Einfacher Sprache orientieren könnte. Gegenüber der Leichten Sprache sind in Einfacher Sprache längere Sätze und auch Nebensätze zulässig. Nichtsdestotrotz strebt die Einfache Sprache einen möglichst einfachen Satzbau an. Des Weiteren werden sämtliche im All-

<sup>6</sup> Vgl. dazu <https://www.certo-portal.de/leichte-sprache/artikel/tipps-fuer-brenzlige-situationen-leichtesprache/>, abgerufen am 12. August 2019.

tag gebräuchlichen Begriffe, anders als in der Leichten Sprache, als bekannt vorausgesetzt. Fremdwörter sollten der Verständlichkeit halber nach Möglichkeit vermieden werden, wenn dies nicht geht, sind diese zu erklären. Bei der Übersetzung von Inhalten aus der schweren in Einfache Sprache ist außerdem darauf zu achten, dass es zu keiner inhaltlichen Reduktion kommt. Auch dies steht in Kontrast zur Leichten Sprache, bei der eine Reduktion der Inhalte in Kauf genommen wird.

Mit diesen Vorgaben hat die Einfache Sprache nicht die Funktion einer Gruppensprache, da sie lediglich eingesetzt wird, um Sachverhalte möglichst leicht verständlich und eindeutig auszudrücken, aber nicht auf eine bestimmte Personengruppe ausgerichtet ist. Das Verfassen von Texten in Einfacher Sprache orientiert sich daher vielmehr an den Fähigkeiten und Beschränkungen der jeweiligen Zielgruppe des Textes (vgl. WAGNER & SCHARFF, 2014).

Bei der Erstellung und Übersetzung von Texten in Einfacher wie auch in Leichter Sprache sollten ABEND (2013) zufolge Überlegungen einbezogen werden, die Aufschluss darüber geben, wer konkret die Zielgruppe ist und welchen Informationsbedarf diese hat.

### 2.1.6 Anwendungskontexte

In der Akzeptanz und Verbreitung von Medien in Leichter Sprache ist insgesamt ein positiver Trend zu erkennen (vgl. AICHELE, 2014). Unter den Veröffentlichungen in Leichter Sprache befinden sich, vorgegeben durch die BITV 2.0, beispielhaft Informationen öffentlicher Einrichtungen, sowie rechtliche Informationen und Erläuterungen zu Gesetzestexten.<sup>7</sup> Zunehmend werden auch Ratgeber, Reiseliteratur und Erzählungen in Leichter Sprache angeboten<sup>8</sup> sowie eigens aufbereitete Nachrichtenkanäle, wie das Nachrichtenportal [www.nachrichten.leicht.de](http://www.nachrichten.leicht.de). Auch im Kontext der helfenden Berufe, darunter dem Rechtsbeistand (vgl. APEL-JÖSCH, 2018) und der medizinischen Aufklärung und Be-

treuung (BREDEL & MAAß, 2016, S. 173ff.), findet Leichte Sprache Anwendung. Die stärkere Berücksichtigung Leichter Sprache gilt ebenfalls für das Schulsystem. Sowohl an allgemeinbildenden als auch an berufsbildenden Schulen erfahren Unterrichtsmaterialien in Leichter Sprache vermehrt Aufmerksamkeit (vgl. ABEND, 2018).

Für Prüfungen im Rahmen der beruflichen Ausbildung von Jugendlichen mit Behinderung wird jedoch zumeist auf die Einfache Sprache zurückgegriffen (vgl. GOTH & SEVERING, 2015; KEUNE & FROHNENBERG, 2004). Für die Übersetzung von Prüfungen in Leichte Sprache bestehen inhaltliche Bedenken: Durch die Reduktion von Inhalten und den Interpretationsspielraum bei der Übersetzung können die bestehenden Prüfungsinhalte möglicherweise verändert werden (vgl. SCHARFF, 2016).

## 2.2 Relevante Aspekte der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung

Das Ziel dieser Literaturanalyse besteht darin, relevante Themenbereiche der TFEP aufzuarbeiten, die von einer Übersetzung der Prüfungsfragen in Leichte Sprache betroffen sein könnten.

Die TFEP ist als Voraussetzung zur Teilnahme an der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung ein unerlässlicher Teil des Fahrerlaubnisserwerbs und in der Fahrerlaubnis-Verordnung gesetzlich geregelt. Nach § 16 Abs. 1 FeV müssen BewerberInnen in der TFEP nachweisen, dass sie

- ausreichende Kenntnisse über die für das Führen von Kraftfahrzeugen maßgebenden gesetzlichen Vorschriften sowie über eine umweltbewusste und energiesparende Fahrweise haben,
- mit den Gefahren des Straßenverkehrs und den zu ihrer Abwehr erforderlichen Verhaltensweisen vertraut sind und
- grundlegende mechanische und technische Zusammenhänge, die für die Straßenverkehrssicherheit von Bedeutung sind, kennen.

Dieses Wissen wird in der theoretischen Fahrausbildung vermittelt, deren Inhalte in der Fahrschüler-Ausbildungsordnung (FahrschAusbO) festgelegt sind. „Ziel der Ausbildung ist die Befähigung zum sicheren, verantwortungsvollen und umweltbewussten Verkehrsteilnehmer“ (§ 1 Abs. 1 FahrschAusbO). Der theoretische Unterricht ist dabei auf-

<sup>7</sup> Beispielhaft arbeitet die Deutsche Rentenversicherung daran, ihre Informationen in Leichter Sprache anzubieten (vgl. FIEDLER-RAUER, 2019).

<sup>8</sup> Vgl. dazu <https://www.lebenshilfe-bremen.de/angebote/buero-fuer-leichte-sprache/veroeffentlichungen-in-leichter-sprache.html>, abgerufen am 8. Juli 2019.

geteilt in einen allgemeinen Teil (Grundstoff), der in mindestens 12 Doppelstunden (je 90 Minuten) vermittelt werden soll und einen klassenspezifischen Teil (Zusatzstoff), dessen Umfang sich nach den jeweiligen Regelungen für die einzelnen Fahrerlaubnisklassen richtet (§ 4 Abs. 3 und 4 FahrschAusbO). Bei erfolgreichem Abschluss der Fahrausbildung erhält der Fahrschüler eine Bescheinigung, die bei der nachfolgenden Theoretischen und Praktischen Fahrerlaubnisprüfung derselben Fahrerlaubnisklasse vorzulegen ist (§ 6 Abs. 2 FahrschAusbO).

Für Menschen mit Lernschwierigkeiten oder geistiger Behinderung gibt es aktuell keine behindertengerechten Angebote oder Ausbildungsoptionen für die Fahrschulerausbildung, die rechtlich geregelt sind. Allerdings bieten einige Fahrschulen speziell auf Menschen mit Lernschwierigkeiten oder geistiger Behinderung abgestimmte Materialien und Ausbildungsprogramme an (vgl. Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände, 2019).

Im Jahr 2018 betrug die Anzahl absolvierter TFEP 1,80 Millionen und ist seit dem Jahr 2013, mit 1,47 Millionen durchgeführten Prüfungen, deutlich angewachsen (vgl. Kraftfahrt-Bundesamt, o. J.). Gesunken ist hingegen der relative Anteil erfolgreich absolvierter Prüfungen. Während im Jahr 2013 70,9 % der Prüfungen erfolgreich abgeschlossen werden konnten, wurden im Jahr 2018 nur 63,9 % der TFEP als bestanden verzeichnet (vgl. Kraftfahrt-Bundesamt, o. J.).

### 2.2.1 Organisatorische Aspekte

#### Zulassung, Aufbau und Ablauf der Prüfung

Eine Zulassung zur Fahrerlaubnisprüfung erfolgt frühestens drei Monate vor Erreichen des für die jeweilige Fahrerlaubnisklasse erforderlichen Mindestalters. Die BewerberInnen müssen zudem eine Bescheinigung über den Abschluss der theoretischen Fahrerlaubnisausbildung in der jeweiligen Fahrerlaubnisklasse vorlegen. Die theoretische Fahrausbildung darf zu diesem Zeitpunkt nicht länger als zwei Jahre zurückliegen (vgl. § 16 Abs. 3 FeV). Des Weiteren dürfen BewerberInnen nicht „erheblich oder nicht wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder Strafgesetze verstoßen haben“ (§ 11 Abs. 1 FeV). Weiterhin müssen für die Zulassung zur Fahrerlaubnisprüfung die „notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen“ erfüllt sein (§ 11 Abs. 1 FeV). Bestehen Zweifel, dass

diese gesundheitlichen Voraussetzungen erfüllt sind, kann die zuständige Behörde eine ärztliche Untersuchung anordnen, um die Fahreignung festzustellen. Sollte es als erforderlich angesehen werden, kann im Anschluss an die ärztliche Untersuchung auch eine weiterführende Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) angeordnet werden (vgl. § 11 Abs. 2 und 3 FeV).

Gegenstand der TFEP sind die Fragen aus dem amtlichen Führerschein-Fragenkatalog (vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2004, Stand April 2019). Dieser beinhaltet aktuell 1.720 Fragen (vgl. M. RÜDEL, persönliche Kommunikation, 19. August 2019), bestehend aus dem Grundstoff, der den für alle Fahrerlaubnisklassen geltenden Prüfungsstoff umfasst, und dem klassenspezifischen Zusatzstoff. Sowohl Grund- als auch Zusatzstoff setzen sich aus den Sachgebieten Gefahrenlehre, Verhalten im Straßenverkehr, Vorfahrt und Vorrang, Verkehrszeichen, Umweltschutz, Vorschriften über den Betrieb der Fahrzeuge, Technik und Eignung von Kraftfahrern zusammen. Alle Fragen werden je nach ihrer Bedeutung für die Verkehrssicherheit, den Umweltschutz und die Energieeinsparung mit zwei bis fünf Fehlerpunkten bewertet (vgl. Anlage 7 FeV).

Die Zahl der Fragen und erlaubten Fehlerpunkte in der TFEP unterscheidet sich zum einen nach der angestrebten Fahrerlaubnisklasse und zum anderen danach, ob ein Ersterwerb oder eine Erweiterung einer bereits erworbenen Klasse angestrebt wird. Beim Ersterwerb der Klassen AM, A1, A2, A, B, L und T enthält eine TFEP 30 Fragen mit einer Summe von möglichen 110 Punkten. Zulässige Fehlerpunkte sind in diesem Fall zehn, wobei jedoch nicht zwei Fragen mit einer Wertigkeit von fünf Fehlerpunkten falsch beantwortet werden dürfen, da diese meist gravierende Fehler und Verstöße im Straßenverkehr darstellen (vgl. Anlage 7 FeV). Dies würde auch bei zehn Fehlerpunkten zum Nichtbestehen führen.

#### Prüfung am PC

Zum 1. Januar 2010 wurde bundesweit die computergestützte TFEP eingeführt (vgl. TÜV | DEKRA arge tp 21, 2011). Diese dient neben dem Ausbau der Flexibilität – die Antwortmöglichkeiten werden nach dem Zufallsprinzip rolliert – auch der Weiterentwicklung und Optimierung der Prüfung. Die Fragen sind in elektronischer Form in einer zentralen

Datenbank der TÜV | DEKRA arge tp 21<sup>9</sup> gespeichert und werden von dort über die lokalen Datenbanken der Technischen Prüfstellen an die Prüfungscomputer verteilt (vgl. TÜV | DEKRA arge tp 21, 2008).

Im Zuge der Umstellung auf ein computergestütztes Testverfahren wurden die zuvor verwendeten Fotos am 1. Juli 2011 durch computergenerierte Abbildungen ersetzt. Die Variation von Bildinhalten wurde hierdurch ermöglicht. Darüber hinaus wurden zum 1. Oktober 2012 sogenannte Mutteraufgaben eingeführt. Bei diesen Aufgaben werden Umgebungsmerkmale (Fahrzeugtypen, Hintergrund, Gebäude, Farben etc.) verändert, wovon die eigentliche Verkehrssituation jedoch unberührt bleibt. Durch die gestalterische Modifikation soll zum einen vermieden werden, dass der Prüfling die Abbildung aus Übungsaufgaben wiedererkennt, und zum anderen wird getestet, ob ein Fahrerlaubnisbewerber die zugrundeliegenden Regeln tatsächlich auf die Verkehrssituation anwenden kann (vgl. TÜV | DEKRA arge tp 21, 2013b). Für Mutterfragen ergeben sich somit aus einer Prüfungsfrage mehrere Varianten, die in eine Übersetzung der TFEP in Leichte Sprache ebenso einbezogen werden müssten.

### **Nachteilsausgleiche in der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung**

Die Durchführung der TFEP erfolgt grundsätzlich in deutscher Sprache. Die Prüflinge können über Kopfhörer Audio-Unterstützung erhalten. Hierbei wird den BewerberInnen der am PC-Monitor sichtbare Prüfungstext vorgelesen. Bis zum Jahr 2017 war nach Anlage 7 FeV die Inanspruchnahme der Audio-Unterstützung attestpflichtig. Diese Attestpflicht wurde mit dem Inkrafttreten der zwölften FeV-Änderungsverordnung am 1. November 2017 abgeschafft. Für Gehörlose ist ein/-e GehörlosendolmetscherIn zugelassen. Alternativ zur deutschen Sprache kann die Prüfung in weiteren zwölf Sprachen (Englisch, Französisch, Griechisch, Italienisch, Polnisch, Portugiesisch, Rumänisch, Russisch, Kroatisch, Spanisch, Türkisch und Hochara-

bisch) abgelegt werden (vgl. Anlage 7 FeV). Bis Ende des Jahres 2010 durfte die TFEP auch mit Unterstützung eines Dolmetschers/einer Dolmetscherin absolviert werden. Diese Möglichkeit besteht seit dem 1. Januar 2011 nicht mehr, da „[...] sich hier leider gezeigt hatte, dass diese Form der Prüfung einem erheblich höheren Betrugsrisiko unterliegt und zunehmend kriminelle Manipulationen auftraten“ (Deutscher Bundestag, 2018, S. 2).

### **2.2.2 Erstellung der amtlichen Prüfungsfragen und wissenschaftliche Evaluation**

Die TFEP zeichnet sich durch einen hohen Standardisierungsgrad aus, und die Fragen durchlaufen einen festgeschriebenen Erstellungs- und Auswahlprozess. Vor dem Hintergrund der hohen Prüfungszahlen und der Bedeutung für die Verkehrssicherheit werden so die Vergleichbarkeit der Prüfungsergebnisse und die inhaltliche Relevanz der Prüfungsfragen gewährleistet.

Für die Erstellung von Fragen und für etwaige Änderungen an diesen, ist der Arbeitskreis Fahrerlaubnisfragen (AK-FF) des Verbands der TÜV e. V. zuständig. Dieser erstellt zusammen mit der Arbeitsgemeinschaft „Theoretische Prüfung und Aufgabenentwicklung“, in der Experten/-innen aus der Fachöffentlichkeit vertreten sind, Aufgabenentwürfe. Diese werden dann dem Unterausschuss Fahrerlaubnisprüfung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur rechtlichen Prüfung vorgelegt. Falls dort keine Bedenken angemeldet werden, werden die Aufgabenentwürfe dem zuständigen Bund-Länder-Fachausschuss (BLFA-FE/FL) zur Genehmigung vorgelegt und können dann in den Fragenpool aufgenommen werden (vgl. BÖNNINGER & STURZBECHER, 2005).

Die computerbasierte Prüfung ermöglicht der TÜV | DEKRA arge tp 21 eine fortlaufende Evaluation und Optimierung der einzelnen Fragen der TFEP. Hierzu werden die Prüfungsergebnisse durchgeführter TFEP gesammelt und wissenschaftlich evaluiert (vgl. TÜV | DEKRA arge tp 21, 2011). Diese und weitere Forschungs- und Entwicklungsbemühungen werden in regelmäßigen Zeitabständen in den sogenannten Innovationsberichten zur Optimierung der Fahrerlaubnisprüfung niedergelegt (BREDOW et al., 2017; BREDOW & STURZBECHER, 2016; TÜV | DEKRA arge tp 21, 2013a). Ferner werden in den Veröffentlichungen der TÜV | DEKRA arge tp 21 Fortschritte und Entwicklungen im Bereich der

<sup>9</sup> Die „Arbeitsgemeinschaft Technische Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr“ (TÜV | DEKRA arge tp 21) wurde 1999 gegründet, „um die Ressourcen der Technischen Prüfstellen effizient zur Qualitätsverbesserung von Fahrzeug- und Fahrerlaubnisprüfungen sowie deren Anpassung an den technischen Fortschritt einzusetzen“ (RÜDEL, 2009, S. 1).

theoretischen und praktischen Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung publiziert (TÜV | DEKRA arge tp 21, 2008, 2011, 2013b, 2015, 2016, 2019a).

Das zur Anwendung kommende Evaluationskonzept sieht vor, die Prüfungsaufgaben hinsichtlich testpsychologischer Gütekriterien zu überwachen und ihre psychometrische Äquivalenz anhand von Paralleltests (BÖNNINGER & STURZBECHER, 2005, S. 57f. bzw. BREDOW et al., 2017, S. 74ff.) zu untersuchen (vgl. BREDOW et al., 2017). Auf Grundlage dieser Evaluationsergebnisse, aber auch wegen rechtlicher Veränderungen, Eingaben und gesellschaftlicher Entwicklungen werden von der Arbeitsgemeinschaft Theoretische Prüfung und Aufgabenentwicklung unter Federführung der TÜV | DEKRA arge tp 21, Aufgaben mit Mängeln identifiziert und zur Überarbeitung empfohlen (vgl. TÜV | DEKRA arge tp 21, 2013b).

Die Prüfungsfragen im amtlichen Führerschein-Fragenkatalog müssen den testpsychologischen Gütekriterien der Objektivität, der Reliabilität und der Validität genügen (vgl. BÖNNINGER & STURZBECHER, 2005). Diesen Kriterien müssten in gleicher Weise in Leichte Sprache übersetzte Prüfungsfragen gerecht werden.

Bei einer Übersetzung der Prüfungsfragen in die Leichte Sprache könnten insbesondere der Interpretationsspielraum und die zulässige inhaltliche Reduzierung textliche Veränderungen nach sich ziehen (vgl. Kapitel 2.1.3 und Kapitel 4.3). Die Gütekriterien der Reliabilität, Validität und Objektivität, letztere aufgeteilt in die Durchführungs-, Auswertungs- und Interpretationsobjektivität (BÖNNINGER & STURZBECHER, 2005, S. 24), müssten nach einer entsprechenden Übersetzung (statistisch) überprüft und bewertet werden. Dabei bildet die Reliabilität die Genauigkeit ab, mit der ein Erhebungsinstrument ein Merkmal misst (vgl. RAMMSTEDT, 2010), und die Validität stellt den Grad der Genauigkeit dar, „[...] mit der ein Verfahren tatsächlich das misst oder vorhersagt, was es messen oder vorhersagen soll“ (RAMMSTEDT, 2010, S. 250). Die Objektivität beschreibt die Unabhängigkeit der Prüfungsergebnisse von externen Einflüssen. Externe Faktoren können dabei in der Durchführung der Prüfung, in ihrer Auswertung und in der Interpretation der Prüfungsergebnisse auftreten (vgl. RAMMSTEDT, 2010).

### 3 Experten/-inneninterviews

Die Verwendung Leichter Sprache in der TFEP oder in vergleichbaren Prüfungskontexten ist weitgehend unerforscht. Für die Erforschung des vorliegenden Themenkomplexes wurde deshalb mit der Befragung von Experten/-innen eine Datenerhebungsmethode mit explorativem Charakter herangezogen, um sich auf diese Weise dem Forschungsfeld zu nähern.

#### 3.1 Erhebungsdesign

Für die Experten/-innenbefragung bestand die Schwierigkeit, fachkundige AnsprechpartnerInnen für das zugrunde liegende Forschungsthema zu gewinnen, das sich durch zwei weitgehend unverbundene Fachbereiche auszeichnet. In der methodischen Konzeption der Experten/-inneninterviews wurden die beiden Themenfelder der Leichten Sprache und der TFEP deshalb voneinander abgegrenzt. Auf diese Weise konnte das sich wenig überschneidende Expertenwissen von Fachkundigen im Bereich der Leichten Sprache, darunter z. B. professionelle ÜbersetzerInnen, auf der einen und Fachleuten für die TFEP, darunter z. B. FahrlehrerInnen, auf der anderen Seite gezielt adressiert werden.

Als mögliche Experten/-innen im Themenfeld der Leichten Sprache wurden ÜbersetzerInnen für Leichte Sprache, WissenschaftlerInnen aus dem Fachgebiet der Sprachwissenschaften und gesellschaftliche Akteure zur Vertretung von Menschen mit Behinderung in den Blick genommen. Im Themenfeld der TFEP zählten FahrlehrerInnen und Fachleute von Technischen Überwachungsvereinen zum Kreis der Experten/-innen.

Die Experten/-inneninterviews wurden als halbstandardisierte Leitfadeninterviews konzipiert (vgl. FLICK, 2007). Mit dieser Art der Interviews können die InterviewpartnerInnen einerseits zu einer größtmöglichen Berücksichtigung relevanter Aspekte zu den angesprochenen Themen angeregt werden. Andererseits wird mit dieser Befragungstechnik gleichzeitig eine gewisse Vergleichbarkeit der Interviews gewährleistet.

Die Interviews werden telefonisch geführt und mit einem Aufnahmegerät aufgezeichnet. Ein solches

Vorgehen hat sich sowohl hinsichtlich des Forschungsaufwandes als auch hinsichtlich der Akzeptanz unter möglichen InterviewpartnerInnen in der Forschungspraxis bewährt. Aus den digitalen Aufzeichnungen der qualitativen Interviews werden anschließend Kurztranskripte angefertigt. In diesen Transkripten werden keine Angaben zur interviewten Person aufgenommen, sodass diese nach Fertigstellung für die Weiterverarbeitung anonymisiert vorliegen. Diese Transkripte werden nach dem Verfahren der qualitativen Inhaltsanalyse ausgewertet, analysiert und dokumentiert (vgl. KUCK-ARTZ, 2018; MAYRING, 2015).

### 3.2 Erhebungsunterlagen

Im Vorfeld der Befragung gab ein Informationsschreiben den kontaktierten Experten/-innen einen Überblick über das Forschungsprojekt und die Eckpunkte des angefragten Experten/-inneninterviews (vgl. Anhang I). Die InterviewpartnerInnen, die zu einer Teilnahme eingewilligt hatten, erhielten zudem eine Einverständniserklärung (vgl. Anhang I), die sie dem Forschungsnehmer noch vor der eigentlichen Befragung unterschrieben zurücksenden sollten.

Die beiden unterschiedenen Themenfelder wurden mit zwei voneinander in weiten Teilen abweichenden Leitfadenterviews adressiert. Der halbstandardisierte Leitfaden für das Themenfeld Leichte Sprache enthält insgesamt fünf Oberfragen, die sich überwiegend

- auf die Bedeutung einer Übersetzung der TFEP in Leichte Sprache,
- auf die Regeln der Leichten Sprache,
- auf die Übersetzbarkeit der Prüfungsfragen,
- auf das Layout der TFEP sowie
- auf abschließende Bemerkungen seitens der Experten/-innen beziehen (vgl. Anhang I).

Zur Veranschaulichung der Bildschirmdarstellung der Prüfungsfragen wurde den Experten/-innen im Themenfeld Leichte Sprache eine Handreichung mitgegeben, die vier beispielhafte Fragen aus dem amtlichen Führerschein-Fragenkatalog und ihre Darstellung enthält (vgl. Anhang I).

Der halbstandardisierte Leitfaden für das Themenfeld TFEP beinhaltet insgesamt vier Oberfragen, die vorwiegend

- auf die Bedeutung einer Übersetzung der TFEP in Leichte Sprache,
- auf die Organisation bzw. Durchführung einer TFEP in Leichter Sprache,
- auf den dabei notwendigen Erhalt der Prüfungsqualität sowie
- auf abschließende Bemerkungen seitens der Experten/-innen ausgerichtet sind (vgl. Anhang I).

Somit sind, gemessen an den Oberfragen, lediglich die Einstiegs- und die Abschlussfrage in den beiden Leitfäden identisch. Dennoch überschneiden sich die beiden Leitfäden in wenigen Themenbereichen, die als Nachfragen in den Leitfäden vorgesehen waren. Hierzu gehört z. B. die Bedeutung der Rechtssicherheit. Darüber hinaus ist es ein Wesenszug halbstandardisierter Befragungen, dass Themen von den Experten/-innen angesprochen oder auch vom Interviewer nachgefragt werden, die vom eigentlichen Fragenprogramm abweichen können. Auch hieraus ergibt sich ein möglicher Überschneidungsbereich in den Interviews beider Themenfelder.

### 3.3 Erhebungsverlauf und Auswertung

Im Rahmen der Befragung konnten sieben Experten/-innen aus den Themenfeldern der Leichten Sprache und der TFEP in qualitativen Interviews befragt werden. Davon konnten fünf Interviews mit Experten/-innen aus dem Themenfeld der Leichten Sprache realisiert werden. Die in diesem Themenfeld befragten Personen sind als professionelle ÜbersetzerInnen sowie als WissenschaftlerIn an einer akademischen Einrichtung im Fachbereich der Sprachwissenschaften tätig. Zudem konnte jeweils mit einem/-r MitarbeiterIn des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales sowie einem Selbsthilfefverband von Menschen mit Behinderung gesprochen werden.

Zwei weitere Interviews konnten mit Experten/-innen aus dem Themenbereich der TFEP abgehal-

ten werden. Bei der Rekrutierung der Befragungspartner im Themenfeld der TFEP erschien es zudem bedeutsam, dass sich die möglichen BefragungsteilnehmerInnen zuvor bereits mit der Fahrausbildung von Menschen mit Behinderung auseinandergesetzt hatten. Dies schränkte die Zahl möglicher Gesprächspartner ein. Im Themenbereich der TFEP konnte ein Interview mit einem/-r VertreterIn der Technischen Prüfstellen und ein weiteres mit einem/-r FahrlehrerIn durchgeführt werden.

Die Ansprache und Rekrutierung aller Experten/-innen gestaltete sich weitgehend problemlos. Im Vorfeld der telefonischen Befragungen wurde den Experten/-innen das Informationsschreiben, die Einverständniserklärung sowie den Experten/-innen im Themenfeld der Leichten Sprache das Beispiel-layout der TFEP am PC zur Verfügung gestellt. Die telefonischen Interviews mit den Experten/-innen in beiden Themenfeldern wurden im Zeitraum von Anfang Juli bis Anfang August 2019 geführt. Die Interviewdauer betrug zwischen 30 und 50 Minuten.

Alle durchgeführten Befragungen wurden wie vorgesehen mit einem Aufnahmegerät aufgezeichnet und in Kurztransskripte überführt. Parallel dazu wurde trotz der inhaltlich in Teilen abweichenden Leitfäden ein gemeinsames Kodierschema ausgearbeitet, das für die Analyse der Experten/-inneninterviews beider Themenfelder zur Anwendung kam und entsprechend die Themenbereiche aus beiden Leitfäden abdeckt (vgl. Anhang II). Die Ergebnisse aus den Experten/-inneninterviews beider Themenfelder können auf diese Weise einheitlich ausgewertet und in der Dokumentation der Ergebnisse in Kapitel 3.4 zusammen dargestellt werden. Mit diesem Vorgehen wird zudem der halbstandardisierten Befragungstechnik Rechnung getragen, bei der sich die Experten/-innen eines Themenfeldes auch themenfeld-übergreifend äußern können.

Das ausgearbeitete Kodierschema besteht aus drei Ebenen, den Hauptkategorien (Stufe 1) und zwei Subkategorien A (Stufe 2) und B (Stufe 3). Die Hauptkategorien orientieren sich an den Oberfragen in den beiden Interviewleitfäden. Die Subkategorien A sind in Themenbereiche kategorisiert, die sich vor allem aus den vorgesehenen Nachfragen zu den jeweiligen Oberfragen in den Interviewleitfäden ergeben. Die Subkategorien B ordnen die Antworten der Befragten als unterste Ebene im Kategorienbaum hinsichtlich möglicher Problem-

bereiche oder auch hinsichtlich der Benennung weiterer Themenbereiche.

Nach Abschluss der Vorarbeiten und der Feldphase wurden die Transkripte der Interviews in die qualitative Datenauswertungssoftware MAXQDA eingepflegt. Anhand des erstellten Kodierschemas wurden die in die Kurztransskripte überführten Interviews mithilfe der Datenauswertungssoftware kodiert. Der Erwähnung neuer, bis dahin im Kodierschema nicht berücksichtigter Themen in den Interviews wurde im Laufe des Auswertungsprozesses durch eine Modifikation des Kodierschemas Rechnung getragen (BARTELHEIMER & HENKE, 2017, S. 84). Dies betraf beinahe ausschließlich die Hauptkategorie „Ergänzungen“.

### 3.4 Empirische Befunde

Das Kodierschema und die anhand dessen vergebenen Kodierungen bilden die Grundlage für die Berichterstattung der Resultate in den Kapiteln 3.4.1 bis 3.4.6.

Die Inhalte der Experten/-inneninterviews werden hierzu entlang der Hauptkategorien des Kodierschemas dargestellt.<sup>10</sup> Diese sind im Einzelnen:

- die Beurteilung eines möglichen Angebots der TFEP in Leichter Sprache,
- die möglichen Zielgruppen dieses Angebots,
- die Eignung der Leichten Sprache für eine Übersetzung der TFEP,
- der Erhalt der Durchführungs- und Prüfungsqualität der TFEP nach einer möglichen Übersetzung in Leichte Sprache,
- das Layout der TFEP sowie
- weitere Ergänzungen.

In den Kapiteln 3.4.3, 3.4.4 und 3.4.5 werden zudem für eine bessere Lesbarkeit der Ergebnisse

<sup>10</sup> Abweichend von der im Bericht üblichen Praxis einer gendergerechten Schreibweise, wird in Kapitel 3.4 zur Wahrung der Anonymität und zur Erleichterung des Leseflusses die männliche Anrede herangezogen. Eine Diskriminierung des weiblichen Geschlechts ist damit ausdrücklich nicht beabsichtigt.

Teilüberschriften eingefügt, die sich an den Subkategorien A des Kodierschemas orientieren. In der Formulierung sind diese Teilüberschriften angelehnt an die Formulierung in den gelisteten Subkategorien (vgl. Anhang II), aber zumeist nicht deckungsgleich. Zur Ermöglichung einer genauen Zuordnung der Teilüberschriften zu den dazugehörigen Subkategorien erfolgt deshalb in den jeweiligen Teilüberschriften in Klammern jeweils ein Verweis auf die Nummerierung der dazugehörigen Subkategorien A im Kodierschema.

### 3.4.1 Beurteilung eines möglichen Angebots der TFEP in Leichter Sprache

Die Überlegung, die TFEP in Leichter Sprache anzubieten, wird vom Großteil der Experten, insbesondere aus dem Themenfeld der Leichten Sprache, generell positiv eingeschätzt. Diese positive Einschätzung folgt einerseits dem Inklusions- und Teilhabedanken, Menschen mit Behinderung den Zugang zum Fahrerlaubniswerb durch die Reduktion von Kommunikationsbarrieren zu ermöglichen. In diesem Zusammenhang bewertet ein Befragter die Option der TFEP in Leichter Sprache für Menschen mit einer Behinderung als einen „[...] weitere[n] Schritt zur Teilhabe“ (ExpInt0307). Andererseits verweisen einige Experten darauf, dass die Lesefähigkeit einer Person nicht mit ihrer Eignung zum Führen eines Fahrzeugs zusammenhängen müsse. Neben den überwiegend positiven Einschätzungen werden auch Bedenken geäußert, dass die konkrete Umsetzung der Übersetzung insgesamt schwierig sein würde. Ergänzend merkt ein Experte an, dass die Leichte Sprache eine im Behindertengleichstellungsgesetz definierte Zielgruppe habe und bei der Umsetzung wiederum bestimmte Gruppen ausgeschlossen werden könnten.<sup>11</sup>

Zudem äußern die befragten Experten, dass dem möglichen Angebot der TFEP in Leichter Sprache eine hohe Bedeutung zukomme. So sieht ein Experte darin die Chance, dass durch eine Übersetzung das Textverständnis von Menschen mit Lernschwierigkeiten und Menschen mit geistiger Behin-

derung bzw. kognitiver Beeinträchtigung besser adressiert würde und die Prüfung keine zusätzlichen Barrieren enthielte.

In diesem Kontext sieht ein Experte allerdings die Notwendigkeit einer fächerübergreifenden Zusammenarbeit von Experten (Fahrlehrer, Prüfungsbeauftragte, Sprachwissenschaftler und Juristen) und den Prüflingen selbst, um mit diesem interdisziplinären Arbeitsansatz eine Übersetzung der TFEP in Leichte Sprache überhaupt erst ermöglichen zu können. Zusätzlich werde die gesellschaftliche Akzeptanz der Leichten Sprache ebenso adressiert. Die befragte Person betont weiterhin, dass auf diese Weise ein öffentliches Bewusstsein und die Akzeptanz für die Menschen, die auf Texte in Leichte Sprache angewiesen seien, aufgebaut werden könne.

Pragmatischer verweist ein Experte auf das bereits seit Jahren verfolgte Grundanliegen, die TFEP leicht verständlich zu formulieren. Dabei werde versucht, die Aufgaben der TFEP – durch z. B. einen einfachen Satzaufbau, kurze Sätze sowie den Verzicht auf Fremdwörter – soweit wie möglich unabhängig von Lese- und Verständniskompetenzen zu machen. Hierzu kämen auch „[...] interne Leitlinien“ (ExpInt1607) zum Einsatz. So arbeite bereits eine Gruppe von Experten mit verschiedenen Professionen, neben Fahrlehrern beispielsweise auch Pädagogen und Sprachwissenschaftler, bei der Erstellung der Prüfungsfragen zusammen, um die Verständlichkeit der Prüfungsfragen und eine Unabhängigkeit des Prüfungsergebnisses vom Bildungsabschluss zu gewährleisten.

Ein Experte verweist des Weiteren auf eine geringe Relevanz des Themas im internationalen Kontext. Dort werde das Thema besonderer Bedürfnisse von Bewerbern in der Theorieprüfung zwar thematisiert, jedoch nicht im Speziellen das Thema der Leichten Sprache: „International [...] ist das Thema Leichte Sprache zumindest noch nicht angekommen“ (ExpInt1607). Hinsichtlich der Bedeutung wird zudem auf einzelne Fahrschulen hingewiesen, die sich auf lerneingeschränkte Personen spezialisiert hätten. Diesen sei es augenscheinlich möglich, die Lerninhalte für die Zielgruppe in einer Weise zu vermitteln, sodass lerneingeschränkte Personen die TFEP in ihrer derzeitigen Form bestehen können, ohne auf eine Übersetzung in Leichter Sprache angewiesen zu sein.

<sup>11</sup> Anmerkung der Autoren: Diese Aussage nimmt Bezug auf § 11 BGG.

### 3.4.2 Mögliche Zielgruppen

In der Benennung möglicher Zielgruppen für Prüfungsaufgaben in Leichter Sprache stimmen die befragten Experten weitgehend überein. Vorrangig werden als Zielgruppen Menschen mit Behinderung bzw. Beeinträchtigungen genannt, die entweder eine behinderungsbedingte Lernschwierigkeit aufweisen oder eine geistige Behinderung bzw. kognitive Beeinträchtigung haben. Auch werden dieser Zielgruppe von den Experten Personen zugeordnet, die eine andere Beeinträchtigung, wie z. B. eine seelische Behinderung, haben, schwerhörig oder auch funktionale Analphabeten/-innen sind.

Jedoch gäbe es auch andere Zielgruppen, die von der Leichten Sprache im Allgemeinen sowie von einer in Leichter Sprache übersetzten TFEP profitieren würden. In diesem Zusammenhang werden insbesondere Menschen mit Migrationshintergrund angeführt, die Deutsch nicht als Muttersprache, sondern als Zweitsprache sprechen und über keine ausgeprägte Lese- und Schreibkompetenz in der deutschen Sprache verfügen würden. In den Kreis der möglichen Nutzer werden außerdem „[...] alle Menschen, die diese ganzen Sprachdifferenzierungen nicht so gut drauf haben“ (ExpInt2407) hinzugezählt.

### 3.4.3 Eignung der Leichten Sprache für eine Übersetzung der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung

In den Experten/-inneninterviews nahmen Fragen nach der grundsätzlichen Eignung der Leichten Sprache für eine Übersetzung der Prüfungsfragen der TFEP großen Raum ein.

#### Prinzipielle Übersetzbarkeit der TFEP in Leichte Sprache (vgl. Kodierschema 4.1)

Hinsichtlich der prinzipiellen Übersetzbarkeit der TFEP in Leichte Sprache kamen die befragten Experten zu keinem einheitlichen Urteil. Während sich die Experten aus dem Themenfeld der TFEP einem Urteil weitgehend entzogen, gelangten Experten aus dem Themenfeld der Leichten Sprache zu positiven, aber auch zu negativen Einschätzungen. So konkurriert die Aussage eines Experten, „Es geht alles in Leichte Sprache zu übersetzen“ (ExpInt1807), mit der Einschätzung eines anderen Experten, der anführt, dass eine Übersetzung der TFEP in Leichte Sprache „[...] extrem schwierig“ (ExpInt1007) sei.

Eine weitere Expertenmeinung macht das Spannungsfeld nochmals deutlich: Obwohl der Experte der Meinung ist, dass sich grundsätzlich jeder Text in Leichte Sprache übersetzen ließe, gibt er besondere Herausforderungen bei der Übersetzung der TFEP, die sich auch durch deren hohe Standardisierung ergeben, zu bedenken.

#### Anwendbarkeit der Regeln für Leichte Sprache (vgl. Kodierschema 4.2)

Nach den eher generellen Einschätzungen zur Eignung beurteilen die Experten die Anwendbarkeit der Regeln der Leichten Sprachen für den vorliegenden Übersetzungskontext. Diesbezüglich halten einige der Experten die Anwendbarkeit der Regeln in der Übersetzung für unproblematisch. Gegenteilige Meinungen erkennen für die regelkonforme Übersetzung der Prüfungsfragen durchaus Probleme. Auch deshalb, weil bislang die theoretischen Regeln der Leichten Sprache nur unzureichend in neuen Zusammenhängen – wie die TFEP einen darstelle – umgesetzt werden könnten. Im Netzwerk Leichte Sprache gäbe es deshalb eine Arbeitsgruppe, die sich mit der praktischen Umsetzbarkeit der Regeln für Leichte Sprache in neuen Zusammenhängen beschäftigt. Mit dieser problematischen Einschätzung stimmt ein weiterer Experte überein. Seiner Meinung nach gäbe es keine ausreichende wissenschaftliche Fundierung der Leichten Sprache und somit würden konkrete Kriterien fehlen, wie die Regeln der Leichten Sprache anzuwenden seien.

#### Umgang mit Maßzahlen, Formeln und Fachbegriffen (vgl. Kodierschema 4.3 und 4.4)

Ein weiteres Thema, das die Eignung der Leichten Sprache für eine Übersetzung der Prüfungsfragen betrifft, ist der Umgang mit Maßzahlen und Formeln. Auch hier gehen die Einschätzungen der Experten auseinander. Während einzelne Experten in der Verwendung von Formeln und Maßzahlen prinzipiell keine Probleme erkennen, beurteilen andere Experten eine Übersetzung von Formeln und Maßzahlen als problematisch, weil entsprechend der Regelwerke u. a. keine Sonderzeichen verwendet werden sollten. Auch die Verwendung von konkreten Zahlen sei laut Regelwerken nicht zulässig und würde demnach in der Anwendung Probleme bereiten.

Eine vergleichbare Herausforderung stellen die Fachbegriffe in den Prüfungsfragen der TFEP für deren Übersetzung dar. Ein Großteil der Experten

schätzt die Verwendung von Fachbegriffen als problematisch ein, da diese z. B. aufgrund der fehlenden Zugehörigkeit zum Basiswortschatz eine Sprachbarriere für die Prüflinge darstellten. Eine mögliche Lösung, um die Übersetzung von Fachbegriffen zu vereinfachen bzw. zu umgehen wäre die Verwendung von Umgangssprache. So könne anstatt dem Fachbegriff „[...] kleinen Kurvenradius [...]“ auch „[...] enge Kurve [...]“ oder anstatt „[...] Einfädungsstreifen“ auch „[...] Beschleunigungsspur [...]“ (ExpInt0307) verwendet werden. Als weniger problematisch wird laut Experten die Verwendung von Fachbegriffen dann angesehen, wenn diese bei der Übersetzung der TFEP z. B. in Form von Glossaren näher erläutert oder in der Fahrausbildung ausdrücklich besprochen und gelernt würden.

#### **Interpretationsspielraum bei der Übersetzung (vgl. Kodierschema 4.5)**

Die Eignung der Leichten Sprache wird auch durch den bei der Übersetzung eingeräumten Interpretationsspielraum in Frage gestellt. In diesem Zusammenhang macht ein Experte deutlich, dass Informationen in Leichter Sprache auf das Wesentlichste reduziert würden und bei einer Übersetzung Inhalte verloren gingen. Eine solche inhaltliche Reduzierung sei nötig, um die primäre Zielgruppe Leichter Sprache adäquat zu adressieren. Dieser mögliche Interpretationsspielraum wird seitens der Experten als problematisch angesehen. So stelle der zulässige Interpretationsspielraum bei einer Übersetzung der TFEP in Leichte Sprache für die inhaltliche Vergleichbarkeit des Originals mit der Leichten Sprache-Version ein „[...] Riesenproblem“ (ExpInt2407) dar. Zudem gerate die Objektivität der Übersetzung in Gefahr.

#### **Bevorzugung eines bestimmten Regelwerkes (vgl. Kodierschema 4.6)**

Angesprochen auf die konkurrierenden Regelwerke für Leichte Sprache und auf die Frage, welches davon zu bevorzugen sei, erwidert ein Experte, dass jedes Regelwerk, das für eine Übersetzung ausgewählt würde, in der Praxis durch PrüferInnen für Leichte Sprache und durch „[...] Fachkräfte für Leichte Sprache, die selbst [...] eine Lernschwierigkeit haben“, (ExpInt1007) erprobt werden müsse. Andere Experten würden entweder einem Regelwerk, das auf einer wissenschaftlichen Basis beruht, den Vorzug geben oder keinem der Regelwerke, da sich die verschiedenen Regelwerke der Leichten

Sprache in der Praxis dann doch nur wenig unterscheiden würden. Es wird zudem darauf hingewiesen, dass in der Fachöffentlichkeit gegenwärtig die Absicht bestehe, an einheitlichen und normierten Standards für Leichte Sprache zu arbeiten.

#### **Einschätzung einer generellen Eignung der Leichten Sprache für eine Übersetzung der TFEP (vgl. Kodierschema 4.7)**

Entsprechend der unterschiedlichen Ansichten in den einzelnen Aspekten fallen die abschließenden Urteile über die prinzipielle Eignung der Leichten Sprache für eine Übersetzung der TFEP – gerade unter den Experten der Leichten Sprache – äußerst heterogen aus. Dabei steht die Aussage, dass die Leichte Sprache für eine Übersetzung der TFEP prinzipiell geeignet sei, der Einschätzung gegenüber, nach der eine Übertragung der TFEP in Leichte Sprache als „[...] extrem kritisch“ (ExpInt2407) beurteilt wird. Alternativ sollte deshalb die Anwendung der Einfachen Sprache für eine Übersetzung der TFEP, bevorzugt werden. Ein anderer Experte verweist in diesem Zusammenhang darauf, dass es auch eine juristische Frage sei, ob Leichte Sprache als Nachteilsausgleich in der TFEP angewendet werden könne.

#### **3.4.4 Erhalt der Durchführungs- und Prüfungsqualität der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung**

Ausgangspunkt nachfolgender Ausführungen ist die Prämisse, dass die TFEP in der übersetzten Fassung in Leichter Sprache mit der originalen Fassung inhaltlich vergleichbar sein müsste. Entsprechend wurden auch zu dieser Thematik Einschätzungen von den Experten erbeten.

#### **Vergleichbarkeit der TFEP in schwerer mit der Übersetzung in Leichter Sprache (vgl. Kodierschema 5.1)**

Die potenzielle Vergleichbarkeit des Originals mit der übersetzten Version der TFEP wird von den Experten unterschiedlich bewertet. Das Ziel der Übersetzung müsse sein, dass „[i]m idealsten Fall [...] bei der Leichten Sprache-Übersetzung von Prüfungsfragen ja nur eine Leseerleichterung vor [liegt]“ (ExpInt0307), sodass es deshalb keine Qualitätseinbußen gäbe. Davon abweichend führt ein anderer Experte aus, dass die Fragen aus dem Ori-

ginal nicht mit denen in Leichter Sprache verglichen werden könnten, da es bei der Übersetzung darum gehe, Teilhabe zu ermöglichen. Eine Übersetzung der TFEP in Leichte Sprache könne deshalb keine Eins-zu-Eins-Übersetzung sein, sondern verfolge das Ziel, den Kerninhalt zu transportieren. Ein weiterer Experte führt an, dass eine direkte Vergleichbarkeit kaum zu erreichen sei, da es bei Übersetzungen dazu käme, dass z. B. juristische Bedeutungen, wie z. B. die Unterschiede zwischen Besitz und Eigentum, verschoben würden. Dennoch ist er der Ansicht, dass die Qualität des Originals bei einer Übersetzung erhalten bliebe, sofern diese „[...] gut übersetzt und geprüft [...]“ (ExpInt0608) werde. Darüber hinaus befürchtet ein Experte, dass einzelne Gütekriterien, wie z. B. die Validität der abgefragten Inhalte, nach der Übersetzung nicht mehr eingehalten werden könnten.

#### **Auswirkung einer Übersetzung auf die Prüfungsqualität (vgl. Kodierschema 5.2)**

Zudem bringen Experten Befürchtungen über mögliche Verschlechterungen der Prüfungsqualität infolge einer Übersetzung zum Ausdruck. Die oberste Priorität sei daher, dass die Qualität der TFEP bei einer Übersetzung in Leichte Sprache erhalten werden müsse. In diesem Zusammenhang sieht es eine der befragten Personen als problematisch an, wenn sich Lösungshinweise aus der Formulierung der Fragestellung oder Antwortmöglichkeiten ergäben. Dabei sei es bei der Erstellung der Prüfungsfragen das erklärte Ziel, „[...] unabhängig von Lösungshinweisen, die es dann gibt an irgendeiner Stelle, [zu] gewährleisten, dass [der Prüfling] den Inhalt beherrscht“ (ExpInt1607). In dieser Hinsicht ließen sich laut diesem Experten eine Übersetzung der Prüfungsfragen in Leichte Sprache mit den Inhalten und der Prüfungsqualität der TFEP nicht vereinbaren.

Des Weiteren bringen Experten deutlich zum Ausdruck, dass die TFEP im Zuge der Übersetzung nicht leichter gemacht werden dürfe und sie dann jeder bestehen könne: „[...] da hat jemand das Thema gar nicht verstanden. Leichte Sprache heißt doch nicht Prüfungsfragen so zu formulieren, dass sie jeder beantworten kann, ohne eine Ausbildung gemacht zu haben“ (ExpInt0508).

#### **Zugangsregelung für eine TFEP in Leichter Sprache (vgl. Kodierschema 5.3)**

Neben dem Erhalt der Prüfungsqualität fanden auch Aspekte der Prüfungsdurchführung in den Interviews mit Experten aus dem Themenfeld der TFEP Erwähnung. Hierzu gehört u. a. die Frage nach der Zugangsregelung für eine Prüfung in Leichter Sprache. Eine Möglichkeit wäre es demnach, den Zugang über die Vorlage eines ärztlichen Attests zu regeln. Dies würde allerdings bedeuten, dass sich der Bewerber bei einem Behördenmitarbeiter als Person mit Lernschwierigkeiten „[...] outen [...]“ (ExpInt1607) müsse. Eine solche Praxis sei vor wenigen Jahren bei der Beantragung, die TFEP mithilfe einer Audiodeskription ablegen zu dürfen, wegen möglicher Diskriminierung abgeschafft worden. Eine zweite Option wäre ein nicht restringierter Zugang zur TFEP in Leichter Sprache für alle Bewerber ohne die Festlegung von Kriterien.

Des Weiteren wird mit einer etwaigen Zugangsregelung die Hoffnung verbunden, dass die Hürden eines solchen Zulassungsantrags für die TFEP in Leichter Sprache nicht derartig hoch werden würden „[...] dass wieder viele durch das Raster fallen“ (ExpInt0508). Eine vergleichbare Situation hätte es wegen der Attestpflicht für die Zulassung zur Nutzung der Audiodeskription gegeben. „Und wenn das jetzt nun wieder so passiert kriegen wir einen Bürokratiewurm dahin, der es den Betroffenen schwer macht überhaupt in dem Antragsverfahren die Leichte Prüfung genehmigt zu bekommen“ (ExpInt0508). Des Weiteren regt ein Experte eine Lösung fern eines zweigleisigen Angebotes der TFEP in schwerer und Leichter Sprache an: „Schön wäre natürlich eine Prüfung, die für alle einheitlich ist, dann findet auch keine Stigmatisierung der Betroffenen statt“ (ExpInt0508).

#### **Rechtssicherheit einer TFEP in Leichter Sprache (vgl. Kodierschema 5.4)**

Für eine Übersetzung der Prüfungsfragen in die Leichte Sprache spielt die rechtssichere Übertragung eine bedeutende Rolle. In dieser Hinsicht sind sich die Experten aus beiden Themenfeldern allerdings weitgehend einig, dass eine Übersetzung der Prüfungsfragen in die Leichte Sprache nicht vollumfänglich rechtssicher sein würde. Dementsprechend sei die Rechtssicherheit der in Leichte Sprache übersetzten Prüfungsfragen eines der größten Hemmnisse für ein Angebot der TFEP in Leichter Sprache. Da

sich einem weiteren Experten zufolge die allgemeine Problematik der Rechtssicherheit von Texten in Leichter Sprache kurzfristig nicht beheben lasse, regt er eine Zwischenlösung an: Damit der übersetzte Text rechtssicher wäre, könne eine Variante zwischen Leichter und Einfacher Sprache gewählt werden, hierfür müsste jedoch zuvor eine genaue Regelung durch die Zusammenarbeit von Juristen und Sprachwissenschaftlern erarbeitet werden.

Insbesondere für die Experten aus dem Themenfeld der TFEP stellt die Gewährleistung der Rechtssicherheit eine Grundregel dar, über die man nicht hinwegsehen könne. Einer der Experten führt in diesem Kontext an, dass er sich „[...] ganz große Sorgen [mache], denn wir werden das nicht vernünftig hinkriegen – dann wird es nämlich keine Leichte Sprache mehr, wenn hinterher Juristen drauf schauen und das rechtssicher machen“ (ExpInt0508).

#### **Möglicher Einfluss eines Angebots der TFEP in Leichter Sprache auf die Qualität der Fahrausbildung und die Verkehrssicherheit (vgl. Kodierschema 5.5 und 5.6)**

Im Rahmen der Erörterung der Prüfungs- und Durchführungsqualität wurden die Experten aus dem Themenfeld der TFEP auch auf einen möglichen Einfluss der Übersetzung auf die Qualität der Fahrausbildung und auf die Verkehrssicherheit angesprochen.

Ein Experte ist diesbezüglich der Meinung, dass ein Angebot der TFEP in Leichter Sprache die Fahrausbildung insgesamt sogar besser machen würde, „[...] weil wenn man Menschen von vornherein ausgliedern/ausgrenzen muss, dann ist das eine schlechte Ausbildungsform“ (ExpInt0508). Der Experte sieht weiter durch eine TFEP in Leichter Sprache die Möglichkeit, dass ein größeres Verständnis zwischen Menschen mit und ohne Beeinträchtigung durch integrativen Ausbildungsunterricht entstehe und sich somit die gesamte Lehr- und Lernqualität steigern ließe. Dazu seien laut Experten jedoch „[...] weitere Schulungen der Lehrkräfte voraus[zusetzen], aber die Basis haben wir dafür in der neuen Fahrlehrerausbildung“ (ExpInt0508).

Hinsichtlich der Verkehrssicherheit merkt ein Experte an, dass „[w]ir wissen, dass Menschen, denen der Zugang zur Prüfung schwerfällt, eine hohe Bereitschaft haben, regelgerecht und sozial angepasst zu fahren, das sind unsere Erfahrungen aus der

Praxis, und wenn die verstärkt Zugang zum Straßenverkehr bekommen, ist das auch ein kleiner Beitrag zur Verkehrssicherheit“ (ExpInt0508). Zusätzlich zu einem potenziellen Einfluss auf den Aspekt der Verkehrssicherheit stellen Experten beider Themenfelder zudem in Frage, inwieweit Menschen mit einer geistigen oder kognitiven Beeinträchtigung in der Lage seien, am Straßenverkehr teilzunehmen.

#### **3.4.5 Layout der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung**

Die Regeln der Leichten Sprache betreffen nicht nur textliche Änderungen, sondern – wie aus Kapitel 2.1.4 hervorgeht – auch die visuelle Darbietung von Textinhalten. Aus diesem Grund wurde die Frage, inwieweit das gegenwärtige Layout der TFEP den Gestaltungsanforderungen der Leichten Sprache bereits entspricht, zum Thema gemacht.

#### **Änderungen am Layout und am verwendeten Bild- und Videomaterial (vgl. Kodierschema 6.1 und 6.2)**

Wie schon in anderen Bereichen weichen die Einschätzungen der Experten auch über mögliche Veränderungen des Layouts der TFEP voneinander ab. Einige der Experten halten die präsentierten Bilder und Videos für problematisch und eine Darstellung im Sinne der Leichten Sprache für schwierig, falls diese Bilder und Videos nicht verändert werden dürften. So ist ein Experte der Meinung, dass die Komplexität der Bilder reduziert werden solle. Der Experte schlägt vor, bestehende Abbildungen z. B. durch Piktogramme zu vereinfachen.

Andere Experten sind der Meinung, dass die Notwendigkeit zur Anpassung der dargestellten Bilder und Videos nicht gegeben sei. Einerseits könnten die bisherigen Bilder und Videos mit zusätzlichen Informationen beschrieben werden, wie z. B. durch Erklärungen oder Markierungen. Andererseits führe der Einsatz von Medien dazu, dass schwierige Verkehrssituationen einfach abgebildet würden und somit die Zahl von „[...] Lesekompetenzfragen [...]“ (ExpInt1607) verringert werden könne.

Das feste Layout der TFEP am PC an sich wird für unproblematisch gehalten und sei mit Blick auf die Verwendung von Leichter Sprache sogar positiv zu bewerten, weil sich die Prüflinge nicht ständig wegen des Aufbaus der Seiten umstellen müssten.

### Anwendung und Darstellung verwendeter Fragetechniken (vgl. Kodierschema 6.3 und 6.4)

Im Rahmen der Layoutgestaltung wurde auch die verwendete Fragetechnik zur Sprache gebracht. Diesbezüglich nehmen Experten die Multiple-Choice-Fragetechnik und deren Darstellung für eine Übersetzung in Leichte Sprache als problematisch wahr. Entsprechend der Meinung eines Experten sei es für die Zielgruppe Leichter Sprache schwierig, Prüfungsfragen zu beantworten, die mehrere Lösungen zuließen. Ein anderer Experte führt hierzu an, dass die Fragetechnik der Multiple-Choice-Fragen mit einer Übersetzung in Leichte Sprache nicht vereinbar wäre, weil Multiple-Choice-Fragen eine hohe Anforderung an das Sprachverständnis und die Sprachanwendung stellen würden.

Anderen Experten hingegen stellt sich die Frage nach potenziellen Veränderungen des Fragenlayouts nicht. Durch eine Übersetzung in Leichte Sprache solle lediglich eine Leseerleichterung geschaffen werden. Mitunter meinen Experten, dass einige Anpassungen umgesetzt werden könnten, die keine strukturellen Veränderungen nach sich zögen. Demnach könnte eine Erklärung, wie die Fragen zu beantworten seien, sinnvoll sein. Hierbei gehe es in erster Linie darum, die Prüflinge darauf hinzuweisen, dass es mehrere Antwortmöglichkeiten gäbe oder darauf, wie die Frage auszufüllen sei.

In dieser Diskussion wurden ebenso die Fragen mit offenen Antworten thematisiert. Die Nennung offener Antworten halten wiederum einzelne Experten für problematisch, während andere diese als unproblematisch einschätzen. Als problematisch gilt, dass bei Anwendung der Regelwerke der Leichten Sprache von Inclusion Europe und auch dem Netzwerk Leichte Sprache auf konkrete Zahlen verzichtet werden müsste. Andere Experten erachten die offenen Antwortmöglichkeiten insbesondere dann als unproblematisch, wenn kurze Eingaben wie z. B. die Angabe einer Geschwindigkeit gefordert wären.

#### 3.4.6 Ergänzungen

Neben den in den halbstandardisierten Leitfäden enthaltenen Fragen haben die Experten themenfeld-übergreifend zusätzliche Gesichtspunkte angesprochen, die im Folgenden aufgegriffen werden:

- mögliche Nachteilsausgleiche,
- die mündliche Prüfung sowie

- eine inklusive Fahrausbildung.

Experten beider Themenfelder thematisierten mögliche Nachteilsausgleiche im Rahmen der TFEP. So plädiert ein Experte für die Ergänzungen von Erklärungen und Markierungen bei Bildern und Videos. Ein weiterer Experte gibt auch eine längere Bearbeitungszeit als Vorschlag zu bedenken. Ein anderer Experte verweist auf die bestehenden Nachteilsausgleiche, darunter z. B. die Audiodeskription der Prüfungsfragen. Diese wäre für Menschen mit Behinderung bereits jetzt nutzbar.

Die optionale mündliche Prüfung, die noch vor der Einführung der TFEP am PC auf Antrag möglich war, wird in diesem Zusammenhang ebenso erwähnt. Der Befragte betont insbesondere die Vorteile der mündlichen Prüfung als inklusive Prüfungsform oder die dadurch ermöglichte Berücksichtigung von individuellen Bedarfen der Prüflinge. Darüber hinaus wird vom Befragten auch ein geringerer Zeitdruck als Prüfungsmerkmal angesprochen, der sich aus seiner Erfahrung förderlich für Menschen mit Beeinträchtigungen ausgewirkt habe. Einem möglichen Betrugsverdacht bei der mündlichen Prüfung entgegnet der Experte, dass die mündliche Prüfung keine Erleichterung sei: „Wir haben damit ausgesprochen gute Erfahrungen gemacht, mit engagierten Prüferinnen und Prüfern, die die Prüfung nicht verschenken“ (ExpInt0508).

Ein weiterer Aspekt, der häufiger zur Sprache kam, ist das Angebot einer inklusiven Fahrausbildung, die auch an Menschen mit Lernschwierigkeiten oder kognitiven Einschränkungen gerichtet ist. So müsse einer Prüfung in Leichter Sprache auch eine geeignete und auf die Personengruppe ausgerichtete Ausbildung inklusive angepasster Lehrmaterialien vorausgehen, denn die TFEP bilde ja nur „[...] das Ende der Fahnenstange [...]“ (ExpInt0307). Eine solche Vorbereitung würde auch das Problem der Fachbegriffe bei einer möglichen Übersetzung der Prüfungsfragen adressieren.

## 4 Testübersetzung

Die testweise Übersetzung ausgewählter Prüfungsfragen in die Leichte Sprache bildet einen weiteren Baustein der Forschungsarbeiten im BAST-Projekt FE 82.0732/2019. Im Rahmen dieser Testübersetzung sollten beispielhaft Prüfungsfragen aus dem amtlichen Führerschein-Fragenkatalog ausgewählt und von einem professionellen Übersetzungsbüro

in die Leichte Sprache übersetzt werden. Eine besondere Herausforderung dabei ist der Umfang des aktuellen amtlichen Führerschein-Fragenkatalogs, aus dem abhängig vom Ersterwerb oder der Erweiterung einer bestehenden Fahrerlaubnis sowie der Fahrerlaubnisklasse die Prüfungsfragen für die jeweilige TFEP ausgewählt werden.

#### 4.1 Auswahlkriterien

Der amtliche Führerschein-Fragenkatalog für die TFEP enthält zum Zeitpunkt der Berichtslegung 1.720 Prüfungsfragen (vgl. RÜDEL, persönliche Kommunikation, 19. August 2019). Diese sind in unterschiedlicher Art und Weise konstruiert und formuliert. Für eine aussagekräftige Testübersetzung war deshalb bei der Auswahl der Prüfungsfragen darauf zu achten, die bestehende Unterschiedlichkeit der Prüfungsfragen im vorgegebenen Rahmen so weit wie möglich abzudecken. Ausgewählt wurden schließlich 12 Prüfungsfragen anhand von sechs

Auswahlkriterien (vgl. Tabelle 4-1). Die benutzten Auswahlkriterien werden nachfolgend dargestellt.

Eines der naheliegenden Auswahlkriterien ist die thematische Zuordnung der Prüfungsfragen zu den acht Sachgebieten Gefahrenlehre, Verhalten im Straßenverkehr, Vorfahrt und Vorrang, Verkehrszeichen, Umweltschutz, Vorschriften über den Betrieb der Fahrzeuge, Technik und Eignung von Kraftfahrern (vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2004, Stand April 2019). Diese Sachgebiete finden sich sowohl im Grundstoff, dessen Prüfungsfragen alle Fahrerlaubnisklassen betreffen, als auch im Zusatzstoff, der sich auf die einzelnen Fahrerlaubnisklassen bezieht, wieder. Die Fragen des Zusatzstoffs sind dabei auf die (Verkehrs-)Situation bestimmter Fahrerlaubnisklassen ausgerichtet. Für die Auswahl der Prüfungsfragen aus dem Zusatzstoff wird den fahrerlaubnisklassenspezifischen Prüfungsfragen der Fahrerlaubnisklassen AM, A1, A2 und A sowie B Vorrang vor den übrigen Fahrerlaubnisklassen gegeben, wie in der vierten Spalte in Tabelle 4-1 deutlich wird.

Laufende Nummer	Amtliche Frage-Nummer	Frageninhalt	Grundstoff (G) oder Zusatzstoff (Z) für die FE-Klassen	Sachgebiet	Wertigkeit	Darstellung von Bild- und/oder Videomaterial	Überdurchschnittliche Länge und Komplexität der Frage	Gebrauch von Fachbegriffen	Gebrauch von Formeln oder Maßzahlen
1	1.1.02-110-B	Haltender Bus	G	Gefahrenlehre	4	Ja	Ja	Nein	Nein
2	1.1.03-004	Befahren von Alleen	G	Gefahrenlehre	4	Nein	Ja	Nein	Nein
3	1.2.03-104	Formel für zurückgelegten Weg	G	Verhalten im Straßenverkehr	2	Nein	Nein	Nein	Ja
4	1.2.11-107	Verhalten in bestimmter Situation	G	Verhalten im Straßenverkehr	2	Ja	Nein	Nein	Nein
5	1.3.01-002	Rechts vor links	G	Vorfahrt	5	Nein	Nein	Nein	Nein
6	1.5.01-011	Kraftstoff sparen	G	Umweltschutz	3	Nein	Nein	Ja	Nein
7	2.1.08-013	Einfahren auf Autobahn	Z: A, A1, A2, B	Gefahrenlehre	5	Nein	Ja	Ja	Nein
8	2.2.04-002	Sicherheitsabstand Innerorts	Z: A, A1, A2, B	Verhalten im Straßenverkehr	4	Nein	Ja	Nein	Ja
9	2.6.02-007	Zulässige Fahrzeuge für FE-Klasse A1	Z: A1	Vorschriften über den Betrieb der Fahrzeuge	3	Nein	Nein	Ja	Ja
10	2.7.01-047	Fliehkraft in Kurven	Z: A, A1, A2, AM, B, T	Technik	3	Nein	Nein	Ja	Nein
11	2.7.02-019	Bremsflüssigkeit	Z: B	Technik	3	Nein	Nein	Ja	Nein
12	2.7.06-216	Technische Frage zu Bremsen	Z: C, C1, D, D1,	Technik	2	Nein	Nein	Ja	Nein

Tab. 4-1: Übersicht über ausgewählte Prüfungsfragen und deren Auswahlkriterien für die Testübersetzung in Leichte Sprache

Des Weiteren besitzen alle Fragen des amtlichen Führerschein-Fragenkatalogs eine ihnen fest zugeschriebene Anzahl an Fehlerpunkten, die in ihrer Höhe die Relevanz der Frage für die Verkehrssicherheit, den Umweltschutz und die Energieeinsparung abbilden (vgl. Anlage 7 FeV). Diese Eigenschaft wird deshalb in der Auswahl ebenso berücksichtigt.

Ein weiteres relevantes Auswahlkriterium zwischen den Fragen stellt die Verwendung von Bild- bzw. Videomaterial in den Prüfungsfragen dar. Dabei unterscheiden sich die Fragen nach einer rein textlichen Gestaltung, nach einer zusätzlichen Verwendung von Bildern, darunter die Darstellung von Verkehrszeichen bzw. Verkehrssituationen, oder seit 2014 nach einer Hinzunahme von dynamischen Situationsdarstellungen, die eine interaktive Verkehrssituation anhand einer kurzen Filmsequenz simulieren (vgl. TÜV DEKRA arge tp 21, 2019b).

Für die testweise Übersetzung hat auch die Länge und Komplexität des Fragentextes eine hohe Relevanz und wird deshalb als Kriterium herangezogen. Während einzelne Fragen mit wenigen Worten einfach formuliert sind, werden in anderen Prüfungsfragen Situationen wortreich geschildert. Durch Varianten im Satzbau oder durch den verwendeten Wortschatz gewinnen die Formulierungen zusätzlich an Komplexität.

Eine gewichtige Herausforderung für eine Übersetzung der Prüfungsfragen in Leichte Sprache stellt die Verwendung von Fachbegriffen einerseits sowie von Maßzahlen und Formeln andererseits dar. Die Übersetzbarkeit der technischen und fahrphysikalischen Begrifflichkeiten sowie der Maßzahlen und Formeln in den Prüfungsfragen hat wegen ihrer häufigen Verwendung und der Darstellung zentraler Prüfungsinhalte eine hohe Bedeutung für das zugrunde liegende Forschungsinteresse.

Zusammenfassend werden für die Auswahl von Prüfungsfragen für die Testübersetzung folgende Kriterien berücksichtigt:

- Thematische Zuordnung zu den einzelnen Sachgebieten in Grund- und Zusatzstoff,
- Wertigkeit der Frage anhand der Fehlerpunkte,
- Verwendung von Bild- und Videomaterial,
- Länge und Komplexität des Fragentextes,
- Gebrauch von Fachbegriffen und
- Gebrauch von Formeln oder Maßzahlen.

## 4.2 Auswahl und Übersetzung

Anhand dieser sechs definierten Kriterien wurden in Absprache mit dem Auftraggeber insgesamt zwölf Fragen zur Testübersetzung ausgewählt (vgl. Tabelle 4-1). Mit der Übersetzung wurde das Büro für Leichte Sprache der Lebenshilfe Bremen e. V. beauftragt, das eine langjährige Expertise in der Arbeit mit Leichter Sprache aufweisen kann. Das Übersetzungsbüro folgt einem Regelwerk der Genossenschaft „Lebenshilfe Gesellschaft für Leichte Sprache eG“, das elementar auf dem in Kapitel 2.1.3 erwähnten Regelwerk des Netzwerkes Leichte Sprache basiert.

Das standardmäßige Vorgehen des Übersetzungsbüros „Büro für Leichte Sprache der Lebenshilfe Bremen e. V.“ sieht mehrere Feedback- bzw. Korrekturschleifen für die Übersetzung vor. Nach Abschluss der sprachlichen Übersetzung erfolgt dann das Überführen des übersetzten Textes in ein für die Leichte Sprache geeignetes Layout. Hierzu folgt das beauftragte Übersetzungsbüro selbst formulierten Gestaltungsrichtlinien für Leichte Sprachetexte, die sich am Regelwerk der Genossenschaft „Lebenshilfe Gesellschaft für Leichte Sprache eG“<sup>12</sup> orientieren. Im letzten Schritt der Übersetzung erfolgt optional die Vergabe eines Qualitätssiegels der Genossenschaft „Lebenshilfe-Gesellschaft für Leichte Sprache eG“. Dieses bestätigt die Einhaltung der Regeln für Leichte Sprache und die Verständlichkeit des Textes. Der Text wird durch einen geschulten Testleser, der selbst auf Leichte Sprache angewiesen ist, auf die Verständlichkeit im Sinne Leichter Sprache hin überprüft.

Für die Übersetzung der zwölf ausgewählten Prüfungsfragen wurden drei Feedback- bzw. Korrekturschleifen zwischen dem Forschungsnehmer und dem beauftragten Übersetzungsbüro benötigt. Dabei waren inhaltliche Rückfragen seitens des Übersetzers und Anmerkungen seitens des Forschungsnehmers zu klären. Das Layout der zur Übersetzung in Auftrag gegebenen Prüfungsfragen wurde nur bedingt angepasst, da die Vorlagen für die Übersetzung aus dem amtlichen Führerschein-Fragenkatalog nicht dem endgültigen Layout der am PC durchgeführten Prüfung entsprachen und Anpassungen des Layouts der PC-Prüfung im Rahmen der Übersetzung nicht umzusetzen gewesen

<sup>12</sup> Vgl. dazu [www.lg-ls.de](http://www.lg-ls.de), abgerufen am 14. August 2019.

wären. In der grafischen Darstellung der übersetzten Prüfungsfragen in Tabelle 4-2 bis Tabelle 4-8 wurde lediglich die Schriftart an die Vorgaben ange-

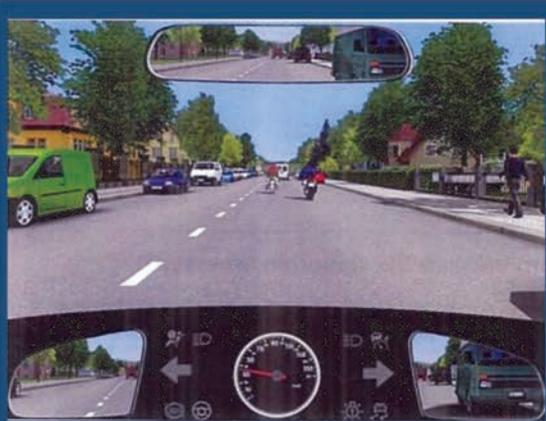
passt. Die Schriftgröße konnte aus Platzgründen im vorliegenden Bericht nur vergrößert, aber nicht auf die empfohlene Schriftgröße gesetzt werden.

<p>Prüfungsfrage aus dem amtlichen Führerschein-Fragenkatalog (vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2004, Stand April 2019)</p>	<p>Testübersetzung: Fassung in Leichter Sprache</p>						
<p>1.1.02-110-B (Grundstoff)</p>							
<p>Was ist in dieser Situation richtig?</p>  <p>(Warnblinklicht an)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Auf beiden Fahrstreifen darf höchstens mit Schrittgeschwindigkeit an dem Bus vorbeigefahren werden</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Auf beiden Fahrstreifen muss angehalten werden, wenn sonst Fahrgäste gefährdet würden</li> <li><input type="checkbox"/> Die Fahrzeuge auf dem linken Fahrstreifen dürfen ohne besondere Vorsicht an dem Bus vorbeifahren</li> </ul>	 <p>Schauen Sie das Bild an. Der Bus hat Warnblinklicht an. Was müssen Sie beachten?</p> <table border="1" data-bbox="825 1205 1433 1659"> <tbody> <tr> <td data-bbox="825 1205 895 1346" style="text-align: center; vertical-align: middle;"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td data-bbox="895 1205 1433 1346">Ich darf auf beiden Fahrstreifen nur in Schritt-Geschwindigkeit an dem Bus vorbeifahren.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="825 1346 895 1487" style="text-align: center; vertical-align: middle;"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td data-bbox="895 1346 1433 1487">Ich muss auf beiden Fahrstreifen anhalten. Sonst bin ich eine Gefahr für die Fahrgäste.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="825 1487 895 1659" style="text-align: center; vertical-align: middle;"><input type="checkbox"/></td> <td data-bbox="895 1487 1433 1659">Die Fahrzeuge auf dem linken Fahrstreifen dürfen an dem Bus vorbeifahren. Die Fahrer müssen <b>nicht</b> besonders vorsichtig fahren.</td> </tr> </tbody> </table>	<input checked="" type="checkbox"/>	Ich darf auf beiden Fahrstreifen nur in Schritt-Geschwindigkeit an dem Bus vorbeifahren.	<input checked="" type="checkbox"/>	Ich muss auf beiden Fahrstreifen anhalten. Sonst bin ich eine Gefahr für die Fahrgäste.	<input type="checkbox"/>	Die Fahrzeuge auf dem linken Fahrstreifen dürfen an dem Bus vorbeifahren. Die Fahrer müssen <b>nicht</b> besonders vorsichtig fahren.
<input checked="" type="checkbox"/>	Ich darf auf beiden Fahrstreifen nur in Schritt-Geschwindigkeit an dem Bus vorbeifahren.						
<input checked="" type="checkbox"/>	Ich muss auf beiden Fahrstreifen anhalten. Sonst bin ich eine Gefahr für die Fahrgäste.						
<input type="checkbox"/>	Die Fahrzeuge auf dem linken Fahrstreifen dürfen an dem Bus vorbeifahren. Die Fahrer müssen <b>nicht</b> besonders vorsichtig fahren.						

Tab. 4-2: Gegenüberstellung der Prüfungsfrage 1.1.02-110-B mit der Übersetzung in Leichter Sprache

<p><b>Prüfungsfrage aus dem amtlichen Führerschein-Fragenkatalog (vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2004, Stand April 2019)</b></p>	<p><b>Testübersetzung: Fassung in Leichter Sprache</b></p>						
<p><b>1.1.03-004 (Grundstoff, Mofa)</b></p>							
<p>Welche Besonderheiten ergeben sich in der kalten Jahreszeit beim Befahren von Alleen?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Nasses Laub sowie Reif-, Eis- und Schneeglätte sind vor allem auf gewölbten Fahrbahnen besonders gefährlich</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Auf gepflasterten Fahrbahnen entsteht häufiger und überraschender Reif- und Eisglätte als auf anderen Fahrbahnen</p> <p><input type="checkbox"/> Alleen sind im Winter besonders sicher, weil die Baumkronen die Straße vor Schnee schützen</p>	<div style="background-color: #004a7c; color: white; padding: 5px;"> <p>Draußen ist es kalt. Sie fahren durch eine Allee mit vielen Bäumen. Was müssen Sie beachten?</p> </div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 5%; text-align: center; vertical-align: middle;"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td>In Alleen sind Straßen in der Mitte oft höher als außen. Darum gibt es mehr Gefahr bei:                     <ul style="list-style-type: none"> <li>• nassem Laub</li> <li>• Glätte durch Reif</li> <li>• Glätte durch Eis</li> <li>• Glätte durch Schnee</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td>Alleen sind oft mit Steinen gepflastert. Dann ist die Straße schneller glatt bei Reif und Eis.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;"><input type="checkbox"/></td> <td>Die Bäume schützen die Straßen vor Schnee. Darum sind Alleen im Winter besonders sicher.</td> </tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/>	In Alleen sind Straßen in der Mitte oft höher als außen. Darum gibt es mehr Gefahr bei: <ul style="list-style-type: none"> <li>• nassem Laub</li> <li>• Glätte durch Reif</li> <li>• Glätte durch Eis</li> <li>• Glätte durch Schnee</li> </ul>	<input checked="" type="checkbox"/>	Alleen sind oft mit Steinen gepflastert. Dann ist die Straße schneller glatt bei Reif und Eis.	<input type="checkbox"/>	Die Bäume schützen die Straßen vor Schnee. Darum sind Alleen im Winter besonders sicher.
<input checked="" type="checkbox"/>	In Alleen sind Straßen in der Mitte oft höher als außen. Darum gibt es mehr Gefahr bei: <ul style="list-style-type: none"> <li>• nassem Laub</li> <li>• Glätte durch Reif</li> <li>• Glätte durch Eis</li> <li>• Glätte durch Schnee</li> </ul>						
<input checked="" type="checkbox"/>	Alleen sind oft mit Steinen gepflastert. Dann ist die Straße schneller glatt bei Reif und Eis.						
<input type="checkbox"/>	Die Bäume schützen die Straßen vor Schnee. Darum sind Alleen im Winter besonders sicher.						
<p><b>1.2.03-104 (Grundstoff)</b></p>							
<p>Nach welcher Faustformel kann man aus der Geschwindigkeit den Weg in Metern ermitteln, den ein Fahrzeug in einer Sekunde zurücklegt?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <math>\frac{\text{Geschwindigkeit in km/h}}{10} \times 3</math></p> <p><input type="checkbox"/> <math>\frac{\text{Geschwindigkeit in km/h}}{10} \times 5</math></p> <p><input type="checkbox"/> <math>\frac{\text{Geschwindigkeit in km/h}}{10} \times \frac{\text{Geschwindigkeit in km/h}}{10}</math></p>	<div style="background-color: #004a7c; color: white; padding: 5px;"> <p>Sie wissen Ihre Geschwindigkeit. Wie können Sie ausrechnen, wie viele Meter Ihr Auto in einer Sekunde fährt?</p> </div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 5%; text-align: center; vertical-align: middle;"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"> <math display="block">\frac{\text{Geschwindigkeit in km/h}}{10} * 3</math> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"> <math display="block">\frac{\text{Geschwindigkeit in km/h}}{10} * 5</math> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"> <math display="block">\frac{\text{Geschwindigkeit in km/h}}{10} * \frac{\text{Geschwindigkeit in km/h}}{10}^a</math> </td> </tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/>	$\frac{\text{Geschwindigkeit in km/h}}{10} * 3$	<input type="checkbox"/>	$\frac{\text{Geschwindigkeit in km/h}}{10} * 5$	<input type="checkbox"/>	$\frac{\text{Geschwindigkeit in km/h}}{10} * \frac{\text{Geschwindigkeit in km/h}}{10}^a$
<input checked="" type="checkbox"/>	$\frac{\text{Geschwindigkeit in km/h}}{10} * 3$						
<input type="checkbox"/>	$\frac{\text{Geschwindigkeit in km/h}}{10} * 5$						
<input type="checkbox"/>	$\frac{\text{Geschwindigkeit in km/h}}{10} * \frac{\text{Geschwindigkeit in km/h}}{10}^a$						
<p><sup>a</sup> An dieser Stelle in Prüfungsfrage 1.2.03-104 musste aus Platzgründen eine noch kleinere Schriftgröße als in den beiden anderen Antwortalternativen gewählt werden. Grundsätzlich wäre die Schriftgröße für die Darstellung in Leichter Sprache noch größer zu wählen.</p>							

Tab. 4-3: Gegenüberstellung der Prüfungsfragen 1.1.03-004 und 1.2.03-104 mit der Übersetzung in Leichter Sprache

<p>Prüfungsfrage aus dem amtlichen Führerschein-Fragenkatalog (vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2004, Stand April 2019)</p>	<p>Testübersetzung: Fassung in Leichter Sprache</p>						
<p>1.2.11-107 (Grundstoff)</p>							
<p>Welches Verhalten ist richtig?</p>  <p><i>Frage mit bewegter Situationsdarstellung Die Abbildung zeigt das Startbild zu der filmischen Darstellung im Bundesanzeiger</i></p> <p> <input checked="" type="radio"/> Verzögern  <input type="radio"/> Beschleunigen  <input type="radio"/> Nach links ausscheren         </p>	 <p>Schauen Sie das Video an. Wie verhalten Sie sich richtig?</p> <table border="1" data-bbox="836 1059 1425 1283"> <tr> <td><input checked="" type="radio"/></td> <td>Ich fahre langsamer und halte Abstand.</td> </tr> <tr> <td><input type="radio"/></td> <td>Ich fahre schneller.</td> </tr> <tr> <td><input type="radio"/></td> <td>Ich weiche nach links aus.</td> </tr> </table>	<input checked="" type="radio"/>	Ich fahre langsamer und halte Abstand.	<input type="radio"/>	Ich fahre schneller.	<input type="radio"/>	Ich weiche nach links aus.
<input checked="" type="radio"/>	Ich fahre langsamer und halte Abstand.						
<input type="radio"/>	Ich fahre schneller.						
<input type="radio"/>	Ich weiche nach links aus.						
<p>1.3.01-001 (Grundstoff, Mofa)</p>							
<p>1.3.01-001 (Grundstoff, Mofa)</p> <p>An welchen Stellen ohne vorfahrtsregelnde Verkehrszeichen gilt die Regel „rechts vor links“? [Mit Bild]</p> <p> <input checked="" type="radio"/> An Straßenkreuzungen und -einmündungen  <input type="radio"/> An Einmündungen mit abgesenktem Bordstein  <input type="radio"/> Wo Feld- oder Waldwege in eine andere Straße einmünden         </p>	<p>An einigen Stellen gibt es keine Ampeln oder Vorfahrts-Schilder. An welchen Stellen gilt dann die Regel: rechts vor links?</p> <table border="1" data-bbox="836 1547 1425 1886"> <tr> <td><input checked="" type="radio"/></td> <td>An Straßen-Kreuzungen und Straßen-Einmündungen.</td> </tr> <tr> <td><input type="radio"/></td> <td>An Einmündungen mit abgesenktem Bordstein.</td> </tr> <tr> <td><input type="radio"/></td> <td>Bei Feld-Wegen oder Wald-Wegen, die in eine andere Straße einmünden.</td> </tr> </table>	<input checked="" type="radio"/>	An Straßen-Kreuzungen und Straßen-Einmündungen.	<input type="radio"/>	An Einmündungen mit abgesenktem Bordstein.	<input type="radio"/>	Bei Feld-Wegen oder Wald-Wegen, die in eine andere Straße einmünden.
<input checked="" type="radio"/>	An Straßen-Kreuzungen und Straßen-Einmündungen.						
<input type="radio"/>	An Einmündungen mit abgesenktem Bordstein.						
<input type="radio"/>	Bei Feld-Wegen oder Wald-Wegen, die in eine andere Straße einmünden.						

Tab. 4-4: Gegenüberstellung der Prüfungsfragen 1.2.11-107 und 1.3.01-001 mit der Übersetzung in Leichter Sprache

<b>Prüfungsfrage aus dem amtlichen Führerschein-Fragenkatalog (vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2004, Stand April 2019)</b>	<b>Testübersetzung: Fassung in Leichter Sprache</b>						
<b>1.5.01-011 (Grundstoff)</b>							
<p>Wie kann man bei gleichbleibender Geschwindigkeit kraftstoffsparend fahren?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Durch Benutzung einer Geschwindigkeitsregelanlage</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Durch Fahren im niedertourigen Drehzahlbereich</li> <li><input type="checkbox"/> Durch Fahren im hochtourigen Drehzahlbereich</li> </ul>	<div style="background-color: #004a7c; color: white; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p>Sie wollen mit der gleichen Geschwindigkeit fahren. Wie können Sie dabei wenig Benzin oder Diesel verbrauchen?</p> </div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30px; text-align: center; vertical-align: middle;"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td>Ich stelle die Geschwindigkeit ein. Dafür benutze ich eine besondere Technik. Die Technik heißt: Geschwindigkeits-Regelanlage. Viele nennen das auch: Tempomat.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td>Ich fahre mit einer niedrigen Drehzahl.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;"><input type="checkbox"/></td> <td>Ich fahre mit einer hohen Drehzahl.</td> </tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/>	Ich stelle die Geschwindigkeit ein. Dafür benutze ich eine besondere Technik. Die Technik heißt: Geschwindigkeits-Regelanlage. Viele nennen das auch: Tempomat.	<input checked="" type="checkbox"/>	Ich fahre mit einer niedrigen Drehzahl.	<input type="checkbox"/>	Ich fahre mit einer hohen Drehzahl.
<input checked="" type="checkbox"/>	Ich stelle die Geschwindigkeit ein. Dafür benutze ich eine besondere Technik. Die Technik heißt: Geschwindigkeits-Regelanlage. Viele nennen das auch: Tempomat.						
<input checked="" type="checkbox"/>	Ich fahre mit einer niedrigen Drehzahl.						
<input type="checkbox"/>	Ich fahre mit einer hohen Drehzahl.						
<b>2.1.08-013 (Zusatzstoff Fahrerlaubnisklassen A1, A, B, A2)</b>							
<p>Was müssen Sie beim Einfahren auf die Autobahn beachten?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Auf dem Einfädelungsstreifen darf ich schneller fahren als auf der durchgehenden Fahrbahn</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Der Verkehr auf der durchgehenden Fahrbahn hat Vorfahrt</li> <li><input type="checkbox"/> Der Verkehr auf dem durchgehenden rechten Fahrstreifen muss das Einfahren ermöglichen</li> </ul>	<div style="background-color: #004a7c; color: white; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p>Was müssen Sie beachten, wenn Sie auf die Autobahn fahren?</p> </div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30px; text-align: center; vertical-align: middle;"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td>Ich darf auf dem Beschleunigungs-Streifen schneller fahren als die Fahrzeuge auf der Autobahn.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td>Vorfahrt haben alle Fahrzeuge, die schon auf der Autobahn fahren.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;"><input type="checkbox"/></td> <td>Alle Fahrzeuge auf dem rechten Fahrstreifen müssen mich auf die Autobahn lassen.</td> </tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/>	Ich darf auf dem Beschleunigungs-Streifen schneller fahren als die Fahrzeuge auf der Autobahn.	<input checked="" type="checkbox"/>	Vorfahrt haben alle Fahrzeuge, die schon auf der Autobahn fahren.	<input type="checkbox"/>	Alle Fahrzeuge auf dem rechten Fahrstreifen müssen mich auf die Autobahn lassen.
<input checked="" type="checkbox"/>	Ich darf auf dem Beschleunigungs-Streifen schneller fahren als die Fahrzeuge auf der Autobahn.						
<input checked="" type="checkbox"/>	Vorfahrt haben alle Fahrzeuge, die schon auf der Autobahn fahren.						
<input type="checkbox"/>	Alle Fahrzeuge auf dem rechten Fahrstreifen müssen mich auf die Autobahn lassen.						

Tab. 4-5: Gegenüberstellung der Prüfungsfragen 1.5.01-011 und 2.1.08-013 mit der Übersetzung in Leichter Sprache

Prüfungsfrage aus dem amtlichen Führerschein-Fragenkatalog (vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2004, Stand April 2019)	Testübersetzung: Fassung in Leichter Sprache						
<b>2.2.04-002 (Zusatzstoff Fahrerlaubnisklassen A, A2, A1, AM, B, T)</b>							
<p>Sie fahren im Stadtverkehr auf trockener Fahrbahn in einer Kolonne, die sich mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h bewegt. Welchen Sicherheitsabstand zum vorausfahrenden Fahrzeug müssen Sie mindestens einhalten?</p> <p><input checked="" type="radio"/> 15 m entsprechend etwa 3 Pkw-Längen  <input type="radio"/> 10 m entsprechend etwa 2 Pkw-Längen  <input type="radio"/> 5 m entsprechend etwa 1 Pkw-Längen</p>	<div style="background-color: #1a3d4d; color: white; padding: 10px;"> <p>Sie fahren in der Stadt.  Vor und hinter Ihnen fahren andere Autos.  Alle fahren 50 km/h.  Die Straße ist trocken.  Sie müssen Platz zum Auto vor Ihnen lassen.  Der Platz heißt: Sicherheits-Abstand.  Wie viel Sicherheits-Abstand müssen Sie wenigstens lassen?</p> </div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center; width: 30px;"><input checked="" type="radio"/></td> <td>Ich halte 15 Meter Sicherheits-Abstand. Das sind etwa 3 Auto-Längen.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="radio"/></td> <td>Ich halte 10 Meter Sicherheits-Abstand. Das sind etwa 2 Auto-Längen.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="radio"/></td> <td>Ich halte 5 Meter Sicherheits-Abstand. Das ist etwa eine Auto-Länge.</td> </tr> </table>	<input checked="" type="radio"/>	Ich halte 15 Meter Sicherheits-Abstand. Das sind etwa 3 Auto-Längen.	<input type="radio"/>	Ich halte 10 Meter Sicherheits-Abstand. Das sind etwa 2 Auto-Längen.	<input type="radio"/>	Ich halte 5 Meter Sicherheits-Abstand. Das ist etwa eine Auto-Länge.
<input checked="" type="radio"/>	Ich halte 15 Meter Sicherheits-Abstand. Das sind etwa 3 Auto-Längen.						
<input type="radio"/>	Ich halte 10 Meter Sicherheits-Abstand. Das sind etwa 2 Auto-Längen.						
<input type="radio"/>	Ich halte 5 Meter Sicherheits-Abstand. Das ist etwa eine Auto-Länge.						

Tab. 4-6: Gegenüberstellung der Prüfungsfrage 2.2.04-002 mit der Übersetzung in Leichter Sprache

<p><b>Prüfungsfrage aus dem amtlichen Führerschein-Fragenkatalog (vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2004, Stand April 2019)</b></p>	<p><b>Testübersetzung: Fassung in Leichter Sprache</b></p>						
<p><b>2.6.02-007 (Zusatzstoff Fahrerlaubnisklasse A1)</b></p>							
<p><b>Sie besitzen die Fahrerlaubnis der Klasse A1. Welches der beschriebenen Kraffräder dürfen Sie fahren?</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Hubraum: 120 cm<sup>3</sup>; Leistung: 11 kW; bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit: 80 km/h</p> <p><input type="checkbox"/> Hubraum: 100 cm<sup>3</sup>; Leistung: 12 kW; bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit: 90 km/h</p> <p><input type="checkbox"/> Hubraum: 150 cm<sup>3</sup>; Leistung: 10 kW; bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit: 80 km/h</p>	<div style="background-color: #004a80; color: white; padding: 5px;"> <p>Sie haben die Fahrerlaubnis für die Klasse A1. Darum dürfen Sie bestimmte Kraffräder fahren. Ein Kraffrad ist zum Beispiel ein Motorrad oder ein Motorroller. Welches Kraffrad dürfen Sie mit der Fahrerlaubnis Klasse A1 fahren?</p> </div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center; width: 30px;"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td>Hubraum: 120 cm<sup>3</sup> Leistung: 11 kW Das Kraffrad kann höchstens 80 km/h fahren.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td>Hubraum: 100 cm<sup>3</sup> Leistung: 12 kW Das Kraffrad kann höchstens 90 km/h fahren.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td>Hubraum: 150 cm<sup>3</sup> Leistung: 10 kW Das Kraffrad kann höchstens 80 km/h fahren.</td> </tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/>	Hubraum: 120 cm <sup>3</sup> Leistung: 11 kW Das Kraffrad kann höchstens 80 km/h fahren.	<input type="checkbox"/>	Hubraum: 100 cm <sup>3</sup> Leistung: 12 kW Das Kraffrad kann höchstens 90 km/h fahren.	<input type="checkbox"/>	Hubraum: 150 cm <sup>3</sup> Leistung: 10 kW Das Kraffrad kann höchstens 80 km/h fahren.
<input checked="" type="checkbox"/>	Hubraum: 120 cm <sup>3</sup> Leistung: 11 kW Das Kraffrad kann höchstens 80 km/h fahren.						
<input type="checkbox"/>	Hubraum: 100 cm <sup>3</sup> Leistung: 12 kW Das Kraffrad kann höchstens 90 km/h fahren.						
<input type="checkbox"/>	Hubraum: 150 cm <sup>3</sup> Leistung: 10 kW Das Kraffrad kann höchstens 80 km/h fahren.						
<p><b>2.7.01-047 (Zusatzstoff Fahrerlaubnisklassen A, A2, A1, AM, B, T)</b></p>							
<p><b>Wodurch wird die auf ein Fahrzeug wirkende Fliehkraft bei Kurvenfahrt vergrößert?</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Durch höhere Geschwindigkeit</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Durch kleineren Kurvenradius</p> <p><input type="checkbox"/> Durch höheren Reifenluftdruck</p>	<div style="background-color: #004a80; color: white; padding: 5px;"> <p>Wir werden in Kurven in eine Richtung gedrückt. Die Kraft nennt man: Fliehkraft. Was vergrößert die Fliehkraft vom Auto in einer Kurve?</p> </div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center; width: 30px;"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td>Eine höhere Geschwindigkeit</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td>Eine enge Kurve</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td>Ein höherer Reifen-Luftdruck</td> </tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/>	Eine höhere Geschwindigkeit	<input checked="" type="checkbox"/>	Eine enge Kurve	<input type="checkbox"/>	Ein höherer Reifen-Luftdruck
<input checked="" type="checkbox"/>	Eine höhere Geschwindigkeit						
<input checked="" type="checkbox"/>	Eine enge Kurve						
<input type="checkbox"/>	Ein höherer Reifen-Luftdruck						

Tab. 4-7: Gegenüberstellung der Prüfungsfragen 2.6.02-007 und 2.7.01-047 mit der Übersetzung in Leichter Sprache

<b>Prüfungsfrage aus dem amtlichen Führerschein-Fragenkatalog (vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2004, Stand April 2019)</b>	<b>Testübersetzung: Fassung in Leichter Sprache</b>								
<b>2.7.02-019 (Zusatzstoff Fahrerlaubnisklasse B)</b>									
<p>Warum muss die Bremsflüssigkeit nach Anweisung des Fahrzeugherstellers ausgetauscht werden?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Damit die Bremsanlage auch bei hoher Belastung funktionstüchtig bleibt</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Damit der Wasseranteil in der Bremsflüssigkeit nicht unzulässig hoch wird</p> <p><input type="checkbox"/> Damit die Bremsanlage nicht undicht wird</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2" data-bbox="820 488 1422 613"> <b>Warum ist der Austausch von Bremsflüssigkeit wichtig?</b> </th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="820 613 879 719" style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td data-bbox="879 613 1422 719">Die Bremse soll gut bremsen, auch wenn ich viel oder stark bremsen.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="820 719 879 898" style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td data-bbox="879 719 1422 898">Ohne Austausch ist nach einiger Zeit mehr Wasser in der Bremsflüssigkeit. Zu viel Wasser in der Bremsflüssigkeit ist schlecht.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="820 898 879 987" style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td data-bbox="879 898 1422 987">Die Bremsflüssigkeit läuft sonst aus.</td> </tr> </tbody> </table>	<b>Warum ist der Austausch von Bremsflüssigkeit wichtig?</b>		<input checked="" type="checkbox"/>	Die Bremse soll gut bremsen, auch wenn ich viel oder stark bremsen.	<input checked="" type="checkbox"/>	Ohne Austausch ist nach einiger Zeit mehr Wasser in der Bremsflüssigkeit. Zu viel Wasser in der Bremsflüssigkeit ist schlecht.	<input type="checkbox"/>	Die Bremsflüssigkeit läuft sonst aus.
<b>Warum ist der Austausch von Bremsflüssigkeit wichtig?</b>									
<input checked="" type="checkbox"/>	Die Bremse soll gut bremsen, auch wenn ich viel oder stark bremsen.								
<input checked="" type="checkbox"/>	Ohne Austausch ist nach einiger Zeit mehr Wasser in der Bremsflüssigkeit. Zu viel Wasser in der Bremsflüssigkeit ist schlecht.								
<input type="checkbox"/>	Die Bremsflüssigkeit läuft sonst aus.								
<b>2.7.06-216 (Zusatzstoff Fahrerlaubnisklassen C, D, D1, C1)</b>									
<p>Welche Hilfslöseeinrichtungen für Federspeicher-Bremszylinder gibt es?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Pneumatische</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Mechanische</p> <p><input type="checkbox"/> Automatische</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2" data-bbox="820 1066 1422 1205"> <b>Welche Hilfslöseeinrichtungen für Federspeicher-Bremszylinder gibt es?</b> </th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="820 1205 879 1294" style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td data-bbox="879 1205 1422 1294">Pneumatische Hilfslöseeinrichtungen</td> </tr> <tr> <td data-bbox="820 1294 879 1384" style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td data-bbox="879 1294 1422 1384">Mechanische Hilfslöseeinrichtungen</td> </tr> <tr> <td data-bbox="820 1384 879 1469" style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td data-bbox="879 1384 1422 1469">Automatische Hilfslöseeinrichtungen</td> </tr> </tbody> </table>	<b>Welche Hilfslöseeinrichtungen für Federspeicher-Bremszylinder gibt es?</b>		<input checked="" type="checkbox"/>	Pneumatische Hilfslöseeinrichtungen	<input checked="" type="checkbox"/>	Mechanische Hilfslöseeinrichtungen	<input type="checkbox"/>	Automatische Hilfslöseeinrichtungen
<b>Welche Hilfslöseeinrichtungen für Federspeicher-Bremszylinder gibt es?</b>									
<input checked="" type="checkbox"/>	Pneumatische Hilfslöseeinrichtungen								
<input checked="" type="checkbox"/>	Mechanische Hilfslöseeinrichtungen								
<input type="checkbox"/>	Automatische Hilfslöseeinrichtungen								

Tab. 4-8: Gegenüberstellung der Prüfungsfragen 2.7.02-019 und 2.7.06-216 mit der Übersetzung in Leichter Sprache

### 4.3 Erkenntnisse aus der Testübersetzung

Die Übersetzung der ausgewählten Prüfungsfragen lässt sich in der Gegenüberstellung der originalen Formulierung und der übersetzten Fassung anschaulich nachvollziehen. Kennzeichnend für die in Leichte Sprache übersetzten Prüfungsfragen ist der zumeist umfangreichere Prüfungstext sowie der erhöhte Platzbedarf, der durch die vorgeschriebenen Zeilenumbrüche am Ende eines Satzes entsteht. Eine weitere charakteristische Auffälligkeit für Leichte Sprache-Texte ist die Trennung zusammengesetzter Hauptwörter mit einem Bindestrich (siehe zum Beispiel „Schritt-Geschwindigkeit“ in Tabelle 4-2).

Für die weitere Darstellung der Ergebnisse aus der Testübersetzung werden die in Kapitel 4.1 definierten Auswahlkriterien herangezogen. Anhand dieser Auswahlkriterien sollen nachfolgend mögliche Problemfelder für eine Übersetzung der TFEP in die Leichte Sprache identifiziert werden.

Hinsichtlich des ersten Auswahlkriteriums – der thematischen Zuordnung der Testfragen zu den einzelnen Sachgebieten – sind keine Auswirkungen auf eine Testübersetzung der Prüfungsfragen zu erkennen. Allerdings ist hierbei anzumerken, dass die große Menge der Fragen in jedem Sachgebiet eine hohe Diversität zur Folge hat und die ausgewählten Prüfungsfragen für die Testübersetzung diese Diversität in den Sachgebieten nicht umfassend abbilden können.

So finden sich in fast allen Sachgebieten Fragen mit Fachbegriffen, mit verschiedener Länge und Komplexität, mit und ohne Verwendung von Bildmaterial etc. Eine Häufung von z. B. Fachbegriffen ist für die Sachgebiete Betrieb der Fahrzeuge und Technik kennzeichnend, sodass in diesen Sachgebieten häufiger Schwierigkeiten für eine Übersetzung zu erwarten wären.

Das zweite Auswahlkriterium – die Wertigkeit der Fragen – zeigt in gleicher Weise keine merklichen Auswirkungen auf die Übersetzung der ausgewählten Prüfungsfragen in die Leichte Sprache. Dies ist augenscheinlich darauf zurückzuführen, dass die Wertigkeit nicht die Komplexität oder Schwere der Frage, sondern die Relevanz für die Verkehrssicherheit, den Umweltschutz und die Energieeinsparung widerspiegelt – für die Übersetzung eher unerhebliche Aspekte.

Die Verwendung des Bild- und Videomaterials – das dritte Auswahlkriterium – ruft in der Übersetzung der Prüfungsfragen keine besonderen Schwierigkeiten hervor. Wie in Tabelle 4-2 zu erkennen ist, wird in den textlichen Ausführungen auf das Bildmaterial verwiesen und auf diese Weise der inhaltliche Bezug zwischen der dargestellten Situation und der Prüfungsfrage hergestellt.

Bei der Verwendung des in der TFEP vorgesehenen Bild- und Videomaterials wird für die Übersetzung seitens des Übersetzungsbüros kein Anpassungsbedarf angemerkt. Lediglich die Größe wurde verändert, um eine bessere Wahrnehmung des Sachverhaltes zu gewährleisten. Dies wäre für die PC-Prüfung entsprechend zu berücksichtigen. Die weiterführende Diskussion, inwieweit das verwendete Bild- und Videomaterial für die Zielgruppe der Leichten Sprache geeignet ist, wurde in der Experten/-innenbefragung in Kapitel 3.4.5 aufgegriffen und an dieser Stelle von der Übersetzung der Prüfungstexte getrennt betrachtet.

Hinsichtlich des vierten Auswahlkriteriums nehmen die Länge und die Komplexität der Frage Einfluss auf die Übersetzung der ausgewählten Prüfungsfragen. Je länger und komplexer der Fragentext bzw. die jeweiligen Antworten der Prüfungsfragen in schwerer Sprache sind, desto länger fällt der Text der übersetzten Frage aus, da mehr Begrifflichkeiten und Zusammenhänge erklärt werden müssen (siehe beispielhaft Tabelle 4-3). Ins Auge fallen hier zudem Schwierigkeiten bei der Wahl zwischen präzisen Begrifflichkeiten und umgangssprachlichen Formulierungen wie es im Beispiel bei der Verwendung von „Auto-Längen“ statt „Pkw-Längen“ deutlich wird (vgl. Tabelle 4-6). Auch die Umschreibung von „Kolonnen“ in Tabelle 4.6 ist ein ähnliches Beispiel. Ein Beispiel für die Erzeugung von Unschärfen durch die Reduktion sprachlicher Komplexität zeigt die Übersetzung der zweiten Antwortmöglichkeit in der Prüfungsfrage 1.1.02-110-B (vgl. Tabelle 4.2). Die testweise Übersetzung dieser zweiten Antwortmöglichkeit lässt in der jetzigen Übersetzung in Leichte Sprache die Bedingung des Anhaltens – „wenn sonst Fahrgäste gefährdet würden“ – außer Acht, sodass die übersetzte Antwort in Leichter Sprache letztendlich sogar als falsch erachtet werden könnte. Die Zulässigkeit derartiger sprachlicher Anpassungen müsste deshalb ganz genau hinsichtlich der inhaltlichen Übereinstimmung und der rechtssicheren Wahl der Formulierung geprüft werden.

Fachbegriffe, das fünfte Auswahlkriterium, finden in allen Sachgebieten Verwendung und stellen in der Betrachtung der Übersetzungsergebnisse ein grundsätzliches Problem dar. Fachausdrücke, wie beispielsweise „Pneumatische“ in Prüfungsfrage 2.7.06-216 (vgl. Tabelle 4-8), wurden in der Übersetzung überwiegend in ihrer ursprünglichen Form belassen. Grund dafür ist, dass „der Übersetzer nicht genau weiß, welche Begriffe und Sachverhalte der Prüfling als Prüfungswissen haben muss und welche erklärt werden dürfen wie es bei Leichter Sprache üblich wäre“ (Büro für Leichte Sprache der Lebenshilfe Bremen e. V., persönliche Kommunikation, 31. Juli 2019). Begrifflichkeiten, die in der vorangegangenen Fahrausbildung zum Wissensstoff gehören, sollten demnach nicht übersetzt werden, da dies dem Prüfling einerseits die Prüfung erleichtern würde, jedoch andererseits die Umschreibung erlernter Fachinhalte und Signalwörter das Bestehen sogar erschweren könnte.

Darüber hinaus erzeugt die Verwendung alltagsnaher Begriffe als Ersatz für Fachausdrücke Unschärfen und Unklarheiten. Dem Übersetzenden zufolge wären häufig konkrete bzw. umgangssprachliche Wörter für die Leser besser zu verstehen, wie z. B. „Benzin“ für den korrekten Fachbegriff „Kraftstoff“, der auch andere Kraftstoffe einschließt (Büro für Leichte Sprache der Lebenshilfe Bremen e. V., persönliche Kommunikation, 31. Juli 2019). Erneut stellt sich die Frage nach der Zulässigkeit einer solchen Anpassung.

Das sechste Auswahlkriterium betrifft Fragen, in denen Formeln oder Maßzahlen Verwendung finden. Bei Formeln und Maßzahlen wurde zwar der Text in der Übersetzung angepasst, die Formeln und Maßzahlen entgegen den Regeln der Leichten Sprache und den Ansprüchen an die Übersetzung an sich jedoch unverändert übernommen (vgl. Tabelle 4-3, Prüfungsfrage 1.2.03-104). Auch hier handelt es sich, wie schon zuvor im Kontext der Fachbegriffe vom Übersetzungsbüro ausgeführt, um Prüfungsinhalte der TFEP, die in der Fahrausbildung erlernt werden und deshalb als solche bestehen bleiben sollten.

Über die möglichen Problemfelder, die sich aus den benannten Auswahlkriterien ergeben, hinaus sind in nahezu allen in Leichte Sprache übersetzten Prüfungsfragen textliche Änderungen, die sich auf sprachliche Veränderungen im Satzbau und/oder auf die Wahl eines alternierenden Wortschatzes beziehen, zu erkennen, darunter auch die Umformu-

lierung der Fragestellung in Tabelle 4-2. Der Erhalt der inhaltlichen Vergleichbarkeit des Originals mit der Übersetzung ist angesichts dieser Veränderungen kaum abschließend zu bewerten. Gleiches gilt, wie zuvor bereits erwähnt, für die Wahl von alltagsnäheren Begrifflichkeiten. In einer möglichst passgenauen Übertragung der Inhalte liegt deshalb eine besondere Schwierigkeit für eine Übersetzung der TFEP in die Leichte Sprache.

Im Kontext der Testübersetzung darf gleichfalls nicht außer Acht gelassen werden, dass im amtlichen Führerschein-Fragenkatalog bereits Fragen existieren, die mit nur wenig Übersetzungs- und inhaltlichem Koordinierungsaufwand im Sinne der Leichten Sprache gestaltet werden können (vgl. z. B. Tabelle 4-4, Prüfungsfrage 1.3.01-001). Das Ziel, die Prüfungsfragen möglichst einfach zu formulieren, wurde unter den Experten/-innen als Notwendigkeit bereits erkannt, wie Befunde aus den Experten/-innenbefragungen in Kapitel 3.4.1 verdeutlichen. Nicht zuletzt die Einführung der Videosequenzen diene u. a. dem Zweck, die Prüfung allgemein verständlicher zu gestalten (vgl. TÜV | DEKRA arge tp 21, 2015).

Die abschließende Überprüfung der zwölf in Leichte Sprache übersetzten Prüfungsfragen für die Vergabe des Gütesiegels der Lebenshilfe-Gesellschaft für Leichte Sprache erbrachte ein negatives Ergebnis, sodass dieses für die vorliegende Testübersetzung nicht vergeben werden konnte. Als Begründung hierfür gelten vor allem die in dem Text belassenen Fachbegriffe und Formeln (vgl. Büro für Leichte Sprache der Lebenshilfe Bremen e. V., persönliche Kommunikation, 31. Juli 2019). Sie stellen für die regelkonforme Übersetzung in Leichte Sprache insgesamt ein schwerwiegendes Problem dar, da ihre Erklärung oder Auslassung die Prüfung nachhaltig verändern würde.

#### 4.4 Aufwand einer Übersetzung

Die Testübersetzung als Probelauf verdeutlicht nur in Ansätzen den Aufwand, den eine vollständige Übersetzung aller Prüfungsfragen aus dem amtlichen Führerschein-Fragenkatalog mit sich bringen würde. Neben der eigentlichen Übersetzung der TFEP in Leichte Sprache wäre – gemessen an den Erfahrungen aus der Testübersetzung – zusätzlicher Arbeitsaufwand erforderlich. Hierbei sind folgende Aspekte zu nennen:

- Bei der Bezifferung des konkreten Übersetzungsaufwands müsste beachtet werden, dass bei den gegenwärtigen 1.720 Prüfungsfragen im amtlichen Führerschein-Fragenkatalog die sogenannten Mutterfragen (vgl. Kapitel 2.2.1) die tatsächliche Anzahl der zu übersetzenden Prüfungsfragen nochmals steigern würden.
- Schon die Testübersetzung der zwölf ausgewählten Prüfungsfragen war durch die Korrektur- und Feedbackschleifen zeitlich aufwendig und es konnten dennoch nicht alle Detailfragen erschöpfend geklärt werden. Eine ständige Begleitung der Übersetzung würde bei der Vielzahl der zu übersetzenden Prüfungsfragen deshalb unumgänglich erscheinen.
- Neben einer engen Betreuung der Übersetzung wäre der Einbezug verschiedener Experten/-innen notwendig, um Detailfragen bzw. Formulierungen zu erörtern und inhaltlich sowie juristisch abzustimmen. Erst durch eine fachliche Begleitung erscheint eine inhaltlich korrekte und eindeutige Übersetzung der Prüfungsfragen möglich. Zusätzlich müsste eine Übersetzung einer juristischen Überprüfung standhalten.
- Die übersetzten Prüfungsfragen müssten gemäß des gegenwärtigen Evaluationskonzeptes (vgl. TÜV | DEKRA arge tp 21, 2013a) auf die Einhaltung der methodischen Gütekriterien hin überprüft werden. Etwaige Korrekturen der Prüfungsfragen würden erneut den Einbezug der professionellen ÜbersetzerInnen erfordern. Bei gleichzeitiger Anwendung der Prüfungsfragen in schwerer sowie in der Leichten Sprache müsste die inhaltliche Äquivalenz der beiden TFEP-Varianten überprüft und sichergestellt werden.
- Neben der textlichen Übersetzung müssten Bilder und Videosequenzen in ihrer Größe ebenso angepasst werden. Die Überarbeitung der Bildschirmdarstellung am PC würde im Falle einer Übersetzung notwendig sein. Fragen zur Darstellung und Inhalte der Bilder und Videosequenzen per se, wie sie im Kapitel 3.4.5 von Experten/-innen angesprochen wurden, wären dabei zu klären.

## 5 Zusammenfassung

Ausgangspunkt der vorliegenden Forschungsarbeit war die Frage, ob die Prüfungsfragen der TFEP ohne Einschränkungen der Prüfungsqualität in Leichte Sprache übersetzt werden können. Eine TFEP in Leichter Sprache würde dem Leitgedanken der Inklusion, allen Menschen mit Behinderung die Teilhabe an der Gesellschaft zu ermöglichen, folgen. Die UN-BRK, im Jahr 2009 in Deutschland ratifiziert, umfasst hierzu in Art. 20 UN-BRK die persönliche Mobilität von Menschen mit Behinderung sowie in Art. 21 UN-BRK die Vermittlung wichtiger Informationen durch die Anwendung geeigneter Kommunikationsformen, darunter die Leichte Sprache. Eine barrierearme Gestaltung der TFEP könnte demnach als eine Maßnahme angesehen werden, um dem Ziel einer weitreichenden Inklusion näher zu kommen.

Ungeklärt ist allerdings, inwieweit die Leichte Sprache für eine Übersetzung der TFEP prinzipiell geeignet und mit den methodischen Anforderungen an die Prüfungsfragen vereinbar ist. Es war deshalb die Aufgabe dieser Forschungsarbeit, im Rahmen einer Expertise eine Empfehlung zu erarbeiten, ob die Erarbeitung und Erprobung einer Konzeption zur Leichten Sprache in der Theorieprüfung aus wissenschaftlicher Sicht angezeigt sind.

Prägend für die wissenschaftliche Bearbeitung im gegenwärtigen BAST-Projekt FE 82.0732/2019 waren die beiden in Wissenschaft und Praxis bisher kaum verbundenen Themenfelder der Leichten Sprache und der TFEP sowie das Fehlen von bisherigen Forschungsergebnissen. Entsprechend wurden diese Themenfelder in einzelnen Projektarbeitsschritten sowie im vorliegenden Bericht getrennt voneinander bearbeitet bzw. dargestellt. Aufgrund dieser Ausgangslage hat diese Forschungsarbeit einen explorativen Charakter und verhilft dazu, einen ersten Eindruck über die Vereinbarkeit der Leichten Sprache mit einer Übersetzung der TFEP zu gewinnen und auf potenzielle Problemfelder und Diskussionsbedarfe hinzuweisen.

Die Bearbeitung des Forschungsthemas erfolgte anhand von drei ausgewählten Arbeitsschritten. Den ersten Arbeitsschritt der Forschungsarbeiten bildete die Analyse bestehender Literatur in den Themenfeldern der Leichten Sprache und der TFEP. Der zweite Arbeitsschritt war die Befragung von Experten/-innen der beiden separierten Themenfelder der Leichten Sprache und der TFEP. Zuletzt erfolgte

als dritter Arbeitsschritt eine Testübersetzung von zwölf ausgewählten Prüfungsfragen.

### Literaturanalyse

Das erste Ziel der Literaturanalyse, dargestellt in Kapitel 2.1, war es, die Leichte Sprache als Konzept einer barrierearmen Kommunikationsform vorzustellen und ihre Eigenschaften näher zu erläutern.

In der Literaturanalyse wurde gezeigt, dass es die primäre Funktion der Leichten Sprache ist, Menschen mit Behinderung, die ein eingeschränktes Leseverständnis haben, das Lesen zu erleichtern und ihnen auf diese Weise Teilhabechancen zu ermöglichen. Von dieser barrierearmen Kommunikationsform profitieren zudem auch andere NutzerInnen, darunter Menschen mit Deutsch als Zweitsprache. Die Leichte Sprache erfährt vor allem seit der Ratifizierung der UN-BRK in Deutschland zunehmende Berücksichtigung in der Informationsvermittlung seitens öffentlicher bzw. staatlicher Einrichtungen. Darüber hinaus werden die Anwendungskontexte Leichter Sprache auch außerhalb der Informationsvermittlung von öffentlichen Einrichtungen vielfältiger und erstrecken sich z. B. von eigens verfassten Lesegeschichten bis zu einem Nachrichtenkanal in Leichter Sprache. In Prüfungskontexten wird allerdings wegen inhaltlicher Bedenken die Einfache Sprache der Leichten Sprache vorgezogen.

Die Leichte Sprache ist Mitte der 1990er Jahre aus der Praxis der Behindertenselbstvertretung heraus entstanden und ist eine Gruppensprache, die sich in erster Linie an Menschen mit Lernschwierigkeiten, Menschen mit geistiger Behinderung oder kognitiver Beeinträchtigung, Menschen mit prälingualer Schwerhörigkeit bzw. Gehörlosigkeit sowie an Menschen mit Aphasie richtet. Als weitere primäre Nutzer werden funktionale Analphabeten/-innen angesehen.

Die Ergebnisse der Literaturanalyse machten des Weiteren deutlich, dass die Leichte Sprache gegenwärtig kein einheitliches oder wissenschaftlich fundiertes Standardwerk als Grundlage besitzt. Vielmehr erschweren z. T. konkurrierende Bestimmungen für die Sprach- und Layoutgestaltung aus unterschiedlichen Regelwerken das Verständnis der Leichten Sprache als einheitliche Sprachform der deutschen Sprache. Als kritisch für die Anwendung der Leichten Sprache in der TFEP erscheinen vor

allem die Vorgaben, Fremdwörter bzw. Fachbegriffe zu vermeiden. Ferner erscheint der in der Übersetzung eingeräumte Interpretationsspielraum problematisch, der aus dem Versuch resultiert, die sprachliche und inhaltliche Komplexität des Originals zu reduzieren.

Anders als in der Leichten Sprache werden in der Anwendung der Einfachen Sprache keine Regeln vorgegeben. Hierin und im Fehlen einer definierten Zielgruppe unterscheiden sich die Leichte und die Einfache Sprache maßgeblich voneinander, nicht aber in der generellen Absicht, die schwere Schriftsprache u. a. durch sprachliche Vereinfachung im Satzbau und in der Wortwahl sowie durch die Vermeidung von Fremdwörtern und Fachbegriffen verständlicher zu gestalten.

Das zweite Ziel der Literaturanalyse – dargestellt in Kapitel 2.2 – bestand darin, relevante Themenbereiche der TFEP aufzuarbeiten, die von einer Übersetzung der Prüfungsfragen in Leichte Sprache betroffen wären.

Die TFEP wurde in den vergangenen Jahren einer weitreichenden Überarbeitung unterzogen und befindet sich auch weiterhin in einem stetigen Innovationsprozess. So wird die TFEP u. a. seit dem Jahr 2011 am PC durchgeführt. Seitdem werden neben dem bereits zuvor verwendeten Bildmaterial auch Videosequenzen zur Abfrage der Prüfungsinhalte verwendet. Die Prüfung wird außer in der deutschen Sprache in zwölf Fremdsprachen sowie auch in Form einer Audio-Deskription als mögliche Unterstützung zur Absolvierung der Prüfung angeboten.

Der Ablauf für die Erstellung oder Überarbeitung einzelner Prüfungsfragen ist klar definiert und bezieht in verschiedenen Arbeitsschritten auch die gesetzlichen Vertreter aus Bund und Ländern mit ein. So werden neue bzw. überarbeitete Prüfungsfragen in den amtlichen Führerschein-Fragenkatalog erst nach Durchlauf des festgelegten formalen Prozesses, in dem eine inhaltliche und juristische Begutachtung erfolgt, aufgenommen.

Besondere Bedeutung für eine mögliche Übersetzung der Prüfungsfragen in Leichte Sprache haben die methodischen Anforderungen der Reliabilität, Validität und Objektivität an die TFEP. Zum umgesetzten Innovationsprozess gehört zudem der Aufbau eines Evaluationskonzeptes, mit dem die bestehenden Prüfungsfragen fortlaufend überprüft werden. Die darin festgelegten methodischen Kriterien würden auch an die Prüfungsfragen in Leichter

Sprache angelegt werden. Darüber hinaus müsste zuvor nachgewiesen werden, dass die übersetzten Prüfungsfragen mit der originalen Formulierung inhaltlich vergleichbar sind.

### Experten/-innenbefragung

Die Befragung von Experten/-innen aus dem Themenfeldern der Leichten Sprache und der TFEP in Kapitel 3 stellte den zweiten Arbeitsschritt zur Bearbeitung des Forschungsthemas dar. Hierbei wurden insgesamt sieben Experten/-innen, davon fünf aus dem Themenfeld der Leichten Sprache sowie weitere zwei aus dem Themenfeld der TFEP, mit halbstandardisierten Leitfäden interviewt.

In dem empirischen Material der Experten/-innenbefragungen zeigte sich eine große inhaltliche Bandbreite aus den Blickwinkeln beider Themenfelder. In diesem Kontext wurden nicht nur variierende Perspektiven der Experten/-innen zwischen den Themenfeldern deutlich, sondern auch innerhalb eines Themenfeldes gingen die Meinungen auseinander.

In der Beurteilung einer Übersetzung der TFEP in Leichte Sprache sehen Experten/-innen insbesondere aus dem Themenfeld der Leichten Sprache den Teilhabegedanken eingelöst, wenngleich eine Übersetzung der Prüfungsfragen in die Leichte Sprache als schwieriges Unterfangen bewertet.

Letztlich eindeutig beziehen sich alle Experten/-innen auf die primäre Zielgruppe der Menschen mit Lernschwierigkeiten und Menschen mit geistiger oder kognitiver Beeinträchtigung, die von der Übersetzung der TFEP in Leichte Sprache profitieren würden. Die Experten/-innen verweisen darüber hinaus auf mögliche sekundäre NutzerInnen wie BewerberInnen mit Lese-Rechtschreib-Schwäche und MigrantInnen mit geringen Deutschkenntnissen hin.

Eine Bewertung der prinzipiellen Eignung der Leichten Sprache für eine Übersetzung der TFEP nehmen vor allem die Experten/-innen des Themenfeldes Leichter Sprache vor. Ihre Einschätzungen hinsichtlich der Anwendbarkeit von Regeln, der Verwendung eines bestimmten Regelwerkes und der Übersetzbarkeit von Fachbegriffen und Formeln weichen jedoch häufig stark voneinander ab. Wo einzelne Experten/-innen Probleme für eine Übersetzung der Prüfungsfragen erkennen, scheinen andere pragmatischer mit diesen Schwierigkeiten

umzugehen. Den Interpretationsspielraum bei der Übersetzung, der dem Versuch entspringt, die inhaltliche Komplexität der Prüfungsfragen zu reduzieren, sehen allerdings weitgehend alle Experten/-innen als problematisch an.

Der Erhalt der bestehenden Prüfungsqualität der TFEP im Falle einer möglichen Übersetzung der Prüfungsfragen in Leichte Sprache wird von Experten/-innen kritisch und eher als schwer umsetzbar angesehen. Angesichts der zu erwartenden Schwierigkeiten bei einer möglichen Übersetzung werden zudem Befürchtungen über eine mögliche Verschlechterung der Prüfungsqualität zum Ausdruck gebracht. Gleichzeitig wird infrage gestellt, ob eine direkte Vergleichbarkeit der TFEP in schwerer mit der Übersetzung in Leichter Sprache überhaupt das Ziel sein sollte.

Unter organisatorischen Aspekten wäre im Ergebnis der Befragung zu klären, ob im Fall einer tatsächlichen Übersetzung eine einheitliche TFEP in Leichter Sprache oder zwei konkurrierende Prüfungsformen – eine Variante in schwerer und eine in Leichter Sprache – angeboten würden. Im letzteren Fall bedürften etwaige Bestimmungen zum Zugang zu einer möglichen TFEP in Leichter Sprache rechtlicher Regelungen. Als nicht minder bedeutsam erachten Experten/-innen die Rechtssicherheit der übersetzten Prüfungsfragen. Diese könne, so das weitgehend übereinstimmende Urteil der Experten/-innen, ohne Weiteres nicht vollumfänglich erreicht werden.

Hinsichtlich des Layouts wurde in der Meinung der Experten/-innen zudem deutlich, dass – im Falle einer Übersetzung – mindestens leichte Veränderungen an der Bildschirmdarstellung am PC notwendig wären. Auseinander gehen die Meinungen darüber, ob die Bilder und das Videomaterial selbst modifiziert und womöglich vereinfacht werden müssten. Auch hinsichtlich der bestehenden Fragetechnik müssten mindestens ergänzende Ausfüllhinweise etc. bedacht werden, da Multiple Choice-Fragen für die primäre Zielgruppe der Leichte Sprache eine Herausforderung darstellen.

In der Befragung der Experten/-innen wurde insgesamt erkennbar, dass hinsichtlich der prinzipiellen Eignung der Leichten Sprache für eine Übersetzung der TFEP und der Vereinbarkeit mit den Anforderungen der TFEP Bedenken bestehen. Diese beziehen sich vor allem auf den Gebrauch von Fachbegriffen sowie auf die Rechtssicherheit. Flankie-

rende Maßnahmen, wie eine Anpassung der Fahrausbildung an die Bedarfe von Menschen mit geistiger Behinderung oder kognitiver Beeinträchtigung, werden bei einer möglichen Übersetzung der TFEP in Leichte Sprache als ebenso erforderlich angesehen.

### Testübersetzung

Die Testübersetzung von zwölf ausgewählten Prüfungsfragen in die Leichte Sprache bildete den dritten Arbeitsschritt und wurde in Kapitel 4 dargestellt. Die Auswahl der Prüfungsfragen erfolgte anhand eigens zuvor aufgestellter Kriterien, die es ermöglichen sollten, die Vielfalt der großen Anzahl an Prüfungsfragen zumindest annähernd abzubilden. Die Übersetzung der Prüfungsfragen erfolgte durch ein professionelles Übersetzungsbüro für Leichte Sprache.

Im Ergebnis der Testübersetzung haben sich der Gebrauch von Fachbegriffen und die Verwendung von Formeln als kritisch für eine Übertragung der Prüfungsfragen in Leichte Sprache erwiesen. Diese waren letztlich auch einer der Hauptgründe dafür, dass das Qualitätssiegel für Leichte Sprache für die Testübersetzung nicht vergeben werden konnte.

Zudem wurde infolge der Übersetzung die Wortwahl verändert, und die beschriebenen Sachverhalte wurden sprachlich vereinfacht. Änderungen im Inhalt der Prüfungsfragen waren dabei möglich und waren ohne eine fachlich eingehende Überprüfung nicht zu klären. Mögliche Auswirkungen dieser Veränderungen auf die Prüfungsqualität und den Erhalt der inhaltlichen Vergleichbarkeit mit dem Original sind im Rahmen dieser Expertise daher nicht abschließend zu beurteilen.

Der von den Experten/-innen angemerkte Veränderungsbedarf am Layout der TFEP am PC hinsichtlich z. B. einer größeren Darstellung der Schrift sowie des Bild- und Videomaterials erscheint in diesem Zusammenhang weniger gravierend – wäre aber ein weiterer zu klärender Diskussionspunkt für eine mögliche Übersetzung der TFEP in Leichte Sprache.

Die Testübersetzung der ausgewählten Prüfungsfragen verdeutlichte zudem anschaulich, dass eine Übersetzung der TFEP in Leichte Sprache einen umfangreichen Arbeitsaufwand mit sich bringen würde. Bereits die Testübersetzung erforderte ausführliche inhaltliche Absprachen zwischen dem

Forschungsnehmer und dem Übersetzungsbüro. Diese müssten für eine tatsächliche Übersetzung aller Prüfungsfragen aus dem amtlichen Führerschein-Fragenkatalog deutlich intensiver erfolgen und zögen zusätzlich den Einbezug von Experten/-innen anderer Professionen – nicht zuletzt von Juristen/-innen – in den Übersetzungsprozess nach sich.

## 6 Fazit und Empfehlungen

Die durchgeführten Forschungsarbeiten verfolgten das Ziel, eine Einschätzung darüber zu gewinnen, ob ein Angebot der TFEP in Leichter Sprache ohne Einschränkung der Prüfungsqualität erfolgen könne. Für die Bearbeitung dieses noch nicht erschlossenen Forschungsgegenstands wurde ein explorativer Forschungsansatz gewählt. Eine abschließende Beurteilung des Einflusses auf die Prüfungsqualität konnte im Rahmen dieser Expertise damit zwar nicht erfolgen, jedoch konnte der Frage nachgegangen werden, ob die Leichte Sprache eine prinzipielle Eignung für eine solche Übersetzung besitzt und in diesem Zusammenhang u.a. mit den methodischen Anforderungen der TFEP vereinbar wäre.

Die Ergebnisse der Literaturanalyse und insbesondere die empirischen Befunde aus den Experten/-inneninterviews sowie der Testübersetzung legen insgesamt nahe, dass die prinzipielle Eignung der Leichten Sprache für eine Anwendung im Kontext der TFEP zumindest in Teilen eingeschränkt ist. Hierzu tragen vor allem der häufige Gebrauch von Fachbegriffen bzw. Fremdwörtern im TFEP-Prüfungstext, textliche Veränderungen zur Verringerung sprachlicher und inhaltlicher Komplexität bei einer Übersetzung der TFEP in Leichte Sprache sowie eine – nach Meinung der befragten Experten/-innen – mangelnde Rechtssicherheit einer solchen Übersetzung bei. Eine Übersetzung der Prüfungsfragen und damit die Bereitstellung einer validen TFEP in Leichter Sprache könnte dadurch beeinflusst werden.

Eine umfassende Erarbeitung und Erprobung einer Konzeption zur Leichten Sprache in der Theorieprüfung erscheint aufgrund der genannten Problemfelder und der ungeklärten Diskussionspunkte als nächster Schritt deshalb weniger empfehlenswert.

Die vorliegende Expertise konnte mit ihrem explorativen Forschungsansatz Problemfelder und Diskus-

sionspunkte für eine Übersetzung der TFEP in Leichte Sprache identifizieren. Eine Klärung der identifizierten Diskussionspunkte unter Beteiligung der jeweiligen Experten/-innen für die Erstellung der Prüfungsfragen und für deren Übersetzung in Leichte Sprache wäre im Falle einer weiteren Bearbeitung dieses Forschungsthemas daher ein möglicher nächster Schritt.

Eine Alternative zu einer direkten Übersetzung der TFEP in Leichte Sprache könnte zunächst eine verstärkte Überarbeitung der Prüfungsfragen in Richtung der Einfachen Sprache sein. Davon würden zusätzlich alle BewerberInnen für eine Fahrerlaubnis profitieren. Gleichzeitig allerdings würden mit dieser Alternative sprachliche Barrieren in der TFEP nur bedingt abgebaut.

Die Wiedereinführung einer mündlichen Prüfung, angepasst an die Bedarfe von Menschen mit geistiger Behinderung oder kognitiver Beeinträchtigung, könnte eine weitere und zielführendere Alternative sein, Barrieren in der TFEP zu reduzieren. Eine entsprechende Schulung der Prüfer für die Bedarfe von Menschen mit Lernschwierigkeiten bzw. von Menschen mit geistiger Behinderung oder kognitiver Beeinträchtigung wäre hierfür vorauszusetzen.

Das Angebot einer inklusiven theoretischen Fahrerlaubnisbildung – oder zumindest die Bereitstellung eigener aufbereiteter Unterlagen zur Prüfungsvorbereitung – könnte darüber hinaus eine förderliche Maßnahme sein, Barrieren beim Absolvieren einer TFEP zu reduzieren.

## Literatur

- ABEND, S. (2013): Leichte Sprache = Einfache Sprache?. *Lernen Fördern*, 2/2013, 26-27
- ABEND, S. (2018): Inklusive Schulmaterialien in Leichter Sprache. In: HECHLER, S.; KAMPMEIER, A.; KRAEHMER, S.; MICHELS, K. (Hrsg.): *Exklusiv INKLUSIV. Inklusion kann gelingen. Forschungsergebnisse und Beispiele guter Praxis* (S. 51-62). Neubrandenburg: Hochschule Neubrandenburg
- ABEND, S.; BEZ, A.; GALLE-BAMMES, M.; HOLZER, B.; HOLZER, H.; KOCH, O.; LONG, T.; OLEINICZAK, L.; REH, C.; ZAPFEL, S. & ZIELINSKI, B. (2017): Menschen mit kognitiver Beeinträchtigung in der empirischen Sozialforschung. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie an der FAU Erlangen-Nürnberg
- AICHELE, V. (2012): Barrieren im Einzelfall überwinden: Angemessene Vorkehrungen gesetzlich verankern, Positionen Nr. 5. Berlin: Deutsches Institut für Menschenrechte
- AICHELE, V. (2014): Leichte Sprache – Ein Schlüssel zu „Enthinderung“ und Inklusion. *Aus Politik und Zeitgeschichte (APuZ)*, 64(9-11/2014), 19-25
- APEL-JÖSCH, V. (2018): *Leichte Sprache*. Stuttgart: Kohlhammer
- BARTELHEIMER, P. & HENKE, J. (2017): Interaktionsarbeit in der qualitativen Arbeitsmarktforschung – eine Methodenreflexion. In: SOWA, F. & STAPLES, R. (Hrsg.), *Beratung und Vermittlung im Wohlfahrtsstaat* (S. 69-92). Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft
- BOCK, B. (2015): Barrierefreie Kommunikation als Voraussetzung und Mittel für die Partizipation benachteiligter Gruppen – Ein (polito-)linguistischer Blick auf Probleme und Potenziale von „Leichter“ und „einfacher Sprache“. *Linguistik Online*, 73. Abgerufen 20. Mai 2019, von <https://bop.unibe.ch/linguistik-online/article/view/2196>
- BÖNNINGER, J. & STURZBECHER, D. (2005): Optimierung der Fahrerlaubnisprüfung: ein Reformvorschlag für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung. *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit*, Heft M 168. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- BREDEL, U. & MAAß, C. (2016): *Leichte Sprache: Theoretische Grundlagen. Orientierung für die Praxis*. Berlin: Duden
- BREDOW, B.; BRÜNKEN, R.; DREßLER, A.; FRIEDEL, T.; GENSCHOW, J.; KAUFMANN, K.; MALONE, S.; MÖRL, S.; RÜDEL, M. & SCHUBERT, T. (2017): Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung – Grundlagen und Umsetzungsmöglichkeiten in der Fahranfängervorbereitung: *Innovationsbericht zum Fahrerlaubnisprüfungssystem 2011 – 2014*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 273. Bremen: Fachverlag NW
- BREDOW, B. & STURZBECHER, D. (2016): Ansätze zur Optimierung der Fahrschulbildung in Deutschland. *Berichte der Bundesanstalt für*

- Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 269. Bremen: Fachverlag NW
- Bundesministerium für Arbeit und Soziales (Hrsg.) (2014): Leichte Sprache. Ein Ratgeber. Berlin: Bundesministerium für Arbeit und Soziales
- Bundesministerium für Arbeit und Soziales (Hrsg.) (2017): Zweiter Teilhabe-Bericht der Bundesregierung über das Leben von Menschen mit Beeinträchtigungen in Deutschland. Zusammenfassung in leicht verständlicher Sprache. Bonn: Bundesministerium für Arbeit und Soziales
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2004, Stand April 2019): Fragenkatalog für die theoretische Führerscheinprüfung. Verkehrsblatt-Sammlung S 3213 (25. Nachlieferung, Mai 2019). Dortmund: Verkehrsblatt-Verlag
- Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. (2019): Behindertenausbildung in Deutschland. Abgerufen 20. Juni 2019, von <https://www.fahrlehrerverbaende.de/fm/5763/Behindertenausbildung.36202244.pdf>
- CHRISTMANN, U. (2017): Wie leicht darf ‚Leichte Sprache‘ sein? Empirische Lücken in einem gut gemeinten Konzept. In: „Leichte Sprache“ im Spiegel theoretischer und angewandter Forschung (S. 35-51). Berlin: Frank & Timme Verlag für wissenschaftliche Literatur
- Deutscher Bundestag (2018): Abschlusserklärung Petition 66726. Abgerufen 5. Juli 2019, von [https://epetitionen.bundestag.de/petitionen/\\_2016/\\_07/\\_14/Petition\\_66726.abschlussbegruendungpdf.pdf](https://epetitionen.bundestag.de/petitionen/_2016/_07/_14/Petition_66726.abschlussbegruendungpdf.pdf)
- FIEDLER-RAUER, H. (2019): Leichte Sprache: Wunsch und Wirklichkeit eines Konzepts für mehr Barrierefreiheit. Deutsche Rentenversicherung, 74(2/2019), 172-181
- FLICK, U. (2007): Qualitative Sozialforschung: Eine Einführung (8. Auflage, Erweiterte Neuausgabe). Reinbek bei Hamburg: Rowohlt Taschenbuch
- FUNK, W.; SCHNEIDER, A. H.; ZIMMERMANN, R. & GRÜNINGER, M. (2012): Mobilitätsstudie Fahranfänger: Entwicklung der Fahrleistung und Autobenutzung am Anfang der Fahrkarriere. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 220. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- GOTH, G. & SEVERING, E. (Hrsg.) (2015): Berufliche Ausbildung junger Menschen mit Behinderung – Inklusion verwirklichen. Strategien, Instrumente, Erfahrungen. Bielefeld: W. Bertelsmann
- GRÄCMANN, N. & ALBRECHT, M. (2018): Begutachtungsleitlinien zur Krafftfahreignung. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 115. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen
- GROTLÜSCHEN, A.; BUDEBERG, K.; DUTZ, G.; HEILMANN, L. & STAMMER, C. (2019): LEO 2018 – Leben mit geringer Literalität. (Pressebroschüre). Abgerufen 28. August 2019, von <http://blogs.epb.uni-hamburg.de/leo>
- Inclusion Europe (2009): Informationen für alle. Europäische Regeln, wie man Informationen leicht lesbar und verständlich macht. Abgerufen 25. Juni 2019, von <https://easy-to-read.eu/de/europaische-standards/>
- KELLERMANN, G. (2014): Leichte und Einfache Sprache – Versuch einer Definition. Aus Politik und Zeitgeschichte (APuZ), 64(9-11/2014), 7-10
- KEUNE, S. & FROHNENBERG, C. (2004): Nachteilsausgleich für behinderte Prüfungsteilnehmerinnen und Prüfungsteilnehmer. Handbuch mit Fallbeispielen und Erläuterungen für die Prüfungspraxis. Bielefeld: W. Bertelsmann
- Krafftfahrt-Bundesamt (o. J.): Fahrerlaubnisprüfungen, Jahr 2018 (FE 7). Abgerufen 19. September 2019, von [https://www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Krafftfahrer/FE/2018/fe7\\_2018\\_xlsx.xlsx;jsessionid=6953F503338D37C60FC874E6A7CFA0E4.live11293?\\_\\_blob=publicationFile&v=5](https://www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Krafftfahrer/FE/2018/fe7_2018_xlsx.xlsx;jsessionid=6953F503338D37C60FC874E6A7CFA0E4.live11293?__blob=publicationFile&v=5)
- KUCKARTZ, U. (2018): Qualitative Inhaltsanalyse. Methoden, Praxis, Computerunterstützung. Weinheim: Beltz Juventa
- MAYRING, P. (2015): Qualitative Inhaltsanalyse: Grundlagen und Techniken. Weinheim: Beltz
- Netzwerk Leichte Sprache (2013): Die Regeln für Leichte Sprache. Abgerufen 25. Juni 2019, von [https://www.leichte-sprache.org/wp-content/uploads/2017/11/Regeln\\_Leichte\\_Sprache.pdf](https://www.leichte-sprache.org/wp-content/uploads/2017/11/Regeln_Leichte_Sprache.pdf)

- RAMMSTEDT, B. (2010): Reliabilität, Validität, Objektivität. In: WOLF, C. & BEST, H. (Hrsg.), Handbuch der sozialwissenschaftlichen Datenanalyse (S. 239-358). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften
- RÜDEL, M. (2009): Initiativen der TÜV | DEKRA arge tp 21 für eine Weiterentwicklung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung, Vortrag im Rahmen des Internationalen BAST-Symposium „Optimierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung“. Abgerufen 20. Juni 2019, von [https://www.bast.de/BAST\\_2017/DE/-Verkehrssicherheit/Publikationen/Veranstaltungen/U4-Fahrerlaubnispruefung-2009/U4-ruedel.html](https://www.bast.de/BAST_2017/DE/-Verkehrssicherheit/Publikationen/Veranstaltungen/U4-Fahrerlaubnispruefung-2009/U4-ruedel.html)
- SCHARFF, S. (2016): Einfache Sprache im inklusiven Unterricht und in Prüfungen. Beitrag auf der Fachtagung Inklusion Berufliche Bildung in Ludwigfelde, 02.06.2016. Abgerufen 25. Juni 2019, von [https://bildungsserver.berlin-brandenburg.de/-navigationen/footer/suche-bildung-berlin-brandenburg/?L=0&id=9753&tx\\_solr%5Bq%5D=-scharff](https://bildungsserver.berlin-brandenburg.de/-navigationen/footer/suche-bildung-berlin-brandenburg/?L=0&id=9753&tx_solr%5Bq%5D=-scharff)
- SCHRAUTH, B. (2019): Ist die soziale Lage der Menschen mit Behinderung „prekär“? – Theoretische Anregungen für die Teilhabeforschung in Deutschland. Sozialer Fortschritt, 68(5/2019), 393-411
- SEITZ, S. (2014): Leichte Sprache? Keine einfache Sache. Aus Politik und Zeitgeschichte (APuZ), 64(9-11/2014), 3-6
- Statistisches Bundesamt (2018): Statistik der schwerbehinderten Menschen. Ausgewählte Ergebnisse 2017. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt
- STEFANOWITSCH, A. (2014): Leichte Sprache, komplexe Wirklichkeit. Aus Politik und Zeitgeschichte (APuZ), 64(9-11/2014), 11-18
- TÜV | DEKRA arge tp 21 (Hrsg.) (2008): PC-Prüfung – Theorieprüfung am Computer. München: Heinrich Vogel
- TÜV | DEKRA arge tp 21 (Hrsg.) (2011): Prüfung optimieren. München: Heinrich Vogel
- TÜV | DEKRA arge tp 21 (Hrsg.) (2013a): Das Fahrerlaubnisprüfungssystem und seine Entwicklungspotenziale – Innovationsbericht 2009/2010. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 239. Bremerhaven: Fachverlag NW
- TÜV | DEKRA arge tp 21 (Hrsg.) (2013b): Einheitliche Bildungsstandards als Brücke zwischen Fahrschulausbildung und Fahrerlaubnisprüfung. München: Heinrich Vogel
- TÜV | DEKRA arge tp 21 (Hrsg.) (2015): Vom e-Prüfprotokoll bis zur regionalisierten Gefahrenlehre – gemeinsame Herausforderungen und Erfolge. München: Heinrich Vogel
- TÜV | DEKRA arge tp 21 (Hrsg.) (2016): Fahranfängervorbereitung: Heutige und zukünftige Anforderungen für nachhaltige Sicherheit. München: Heinrich Vogel
- TÜV | DEKRA arge tp 21 (Hrsg.) (2019a): Bestehendes verbessern, Neues entwickeln – Verkehrssicherheit durch die Fahrerlaubnisprüfung. München: Heinrich Vogel
- TÜV | DEKRA arge tp 21 (Hrsg.) (2019b): Theoretische Fahrerlaubnisprüfung. Einführung dynamischer Situationsdarstellungen. Abgerufen 9. Juli 2019, von <https://fahrerlaubnis.tuev-dekra.de/theorie.php?site=2>
- WAGNER, S. & SCHARFF, S. (2014): Über die Unterschiede zwischen einfacher und Leichter Sprache. vds Landesmitteilungen Sachsen 02/2014, 28-32
- WINTER, L. (2014): Barrierefreie Kommunikation: Leichte Sprache und Teilhabe für Menschen mit Lernschwierigkeiten. Hamburg: Diplomica Verlag

## Bilder

- Bild 2-1: Übersetzung des Online-Artikels in Leichte Sprache: Bahnhof ohne Hindernisse (vgl. WINTER, 2014, S. 82f.)
- Bild 2-2: Übersetzung von Regeln für sicheres Fahrradfahren in Leichte Sprache

## Tabellen

- Tab. 4-1: Übersicht über ausgewählte Prüfungsfragen und deren Auswahlkriterien für die Testübersetzung in Leichte Sprache
- Tab. 4-2: Gegenüberstellung der Prüfungsfrage 1.1.02-110-B mit der Übersetzung in Leichter Sprache
- Tab. 4-3: Gegenüberstellung der Prüfungsfragen 1.1.03-004 und 1.2.03-104 mit der Übersetzung in Leichter Sprache
- Tab. 4-4: Gegenüberstellung der Prüfungsfragen 1.2.11-107 und 1.3.01-001 mit der Übersetzung in Leichter Sprache
- Tab. 4-5: Gegenüberstellung der Prüfungsfragen 1.5.01-011 und 2.1.08-013 mit der Übersetzung in Leichter Sprache
- Tab. 4-6: Gegenüberstellung der Prüfungsfrage 2.2.04-002 mit der Übersetzung in Leichter Sprache
- Tab. 4-7: Gegenüberstellung der Prüfungsfragen 2.6.02-007 und 2.7.01-047 mit der Übersetzung in Leichter Sprache
- Tab. 4-8: Gegenüberstellung der Prüfungsfragen 2.7.02-019 und 2.7.06-216 mit der Übersetzung in Leichter Sprache

## **Anhang I**

### **Erhebungsunterlagen für Experten/-inneninterviews**

- Informationsschreiben
- Einverständniserklärung
- Leitfaden für Themenfeld Leichte Sprache
- Beispiel für Layout der Prüfungsfragen
- Leitfaden für Themenfeld Theoretische Fahrerlaubnisprüfung



**Institut für empirische Soziologie**  
an der Friedrich-Alexander-Universität  
Erlangen-Nürnberg

**Dipl. Sozialwirt (Univ.) Bernhard Schrauth**  
Telefon (0911) 23565-37  
Telefax (0911) 23565-50  
E-Mail: [bernhard.schrauth@ifes.uni-erlangen.de](mailto:bernhard.schrauth@ifes.uni-erlangen.de)  
Internet: [www.ifes.uni-erlangen.de](http://www.ifes.uni-erlangen.de)

Sehr geehrte Dame, sehr geehrter Herr,

vor dem Leitbild der Inklusion von Menschen mit Behinderung, bestärkt durch die Ratifizierung der UN-Behindertenrechtskonvention im Jahr 2009, wird gegenwärtig im Projekt „Leichte Sprache in der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung (TFEP)“ geprüft, ob die Prüfungsfragen der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung in Leichter Sprache angeboten werden können.

Im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) geht das Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität (IfeS) deshalb der Frage nach, inwiefern der bestehende amtliche Fragenkatalog ohne Verlust der bestehenden Prüfungsqualität und -standards in Leichte Sprache übersetzt werden kann.

Im Rahmen der Projektarbeiten sollen Expertinnen und Experten, die sich auf unterschiedliche Weise mit der Übersetzung der Leichten Sprache oder auch mit der Umsetzung der TFEP auseinandersetzen, über ihre Einschätzung und Meinung dazu befragt werden. Wir möchten Sie in diesem Zusammenhang herzlich einladen, an einem ca. 30- bis 45-minütigen telefonischen Interview teilzunehmen. Die Teilnahme ist freiwillig und anonym.

Selbstverständlich werden alle Angaben mit größter Vertraulichkeit behandelt und nur für wissenschaftliche Zwecke verwendet. Die Ergebnisse werden ausschließlich anonymisiert berichtet. Sollten Sie einer Teilnahme zustimmen, unterzeichnen Sie bitte die beiliegende Einverständniserklärung und senden diese per E-Mail an das IfeS zurück (E-Mailadresse: [bernhard.schrauth@ifes.uni-erlangen.de](mailto:bernhard.schrauth@ifes.uni-erlangen.de)). Die Einverständniserklärung wird bis zum Projektende aufbewahrt und anschließend vernichtet.

Falls Sie weitere Fragen zum Projekt haben, steht Ihnen Herr Bernhard Schrauth gerne zur Verfügung (Tel.: 0911/23565-37). Nähere Informationen zum IfeS und zum Projekt finden Sie unter <https://www.ifes.fau.de/>.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'B. Schrauth', is written over a light blue rectangular background.

*Bernhard*

*Schrauth,*

*Projektleiter*



## **Einverständniserklärung**

Name: \_\_\_\_\_ Vorname: \_\_\_\_\_

Ich bin über das Ziel und den Ablauf des Projekts „Leichte Sprache in der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung (TFEP)“ und die damit einhergehende Befragung informiert und damit einverstanden, dass meine Angaben aus dem Interview vom Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg (IfeS) wissenschaftlich dokumentiert und ausgewertet werden. Ich wurde darüber in Kenntnis gesetzt, dass die Teilnahme freiwillig und anonym ist, meine Angaben nur für wissenschaftliche Zwecke verwendet und lediglich anonymisierte Ergebnisse veröffentlicht werden. Mir ist bekannt, dass ich das Interview jederzeit abbrechen kann.

Ich erkläre mich damit einverstanden, dass diese Einverständniserklärung während der Projektlaufzeit im IfeS verbleibt und nach Beendigung der Studie vernichtet wird.

\_\_\_\_\_  
Ort und Datum

\_\_\_\_\_  
Unterschrift





## Leitfaden Experten/-innen-Interviews – Themenfeld Leichte Sprache

Vielen Dank, dass Sie sich zu diesem Interview bereit erklärt haben!

### 1. Allgemeine Einschätzung des Vorhabens

Wie wir Ihnen im Vorfeld berichtet haben, wird derzeit im Rahmen dieses Forschungsprojektes eine Expertise erarbeitet, ob die Theoretische Fahrerlaubnisprüfung in Leichter Sprache angeboten werden kann.

**Was halten Sie ganz generell von dem Vorhaben, die Theoretische Fahrerlaubnisprüfung in Leichter Sprache zur Verfügung stellen zu wollen?**

Lassen Sie sich bitte Zeit und erzählen Sie alles, was Ihnen dabei wichtig erscheint.

Mögliche Nachfragen	Erkenntnishorizont
<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Welche Bedeutung kann aus Ihrer Sicht die Übersetzung für Menschen mit einer Behinderung z. B. mit Lernschwierigkeiten oder einer kognitiven Beeinträchtigung haben?</li><li>➤ Für wen könnte dieses Angebot, die Theoretische Fahrerlaubnisprüfung in Leichter Sprache ableiten zu können, noch besonders nützlich sein?</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ <i>Subjektive Einschätzung von Vorteilen vs. Problemen, Herausforderungen</i></li><li>➤ <i>Gesellschaftliche Bedeutung</i></li><li>➤ <i>Zielgruppenspezifikation / Teilgruppen</i></li></ul>

## 2. Eignung der Leichten Sprache für die Übersetzung der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung

Der amtliche Fragenkatalog umfasst mehr als 1.500 Prüfungsfragen verschiedener Themenfelder. Aus diesen werden für die Prüfung 30 Fragen ausgewählt. Darin befinden sich Fragen mit Formeln, Maßzahlen und technischen Fachbegriffen.

**Aus Ihrer Erfahrung im Umgang mit Leichter Sprache: Wie beurteilen Sie unter diesen Bedingungen die Übersetzbarkeit der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung in Leichte Sprache?**

(Mögliche) Nachfragen	Erkenntnishorizont
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Gibt es Regeln oder auch Anforderungen der Leichten Sprache, die eine Übersetzung erschweren?               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wenn ja, welche – und welche Auswirkungen haben diese auf die Übersetzbarkeit?</li> </ul> </li> <li>➤ Sehen Sie in der Benutzung von Maßzahlen oder in der Darstellung von Formeln, z. B. der Berechnung des Bremsweges, ein Problem für die Übersetzung in Leichte Sprache?</li> <li>➤ Die Fahrerlaubnisprüfung enthält zahlreiche Fachbegriffe, z. B. zur Technik des Fahrzeugs. Wie wird damit bei der Übersetzung umgegangen?               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Könnte das ein Problem sein?</li> </ul> </li> <li>➤ Grundsätzlich: Halten Sie die Leichte Sprache für eine Übersetzung der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung für geeignet?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <i>Eignung für die Übersetzung der TFEF</i></li> <li>➤ <i>Regeln der Leichten Sprache</i></li> <li>➤ <i>Umgang mit Fachbegriffen, Maßzahlen und Formeln</i></li> </ul>

### 3. Eignung der Leichten Sprache für die Übersetzung der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung: Formale Kriterien

Die Theoretische Fahrerlaubnisprüfung ist eine amtliche Prüfung und wegen der hohen Teilnehmerzahl standardisiert. Eine zentrale Frage dieser Studie ist es deshalb, ob die Prüfungsqualität nach der Übersetzung erhalten werden kann.

**Im Falle einer Übersetzung: Wie gut wird man die Fragen aus dem Original mit denen in Leichter Sprache miteinander vergleichen können?**

<b>(Mögliche) Nachfragen</b>	<b>Erkenntnishorizont</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Stellt der zulässige Interpretationsspielraum für die inhaltliche Vergleichbarkeit ein Problem dafür da?</li> <li>➤ Wie würde sich eine Übersetzung auf die bestehende Prüfungsqualität auswirken?               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Haben Sie Kenntnisse aus anderen Prüfungskontexten?</li> </ul> </li> <li>➤ Können die Fragen „rechtssicher“ in Leichte Sprache übersetzt werden?</li> <li>➤ Für die Leichte Sprache stehen mehrere Regelwerke zur Auswahl. Sollte ein Regelwerk bevorzugt werden?               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wenn ja, welches und warum?</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <i>Eignung der Leichten Sprache</i></li> <li>➤ <i>Erhalt der inhaltlichen Äquivalenz</i></li> <li>➤ <i>Rechtssicherheit</i></li> </ul>

#### 4. Layout der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung

Die Theoretische Fahrerlaubnisprüfung erfolgt am PC und hat ein festes Layout. Die Darstellung von Verkehrssituationen mit Bildern oder auch Videos sind elementar für die Prüfung und haben ein bestimmtes Aussehen. [Auf Beispiele verweisen.]

Was kann dieses feste Layout für die Übersetzung und Verwendung der Leichten Sprache in der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung bedeuten?

<b>(Mögliche) Nachfragen</b>	<b>Erkenntnishorizont</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Müsstest Bilder oder das Layout angepasst werden?               <ul style="list-style-type: none"> <li>o Falls ja, wie?</li> </ul> </li> <li>➤ Kann man die bisherigen Bilder und Videos ohne Einschränkungen verwenden?</li> <li>➤ Die Prüfung erfolgt überwiegend durch Multiple-Choice-Fragen. Ist diese Fragetechnik mit der Übersetzung in Leichte Sprache vereinbar?               <ul style="list-style-type: none"> <li>o Falls nicht, was müsste verändert/angepasst werden?</li> </ul> </li> <li>➤ Wie sieht das bei Fragen mit offenen Antworten aus, z. B. wenn die Angabe einer Geschwindigkeit erbeten wird – ist das für die Leichte Sprache ein Problem?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <i>Layout der TFEP</i></li> <li>➤ <i>Visuelle Darstellung</i></li> <li>➤ <i>Fragetechnik</i></li> </ul>

## **5. Ergänzungen**

Abschließend möchte ich Sie fragen, ob es noch weitere Aspekte gibt, die wir bei der Leichten Sprache und deren Übersetzbarkeit der Fragen der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung bisher noch nicht angesprochen haben.

Falls dem so ist, welche sind das?

## Beispiel 1:

Grundstoff Max Mustermann - Platz 01 Punkte: 3

Was wird durch diese Verkehrszeichenkombination angekündigt?



Nach 100 m folgt das Verkehrszeichen

- "Vorrang des Gegenverkehrs."
- "Halt. Vorfahrt gewähren."
- "Vorfahrt gewähren."

Grundstoff B ⚠️ noch 27 Aufgaben Abgabe Markieren Weiter

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20										

## Beispiel 2:

Grundstoff Max Mustermann - Platz 01 Punkte: 4

Wie müssen Sie sich verhalten?



- Weiterfahren, weil sich Personen nur am linken Fahrbahnrand befinden
- Anhalten, um den Personen das Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen
- Weiterfahren, weil ausreichend Zeit ist, bis die Personen meine Fahrbahnseite erreicht haben

Grundstoff B ⚠️ noch 27 Aufgaben Abgabe Markieren Weiter

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20										

**Beispiel 3:**

Grundstoff Max Mustermann - Platz 01 Punkte: 5

An welchen Stellen ohne vorfahrtregelnde Verkehrszeichen gilt die Regel "rechts vor links"?

An Straßenkreuzungen und -einmündungen

Am Ende eines verkehrsberuhigten Bereiches

An Grundstücksausfahrten

Grundstoff B ⚠ noch 27 Aufgaben **Abgabe** **Markieren** Weiter

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20										

**Beispiel 4:**

Grundstoff Max Mustermann - Platz 01 Punkte: 5

Welches Verhalten ist richtig?



Der blaue Transporter muss warten

Ich muss warten

Grundstoff B ⚠ noch 27 Aufgaben **Abgabe** **Markieren** Weiter

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20										

## **Leitfaden Experten/-innen-Interviews – Themenfeld TFEF**

Vielen Dank, dass Sie sich zu diesem Interview bereit erklärt haben!

Wie wir Ihnen im Vorfeld berichtet haben, wird derzeit im Rahmen dieses Forschungsprojektes eine Expertise erarbeitet, ob die Theoretische Fahrerlaubnisprüfung in Leichter Sprache angeboten werden kann.

Leichte Sprache ist eine Variante der Deutschen Sprache. Bei einer Übersetzung in Leichte Sprache wird die Standardsprache im Satzbau und Inhalt nach bestimmten Regeln angepasst und vereinfacht, sodass zum Beispiel Menschen mit Lernschwierigkeiten oder mit kognitiven Beeinträchtigungen Texte selbst verstehen können, ohne dabei auf Hilfe angewiesen zu sein.

## 1. Allgemeine Einschätzung des Vorhabens

Nun zur ersten, eher allgemeinen Frage:

**Was halten Sie ganz generell von dem Vorhaben, die Theoretische Fahrerlaubnisprüfung in Leichter Sprache zur Verfügung stellen zu wollen?**

Lassen Sie sich bitte Zeit und erzählen Sie alles, was Ihnen dabei wichtig erscheint.

<b>Mögliche Nachfragen</b>	<b>Erkenntnishorizont</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Welche Bedeutung kann aus Ihrer Sicht die Übersetzung für Menschen mit einer Behinderung z. B. mit Lernschwierigkeiten oder einer kognitiven Beeinträchtigung haben?</li> <li>➤ Können Sie sich weitere Gruppen vorstellen, für die dieses Angebot, die Theoretische Fahrerlaubnisprüfung in Leichter Sprache ablegen zu können, besonders nützlich wäre?</li> <li>➤ Sehen Sie Bedarf für einen solchen Nachteilsausgleich, der ja vor allem an Menschen mit Lernschwierigkeiten bzw. kognitiven Beeinträchtigungen oder auch an Gehörlose gerichtet ist??</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <i>Subjektive Einschätzung von Vorteilen vs. Problemen, Herausforderungen</i></li> <li>➤ <i>Gesellschaftliche Bedeutung</i></li> <li>➤ <i>Zielgruppenspezifikation / Teilgruppen</i></li> <li>➤ <i>Nachteilsausgleiche: Bedarf</i></li> </ul>

## 2. Durchführung der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung

Kommen wir nun zu eher praktischen Erwägungen, die für die Umsetzung einer Prüfung in Leichter Sprache wichtig werden könnten.

**Sehen Sie bei dem Angebot der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung in Leichter Sprache besondere Herausforderungen für die praktische Durchführung der Prüfung?**

(Mögliche) Nachfragen	Erkenntnishorizont
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Sollte aus Ihrer Sicht das Angebot, die TFEF in Leichter Sprache zu absolvieren, auf bestimmte Nutzergruppen beschränkt werden?               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wenn ja: Wie bzw. nach welchen Kriterien sollte der Zugang geregelt werden?</li> </ul> </li> <li>➤ Bei der Übersetzung der Prüfungsfragen in Leichte Sprache steht deren Rechtssicherheit in Frage. Für wie wichtig schätzen Sie die Rechtssicherheit der Prüfungsfragen ein?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <i>Zugangsregelungen und Kriterien</i></li> <li>➤ <i>Rechtssicherheit</i></li> </ul>

### **3. Prüfungsqualität der TFEP nach der Übersetzung**

Die Theoretische Fahrerlaubnisprüfung ist eine weitgehend rechtlich geregelte Prüfung mit einem hohen Grad der Standardisierung. Eine zentrale Frage des Forschungsprojektes ist deshalb die Einschätzung, ob der Erhalt der Prüfungsqualität und die inhaltliche Vergleichbarkeit mit den Prüfungsfragen in der Ausgangsformulierung garantiert werden kann.

**Lässt sich Ihrer Meinung nach eine Übersetzung der Prüfungsfragen in Leichte Sprache mit den Inhalten und der Prüfungsqualität der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung vereinbaren?**

<b>(Mögliche) Nachfragen</b>	<b>Erkenntnishorizont</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Wenn nicht: Welche Schwierigkeiten und Herausforderung sehen Sie bei der Übersetzung?</li> <li>➤ [ARGE TP:] Gibt es methodische Aspekte bei der Erstellung und Evaluation der Prüfungsfragen, die durch die Übersetzung beeinflusst – vielleicht auch beeinträchtigt – werden?</li> <li>➤ Denken Sie, dass dieses Angebot Einfluss auf die Qualität der Fahrausbildung und die Verkehrssicherheit hat?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <i>Inhaltliche Vergleichbarkeit</i></li> <li>➤ <i>Erhalt der Prüfungsqualität</i></li> </ul>

#### **4. Ergänzungen**

Abschließend möchte ich Sie fragen, ob es noch weitere Aspekte gibt, die wir bei der Leichten Sprache und deren Übersetzbarkeit der Fragen der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung (TFEP) bisher noch nicht angesprochen haben.

Falls dem so ist, welche sind das?

## **Anhang II**

### **Kodierschema für die Auswertung der Experteninterviews**

### Kodierschema für Experten/-inneninterviews in den Themenfeldern Leichte Sprache und TFEP

Hauptkategorien (Stufe 1)	Subkategorien A (Stufe 2)	Subkategorien B (Stufe 3)
1 Beruflicher Hintergrund (Befragte/r)	-	-
2 Angebot einer TFEP in Leichter Sprache	2.1 Generelle Einschätzung	Positiv Negativ
	2.2 Beigemessene Bedeutung	Hoch Gering
3 Mögliche Zielgruppen	3.1 Menschen mit Behinderung	Menschen mit Lernschwierigkeiten (z. B. behinderungsbedingte LRS) Menschen mit geistiger Behinderung / kognitiver Beeinträchtigung Menschen mit anderen Behinderungen
	3.2 Menschen ohne Behinderung/ andere Profiteure	-
4 Eignung der Leichten Sprachen für eine Übersetzung der TFEP	4.1 Übersetzbarkeit der TFEP in LS	Positiv
		Negativ
		Neutral / keine Beurteilung bzw. Einschätzung
	4.2 LS-Regeln/-Anforderungen für Übersetzung	Problematisch
		Neutral / unproblematisch
	4.3 Maßzahlen, Formeln in der Übersetzung	Problematisch
		Neutral / unproblematisch
	4.4 Fachbegriffe als TFEP-Elemente und Umgang in LS-Übersetzung	Problematisch
		Unproblematisch
		Neutral / keine Beurteilung /bzw. Einschätzung
4.5 Interpretationsspielraum bei Übersetzung	Problematisch	
	Unproblematisch	
	Neutral / keine Beurteilung /bzw. Einschätzung	
4.6 Bevorzugung eines bestimmten Regelwerkes	Ja	
	Nein	
	Neutral / keine Beurteilung /bzw. Einschätzung	
4.7 Generelle Eignung LS für TFEP-Übersetzung	Geeignet	
	Ungeeignet	
	Offene Themen / Diskussionsbedarf	
5 Erhalt der Durchführungs- und Prüfungsqualität der TFEP	5.1 Vergleichbarkeit von Original und Übersetzung	Negativ / nicht gegeben
		Positiv / gegeben

Hauptkategorien (Stufe 1)	Subkategorien A (Stufe 2)	Subkategorien B (Stufe 3)
		Neutral / keine Beurteilung /bzw. Einschätzung
		Methodische Gütekriterien
	5.2 Auswirkung der Übersetzung auf Prüfungsqualität	Mögliche Verschlechterung
		Gleichbleibend / neutral
		Keine Beurteilung / Einschätzung
	5.3 Zugangsregelung	Kriterien
		Nutzergruppen
		Offene Themen / Diskussionsbedarf
	5.4 Rechtssicherheit der Übersetzung	Inhaltliche Bedeutung
		Nicht gegeben
		Gegeben
		Keine Beurteilung / Einschätzung
	5.5 Einfluss auf Qualität der Fahrausbildung	Offene Themen / Diskussionsbedarf
		Ja
		Nein
		Keine Beurteilung / Einschätzung
	5.6 Einfluss auf die Verkehrssicherheit	Ja
		Nein
Keine Beurteilung / Einschätzung		
6 Layout der TFEP	6.1 Bedeutung des festen TFEP-Layouts für Übersetzung	Problematisch
		Neutral / unproblematisch
		Anpassungen des Layouts
	6.2 Notwendigkeit zur Anpassung der dargestellten Bilder und Videos	Anpassung notwendig
		Keine Anpassung
		Neutral / keine Beurteilung bzw. Einschätzung
		Offene Themen / Diskussionsbedarf
	6.3 Multiple-Choice-Fragen als Fragetechnik	Problematisch
		Unproblematisch
	6.4 Fragen mit offenen Antworten	Problematisch
		Unproblematisch
	7 Ergänzungen	7.1 Nachteilsausgleich
7.2 Mündliche Prüfung		-
7.3 Fahrausbildung		Inklusive Fahrausbildung (z. B. Materialien in Leichter Sprache)

## Schriftenreihe

### Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen

#### Unterreihe „Mensch und Sicherheit“

## 2015

#### M 253: Simulatorstudien zur Ablenkungswirkung fahrfremder Tätigkeiten

Schömig, Schoch, Neukum, Schumacher, Wandtner € 18,50

#### M 254: Kompensationsstrategien von älteren Verkehrsteilnehmern nach einer VZR-Auffälligkeit

Karthaus, Willemssen, Joiko, Falkenstein € 17,00

#### M 255: Demenz und Verkehrssicherheit

Fimm, Blankenheim, Poschadel € 17,00

#### M 256: Verkehrsbezogene Eckdaten und verkehrssicherheitsrelevante Gesundheitsdaten älterer Verkehrsteilnehmer

Rudinger, Haverkamp, Mehliß, Falkenstein, Hahn, Willemssen € 20,00

#### M 257: Projektgruppe MPU-Reform

Albrecht, Evers, Klipp, Schulze € 14,00

#### M 258: Marktdurchdringung von Fahrzeugsicherheitssystemen

Follmer, Geis, Gruschwitz, Hölscher, Raudszus, Zlocki € 14,00

#### M 259: Alkoholkonsum und Verkehrsunfallgefahren bei Jugendlichen

Hoppe, Tekaat € 16,50

#### M 260: Leistungen des Rettungsdienstes 2012/13

Schmiedel, Behrendt € 16,50

#### M 261: Stand der Radfahrausbildung an Schulen und motorische Voraussetzungen bei Kindern

Günther, Kraft € 18,50

#### M 262: Qualität in Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen

Klipp, Bischof, Born, DeVol, Dreyer, Ehlert, Hofstätter, Kalwitzki, Schattschneider, Veltgens € 13,50

#### M 263: Nachweis alkoholbedingter Leistungsveränderungen mit einer Fahrverhaltensprobe im Fahrsimulator der BAST

Schumacher  
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

## 2016

#### M 264: Verkehrssicherheit von Radfahrern – Analyse sicherheitsrelevanter Motive, Einstellungen und Verhaltensweisen

von Below € 17,50

#### M 265: Legalbewährung verkehrsauffälliger Kraftfahrer nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis

Kühne, Hundertmark € 15,00

#### M 266: Die Wirkung von Verkehrssicherheitsbotschaften im Fahrsimulator – eine Machbarkeitsstudie

Wandtner  
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

#### M 267: Wahrnehmungspsychologische Analyse der Radfahraufgabe

Platho, Paulenz, Kolrep € 16,50

#### M 268: Revision zur optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung

Sturzbecher, Luniak, Mörl € 20,50

#### M 269: Ansätze zur Optimierung der Fahrschulausbildung in Deutschland

Sturzbecher, Luniak, Mörl € 21,50

#### M 270: Alternative Antriebstechnologien – Marktdurchdringung und Konsequenzen

Schleh, Bierbach, Piasecki, Pöppel-Decker, Ulitzsch  
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

## 2017

#### M 271: Evaluation der Kampagnenfortsetzung 2013/2014 „Runter vom Gas!“

Klimmt, Geber, Maurer, Oschatz, Sülflow € 14,50

#### M 272: Marktdurchdringung von Fahrzeugsicherheitssystemen 2015

Gruschwitz, Hölscher, Raudszus, Zlocki € 15,00

#### M 273: Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung – Grundlagen und Umsetzungsmöglichkeiten in der Fahranfängervorbereitung

TÜV | DEKRA arge tp 21 € 22,00

#### M 273b: Traffic perception and hazard avoidance – Foundations and possibilities for implementation in novice driver preparation

Bredow, Brünken, Dressler, Friedel, Genschow, Kaufmann, Malone, Mörl, Rüdell, Schubert, Sturzbecher, Teichert, Wagner, Weiß  
Dieser Bericht ist die englische Fassung von M 273 und liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

#### M 274: Fahrschulüberwachung in Deutschland – Gutachten im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen

Sturzbecher, Bredow  
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

#### M 275: Reform der Fahrlehrerausbildung

Teil 1: Weiterentwicklung der Fahrlehrerausbildung in Deutschland

Teil 2: Kompetenzorientierte Neugestaltung der Qualifizierung von Inhabern/verantwortlichen Leitern von Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrern

Brünken, Leutner, Sturzbecher  
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

#### M 276: Zeitreihenmodelle mit meteorologischen Variablen zur Prognose von Unfallzahlen

Martensen, Diependaele € 14,50

## 2018

#### M 277: Unfallgeschehen schwerer Güterkraftfahrzeuge

Panwinkler € 18,50

#### M 278: Alternative Antriebstechnologien: Marktdurchdringung und Konsequenzen für die Straßenverkehrssicherheit

Schleh, Bierbach, Piasecki, Pöppel-Decker, Schönebeck  
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

**M 279: Psychologische Aspekte des Einsatzes von Lang-Lkw – Zweite Erhebungsphase**

Glaser, Glaser, Schmid, Waschulewski  
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

**M 280: Entwicklung der Fahr- und Verkehrskompetenz mit zunehmender Fahrerfahrung**

Jürgensohn, Böhm, Gardas, Stephani € 19,50

**M 281: Rad-Schulwegpläne in Baden-Württemberg – Begleit-evaluation zu deren Erstellung mithilfe des WebGIS-Tools**

Neumann-Opitz € 16,50

**M 282: Fahrverhaltensbeobachtung mit Senioren im Fahrsimulator der BAST Machbarkeitsstudie**

Schumacher, Schubert € 15,50

**M 283: Demografischer Wandel – Kenntnisstand und Maßnahmenempfehlungen zur Sicherung der Mobilität älterer Verkehrsteilnehmer**

Schubert, Gräcmann, Bartmann € 18,50

**M 284: Fahranfängerbefragung 2014: 17-jährige Teilnehmer und 18-jährige Nichtteilnehmer am Begleiteten Fahren – Ansatzpunkte zur Optimierung des Maßnahmenansatzes „Begleitetes Fahren ab 17“**

Funk, Schrauth € 15,50

**M 285: Seniorinnen und Senioren im Straßenverkehr – Bedarfsanalysen im Kontext von Lebenslagen, Lebensstilen und verkehrssicherheitsrelevanten Erwartungen**

Holte € 20,50

**M 286: Evaluation des Modellversuchs AM 15**

Teil 1: Verkehrsbewährungsstudie

Kühne, Dombrowski

Teil 2: Befragungsstudie

Funk, Schrauth, Roßnagel € 29,00

**M 287: Konzept für eine regelmäßige Erhebung der Nutzungshäufigkeit von Smartphones bei Pkw-Fahrern**

Kathmann, Scotti, Huemer, Mennecke, Vollrath  
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

**M 288: Anforderungen an die Evaluation der Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung gemäß § 70 FeV**

Klipp, Brieler, Frenzel, Kühne, Hundertmark, Kollbach, Labitzke, Uhle, Albrecht, Buchardt € 14,50

## 2019

**M 289: Entwicklung und Überprüfung eines Instruments zur kontinuierlichen Erfassung des Verkehrsklimas**

Schade, Rößger, Schlag, Follmer, Eggs  
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

**M 290: Leistungen des Rettungsdienstes 2016/17 – Analyse des Leistungsniveaus im Rettungsdienst für die Jahre 2016 und 2017**

Schmiedel, Behrendt € 18,50

**M 291: Versorgung psychischer Unfallfolgen**

Auerbach, Surges € 15,50

**M 292: Einfluss gleichaltriger Bezugspersonen (Peers) auf das Mobilitäts- und Fahrverhalten junger Fahrerinnen und Fahrer**

Baumann, Geber, Klimmt, Czerwinski € 18,00

**M 293: Fahranfänger – Weiterführende Maßnahmen nach dem Fahrerlaubniserwerb – Abschlussbericht**

Projektgruppe „Hochrisikophase Fahranfänger“ € 17,50

## 2020

**M 294: Förderung eigenständiger Mobilität von Erwachsenen mit geistiger Behinderung**

Markowetz, Wolf, Schwaferts, Luginer, Mayer, Rosin, Buchberger  
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

**M 295: Marktdurchdringung von Fahrzeugsicherheitssystemen in Pkw 2017**

Gruschwitz, Hölscher, Raudszus, Schulz € 14,50

**M 296: Leichte Sprache in der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung**

Schrauth, Zielinski, Mederer  
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

**AKTUALISIERTE NEUAUFLAGE VON:**

**M 115: Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung – gültig ab 31. 12. 2019**

Gräcmann, Albrecht € 17,50

Fachverlag NW in der Carl Ed. Schünemann KG  
Zweite Schlachtpforte 7 · 28195 Bremen  
Tel. +(0)421/3 69 03-53 · Fax +(0)421/3 69 03-48

Alternativ können Sie alle lieferbaren Titel auch auf unserer Website finden und bestellen.

[www.schuenemann-verlag.de](http://www.schuenemann-verlag.de)

Alle Berichte, die nur in digitaler Form erscheinen, können wir auf Wunsch als »Book on Demand« für Sie herstellen.