

**Zeitschrift:** SuchtMagazin

**Herausgeber:** Infodrog

**Band:** 31 (2005)

**Heft:** 5

**Artikel:** Peer-Education gegen Alkohol und Drogen am Steuer

**Autor:** Christoph, Marcel / Heckmann, Wolfgang

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-800417>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 13.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Peer-Education gegen Alkohol und Drogen am Steuer

Der Einsatz von Peers für Ziele der Suchtprävention bewährt sich seit Jahren. Mit dem PEER-Projekt an Fahrschulen wurde der Peer-Ansatz in die Verkehrssicherheitsarbeit übertragen.

MARCEL CHRISTOPH,  
WOLFGANG HECKMANN\*

«Alkohol und Strassenverkehr passen nicht zusammen!» Eine bekannte Weisheit. Dennoch ist die Verbindung von Alkoholkonsum und Teilnahme am Strassenverkehr ein Problem, das *alle* betrifft. In den Unfallstatistiken haben die Alkoholunfälle – und seit einigen Jahren auch die Unfallursache «*Einfluss anderer berauschender Mittel*» (illegale Drogen) – einen festen Platz. Die traurige Spitzenposition wird von den jungen FahrerInnen gehalten. Im Jahr 2003 wurden in Deutschland insgesamt 24554 Personen bei Alkoholunfällen verletzt oder getötet. 6415 dieser Personen (26%) waren FahrerInnen der Altersgruppe 18 bis 25 Jahre.<sup>1</sup> Der Anteil dieser Altersgruppe an der Gesamtbevölkerung betrug dagegen in 2003 nur 7,2%.

Diese – überproportional deutliche – «Schieflage» gab Studierenden der Hochschule Magdeburg-Stendal (FH) den Anstoss zur Überlegung, warum

junge FahrerInnen so häufig an Rauschunfällen beteiligt sind, und was zur Vermeidung dieser Unfälle getan werden kann.

## Das Problem führt zur Idee

Autofahren ist in unserer Gesellschaft selbstverständlich. Alkohol erfährt in allen sozialen Schichten der Bevölkerung eine hohe Akzeptanz und Trinken gehört (fast) zum Alltag. «*Dass Trinken und Fahren deshalb auch in Kombination auftreten, ist einen logische Konsequenz*».<sup>2</sup> Warum aber gerade die jungen FahrerInnen so häufig in Alkohol-Unfälle verwickelt sind, ist an folgenden Fakten erklärbar: Jugendliche trinken häufiger als Ältere ausserhalb der eigenen Wohnung und sind demzufolge öfter Trink-Fahr-Konflikten ausgesetzt. Eine noch fehlende Fahroutine und eine geringe Alkoholgewöhnung hindern sie daran, rauschbedingte Einschränkungen der Fahrtüchtigkeit angemessen zu kompensieren.<sup>3</sup> Über Resultate dieser riskanten Kombination wird nahezu wöchentlich als «Diskounfall» in Tageszeitungen berichtet.

Nicht alle jungen FahrzeugführerInnen sind gleichermassen gefährdet, berauscht am Strassenverkehr teilzunehmen. Hier spielen die eigenen Konsumgewohnheiten sowie die Art der Freizeitaktivitäten eine entscheidende Rolle. Etwa ein Drittel der jungen FahrerInnen muss verhältnismässig oft Trink-Fahr-Konflikte lösen, d.h. auf riskante Situationen vorbereitet sein, diese erkennen und angemessen handeln.<sup>4</sup> Aber gerade die Gefährdeten, die oft feiern, trinken und vielleicht auch Drogen nehmen und dann (nach Hause) fahren müssen, sind im Vorfeld nicht auszumachen und deren Risiko, bei einer Rauschfahrt durch die Polizei entdeckt zu werden, ist relativ gering.<sup>5</sup>

Bekanntlich beabsichtigt niemand, unschuldig in einen Verkehrsunfall verwickelt zu werden, und – auch das ist nachvollziehbar – niemand möchte einen Unfall verursachen oder sogar in Folge einer Rauschfahrt als Schuldige/r, «als TäterIn» eines schweren Verkehrsunfalls mit Personenschaden gelten. Die hohen Unfallzahlen lassen jedoch auf deutliche Defizite der jungen FahrerInnen bei der wirksamen Vermeidung von Rauschfahrten schliessen. Weil spezielle Massnahmen, in denen die Problematik «*Alkohol und Drogen im Strassenverkehr*» behandelt wird, in erster Linie für FahrzeugführerInnen konzipiert sind, die schon einmal im Strassenverkehr auffällig geworden sind, musste ein Weg gefunden werden, Jugendliche vor dem Aneignen riskanter Verhaltensweisen zu erreichen. Vor dem Hintergrund eines eher passiven Informationsverhaltens – insbesondere gegenüber Gesundheitsbotschaften zum Alkohol- und Drogenkonsum – und einer ausgeprägten peer-group-Orientierung der «Zielgruppe Jugend», wird den Alkohol- und Drogenunfällen im Bundesland Sachsen-Anhalt seit dem Jahr 2000 mit dem «PEER-Projekt an Fahrschulen» begegnet.

## Eine Intention wird zum Konzept

Motorisierte Verkehrsteilnahme ist für Jugendliche so attraktiv, dass die Mehrheit schon zum frühest möglichen Zeitpunkt – kurz vor Erreichen des Mindestalters – eine Fahrschule aufsucht, um sich für die Fahrerlaubnis anzumelden. FahrschülerInnen zeigen ein ausgesprochenes Interesse daran, ihre eigene Mobilität zu erweitern. In der Fahrschule ist die motor-mobile Freiheit in «sichtbare» Nähe gerückt und die FahrschülerInnen haben konkrete Vorstellungen, wie sie ihre eigene Verkehrsteilnahme gestalten wollen.

\* Wolfgang Heckmann, Prof. Dr. Psychologie, Hochschule Magdeburg Stendal (FH), An-Institut MISTEL/SPI Forschung, Wilhelm-Külz-Str. 08, D-39108 Magdeburg, Email: mistel@sgw.hs-magdeburg.de  
Marcel Christoph, Dipl.-Gesundheitswirt, Hochschule Magdeburg Stendal (FH), An-Institut MISTEL/SPI Forschung, Wilhelm-Külz-Str. 08, D-39108 Magdeburg, Email: mistel@sgw.hs-magdeburg.de

Der Fahrerlaubniserwerb ist mit einem verhältnismässig hohen finanziellen Aufwand verbunden, dennoch (oder gerade deshalb) ist zu vermuten, dass die Fahrschule – verglichen mit Schule oder Berufsschule – aus eigenem Antrieb und wahrscheinlich viel höher motiviert besucht wird. Die Fahrschule ist ein wirklich freiwilliger Lernort. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Jugendlichen im Alter von ca. 17, 18 Jahren schon erste Konsumerfahrungen mit Alkohol und mitunter auch illegalen Drogen gemacht haben. Diskotheken-Besuche, private Parties und ähnliches wurden bereits erlebt. Die bis zum Zeitpunkt der Fahrschul-ausbildung gesammelten Erfahrungen der FahrschülerInnen und deren «Führerschein»-motivierte, positive Lernhaltung, wird beim PEER-Projekt an Fahrschulen genutzt.

Das PEER-Projekt setzt in der Fahrschule, der «Schwelle» zur motorisierten Verkehrsteilnahme an. Eingebettet in die obligatorische Fahrschul-ausbildung wird von etwa gleichaltrigen, jungen Menschen (Peers) das heikle Thema «Alkohol-/Drogen-Konsum und Strassenverkehr» mit unkonventioneller Methode auf den «Lehrplan» gerufen.

### Lebensnahe Botschaften und Strategien

In Sachsen-Anhalt werden diese so genannten «PEER-Einheiten» von Studierenden durchgeführt. Diese gehören selbst auch zur Gruppe der jungen FahrerInnen, haben aber bereits eigene Erfahrungen bei der aktiven motorisier-

ten Teilnahme am Strassenverkehr gesammelt. Auf Grundlage der gemeinsamen Alltagserfahrungen von «Ausbildenden» (Peer-EducatorInnen) und «Lernenden» (FahrschülerInnen) kann glaubhaft und anschaulich über die Auswirkungen des Suchtmittelkonsums und die Entstehungszusammenhänge von Rauschfahrten gesprochen werden. Anders als es lebenserfahrenen Erwachsenen wie Eltern oder Fahrlehrpersonen möglich wäre, finden die Peer-EducatorInnen schnell eine Gesprächsbasis, die eine offene Diskussion ermöglicht. So lässt sich über Alkohol-/Drogenkonsum sprechen, ohne dass die FahrschülerInnen Sanktionen oder Stigmatisierung fürchten müssen.

Die Studierenden wissen von den fahrerischen AnfängerInnenproblemen und auch von den «unangenehmen» Situationen, in die man als FührerscheininhaberIn geraten kann. Weil sie Momente, in denen Trink-Fahr-Konflikte vermieden oder gelöst werden müssen, bereits selbst erlebt haben, können sie ihre eigenen Erfahrungen gut an die FahrschülerInnen weitergeben. Insgesamt sollen die angehenden FahrerInnen über die Risiken des Suchtmittelkonsums und die Gefahren berauschter Verkehrsteilnahme sowie über das Zustandekommen von Rauschfahrten informiert werden. Oberste Priorität liegt dabei in der Vermittlung und der gemeinsamen Erarbeitung nützlicher Strategien, mit denen sich eigene und auch Rauschfahrten von FreundInnen vermeiden lassen. Das Vorhaben zum PEER-Projekt an Fahrschulen wurde im Jahr 2000 als Praxisprojekt in das Seminarangebot

der Hochschule Magdeburg-Stendal integriert. Parallel dazu konnte die Landesstelle für Suchtfragen des Landes Sachsen-Anhalt für die Träger-schaft einer zunächst zweijährigen Modell-Erprobung gewonnen werden. Im Modellprojekt war zu prüfen, ob sich die Idee, den in Sucht- und AIDS-Prävention bereits bewährten Peer-Ansatz in die Verkehrssicherheitsarbeit zu übertragen, verwirklichen lässt. Zudem war die Wirksamkeit des Konzeptes im Sinne einer Zielüberprüfung zu messen. Die Zielsetzung zum PEER-Projekt lautete: Jugendliche sollen über die Problematik Alkohol und Drogen im Strassenverkehr informiert werden, um im besten Falle die Häufigkeit suchtmittelbedingter Auffälligkeiten und Unfälle im Strassenverkehr zu reduzieren.

### «Man könnte ja mal!» ist gut, anfangen ist besser ...

Gefördert vom Landesgesundheitsministerium konnten die IdeenträgerInnen mit den Projektaufbau beginnen. Projektpartner wurden im Landesfahrlehrerverband Sachsen-Anhalt e.V., dem Landesministerium für Inneres sowie dem Bund gegen Alkohol und Drogen im Strassenverkehr e.V. gefunden. Nach Abklärung der rechtlichen Bestimmungen zur Integration der PEER-Einheiten in die Fahrschul-ausbildung unterstützten auch anfängliche Bedenkenträger das für die Fahrausbildung und Verkehrserziehung innovative Vorhaben, Peers, d.h. «Laien» in Fahrschulen zur Zielgruppenarbeit, einzusetzen.



Eine Projektumsetzung war zunächst im Grossraum Magdeburg vorgesehen. Fahrschulen dieser Region wurden in einem Anschreiben über das Vorhaben informiert. Interessierten FahrschulinhaberInnen konnte das Konzept zum PEER-Projekt von den Projektinitiatoren persönlich vorgestellt werden. Studierende wurden an der Hochschule Magdeburg-Stendal und der Universität als Peers gewonnen.

Mit 18 Fahrschulen und 23 Studierenden wurde die Umsetzung des PEER-Projektes begonnen. Die Studierenden wurden in einem zweitägigen Seminar und weiteren Projekttreffen auf die Arbeit als PEER-EducatorIn vorbereitet. In Form einer Vortragsreihe vermittelten Fachleute aus Verkehrserziehung, Suchtprävention, Polizei und Verkehrspsychologie theoretisches Basiswissen. In einem späteren Seminar folgten Vorträge zur «Drogenerkennung im Strassenverkehr» sowie zur «Stoffkunde illegaler Drogen».

### Die Kunst der Kursgestaltung

Der Schwerpunkt bei der PEER-EducatorInnen-Vorbereitung lag jedoch in der Vermittlung einer angemessenen Methodik und Didaktik, schliesslich sollten die Studierenden befähigt werden, ihre eigenen 60- bis 90minütigen PEER-Einsätze mit FahrschülerInnen zu gestalten.

Demnach war es für die Ausbildung wichtig, dass die Peers die Meinungen und Haltung der ExpertInnen nicht nur einfach übernehmen, um diese in die Fahrschulen weiter zu tragen. Die Vortragsreihe sollte den zukünftigen PEER-EducatorInnen die Komplexität des Problems aufzeigen und ihnen gegen über den FahrschülerInnen einen Wissensvorsprung vermitteln.

Ein Seminarabend wurde ausschliesslich dazu genutzt, die eigene Fahrschulerausbildung und die Zeit als FahranfängerIn zu reflektieren. In Verbindung mit einem Erfahrungsaustausch über Freizeitaktivitäten und Konsumanlässe wurde deutlich, dass es sich bei den Teilnehmenden keineswegs nur um «brave», regelkonforme FahrerInnen handelte. Einzelne hatten zu diesem Zeitpunkt schon selbst Sanktionen wegen Alkohol am Steuer oder anderer Verstösse im Strassenverkehr erfahren. Andere berichteten über Situationen, in denen sie berauscht gefahren sind, weil es keine andere Möglichkeit



gab, «... weg zu kommen». Es wurde darüber gesprochen, welche Möglichkeiten der Rauschfahrten-Vermeidung wirklich praktikabel sind und wie im Freundes- und Bekanntenkreis mit der Problematik umgegangen wird. Am Ende des Abends formulierten die Studierenden die Botschaft an die FahrschülerInnen: «Die persönliche 0,0 Promillegrenze». Die Peers verständigten sich darüber, dass sie mit den Fahrschülern über Alkohol- und Drogenkonsum sprechen, aber keinesfalls als besserwissende «Konsum-Verbieter» auftreten wollen. Unabhängig von den gesetzlichen Bestimmungen wollten sie mit der «Persönlichen 0,0 Promillegrenze» für den gänzlichen Verzicht auf Alkohol oder Drogen bei Verkehrsteilnahme werben.

### Themenschwerpunkte der Peers

Aus der Erfahrungsreflexion und den Fachvorträgen leiteten die angehenden Peer-Educatoren folgende inhaltlichen Themen für die PEER-Einheiten ab:

- verantwortungsvoller Umgang mit Alkohol und Drogen
- Betrachtung von Trinkgelegenheiten und Konsumanlässen
- Reflexion von Gruppendruck

- Vorbereitung auf Konfliktsituationen, Möglichkeiten zur Rauschfahrtenvermeidung
- Vorstellungen der FahrschülerInnen über ihrer motorisierte Mobilität
- Anfängerschwierigkeiten nach der Führerscheinprüfung.

Nach der Erprobung von Moderationstechniken und einer Sichtung verfügbarer Präventions-Materialien (Filme, Flyer) wurden die Schwerpunkte methodisch untersetzt. Die Peers, die später gemeinsam in Fahrschulen arbeiten wollten, erarbeiteten jeweils einen Leitfaden für ihre PEER-Einheit. Auf wöchentlichen Projekttreffen stellten die Tandems ihre Leitfäden vor und probierten sie in Rollenspielen aus.

«Die Praxis ist anders ...», so der O-Ton einer Studentin auf dem Projekttreffen nach den ersten PEER-Einsätzen in Fahrschulen. Die Peer-EducatorInnen fühlten sich gut auf ihre ersten Einsatztermine vorbereitet und berichteten, dass sie mit den vorbereiteten Leitfäden auch arbeiten konnten. Allerdings verlangten die in den Fahrschulen bestehenden Bedingungen Improvisationstalent und ein hohes Mass an Flexibilität für die Einsatzgestaltung. Die EducatorInnen müssen auf eine unterschiedliche technische Aus-



stattung in den Fahrschulen reagieren und sich bezüglich der Einsatzdauer auf die zeitlichen Vorgaben der FahrlehrerInnen einstellen. Die Gruppengrößen der Fahrschulklassen sind nicht immer gleich, so dass ein PEER-Einsatz, der idealerweise für 8-10 TeilnehmerInnen geplant ist, auch schon einmal mit nur 4 oder sogar 25 FahrschülerInnen durchgeführt wird. Höchste Bedeutung für den Verlauf eines PEER-Einsatzes hat die Gruppenzusammensetzung. Die Peers wissen im Vorfeld nicht, auf welche Personentypen und Geschlechterverteilung sie treffen.

### Erfahrungstransfer

Nach der Vorlaufphase wurden die Einsatzerfahrungen der PEER-EducatorInnen gebündelt und mündeten schliesslich in Standards, nach denen in den Fahrschulen gearbeitet wird. Jeder PEER-Einsatz wird von zwei Studierenden, idealerweise von einem weiblichen und einem männlichen Peer, gestaltet. Es hat sich bewährt, dass die Peers einige Zeit vor Beginn der Einheit in der Fahrschule sind, und auch nach dem Einsatz Zeit verfügbar ist, in der die FahrschülerInnen die eine oder andere Frage stellen können. Den Einstieg in den Einsatz bildet immer eine ausführliche Vorstellungsrunde. Die Peer-EducatorInnen stellen sich selbst und kurz das PEER-Projekt vor. An-

schliessend haben die FahrschülerInnen Gelegenheit, sich vorzustellen und ihre Erwartungen an den Fahrabend zu benennen. Den Teilnehmenden wird Verschwiegenheit über das in der Stunde Gesprochene zugesichert und die Kommunikation erfolgt auf «Augenhöhe». Wann welche Materialien eingesetzt werden, wird von den Peer-Tandems vor Ort entschieden, ihnen steht eine Mappe mit Overhead-Folien, Videofilmen, Moderationskarten, einem Quiz und aktuellen Zeitungsartikeln zur Verfügung. Das Material kann für den Einstieg bzw. die Anregung einer Diskussion genutzt werden, in der die Peers wiederum selbst entscheiden, wie viel und was sie von ihnen eigenen Erfahrungen preisgeben. Kommt allmählich eine Diskussion mit den FahrschülerInnen zustande, in der auch Konsumanlässe und -mengen, erfragt werden, nehmen sich die Peers als Moderatoren zurück. Hier gilt das Motto *«Wenig sagen, lieber fragen!»*, um die Meinungen und Einstellungen der FahrschülerInnen zu erfahren.

Auf dem in der Gruppe bestehenden Meinungsbild wird im weiteren Verlauf aufgebaut. Positive Meinungen im Sinne einer nüchternen Verkehrsteilnahme und ggf. festen Trinkregeln werden bestärkt – und riskante oder falsche Einschätzungen werden im Gespräch richtig gestellt (ggf. mit Arbeitsmaterialien). Als besonders häu-

fig vorkommende Fehleinschätzungen können an dieser Stelle Überschriften wie: *«Herantrinken an die Promillegrenze»*, *«Verfahren zur Beschleunigung des Alkoholabbaus»*, *«Restalkohol»*, *«Gesetzeslage zu illegalen Drogen»* oder *«Vollrausch einmal pro Woche ist o.k.»* genannt werden.

Zum Ende des Einsatzes werden die – von den FahrschülerInnen genannten – Strategien zur Vermeidung von Rauschfahrten zusammengefasst und es wird gemeinsam nach weiteren nützlichen Vermeidungs-Möglichkeiten gesucht. Dabei können auch die Trinkmengen für einen risikoarmen Alkohol-Konsum zur Sprache kommen. Mit *«goldenen Regeln»* für die zukünftige Verkehrsteilnahme und der Freiheit, sich selbst für eine *«Persönliche Null-Promille-Grenze»* entscheiden zu können, endet der inhaltliche Teil des PEER-Einsatzes.

In der Abschlussrunde werden die gegebenen Denkanstösse überprüft und Vorschläge der FahrschülerInnen für die zukünftige PEER-Einsatz-Gestaltung aufgenommen.

### Umfang,...

In Sachsen-Anhalt wurden bis Ende des Jahres 2004 insgesamt 549 PEER-Einsätze in Fahrschulen durchgeführt. Mit diesen PEER-Einsätzen zum Thema Alkohol und Drogen im Strassenverkehr haben die Peers 5880 FahrschülerInnen erreicht.

Im Rahmen des Praxis-Projekts der Hochschule Magdeburg-Stendal können in jedem Semester neue Studierenden in die Projektarbeit einsteigen. Dabei ist die beschriebene Vorbereitung mit zweitägigem Grundlagenseminar und anschließenden Projekttreffen obligatorisch und wird jährlich wiederholt. Hier können die neuen ProjektakteurInnen von den Einsatzerfahrungen der schon länger im Projekt tätigen PEER-EducatorInnen profitieren. Mit einer Gruppe von ca. 10 bis 14 Studierenden wird das Angebot der peer-geleiteten Kurzinterventionen beständig aufrechterhalten, so dass interessierte Fahrschulen jederzeit Termine für einen PEER-Einsatz vereinbaren können. Aktuell beteiligen sich 26 Fahrschulen mit 33 Fahrschulstandorten am PEER-Projekt.

### ...Nutzen und Wirksamkeit des PEER-Projektes an Fahrschulen

Lohnt die Mühe? Wer in der Suchtprävention tätig ist, weiss von der Schwierigkeit, die Wirksamkeit der eigenen Arbeit zu belegen oder gar Erfolge messbar zu machen. Mit dem PEER-Projekt an Fahrschulen wurde Neuland betreten. Denn mit dem Konzept wird zeitgleich in den Feldern Suchtprävention, Verkehrserziehung und Verkehrssicherheitsarbeit agiert, wo die Zielgruppe «junge Erwachsene» besondere Aufmerksamkeit erfährt. Gerade deshalb war es für die Projekt-Initiatoren wichtig, ein Untersuchungsdesign zu entwickeln, das eine Wirksamkeitsmessung ermöglicht.

Die Implementation des Peer-Ansatzes in Fahrschulen konnte nach Abschluss der Vorlaufphase positiv bewertet werden. Nach Rückmeldungen der FahrlehrerInnen und FahrschülerInnen sind die Peer-EducatorInnen in ihren PEER-Einsätzen authentisch. Aus dem Blickwinkel von FahrlehrerInnen erfahren die «kleinen Lehrer» in der Zielgruppe Akzeptanz. «Sie kommen an die FahrschülerInnen heran ...» Auch wenn die Studierenden nicht immer gleichaltrig mit den AdressatInnen sind und oft auch keinen vergleichbaren sozialen und (sub)kulturellen Hintergrund haben, befanden bzw. befinden sich die PEER-EducatorInnen in genau der selben Anfangssituation, wie sie den zukünftigen FahrerInnen bevorsteht.

Aus einer Feedbackbefragung ging hervor, dass ca. 98% der FahrschülerInnen den erlebten PEER-Einsatz interessant fanden (64,4% trifft absolut zu; 33,3% trifft etwas zu; 2,3% trifft gar nicht zu; n = 174). 84% gaben an, dass sie jetzt eher wissen, wie sie Rauschfahrten vermeiden können und über 90% der TeilnehmerInnen würden, wenn sie darüber entscheiden könnten, die PEER-Einheit fest in die Fahrschulausbildung integrieren, um auch anderen eine Teilnahme zu ermöglichen (72,4% trifft absolut zu; 21,3% trifft etwas zu; 6,3% trifft gar nicht zu; n = 174).

Zur Wirksamkeitsmessung wurde eine prä-post-post-Untersuchung, verbunden mit einer Daten-Abfrage von polizeilich registrierten Verkehrsverstössen, durchgeführt. Die TeilnehmerInnen einer PEER-Einheit wurden einmal vor Beginn der «besonderen Unterrichtsstunde» sowie zu zwei späteren Zeitpunkten (nach ca. 6 und nach ca. 18 Monaten) zum eigenen Verhalten bezüglich Alkohol- und Drogen im Strassenverkehr befragt. Dabei konnten die Angaben der TeilnehmerInnen aus der dritten Befragungswelle (nach ca. 18 Monaten), Antworten von jungen FahrerInnen einer Vergleichsgruppe, die ihre Fahrschulausbildung ohne PEER-Projekt absolviert hatten, gegenüber gestellt werden.

Aus der Gruppe mit PEER-Projekt gaben 97,7% (n = 44) der Antworten an, sich immer an die gesetzlichen Bestimmungen zu halten. In der Vergleichsgruppe formulierten dies nur 87,1% (n = 31). Grundsätzlich die 0,0 Promille-Grenze einzuhalten, wurde in der Gruppe mit PEER-Projekt häufiger verneint (16,3%; n = 43) als in der Gruppe ohne PEER-Projekt (12,9%; n = 31).

Ein überzufällig deutlicher Unterschied war jedoch bei Anwohlfähigkeit zur Vermeidung von Rauschfahrten feststellbar. Der Aussage: «Ich treffe Vorbereitungen, um Alkohol-/Drogenfahrten zu vermeiden.» stimmten 93% der PEER-Projekt-TeilnehmerInnen zu (n = 43). In der Vergleichsgruppe wurde von nur 71% zugestimmt (n = 31).

Ein nicht unerheblicher Wissensvorsprung der PEER-Projekt-TeilnehmerInnen gegenüber der Vergleichsgruppe wurde an den Angaben, wie sie Rauschfahrten vermeiden können, deutlich. So gaben aus der PEER-Projekt-Gruppe 84,1% mindestens eine sinnvolle Ver-

meidungsstrategie an. In der Vergleichsgruppe nannten nur 62,5% mindestens eine Möglichkeit.

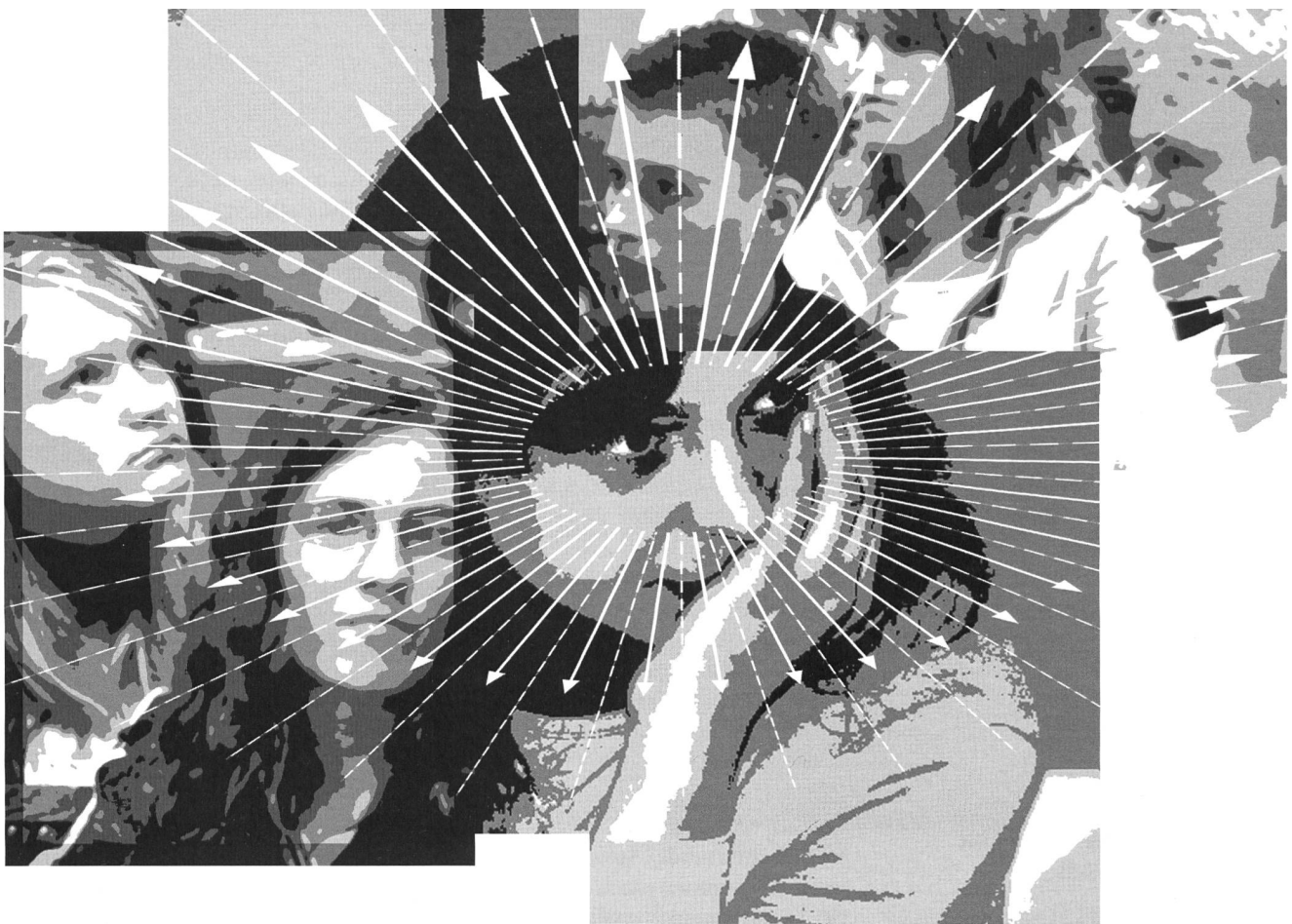
Die Betrachtung der polizeilich registrierten Verkehrsverstössen beider Untersuchungsgruppen (jeweils 189 Personen) im ersten Jahr Fahrpraxis zeigte ein nahezu ein typisches Bild für die Risikogruppe der jungen FahrerInnen. In beiden Gruppen waren Personen mit Verkehrsvergehen, wie zu hoher Geschwindigkeit usw., aufgefallen. Mit illegalen Drogen war niemand auffällig geworden. Bei den Alkoholdelikten zeigte sich jedoch ein überzufälliger Unterschied. Von den 189 Personen, der Gruppe mit PEER-Projekt-Teilnahme, hatte ein Fahrer zweimal das Delikt «Trunkenheit im Strassenverkehr» begangen. Aus der Vergleichsgruppe (189 Personen) waren 8 Personen wegen insgesamt 11 «Trunkenheitsdelikten» mit unterschiedlicher «rechtlicher Schwere» registriert (7mal Trunkenheit; 3mal Trunkenheit in Tateinheit mit Fahren ohne Fahrerlaubnis, einmal Trunkenheit in Tateinheit mit Körperverletzung).

### Fazit

Wie diesen Daten belegen, konnte das Ziel, junge FahrschülerInnen über Alkohol und Drogen im Strassenverkehr zu informieren und sie auf die Risikosituationen des Trink-Fahr-Konfliktes vorzubereiten, erreicht werden. Mit den kurzen PEER-Projekt-Interventionen wird die Zielgruppe zum richtigen Zeitpunkt und mit der Unterstützung von FahrlehrerInnen am richtigen Ort angesprochen.

Nach Einschätzung der Projekt-Peers könnte man Fahrerlaubnis-BewerberInnen in drei Typen-Gruppen unterteilen: die «Braven», die «Harten» und die «Normalen».

Die «Braven» sind jene, denen man durchaus glauben kann, dass sie keinen Alkohol trinken oder gar Drogen nehmen und die deshalb nicht in der Gefahr stehen, berauscht zu fahren. Das extreme Gegenteil sind die «Harten», die in den PEER-Einheit unverblümt prahlen, dass sie schon seit Jahren schwarz fahren oder in der Vergangenheit ganz gut berauscht mit Motorrad oder Moped gefahren sind. Sie würden ja sowieso nicht erwischt. Diese beiden empirisch nicht gesicherten Gruppen sind nicht gleichmässig verteilt und bilden eher kleine Minder-



heiten. Die absolute Mehrheit bilden die «Normalen» – FahrschülerInnen mit jugendtypischem Alkoholkonsum und ebenfalls jugendtypischem Drogen-Probiervverhalten. Sie freuen sich darauf, endlich selbst fahren zu können und müssen für sich einen vernünftigen Umgang mit Alkohol, Drogen und Strassenverkehr finden.

Weil Rauschfahrten viel zu häufig – auch unter Erwachsenen – als Kavaliersdelikt gelten, sehen die Peers ihre Aufgabe darin, in den Gruppen und auch zwischen den drei Typen eine Diskussion anzuzetteln, zu informieren und bei der Findung eines Risikos angemessenen Verhaltens zu helfen, denn polizeiliche Verkehrsüberwachung und Verbote stossen schnell an Ihre Grenzen. Wer etwas gegen Alkohol und Drogenunfälle tun will, muss akzeptieren, dass es Jugendliche gibt, die häufig trinken und auch Drogen nehmen. Nur dann kann über Risiken gesprochen werden, so dass die Botschaft auch die Gefährdeten erreicht. Die Mitarbeit im PEER-Projekt strahlt aus. Die Peers sprechen im eigenen Bekanntenkreis über ihre Aktivitäten, so dass ihr Wissen auch dort weitergegeben wird.

Das PEER-Projekt aus Sachsen-Anhalt hat auch ausgestrahlt: Weil es überall junge Menschen gibt, die bereit sind,

für die Vermeidung von Verkehrsunfällen einzutreten, konnte im Jahr 2003 auf Initiative der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung das «Länderübergreifende PEER-Projekt an Fahrschulen» begonnen werden. Aktuell wird in sechs weiteren deutschen Bundesländern der PEER-Education-Ansatz zur Rauschfahrtenvermeidung unter FahranfängerInnen angewendet. Ein Grund dafür ist sicher die Tatsache, dass selbst bei Zahlung einer Aufwandsentschädigung an die PEER-Educatoren mit geringem finanziellem Aufwand vergleichsweise viele junge Menschen – oft erstmals – personalkommunikativ zum Alkohol- und Drogenkonsum angesprochen werden können. Dabei fügt sich das Konzept nahezu reibungslos in die bestehenden Strukturen der Fahrausbildung ein und stellt eine sinnvolle Ergänzung für Suchtprävention und Verkehrserziehung dar.

Wie viele Unfälle das PEER-Projekt an Fahrschulen in Sachsen-Anhalt während seiner 5jährigen Umsetzung verhindert hat, konnte mit dem in der wissenschaftlichen Begeleitung angewendeten Design nicht erfasst werden. Der getroffene Vergleich von registrierten Alkoholdelikten macht jedoch positive Effekte jeder Art wahrscheinlich. Der finanzielle Aufwand für das PEER-

Projekt ist vergleichsweise gering – selbst bei aus den Modell-Erfahrungen abgeleitetem und denkbarem flächendeckendem Einsatz. Mit einer Gegenüberstellung des finanziellen Bedarfes für ein PEER-Projekt zu den Kosten für Rettung, akutmedizinische Versorgung mit anschließender Heilbehandlung und Rehabilitation für nur ein schwer verletztes Unfallopfer, würde die Bedeutung des Konzeptes für Kranken-/Unfallkassen, Rentenversicherungsträger und auch für private Unfallversicherer deutlich. ■

#### Fussnoten

- <sup>1</sup> Vgl. Statistisches Bundesamt 2004: Kurzinformation zur Verkehrstatistik, Alkoholunfälle im Straßenverkehr 2003.
- <sup>2</sup> Siegrist 1992 zitiert nach Raithel 1999, S. 79: Unfallursache: Jugendliches Risikoverhalten. Verkehrsgefährdung Jugendlicher, psychosoziale Belastungen und Prävention. Weinheim, München.
- <sup>3</sup> Vgl. Krüger/Schöch 1995 S. 155: Generalprävention, Gruppenprävention, Spezialprävention. Der Alkoholunfall und seine rechtliche Behandlung. In: Krüger (Hrsg.) Das Unfallrisiko unter Alkohol: Analyse, Konsequenzen. Stuttgart, Jena, Lübeck, Ulm.
- <sup>4</sup> Vgl. Schulze 1999: Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten 18- bis 34jähriger Verkehrsteilnehmer. Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (Hrsg.). Bergisch Gladbach.
- <sup>5</sup> Vgl. Kazenwadel, J./Vollrath, M. (1995): Das Dunkelfeld der Trunkenheitsfahrten. In: Krüger (Hrsg.) Das Unfallrisiko unter Alkohol: Analyse, Konsequenzen. Stuttgart, Jena, Lübeck, Ulm.