



# „PEER-Drive Clean!“

HANDBUCH

für die Planung, den Aufbau und die beständige Umsetzung eines PEER-Projektes zur  
Prävention von Alkohol und Drogen im Straßenverkehr



## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Einleitung</b>	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>Peer-to-Peer-Ansatz</b>	<b>7</b>
2.1	Unterstützung durch Gleiche	8
2.2	Peer-Education in der Praxis	9
<b>3.</b>	<b>Das Projekt „PEER-Drive Clean!“</b>	<b>11</b>
3.1	Vorhaben und Zielsetzung – Ein Präventionsansatz für Europa	11
3.2	Aufgaben von „PEER-Drive Clean!“	12
<b>4.</b>	<b>Konzept zum PEER-Projekt (an Fahrschulen)</b>	<b>13</b>
4.1	Hintergrund	13
4.2	Ausgangsüberlegungen	14
4.3	Projektbeschreibung	14
4.4	Aufgabe der PEERs – PEER-Einheit in der Fahrschule	15
4.5	Ziele der PEER-Einheiten	15
<b>5.</b>	<b>Analyse der Ausgangsposition</b>	<b>17</b>
<b>6.</b>	<b>Vorbereitung des Aktionsfeldes</b>	<b>17</b>
6.1	Bestimmen der Region und der Anspracheorte	17
6.2	Gewinnung von Partnern	18
<b>7.</b>	<b>Projektaufbau</b>	<b>19</b>
7.1	Gewinnung von Fahrschulen	19
7.2	Gewinnung von PEERs	20
7.3	Voraussetzungen für eine nachhaltige Umsetzung	20
<b>8.</b>	<b>Rahmenbedingungen für die Peer-Ausbildung</b>	<b>23</b>
8.1	Gruppenzusammensetzung	23
8.2	Räumlicher Rahmen	24
8.3	Ziele der Peer-Ausbildung	24
8.4	Begleitendes Training oder Kurztraining?	24
8.5	Phasen des Peer-Trainings	25
<b>9.</b>	<b>Methoden und Inhalte der Peer-Ausbildung</b>	<b>27</b>
9.1	Vermittlung von Faktenwissen	27
9.2	Reflexion der eigenen Erfahrungen	28
9.3	Methodentraining	28
9.4	Seminarschema aus Sachsen-Anhalt	28
<b>10.</b>	<b>Bedingungen für die Ausbildung der Peer-Educatoren</b>	<b>33</b>
<b>11.</b>	<b>Peer-Ausbildung und PEER-Einheiten</b>	<b>35</b>
11.1	Belgien (BE)	36
11.2	Estland (EE)	37
11.3	Italien (IT)	38
11.4	Niederlande (NL)	39
11.5	Österreich (AT)	40
11.6	Portugal (PT)	41
11.7	Rumänien (RO)	42
11.8	Slowenien (SL)	43
11.9	Spanien (ES)	45
11.10	Zusammenfassung	46
<b>12.</b>	<b>Best-Practice für die Peer-Ausbildung</b>	<b>47</b>
<b>13.</b>	<b>Fazit</b>	<b>49</b>
	Literaturnachweis	50
	Veröffentlichungen im Rahmen von „PEER-Drive Clean!“	51
	Anhang	52



# 1. EINLEITUNG

Mit diesem Handbuch wird Praktiker/innen eine Handreichung vorgelegt. Die Methode der Peer-Education ist zwar in vieler Munde, was aber im Detail zu beachten ist, um sie zu implementieren, wird oft nicht sorgfältig genug bedacht. Die Erfahrungen, die mit dieser Methode im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit, insbesondere in der Fahrschulausbildung, gesammelt wurden, haben in den vergangenen Jahren in vielen Ländern Europas und gelegentlich zahlreicher Konferenzen und Diskussionen Beachtung gefunden. Das „Handbuch PEER-Drive Clean!“ will den Bedarf nach konkreter Anleitung zur Übernahme der Methodik decken. Es ist das Ergebnis einer dreijährigen Peer-Education-Projektarbeit im Bereich der Prävention von Alkohol und Drogen im Straßenverkehr mit besonderem Blick auf die Altersgruppe der jungen Fahranfänger und Fahranfängerinnen. Das von der Europäischen Kommission von 2006 bis 2008 geförderte „PEER-Drive Clean!“-Projekt wurde in insgesamt zehn europäischen Staaten umgesetzt: in Belgien, Deutschland, Estland, Italien, den Niederlanden, Österreich, Portugal, Rumänien, Slowenien und Spanien.

Alkohol- und Drogenkonsum stellt insbesondere für Jugendliche und junge Erwachsene eine schwerwiegende und in vielen Ländern Europas zunehmende Gesundheitsgefährdung dar. „Alkohol und Drogen im Straßenverkehr“ sind in diesem Kontext ein Problem, das nicht nur die unmittelbar Betroffenen, sondern auch die Öffentlichkeit angeht. Die Zielgruppe Jugendliche und junge Erwachsene steht gleichermaßen im Fokus von „Suchtprävention“ und „Verkehrssicherheitsarbeit“. Aber gerade die 15- bis 24-Jährigen sind für Präventionsbotschaften nur schwer erreichbar. Mit „PEER-Drive Clean!“ wurde diesem Umstand Rechnung getragen und das seit dem Jahr 2000 in Sachsen-Anhalt (Deutschland) laufende PEER-Projekt an Fahrschulen auf andere europäische Regionen übertragen. Dies – so die Idee – ist trotz unterschiedlicher regionaler Ausgangslagen und

Voraussetzungen problemlos möglich, weil einem vergleichsweise einfachen Grundgedanken gefolgt wird, der ohne großen didaktischen Aufwand umgesetzt werden kann. Der Ansatz hat sich zuvor schon in als schwierig geltenden Arbeitsbereichen wie der Sucht- und der HIV/Aids-Prävention bewährt und ist in Deutschland inzwischen auch weithin in der Verkehrssicherheitsarbeit erprobt.

Die folgende Darstellung bietet Interessierten eine Dokumentation aller notwendigen Schritte zur Implementierung des Projektes in weiteren Regionen. Dazu gehören Anleitungen zur Zusammenstellung von Unterstützungs-Gremien, zur Gewinnung von Fahrschulen als den primären Partnern und zur Einwerbung von engagierten jungen Leuten, die als Peer-Educatoren arbeiten möchten. Den Kern dieses Handbuches bildet dann die Anleitung zur Ausbildung von PEERs, die sich auf die Erfahrungen aller Partner-Organisationen stützt. Im Ergebnis führt dies zu einem Best-Practice-Ansatz für die Ausbildung der Peer-Educatoren, wodurch die Ausbildung für den Einsatz in den Fahrschulen optimiert und die Vermittlung der entsprechenden Ziele der PEER-Einheit (Verhinderung von Trunkenheitsfahrten oder Fahrten unter Einfluss illegaler Drogen) gewährleistet werden kann.

Zur Einführung in die Thematik werden die verschiedenen unter dem Begriff Peer-Involvement zusammengefassten Ansätze vorgestellt und erläutert. Die höhere Wirksamkeit von Präventionsbotschaften durch Gleichaltrige im Vergleich zu „Erziehungsmaßnahmen“ durch Ältere soll dabei deutlich werden. Die darauf folgende Darstellung des „PEER-Drive Clean!“-Projektes wird insbesondere auf die Zielstellung und die Aufgaben des europäischen Projektes eingehen. Die für deren Implementation benutzten Arbeitshilfen werden zur Verfügung gestellt. In einem weiteren Schritt geht es darum, günstige Bedingungen für eine Peer-Ausbildung festzulegen, wie sie auch in anderen Handbüchern zur Peer-Education

dargestellt werden. Neben den räumlichen und zeitlichen Bedingungen geht es um Methoden, die im Rahmen der Peer-Ausbildung zum Einsatz kommen können: Erleichterung des gegenseitigen Kennenlernens, Aufnahme neuer Informationen, Entscheidungen über persönliche und gemeinsame Zielsetzungen, Entwicklung didaktischer Prinzipien, Durchsicht von Medien bis hin zur ersten Erprobung einer PEER-Einheit.

Ausgangspunkt für die Ausbildungspraxis in allen beteiligten Ländern war der Leitfaden für die Peer-Ausbildung in Sachsen-Anhalt. Dieser Standard hatte sich aber zu messen an den Bedingungen in den neu hinzu-

kommenden Regionen. Deshalb ist die Darstellung der Ausbildungspraxis in den bisher kooperierenden Ländern von hohem Interesse. Dadurch wird ersichtlich, welche Unterschiede z.B. bei den Ausbildungszielen in den Ländern bestehen und wie die Ausbildung den landesspezifischen Gegebenheiten angepasst wurde. Aus Gemeinsamkeiten und Unterschieden bei der Peer-Ausbildung kann abschließend ein modifiziertes Best-Practice-Modell entwickelt und für die weitere Verwendung vorgeschlagen werden.

## 2. PEER-TO-PEER ANSATZ

Seit Mitte der 1980er Jahre hat sich zunehmend – auch im deutschen Sprachraum – im Gesundheitsbereich das Konzept Peer-Involvement etabliert. In der wörtlichen Übersetzung beschreibt Peer-Involvement das Beteiligen/Einbeziehen Gleicher, Gleichgesinnter, Ebenbürtiger (vgl. BZgA, 2003, S. 176). Beim Peer-Involvement-Konzept handelt es sich immer um personalkommunikative Maßnahmen, die in einer bestimmten Referenzgruppe durch Angehörige dieser gleichen Gruppe durchgeführt werden. Die Multiplikator/innen, Mediator/innen, Moderator/innen für bestimmte Themen und Inhalte sind im gewissen Sinne ‚gleich‘ mit den Adressat/innen, für die eine Botschaft oder ein Informationsinhalt (Wissen) bestimmt ist, oder aber sie zählen zum ‚gleichen‘ Personenkreis, in dem Themen und Probleme bearbeitet werden sollen. „Peer-Involvement meint den Einsatz von Jugendlichen für Jugendliche zur Aufklärung, Beratung oder Projektgestaltung“ (Appel, 1997 in Backes/Schönbach, 2001, S. 6).

Die Bezeichnung Peer-Involvement bildet den Sammelbegriff für eine Reihe von Peer-Aktivitäten und -Ansätzen, die in der Mehrzahl primärpräventiv angelegt sind und die Informations- und Aufklärungsarbeit in potentiellen Risikogruppen verfolgen (vgl. Kaestner, 2003, S. 53). In ihrer jeweiligen konzeptionellen und methodischen Anlage sind folgende Peer-Ansätze zu unterscheiden:

- **Peer-Education** – Gleichaltrigenerziehung und -bildung,
  - **Peer-Support** – Unterstützung durch Gleichaltrige,
  - **Peer-Counseling** – Beratung durch Gleichaltrige,
  - **Peer-Mediation** – Vermittlung durch Gleichaltrige
- und
- **Peer-Projekte** – Kurzeinsätze Gleichaltriger

(vgl. Trautmann/Barendregt, 1994, S. 5ff.; Schönbach, 1996, S. 21; Kaestner, 2003, S. 52).

Der Peer-Education-Ansatz ist wohl die bekannteste Form einer Peer-Aktivität. Weil dieser Begriff oft als Synonym für alle Arten von Peer-Aktivitäten verwendet wird, sollen vor der Darstellung von Praxisbeispielen

die Merkmale von Peer-Education, Peer-Counseling und Peer-Projekt erläutert werden:

Bei der Peer-Education, der Erziehung und Bildung durch Gleichaltrige, arbeiten einzelne Multiplikator/innen mit Gruppen von Adressat/innen. Peer-Counseling, die Beratung durch Gleichaltrige, kennzeichnet die Arbeit einzelner Multiplikator/innen mit einzelnen Adressat/innen. In den Peer-Projekten werden Gruppen von Multiplikator/innen für Adressat/innen-Gruppen aktiv (vgl. Backes/Schönbach, 2001, S. 7).

Die genannten Peer-Ansätze können nicht grundsätzlich gegen- oder voneinander abgegrenzt werden. Die kennzeichnenden Elemente der genannten Peer-Ansätze gehen in der praktischen Anwendung oft fließend in das methodische Vorgehen eines weiteren Ansatzes über. So erfolgt beispielsweise bei Maßnahmen, die als Peer-Education angelegt sind, am Rande der geplanten Veranstaltungen, bei denen speziell geschulte Multiplikator/innen in Schulklassen oder Jugendfreizeiteinrichtungen etc. mit ‚Gleichen‘ ein bestimmtes Thema bearbeiten und der Adressat/innen-Gruppe Wissen vermitteln, auch ein Austausch zu persönlichen Fragen oder Problemen zwischen einzelnen Multiplikator/innen und Teilnehmer/innen, was wiederum dem Ansatz des Peer-Counseling nahe kommt.

Besonders schwierig wird eine Abgrenzung der Peer-Projekte zu den weiteren Peer-Ansätzen. Peer-Projekte sind in erster Linie durch eine Handlungs- und Aktionsorientierte Ausrichtung – und nicht selten auch durch eine relativ kurze Laufzeit – gekennzeichnet. Wird in einer Freizeiteinrichtung oder Schule für einen bestimmten Zeitraum (z. B. an Projekttagen) an einem themenspezifischen Theaterstück, Videofilm etc. mit der Zielsetzung gearbeitet, neben den Beteiligten vor und nach der Fertigstellung und Vorführung auch andere Gleichaltrige für ein bestimmtes Thema zu sensibilisieren, handelt es sich bei der Maßnahme um ein Peer-Projekt (vgl. Kaestner, 2003, S. 57ff.).

In Magdeburg (Deutschland, Sachsen-Anhalt) haben sich zum Beispiel im Frühjahr 2008 auf Initiative einer 19-jährigen Abiturientin 72 Schüler/innen der Klas-

senstufen 10 bis 12 aus drei Schulen mit dem Thema „Diskriminierung“ auseinander gesetzt. Die Abiturientin ist in die Schulen gegangen und hat die Thematik mit den Schüler/innen (ihren Peers/Gleichaltrigen) diskutiert. In den folgenden Wochen erstellten die Schüler/innen im Kunstunterricht großformatige Plakate, womit sie ihre eigenen Erfahrungen und Werthaltungen zum Ausdruck brachten und andere sensibilisieren wollten. Die Plakate der Schüler/innen wurden anschließend für mehrere Wochen in – eigentlich für kommerzielle Werbung vorgesehenen – Schaukästen an 22 Straßenbahnhaltstellen im Stadtzentrum ausgehängt, womit sowohl Gleichaltrige aber auch jüngere und ältere Personen auf das Problem „Diskriminierung“ aufmerksam gemacht werden sollten. In der Projektbeschreibung zur Aktion werden die Begriffe Peer-Projekt oder Peer-Ansatz nicht verwendet. Dennoch handelt es sich um ein Peer-Projekt, bei dem sogar die Idee und die grundlegende Initiative von einer Person ausgegangen sind, die mit und für Personen ihres Alters und Status das „Problem mit der Diskriminierung“ bearbeiten wollte (vgl. Baake, 2008).

An Bezeichnungen wie Peer-Education-Projekt wird deutlich, wie schwer eine schlüssige Unterscheidung zwischen den unterschiedlichen Formen von Peer-Aktivitäten ist. Bei einer Gesamtbetrachtung wird aber auch klar, dass viele Peer-Projekte auf den gleichen Grundannahmen wie die Maßnahmen zur Peer-Education beruhen und die so genannten Peer-Projekte oft aus einem Peer-Education-Ansatz hervorgehen. Unabhängig davon, welche Idee bzw. welcher Ansatz des Peer-Involvement verfolgt wird, haben die Peer-Ansätze Gemeinsamkeiten. Sie weisen meistens einen primärpräventiven Charakter auf und werden mit dem Ziel angewendet, wahrheitsgemäße Informationen, Einstellungen und Verhaltensbereitschaften unspektakulär – und auch informell – an Personen bestimmter Risiko-/Zielgruppen weiterzugeben und ihnen risikoangemessenes Verhalten vorzuschlagen. Dabei wird an den sozialen Erfahrungen und der Lebenssituation der Adressat/innen angeknüpft. Der kennzeichnende Vorteil aller Peer-Ansätze für die Präventionsarbeit ist, dass die Alters- und Statusgleichheit des Multiplikators/der Multiplikatorin einen guten niederschweligen Zugang zu den Personen der Zielgruppe ermöglicht. Die Multiplikator/innen sind näher am Erleben der Adressat/innen als lebens-

erfahrene Erwachsene: Eltern oder Lehrer/innen, Sozialarbeiter/innen und Therapeut/innen (vgl. Kaestner, 2003, S. 57ff.).

## 2.1 Unterstützung durch Gleiche

Bei Peer-Ansätzen kommt schnell die Assoziation auf, dass es sich um ein Vorgehen bzw. eine Methode handeln muss, bei der Jugendliche etwas für Jugendliche tun. Diese erste Verbindung ist sicher darauf zurückzuführen, dass das Konzept „Peer-Involvement“ in Zeiten einer hohen öffentlichen Aufmerksamkeit für die Gefahren von Drogenabhängigkeit und Aids in den 1980er Jahren für den Gesundheitsbereich und besonders für die Präventionsstrategien und die Aufklärungsarbeit für junge Menschen großes Interesse erfahren hat.

Peer-Education-Ansätze wurden aber schon sehr viel früher angewendet, um Gleichgesinnten Wissen und mehr zu vermitteln, zudem sind sie nicht auf die Arbeit mit jungen Menschen beschränkt. „Bereits im 1. Jahrhundert nach Christus finden sich in der Institutio Oratoria des Römischen Rektors Quintilian Hinweise auf Aktivitäten von Gleichaltrigen. So werden in Aufzeichnungen Kinder, die jüngere unterrichtet haben, erwähnt. Das >Dekurio-System<, das um ca. 1550 bei den spanischen Jesuiten entwickelt wurde, berichtet von einem Studenten, der jeweils zehn andere unterrichtete. Noch heute ist diese Vorgehensweise Bestandteil des jesuitischen Bildungssystems“ (Kaestner, 2003, S. 50f.).

Die seit den 1960er Jahren im schulischen und hochschulischen Bildungsbereich (wieder) angewendeten Tutor/innen-Programme (vgl. ebd.) gründen ebenso auf dem Peer-Ansatz wie die informellen Unterstützungssysteme von Selbsthilfegruppen, in denen sich Menschen mit ähnlicher Lebens-Situation treffen. Selbstverständliche Basis bildet der Peer-Ansatz auch für Organisationen mit langer Tradition wie zum Beispiel Pfadfindergruppen, Jugendverbände und Freiwillige Feuerwehren, auch wenn diese Organisationen kaum einmal mit dem Begriff Peer-Arbeit beschrieben werden (vgl. Heckmann, 2006).

In der Adoleszenz ist die Peer-Group von besonderer Bedeutung für die individuelle Entwicklung. Die Jugendlichen verbringen einen Großteil ihrer Zeit im Kreis von



Bekanntem, Mitschüler/innen oder Freund/innen, also unter Gleichaltrigen (Peers). Die Kontakte zu Gleichaltrigen finden in der Schulzeit sowie in der Freizeit statt. Die Bedeutung der Peer-Group für die Entwicklung Jugendlicher begründet sich darin, dass die Jugendlichen sich in der gleichen Lebenssituation befinden, ähnliche Interessen haben und vor die gleichen Probleme und Entwicklungsaufgaben gestellt sind. Dabei ist von besonderer Bedeutung, dass sie in dieser Phase weitaus mehr Lebenszeit mit Gleichaltrigen als mit ihren Eltern oder älteren Geschwistern verbringen. Entscheidend für die Entwicklung und Aufrechterhaltung der individuellen Identität – nicht nur Jugendlicher – sind vor allem die vielfältigen Lern-, Erfahrungs- und Experimentierchancen, die die Welt der Gleichaltrigen den Jugendlichen bieten kann (vgl. Engel/Hurrelmann, 1998, S. 83). Mit Gleichaltrigen teilen Adoleszenten das Interesse am Risiko, am Sich-Erproben und -Bewähren (vgl. Raithele 2004), das Jahrzehnt vom 16. bis zum 25. Lebensjahr bildet den biographischen Gipfel des Risikoverhaltens. – Und mit Gleichaltrigen können in diesem Kreis von Grenzerfahrungen und Grenzerfahrenen am ehesten Risikokompetenz erworben und sogar (ohne Gesichtsverlust) Risiko-Vermeidung oder Risiko-Verzicht eingeübt werden (vgl. Heckmann 2007).

Auch nach der eigentlichen Jugendphase verlieren die Peers in der Post-Adoleszenz und letztlich auch im Erwachsenenalter nicht an Bedeutung. Mit der Ablösung vom Elternhaus und dem Erreichen wirtschaftlicher Eigenständigkeit ist in der Regel die eigene neu gegründete Familie ein zentraler Bezugs- und Orientierungspunkt. Angesichts des in den letzten Jahrzehnten deutlich angestiegenen Lebensalters bei der Familiengründung haben Peers bei speziellen Problemen und Situationen eine besondere Funktion. Sie beraten und unterstützen bei Paar-Bildung und auch bei Paar-Trennung sowie bei der Aufnahme des elterlichen Erziehungsauftrages. Selbst in Krisen wie zum Beispiel (psychischen) Belastungssituationen wird als erstes Unterstützung von Familie und Freunden/Peers gegeben, bevor – wenn überhaupt – professionelle Hilfe beansprucht wird. Wenn auch bei den genannten Beispielen nicht sichergestellt ist, dass durch die Peers inhaltlich richtige und nützliche Informationen und Hinweise gegeben werden, zeigen sie doch deutlich, welche Bezugsgröße Peers auch

im alltäglichen Leben für Erwachsene darstellen. Die Rolle der Peers wächst eher noch einmal nach der Jugendphase, weil mit Fortschreiten des Lebensalters die Wahrscheinlichkeit geringer wird, dass von Eltern oder Lehrer/innen Anregungen und Unterstützung für die erfolgreiche Bewältigung der weiteren Entwicklungsaufgaben wie Familiengründung, Einkommenssicherung und Kindererziehung gegeben werden kann.

Weniger im Blickpunkt stehen Peer-Ansätze im höheren Lebensalter, obwohl sie hier – in Nachbarschaftsheimen, Senioren-Clubs und Selbsthilfegruppen – als traditionelle wechselseitige Unterstützungssysteme beinahe wie von selbst zu entstehen und fortzuexistieren scheinen.

Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass auch im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit schon auf systematisches Peer-Involvement gesetzt wird: Gut dokumentiert ist ein Projekt für ältere Verkehrsteilnehmer/innen in einer deutschen Region, das über neuere Verkehrsbedingungen und -regeln sowie veränderte Technik in den Kraftfahrzeugen und in den Verkehrs-Leitsystemen informiert und sich dabei auf kompetente, ehrenamtlich tätige Gleichaltrige (ehemalige Berufskraftfahrer, Techniker usw.) stützt (vgl. Meka, Bayer 2001)

## 2.2 Peer-Education in der Praxis

*„Peer-Education im Gesundheitsbereich meint das Lehren und Teilen von Informationen, Werten und Verhaltensweisen zur Gesundheit durch Mitglieder gleicher Alters- und Statusgruppen“* (Sciaca, 1987, zit.n. Backes/Schönbach, 2001, S. 7).

Die ursprüngliche Bedeutung der „Erziehung junger Menschen durch junge Menschen“, wobei die Gleichaltrigkeit betont wurde, ist keine zwingende Voraussetzung für Peer-Education. Auch bei Erwachsenen, die mit herkömmlichen Maßnahmen der Verhaltensprävention gar nicht oder nur sehr schwer zu erreichen sind, lassen sich mit Hilfe „peer-geleiteter“ Interventionen Einstellungs- und Verhaltensmodifikationen erzielen. In diesem Zusammenhang sind Projekte der HIV/Aids-Prävention zu nennen, bei denen homosexuelle Männer andere homosexuelle Männer, Drogenkonsument/innen andere Drogenkonsument/innen oder Prostituierte andere Prostituierte zu Themen wie HIV-Infektionswege,

„safer sex“ und risikoarmer Drogenkonsum informieren und aufklären. Primäres Ziel der Aids-Prävention ist die Vermeidung von HIV-Infektionen. Als vorrangig betroffene Gruppen wurden in den USA und West-Europa seit Aufkommen der Krankheit bzw. des HI-Virus homosexuelle aktive Männer sowie intravenös konsumierende Drogenabhängige identifiziert. Trotz weltweiter Aufklärungskampagnen in der Bevölkerung, die relativ schnell entwickelt wurden, konnten diese Risikogruppen nur schwer erreicht werden. Salmen stellte schon sehr früh fest, dass die Vermischung von Präventionsmaßnahmen (z.B. von Ärzten und Kirchen), die sich nicht an dem Bedarf der Gemeinden und der Zielgruppen orientieren, einer Aufklärungskampagne sogar schaden kann. In den USA erwiesen sich die Programme am effektivsten, die nicht von Professionellen, sondern von freiwilligen Aktivistinnen aus einer Zielgruppe organisiert wurden. Eine Initiative und eindrucksvolle Kampagne in der homosexuellen Subkultur entwickelte sich in dem ersten bekannt gewordenen Zentrum der Epidemie: Mit dem Stop-Aids-Projekt in San Francisco, welches bald danach auch für andere Städte Modell stand, wurde die verunsicherte homosexuelle Subkultur dazu aufgefordert, sich selbst aktiv für Prävention und in Aids-Hilfsorganisationen zu engagieren. Die Neuinfektionsrate sollte deutlich gesenkt werden (vgl. Salmen, 1990, S. 89f.).

Von homosexuellen Männern wurden Gesprächskreise organisiert und durchgeführt, bei denen in Gruppen (homosexueller Männer) von 8 bis 12 Personen die Probleme und Erfahrungen zum Thema Aids und „safer sex“ erörtert wurden. Nach einem Jahr wurden die Gesprächskreise im „Schneeballsystem“ beworben, Zielgruppen waren vornehmlich homo- und bisexuelle Männer. Es wurden aber auch einzelne Gesprächskreise in anderen Zielgruppen, wie i.v. Drogenkonsument/innen, Jugendliche und Heterosexuelle mit häufigem Wechsel der Partner/innen durchgeführt. Insgesamt haben in kurzer Zeit etwa 7.000 Personen an den Treffen in San Francisco teilgenommen. Das Projekt konnte eingestellt werden, als das Ziel, die Vermeidung bzw. Verminderung von Neuinfektionen in der Gefährdeten-Gruppe, erreicht worden war. Voraussetzung für die Zielerreichung war die allgemeine Akzeptanz von „safer sex“ als neue Norm in der Risikogruppe homo- und bisexueller Männer (vgl. ebd.).

Peer-Education hat auch in anderen Feldern der Präventionsarbeit und Gesundheitsförderung Erfolge erzielt. Der Verein RISIKO in Wien bildet seit den 1990er Jahren in seinem Projekt „Systemische Prävention von Suchtverhalten“ (SPS) jugendliche Schüler/innen zu „Peer-Educators“ aus. Diese veranstalten an ihren eigenen Schulen Gespräche/Gesprächsrunden mit Schulklassen, Kleingruppen sowie Einzelpersonen. Inhalte dieser Gespräche sind weniger drogenspezifische Themen, vor allem beschäftigt man sich mit dem schulischen und außerschulischem Lebensalltag und dem Freizeitverhalten der Schüler/innen (vgl. Bohrn 1998, S. 9f.).

Peer-Ansätze in Schulen sind besonders anfällig für „konjunkturelle Schwankungen“, d.h. für ein zunächst stark aufflammendes Engagement einer Schüler/innen-Gruppe, das aber bald wieder verlischt, weil das Engagement sich anderen Themen zuwendet, neue schulische Anforderungen den Schwung nehmen oder auch ganz einfach das Interesse der Jugendlichen sich anderen Aktivitäten zuwendet. Unbedingte Voraussetzung für die Stabilität dieses Wiener Projekts ist deshalb eine gemeinsame Entscheidung aller schulischen Gremien und am Schulleben beteiligten Gruppen (Schüler/innen, Lehrer/innen, Eltern), Suchtprävention zu einem wichtigen Anliegen zu machen und nachhaltig zu fördern. Ein weiterer Garant des Erfolgs dieses Projektes ist die äußerst intensive Vorbereitung der PEERs auf ihre Aufgabe im Rahmen eines Seminars auf einer Berghütte.

Die Einsätze der PEERs sowie die im Rahmen des Projektes durchgeführte Vermittlung und Vernetzung zwischen Eltern, Lehrer/innen und Schüler/innen zeigen nachweislich positive Auswirkungen auf das „Klima“ in den betreffenden Schulen. Zudem ist in vielen Fällen das Verständnis für die Anliegen der Schüler/innen des jeweils anderen Geschlechts gewachsen. Das Projekt ermöglicht auch eine bessere Integration von „Außen-seiter/innen“ in die Klassenverbände (vgl. ebd.), führt also neben den spezifischen suchtpreventiven Effekten auch zu anderen wünschbaren Veränderungen.

Die beiden vorgestellten Maßnahmen – und ihre gut dokumentierten und dadurch überzeugenden Erfolge – haben im Jahr 1999 dazu inspiriert, ein Konzept zu entwickeln, mit dem der überproportional hohen Beteiligung junger Fahrer/innen an Verkehrsunfällen mit der Unfallursache „Alkoholeinfluss“ begegnet wird.

## 3. DAS PROJEKT „PEER-DRIVE CLEAN!“

Der Konsum von legalen und illegalen Drogen stellt insbesondere für Jugendliche und junge Erwachsene eine deutliche und in vielen Ländern Europas zunehmende Gesundheitsgefährdung dar (vgl. EBDD 2004). Mit Drogenkonsum verbundene Risiken werden gerade von jungen Menschen häufig unterschätzt. Folgeschäden und längerfristige gesundheitliche Beeinträchtigungen und Erkrankungen werden von Jugendlichen überhaupt nicht als ein für die eigene Person zutreffendes Risiko wahrgenommen.

Junge Fahrer/innen und Fahrer sind in den Unfallstatistiken aller europäischen Länder deutlich überrepräsentiert. Die Gruppe der 18- bis 24-Jährigen ist z. B. in Deutschland zu etwa 25% an Unfällen unter Alkoholeinfluss beteiligt, obwohl ihr Anteil an der Bevölkerung nur rund 8% beträgt (vgl. Statistisches Bundesamt 2007a). Straßenverkehrsunfälle sind bei Jugendlichen die häufigste Todesursache. War vor Jahrzehnten der Besitz eines Autos noch ein Luxus, der vornehmlich lebens- und berufserfahrenen Erwachsenen möglich war, so steht heute einem sehr großen Personenkreis – auch junger Menschen – ein motorisiertes Fahrzeug zur Verfügung. Motorisierte Mobilität besitzt für Jugendliche und junge Erwachsene eine hohe Attraktivität – und dies auch und gerade in den neuen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union.

Seit in den vergangenen Jahren von Polizei und Strafverfolgungsorganen gezielter auf die Unfallursache „illegaler Drogenkonsum“ hin untersucht wird, fällt auf, dass Rauschfahrten in der Zielgruppe junger Fahrer/innen ein akutes Sicherheitsrisiko darstellen. Die primär gesundheitspolitische Problemlage des legalen und illegalen Drogenkonsums wird im Straßenverkehr bildhaft. Die drastischen Folgen und die damit verbundenen Kosten – für die Rettung von Unfallopfern, akutmedizinische Versorgung, Heilbehandlung, Rehabilitation und im günstigsten Falle berufliche Integration – beanspruchen wiederum das Ressort Gesundheit.

### 3.1 Vorhaben und Zielsetzung – Ein Präventionsansatz für Europa

Zielsetzung war es, gemeinsam mit Fahrschüler/innen und Fahranfänger/innen für ihre zukünftige motorisierte Verkehrsteilnahme individuelle und handhabbare Strategien und Regeln zu finden, um gefährliche Rauschfahrten zu vermeiden. Die Erfahrungen aus dem PEER-Projekt an Fahrschulen (vgl. Christoph/Heckmann 2003) wurden auf eine Übertragbarkeit in andere europäische Länder überprüft, dem jeweiligen Bedarf angepasst und in einer Modellphase evaluiert.

Im Rahmen des PEER-Projekt an Fahrschulen gehen in Deutschland seit dem Jahr 2000 geschulte junge Fahranfänger/innen in Fahrschulen und gestalten für und mit ihren Peers, den jungen Fahrschüler/innen, spezielle Diskussionsrunden zum Problemthema „Alkohol und Drogen im Straßenverkehr.“ Die Fahrschüler/innen werden über Hintergründe der Unfallursache Alkohol-/Drogen-Konsum aufgeklärt und angehalten, den eigenen Umgang mit Drogen zu reflektieren. Das Projekt ergänzt damit die Arbeit der Fahrlehrer/innen und die gesetzlichen Vorgaben, geht aber konsequent von der Perspektive der Alters- und Status-Gruppe der Fahranfänger/innen aus. Die Peer-Educatoren (PEERs), die selber Fahranfänger/innen sind, begegnen den Fahrschüler/innen „auf Augenhöhe“.

Bisherige Erfolge des deutschen PEER-Projekts aus Sachsen-Anhalt:

- **Hohe Wirksamkeit:** Die Evaluations-Ergebnisse haben gezeigt, dass die Fahranfängerinnen, die in ihrer Fahrschulausbildung am PEER-Projekt teilgenommen haben, signifikant weniger mit Trunkenheitsfahrten auffällig geworden sind, als Fahranfänger, die ihre Fahrschule ohne einen PEER-Einsatz absolvierten.
- **Zielgerichtete Erreichbarkeit.** Die Jugendlichen werden in einem Lebensabschnitt (ca. 16 bis 24 Jahre) angesprochen, in dem Drogen-Konsumerfahrungen bereits vorliegen, sie jedoch von herkömmlichen Präventionsmaßnahmen nur schwer zu erreichen sind.

- **Hohe Motivation.** Bei der Auseinandersetzung mit dem Thema „Drogen“ wird die hohe Motivation für den Führerschein und die damit verbundene freiwillige Lernhaltung der Fahrschüler/innen genutzt.

- **Präventiver Ansatz.** Die intensive Auseinandersetzung zum heiklen Thema Drogenkonsum findet kurz vor der motorisierten Verkehrsteilnahme statt, bevor riskantes Verhalten zur Gewohnheit werden kann.

- **Praktikabel und schnell umsetzbar.** Mit vergleichsweise geringem finanziellem Aufwand wird durch den Einsatz von Laien (den PEERs) eine hohe Anzahl von Teilnehmer/innen erreicht.

### 3.2 Aufgaben von „PEER-Drive Clean!“

Im Rahmen des Programms „PEER-Drive Clean!“ erfolgte der intensive Austausch über die in europäischen Staaten bestehenden Präventionsangebote zum Schwerpunkt „Alkohol und Drogen im Straßenverkehr“ sowie über die bestehenden Erfahrungen mit dem Peer-Education-Ansatz für Jugendliche.

Im Verlauf von „PEER-Drive Clean!“ – erfolgte der Aufbau von PEER-Education-Projekten in neun weiteren europäischen Ländern (Belgien, Estland, Niederlande, Italien, Österreich, Portugal, Rumänien, Slowenien, Spanien), in denen Jugendliche und junge Erwachsene Fahrschüler/innen und Fahranfänger/innen über die Gefahren von Alkohol-/Drogenkonsum und Straßenverkehrsteilnahme informiert und aufgeklärt werden. Nach den Erfahrungen aus Sachsen-Anhalt ist die Zielgruppe am besten in Fahrschulen zu erreichen. In den Modellregionen wurden unter Einbeziehung von lokal ansässigen Fahrschulen, Polizei, Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit und ggf. der Jugendarbeit, Hochschulen etc. eigenständige Peer-Education-Projekte zur Alkohol- und Drogenprävention im Straßenverkehr organisiert. Im Vorfeld der Projektimplementierung waren Vorarbeiten zu leisten.

Der lokale Projektträger musste sich ein Bild über den Drogenkonsum von Jugendlichen, die Verkehrsunfalllage sowie die Schwerpunktthemen für die regionale verschaffen.

Für die Durchführung eines Projektes war vor Ort eine Kraftfeldanalyse erforderlich. Dies bedeutet, die lokalen Träger mussten zunächst Kontakt zu den Fahrschulen, der Polizei etc. aufnehmen, um abzuklären, welche Voraussetzungen für die Durchführung des PEER-Projekts bestehen bzw. noch geschaffen werden müssen.

Das Ziel des „PEER-Drive Clean!“-Projektes, die in Sachsen-Anhalt erfolgreiche Peer-Education-Methode auf andere europäische Länder zu übertragen, ist im Verlauf des Projektes erreicht worden: Das Projekt wurde in allen Modellregionen erfolgreich implementiert. Dabei hat es sich als besonders vorteilhaft erwiesen, dass ein relativ einfacher Ansatz gewählt wurde, um die Zielgruppe anzusprechen. Dieser konnte den jeweiligen kulturellen und gesetzlichen Voraussetzungen angepasst werden: Z.B. ist in manchen Ländern wie den Niederlanden und Belgien die theoretische Fahrschulbildung nicht obligatorisch. Auch kommt es in vielen Ländern vor, dass Personen aus verschiedenen Kulturkreisen am Fahrschulunterricht teilnehmen. Dies war zum Beispiel in den Niederlanden und Belgien der Fall, wo Angehörige der muslimischen Glaubensgemeinschaft an der theoretischen Fahrschulbildung teilnahmen. Da es in dieser Glaubensgemeinschaft ohnehin verboten ist, Alkohol zu konsumieren, muss eine Diskussion zum Thema Alkohol und Drogen im Straßenverkehr andere Akzente setzen. Schon an diesen Beispielen wird deutlich, dass den Institutionen, die PEER-Drive Clean! in den jeweiligen Regionen umsetzen, genügend Spielraum bleiben muss, um die Ausbildung und die Durchführung der PEER-Einheiten den kulturellen, sozialen und gesellschaftlichen Gegebenheiten anzupassen.

## 4. KONZEPT ZUM PEER-PROJEKT (AN FAHRSCHULEN)

### 4.1 Hintergrund

Trunkenheitsfahrten sind in allen Kulturkreisen, in denen das Trinken von Alkohol und das Fahren von Kraftfahrzeugen zum alltäglichen Leben gehört, ein großes Problem, welches sich immer wieder in den amtlichen Unfallstatistiken abzeichnet. Gerade die Alkoholunfälle, bei denen mindestens einer der Unfallbeteiligten alkoholisiert gewesen ist, sind oftmals mit schweren Folgen verbunden (schwere und tödliche Verletzungen).

Mit dem PEER-Projekt an Fahrschulen wird zugleich in zwei Feldern agiert, in denen die „Zielgruppe Jugend“ im Mittelpunkt der Präventionsarbeit steht:

1.) Verkehrssicherheitsarbeit – verfolgt das Ziel der Reduzierung der Gefährdung im Straßenverkehr und die Erhöhung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer. Mit den PEER-Einsätzen wird in den Fahrschulen gezielt über die Gefahren von Alkohol und Drogen im Straßenverkehr aufgeklärt.

*Deutschland: Die mit fast 25% zu hohe Unfallbeteiligung der Gruppe der 18- bis unter 25-Jährigen bei einem Bevölkerungsanteil von nur 8% zeigt den dringenden Handlungsbedarf.*

*Daneben wird seit den 90er Jahren immer deutlicher, dass in der Gruppe der jungen Fahrer/innen für die Sicherheit des Straßenverkehrs neben Alkohol auch der Konsum illegaler Drogen an Bedeutung gewinnt. Im Jahr 1995 registrierte die Polizei in Deutschland 607 Verkehrsunfälle mit Personenschaden, die auf den Einfluss ‚anderer berauschender Mittel‘ (Drogen, Rauschgift) zurückzuführen sind. Im Jahr 2002 wurden mit dieser Unfallursache schon 1262 Unfälle mit Personenschaden aufgenommen. Bei diesen Unfällen wurden 68 Menschen getötet.*

Die jungen Fahrer/innen – im Straßenverkehr ohnehin eine Gruppe mit besonderem Risiko – sind auch beim Thema Alkohol und Drogen eine Zielgruppe, der besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden muss.

Mit zunehmender Sicherheit der Polizei bei der Erkennung von illegalen Drogen im Straßenverkehr wird auch die Zahl der erkannten „Rausch-Unfälle“ steigen. Hier ist jedoch wie beim Alkohol von einer hohen Dunkelziffer auszugehen. Viele der so genannten Allein-Unfälle mit Suchtmiteleinfluss, bei denen nur ein Fahrzeug beteiligt ist, können in den Unfallstatistiken überhaupt nicht erfasst werden, weil eine berauschter Fahrer seinen Unfall nicht selbst bei der Polizei zur Anzeige bringen wird.

Gesundheitsrelevante Botschaften in Gefährdeten-Gruppen zu transportieren und Akzeptanz bei den Adressaten zu finden, gestaltet sich gerade bei heiklen Themen wie Alkohol- oder Drogenkonsum schwierig.

2.) Suchtprävention – verfolgt das Ziel, süchtigem Verhalten und der Entstehung von Suchterkrankungen vorzubeugen. Dies bezieht sich auf den Missbrauch psychoaktiver Substanzen sowie die Verhinderung stoffungebundener Süchte. Im Rahmen der PEER-Einsätze werden die Fahrschüler/innen - über den „Umweg“ der zukünftigen Teilnahme am Straßenverkehr - zum Erfahrungsaustausch (über Verhalten, Konsum, Regeln und Normen im Freundes- und Bekanntenkreis) angehalten. Die Fahrschüler/innen erhalten Gelegenheit, das eigene Konsumverhalten zu reflektieren und werden angeregt, ggf. riskanten Konsum zu modifizieren und Risikosituationen zu vermeiden.

## 4.2 Ausgangsüberlegungen

Erste Erfahrungen mit Alkoholkonsum und ggf. auch mit illegalen Drogen werden von den meisten Jugendlichen schon im früheren Lebensalter gesammelt, bevor die motorisierte Teilnahme am Straßenverkehr für sie an Bedeutung gewinnt.

Jedoch führt der legale wie auch der illegale Drogenkonsum im frühen Lebensalter trotz Jugendschutzgesetz, Gewerbeabgabeverordnung etc. nur in seltenen Fällen zu Konflikten mit dem Gesetz. Diese Bestimmungen werden nur unzureichend durchgesetzt und der erste oder gelegentliche Konsum von Cannabis fällt der Polizei kaum auf.

Im Gegensatz dazu gelten für das Subsystem Straßenverkehr bei Alkohol- und Drogenkonsum gesetzliche Bestimmungen, deren Einhaltung von der Polizei auch kontrolliert wird. Jugendliche/junge Erwachsene müssen also davon ausgehen, dass der sonst so ‚großzügig‘ tolerierte oder sogar akzeptierte Konsum von Alkohol nicht mehr toleriert wird, wenn sie ein Fahrzeug fahren. Hier gibt es sogar Sanktionen bei Gesetzesverstößen.

Nicht alle jungen Fahrer/innen sind gleichermaßen gefährdet, berauscht zu fahren, und niemand möchte schuldhaft oder unschuldig an einem Unfall beteiligt sein. Jedoch ist die Identifizierung der Kraftfahrer, die wegen ihres Konsum- und Freizeitverhaltens besonders gefährdet sind, berauscht zu fahren, schwierig. Spezielle Programme und Maßnahmen, mit denen die Problematik Alkohol und Drogen im Straßenverkehr thematisiert wird, sind vornehmlich für Fahrzeugführer/innen konzipiert, die bereits im Straßenverkehr auffällig geworden sind.

Ernsthaft betroffen vom Problem sind Jugendliche spätestens dann, wenn sie selber beginnen, mit Kraftfahrzeugen zu fahren. Aber wann, wo und wie sind Jugendliche zu erreichen, wann sind sie bereit, sich ernsthaft mit der Thematik Alkohol und Drogen im Straßenverkehr auseinander zu setzen?

## 4.3 Projektbeschreibung

Das PEER-Projekt setzt in der Fahrschule, der „Schwelle“ zur motorisierten Verkehrsteilnahme, an. Die (in Deutschland obligatorische) Fahrschulbildung wird um eine „Unterrichtsstunde“ erweitert, in der von Jugendlichen/jungen Erwachsenen gemeinsam mit jugendlichen Fahrerschüler/innen die Problematik „Alkohol und Drogen im Straßenverkehr“ behandelt wird.

**Wann?** Die Auseinandersetzung mit der Problematik soll vor der motorisierten Verkehrsteilnahme erfolgen. Riskantes und negatives Verhalten im Straßenverkehr (Trinken und Fahren) ist noch nicht zur ‚Gewohnheit‘ geworden.

**Wo?** Die Fahrschule ist ein günstiger Ort für die Thematisierung der Problematik. Jede/r motorisierte Verkehrsteilnehmer/in hat, unabhängig vom Alter, Geschlecht und sozialer Stellung oder (sub)kultureller Orientierung, bevor er/sie die Berechtigung erhalten hat, ein Fahrzeug zu fahren, eine Fahrerlaubnisprüfung abgelegt. Es kann davon ausgegangen werden, dass Jugendliche, die sich in der Fahrausbildung befinden, bereits Erfahrungen mit Alkohol und eventuell auch mit illegalen Drogen gemacht haben. Diskothekenbesuche, Parties, private Feten usw., bei denen der Konsum von legalen und möglicherweise auch illegalen Drogen eine Rolle spielt, wurden von Fahrerschüler/innen bereits besucht. Zudem haben Fahrerschüler/innen klare Vorstellungen darüber, wie sie ihre Motor-Mobilität gestalten wollen. Fahrerschüler/innen haben ein klar definiertes Ziel, sie wollen die Fahrerlaubnis erwerben. In Kooperation mit Fahrschulunternehmen ist es möglich, in die Vorbereitung der Fahrerschüler/innen auf die Fahrerlaubnisprüfung eine besondere Einheit zum Problemthema Alkohol und Drogen im Straßenverkehr einfließen zu lassen.

**Wie?** Die gezielte Ansprache der Fahrerschüler erfolgt durch Peers (Gleiche). Die Gefahrenaufklärung und Wissensvermittlung durch Peer-Educatoren (Peer-Erzieher, kurz: PEERs) hat sich in anderen Bereichen bereits als erfolgreich erwiesen. Im Fahrschulprojekt werden Personen als PEERs bezeichnet, die selbst

auch Fahranfänger/innen sind. Diese kennen die Region und sie mussten bereits für sich selbst Regeln für den Umgang mit Alkohol/Drogen und Straßenverkehr entwickeln. Diese Erfahrungen können sie an die Fahrschüler/innen weitergeben.

Das Thema „Alkohol und Drogen im Straßenverkehr“ tangiert die Konsumgewohnheiten und das (Freizeit-)Verhalten von Fahrzeugführer/innen. Deshalb werden in der Fahrschule auch die jugendtypischen Konsumgewohnheiten und Freizeitaktivitäten der jungen Fahrschüler/innen berührt. In so genannten PEER-Einheiten werden von geschulten Personen, die etwa altersgleich mit den Fahrschüler/innen sind und selber auch den Fahranfänger-Status haben, Diskussionsrunden zum Thema Alkohol und Drogen im Straßenverkehr angeboten.

Die peer-geleiteten „Unterrichtsstunden“ erweitern die eigentliche Führerscheinausbildung, um das Problem „Alkohol-/Drogen und Straßenverkehr“ deutlich zu thematisieren und die zukünftigen Fahranfänger/innen gezielt persönlich und wertorientierend anzusprechen. Die Thematisierung von Alkohol und Drogen im Straßenverkehr durch PEERs mit Fahranfängerstatus intensiviert die Problembehandlung/-wahrnehmung und lässt eine hohe Akzeptanz bei den Fahrschülern erwarten.

Die Auseinandersetzung wird den Jugendlichen und Heranwachsenden geboten, bevor das Fahrzeug einen festen Platz in ihrem Alltag einnimmt und für das Freizeitverhalten an Bedeutung gewinnt. Mit einem Gespräch unter ‚Gleichen‘ wird erreicht, dass das Thema „Alkohol und Drogen im Straßenverkehr“ für die Jugendlichen auch eine erlebensnahe Aktualität besitzt.

#### 4.4 Aufgabe der PEERs – PEER-Einheit in der Fahrschule

Die Aufgabe der PEERs besteht darin, in Fahrschulen mit Fahrschülerinnen und Fahrschülern „Unterrichtseinheiten“ zum Thema Alkohol und Drogen im Straßenverkehr zu gestalten. Dabei sollen die PEERs eine moderierende Position einnehmen und die Fahrschüler/innen zu einer Diskussion anregen. Häufig wird bei dem heiklen Thema über „die Delinquenten“ gesprochen. Bei frontal ausgerichteten Referaten können eigene Meinungen, Einstellungen und Erfahrungen der Fahrschüler/innen nicht einbezogen werden. Um dies zu vermeiden, soll von den PEERs in das Thema eingeführt und anschließend eine Diskussion angeregt werden.

In den von jeweils zwei geschulten PEERs gestalteten PEER-Einheiten wird den Fahrschülern/innen die Möglichkeit gegeben, eigene Regeln im Umgang mit legalen und illegalen Drogen zu entwickeln. Dabei stehen nicht die gesetzlichen Bestimmungen und die ‚gerade‘ gültige Promillegrenze im Mittelpunkt.

#### 4.5 Ziele der PEER-Einheiten

Mit den PEER-Einheiten wird das Ziel verfolgt, Jugendliche und junge Erwachsene über die Ursachen der Entstehung von Trink-Fahr-Konflikten und Alternativen zu alkohol- oder drogenbeeinflussten Fahrten zu informieren.

Mit der Umsetzung des PEER-Projektes an Fahrschulen soll eine Reduzierung der Verkehrsunfallzahlen von jugendlichen Fahrzeugführer/innen, die auf den Einfluss von Alkohol und illegalen Drogen zurückgeführt werden, und eine langfristige Senkung der suchtmittelbedingten Auffälligkeiten im Straßenverkehr, die eine Ordnungswidrigkeit und in schweren Fällen eine Straftat darstellen, erreicht werden.





## 5. ANALYSE DER AUSGANGSSITUATION

Zur Vorbereitung des PEER-Projektes ist eine Analyse der Ausgangssituation erforderlich. Mit einer Feldanalyse wird die Umsetzbarkeit des PEER-Projektes geprüft und die für die Umsetzung bestehenden Bedingungen werden erfahren.

Im Sinne einer „Machbarkeitüberprüfung“ ist die Erkundung geltender Bestimmungen und Verfahren für die erfolgreiche Umsetzung des PEER-Projektes in einer bestimmten Region unerlässlich.

Es muss Kenntnis über die folgenden Bedingungen erlangt werden:

- Verfahren zur Erlangung der Fahrerlaubnis,
- der gesetzlichen Bestimmungen zu Alkohol und Drogen im Straßenverkehr,
- aktuelle Zahlen von Alkohol- und Drogenunfällen.

Zudem soll festgehalten werden, mit welchen Präventionsansätzen und Projekten in den beteiligten Regionen zur Suchtprävention und Verkehrssicherheit gearbeitet wird.

Die Angaben können im Rahmen der Projektvorbereitung gemeinsam oder mit Unterstützung der Kooperationspartner (Fachleute aus Polizei, Verkehrssicherheitsarbeit, Fahrausbildung und Suchtberatung) des lokalen PEER-Projektes gewonnen werden.

## 6. VORBEREITUNG DES AKTIONSFELDES

### 6.1 Bestimmen der Region und der Anspracheorte

Der erste wichtige Schritt ist die Festlegung der Region, in der das PEER-Projekt umgesetzt werden soll. Es empfiehlt sich zunächst, eine bestimmte Region (z. B. Landkreis/Stadt) für die Erprobung des Modells festzulegen. Bei der Wahl sind folgende Punkte zu berücksichtigen: lokale Problem-Wahrnehmung, vorhandene Anspracheorte (Fahrschulen) und deren Erreichbarkeit für PEERs, Sitz und personelle Kapazität der Trägerorganisation sowie die bereits bestehenden Kooperationsbeziehungen.

Für Regionen, in denen eine Ansprache während der Fahrschulausbildung nicht möglich ist, weil es dort z.B. keine theoretische Fahrerlaubnisausbildung gibt, müssen andere Orte/Zeitpunkte gefunden werden, an denen die PEERs mit Jugendlichen/jungen Erwachsenen zum Thema arbeiten können. Gute Erfahrungen wurden bereits mit der Durchführung von PEER-Einheiten in Gymnasien, Berufsschulen und zu Aktionstagen in Jugendfreizeiteinrichtungen gemacht.

*In Deutschland müssen alle Führerscheinbewerber über einen mehrwöchigen Zeitraum (insgesamt 14 90-minütige Lektionen) eine theoretische Fahrerlaubnisausbildung besuchen. Die Ansprache der Fahrschüler/innen zum Zeitpunkt der theoretischen Ausbildung in der Fahrschule hat sich als ideal erwiesen.*

## 6.2 Gewinnung von Partnern

Zum Aufbau eines PEER-Projektes ist die Unterstützung von Partnern aus der Region erforderlich. Fachleute der Bereiche Fahrausbildung (Fahrlehrerverbände), Fahrerlaubnisbehörde, Polizei, Jugendarbeit, Vertreter/innen von Landesministerien, Gemeindevertreter/innen, Sucht- und Präventionsbeauftragte, regional und überregional tätige Vereine etc. können das Vorhaben fachlich und auch finanziell unterstützen. Insbesondere in die Vorbereitung der PEERs sollten die Fachleute ihr Wissen einbringen.

*In Sachsen-Anhalt wurde Mitte 2000 ein Beirat gegründet, in dem die Landesministerien Gesundheit und Verkehr, die Polizei, der Fahrlehrerverband, der Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr und Gutachter für medizinisch-psychologische Untersuchungen vertreten waren. In dem Beirat wurde abgestimmt, welche gesetzlichen Bestimmungen bei der Umsetzung des PEER-Projektes zu berücksichtigen sind. Die Fahrschulen wurden durch ihren Verband über das Projekt-Vorhaben informiert. Auch die Projektfinanzierung wurde über Vertreter/innen des Beirates abgesichert.*

Die Gründung eines Beirates ist für „PEER-Drive Clean!“ nicht zwingend erforderlich, jedoch sollten in der Phase der Projektvorbereitung die Vertreter/innen der für die Umsetzung relevanten Institutionen aus der Region zu einem Arbeitstreffen eingeladen werden, bei dem das PEER-Projekt-Vorhaben vorgestellt wird. Je nach Interessenlage der Beteiligten muss dann entschieden werden, ob vom Träger zu regelmäßigen Treffen eingeladen wird oder der Austausch unter den Partnern auf anderem Wege erfolgt.

Wichtig ist jedoch, die Institutionen aus den mit dem PEER-Projekt berührten „Feldern“ offiziell über das Vorhaben zu informieren und deren Fachkompetenz in die Umsetzung einzubeziehen.

## 7. PROJEKTAUFBAU

Für das PEER-Projekt muss vom Träger ein/e lokaler Koordinator/in eingesetzt werden, der die „Partnerfindung“ organisiert und für alle Projekt-Beteiligten zentraler Ansprechpartner ist. Insbesondere bei der Kontaktpflege mit Fahrschulen und in der Begleitung/Betreuung der PEERs ist die Benennung eines/r Verantwortlichen unerlässlich.

Der Projektaufbau sollte mit Nutzung vorhandener Ressourcen erfolgen, die von den Projektpartnern zur Verfügung gestellt werden können. Beispielsweise ist eine Information des Fahrlehrerverbandes an seine Mitglieder, aus der das Interesse an einer PEER-Projekt-Beteiligung deutlich hervorgeht, ein erster Schritt, Fahrschulunternehmen für das PEER-Projekt zu gewinnen.

### 7.1 Gewinnung von Fahrschulen

Für das PEER-Projekt an Fahrschulen und dessen Umsetzung nehmen die Fahrschulunternehmen eine Schlüsselposition ein. Ohne das Interesse und die Unterstützung von Fahrlehrer/innen ist die Durchführung des PEER-Projektes an Fahrschulen unmöglich. Die aber befinden sich in einer zwiespältigen Situation:

- Fahrlehrer/innen sind auf der einen Seite aufgefordert, die (Fahr-)Schüler/innen zu verantwortungsvollen und sicheren Verkehrsteilnehmer/innen auszubilden und handeln dabei als verantwortliche „Lehrer/innen“ im staatlichen Auftrag.
- Fahrlehrer/innen bzw. Fahrschulbetreiber/innen sind auf der anderen Seite aber auch „Unternehmer/innen“, die ihr Ausbildungsangebot für ihre aktuelle und zukünftige Kundschaft so attraktiv und ansprechend gestalten müssen, dass der Fortbestand des Unternehmens gesichert ist, Arbeitsplätze erhalten und Gewinne erwirtschaftet werden können.

Für das PEER-Projekt sind Fahrlehrer/innen die wichtigsten Kontaktpersonen. Von ihrer Entscheidung ist abhängig, ob sich ein Fahrschulunternehmen am Projekt beteiligt und ob die PEERs überhaupt Gespräche mit jungen Fahrschüler/innen gestalten können. Für eine nachhaltige Projektumsetzung muss jedoch aus dem „Erst“-Kontakt eine partnerschaftliche Zusammenarbeit erwachsen, in der die Fahrschulbetreiber/innen für das Zur-Verfügung-Stellen von Zeit, Räumlichkeiten und vor allem die ‚Kontaktherstellung zu ihren Kunden‘ durch das PEER-Projekt und die speziellen Einheiten zu „Alkohol und Drogen“ ihrerseits eine sinnvolle Unterstützung in ihrem Ausbildungsauftrag erfahren.

Die Adressen und Telefonnummern der Fahrschulunternehmen in der Region können entweder von einem Partner (Fahrerlaubnisbehörde, Fahrlehrerverband) bezogen werden oder sind dem regionalen Branchenverzeichnis zu entnehmen.

Parallel zu einer eventuellen Information durch den Fahrlehrerverband sollte der Projekt-Träger die Fahrschulen in einem Brief über das PEER-Projekt-Vorhaben informieren und um Beteiligung bitten. Diesen Informations-Briefen sollten Antwort-Karten/Telefaxformulare beigelegt werden, mit denen sich interessierte Fahrschulen unkompliziert beim Träger für das Projekt anmelden könnten.

Je nach Rückmeldungsquote der Fahrschulen ist eventuell noch eine telefonische Nachfrage bei den Fahrschulen erforderlich.

*Hier ist Ausdauer und Frustrationstoleranz gefragt. Nicht alle Fahrlehrer/innen sind an einer Projektbeteiligung interessiert und von vielen ist der Brief auch zunächst einmal als Werbung verkannt worden. Von ca. 100 angeschriebenen Fahrschulen haben sich in Sachsen-Anhalt 6 spontan für eine Projektbeteiligung angemeldet. 4 fragten vor einer Anmeldung telefonisch beim Träger nach und ca. 10 Fahrschulen konnten über die anschließende telefonische Akquise für das PEER-Projekt interessiert werden.*

*Bevor erstmals PEERs in die Fahrschulen gehen, sollten die Fahrlehrer/innen von der Projekt-Koordination ausführlich über das Vorhaben informiert werden (persönliche Besuche in der Fahrschule oder per Telefon).*

## 7.2 Gewinnung von PEERs

Junge Leute können auf mehreren Wegen für die Arbeit im PEER-Projekt gewonnen werden. Hier muss der Träger entscheiden, mit welcher Personen-Gruppe er als PEERs arbeiten möchte.

Die PEERs sollten selber auch zur Gruppe der jungen Fahranfänger/innen zählen, sie sollten 18 bis 25 alt sein, einen PKW-Führerschein besitzen und über eigene Fahrpraxis verfügen.

*In Sachsen-Anhalt/Magdeburg wurde zusätzlich im Stadtmagazin (eine von jungen Leuten gern gelesene, kostenlose Monatszeitschrift) eine Kleinanzeige für einen Studentenjob geschaltet.*

### Projektwerbung

Grundsätzlich können aber alle jungen Menschen, die sich für das Thema „Alkohol und Drogen im Straßenverkehr“ interessieren, in dem Verkehrssicherheitsprojekt als Peer arbeiten.

Die Gewinnung der PEERs kann über Aushänge in Schulen, Berufsschulen, Betriebe oder auch in Freizeitstätten, Jugendclubs, Sportvereinen, Kinos etc. erfolgen. Zudem bietet sich eine Pressemeldung an, mit der über das Vorhaben „PEER-Drive Clean!“ informiert wird und Interessierte aufgefordert werden, sich beim Träger zu melden.

*In Sachsen-Anhalt werden seit dem Jahr 2000 Studierende der Hochschule Magdeburg-Stendal als PEERs eingesetzt. Viele der Studenten/innen arbeiten im PEER-Projekt, um damit eine Studienleistung zu erbringen und nutzen die Arbeit als Referenz für ihren Berufseinstieg.*

### Vorinformation für Interessierte

Die Personen, die sich aufgrund der Aushänge etc. beim Träger gemeldet haben, müssen, bevor an eine Vorbereitung der PEERs gedacht werden kann, genau über das PEER-Projekt informiert werden. Den Interessierten muss verdeutlicht werden, welche Aufgabe mit der Arbeit im PEER-Projekt verbunden ist, was von ihnen als PEERs erwartet wird und welchen Nutzen sie aus der Projektarbeit ziehen können.

Im ersten Jahr der Projektarbeit in Sachsen-Anhalt erfolgte diese Vorinformation in Form von Einzelgesprä-

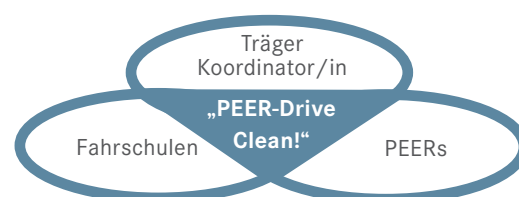
chen, das heißt die Interessierten kamen allein, zu zweit oder zu dritt an einem verabredeten Termin zum Träger und wurden vom Projektkoordinator über das PEER-Projekt informiert.

Später wurde dazu übergegangen, einen Termin für eine Informationsveranstaltung (1 bis 2 Stunden) festzulegen, zu dem alle Interessierten eingeladen werden. Hier stellt der Träger das Vorhaben vor, erläutert den geplanten Ablauf des Projektes und gibt einen Termin für das Peer-Vorbereitungsseminar bekannt. Im Anschluss sollen sich die Interessierten entscheiden, ob sie im PEER-Projekt mitarbeiten wollen und melden sich verbindlich für die Ausbildung zum PEER an.

## 7.3 Voraussetzungen für eine nachhaltige Umsetzung

Das PEER-Projekt an Fahrschulen und „PEER-Drive Clean!“ stellen eine vergleichsweise kostengünstige Maßnahme dar, eine hohe Anzahl junger Menschen personalkommunikativ zur Thematik Alkohol- und Drogenkonsum anzusprechen und sie mit direktem Bezug auf ihre eigene Lebenswelt aufzuklären. Aber auch, wenn das Projekt durch den Einsatz von Laien, den PEERs, keine sehr großen finanziellen Aufwand erfordert, ist für eine regelmäßige Umsetzung ehrenamtliches Engagement der PEERs und eine Unterstützungsbereitschaft der Fahrschulen erforderlich. Die Umsetzung des PEER-Projektes wird auf lokaler Ebene von einer „Kerngruppe“ getragen, die sich aus dem/r lokalen Koordinator/in (Projekt-Träger), den Fahrschulen und den PEERs zusammensetzt. Nur wenn es gelingt, zwischen diesen Beteiligten-Gruppen eine zuverlässige und vertrauenswürdige Kooperationsbasis zu schaffen, kann das PEER-Projekt „PEER-Drive Clean!“ in einer Region beständig umgesetzt werden.

### Kerngruppe für die Projektumsetzung



Der Initiator/Träger des PEER-Projektes, von dem ein/e Koordinator/in für die Projektorganisation eingesetzt wird, ist in den am „PEER-Drive Clean!“ beteiligten Regionen entweder eine Einrichtung der Suchtkrankenhilfe (Therapie/Suchtprävention), der Verkehrssicherheitsarbeit oder einer Hochschule.

Die Einrichtungen arbeiten im jeweiligen Bereich und erfüllen einen staatlichen Auftrag oder eine entsprechende Aufgabe mit der Zielstellung, Programme zur Suchtprävention oder zur Verkehrssicherheitsarbeit (Information und Aufklärung) für bestimmte Zielgruppen durchzuführen. Die Hochschulen haben einen Bildungs- und Forschungsauftrag. In der Regel erhalten die Träger eine öffentliche Förderung für die Erfüllung ihrer satzungsbestimmten Aufgaben.

Die Fahrschulen sind privatwirtschaftlich orientierte Unternehmen, die einen öffentlichen und gesellschaftlich wichtigen Auftrag erfüllen. Sie müssen Fahrschüler/innen zu sicheren und verantwortungsbewussten Verkehrsteilnehmer/innen auszubilden. Fahrschulunternehmen bekommen für die Erfüllung dieses Ausbildungsauftrages keine öffentliche finanzielle Förderung.

Ihr Ausbildungsangebot muss für aktuelle und zukünftige Kunden (Fahrschüler/innen) so attraktiv und ansprechend gestalten werden, dass der Fortbestand des Unternehmens gesichert ist.

Die Endadressaten des PEER-Projektes – die Fahrschüler/innen – können nur erreicht werden, wenn Fahrschulen bereit sind, PEER-Einheiten in ihren Räumen anzubieten. Diese Bereitschaft können sie aber nur zeigen, wenn der/die Fahrlehrer/in selber von dem Ansatz überzeugt ist, das Projekt an seine Fahrschüler empfehlen kann und diese ihm eine gute Rückmeldung über die erlebten PEER-Einheiten geben.

Peer-Educatoren sind junge Menschen, die sich ehrenamtlich d.h. zusätzlich zur Haupttätigkeit (Schüler/in, Student/in, Auszubildende/r) im PEER-Pro-

jekt engagieren. Die PEER-Educatoren sind keine hauptamtlichen Mitarbeiter mit längerfristiger vertraglicher Bindung an den Träger. Ihre Arbeit im „PEER-Drive Clean!“ muss mit der Verfolgung ihrer weiteren Interessen vereinbar sein.

Die jungen Menschen wollen als Peer-Educatoren für die Zukunft lernen, sich für die Vermeidung von Unfällen einsetzen und auch Geld verdienen. Die Mitarbeit muss auch für die PEERs so interessant gestaltet sein, dass sie einen – über eine finanzielle Aufwandsentschädigung hinausgehenden – persönlichen Nutzen aus der Mitarbeit ziehen können.

Aus diesen Interessenslagen ergibt sich für die Umsetzung des PEER-Projektes folgende Konsequenz:

- Die Beteiligung der Fahrschulen und die Mitarbeit der PEERs kann nur auf freiwilliger Basis erfolgen.
- Die PEER-Einheiten dürfen die obligatorischen Inhalte der Fahrschulbildung nicht ersetzen oder den zeitlichen Mindestumfang beschneiden.
- Fahrlehrer/innen müssen das PEER-Projekt als eine Maßnahme erleben, die sie bei ihrem Ausbildungsauftrag unterstützt.
- Das PEER-Projekt und die PEER-Einheiten müssen „attraktiv“ und für alle Beteiligten Fahrlehrer/innen, Fahrschüler/innen, PEERs sinnvoll sein.

Für eine stabile Umsetzung des PEER-Projekts muss berücksichtigt werden, dass die PEERs nach einer gewissen Zeit das Projekt verlassen werden. Gründe für dieses Aufhören können Wohnortwechsel, Ausnahme einer beruflichen Tätigkeit in einer anderen Region sein oder aber auch nur, dass sie wegen Abitur- oder Examensprüfungen keine Zeit für die Projektarbeit mehr haben. Derartige Veränderungen sind in der Lebensphase der PEERs vollkommen normal, müssen aber bei der Projektorganisation Berücksichtigung finden.

Für die Projektkoordination bedeutet dieser Umstand, dass regelmäßig neue Interessierte rekrutiert werden müssen, damit weiterhin regelmäßig PEER-Einheiten in Fahrschulen angeboten werden können.



## 8. RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DIE PEER-AUSBILDUNG

Nach Beobachtung und Vergleich der Standards für die Peer-Ausbildung in den am Modell beteiligten Ländern ist festzuhalten, dass sie in weiten Teilen nach einem festen Schema ablaufen. Dabei können die Ausbildungsinhalte variieren. Auch der Ausbildungszeitraum sowie die Anzahl der Teilnehmer/innen unterscheiden sich von Land zu Land. Im Sinne der Profilierung einer ideal gestalteten Peer-Ausbildung soll im Folgenden eine Darstellung der Ausbildungspraxis in den jeweiligen Ländern erfolgen. Daraus soll ein best-practice-Ansatz destilliert werden, der aber immer noch den Institutionen in heutigen und zukünftigen Partnerländern ausreichend Spielraum für regionale Besonderheiten lässt, um die Ausbildung nach ihren Vorstellungen zu vollziehen (zum Beispiel für unterschiedliche regional- und kulturspezifische Alkohol- und Drogen-Konsummuster, unterschiedliche Verkehrssicherheits-Lagen oder unterschiedliche Jugendkulturen). Der Best-Practice-Ansatz orientiert sich am Handbuch für die Peer-Education der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (vgl. BZgA 2001).

### 8.1 Gruppenszusammensetzung

Die Gruppen für die Ausbildung zu Peer-Educators bestehen in den meisten Ländern aus zehn bis zwölf PEERs. Nur in Portugal wird diese Anzahl deutlich überschritten. Für eine kleinere Gruppengröße sprechen mehrere Gründe: In kleinen Gruppen wird in der Regel intensiver unter den Auszubildenden zusammen gearbeitet, Hemmnisse, die für eine gute Zusammenarbeit störend wären, werden schneller abgebaut und letztendlich ist es auch für die Ausbilder/innen einfacher, das entsprechende Fachwissen und den Ausbildungsstoff in einer kleineren Gruppe adäquat zu vermitteln. Außerdem findet ein umso intensiverer Austausch persönlicher und gegenseitiger Erfahrungen unter den Auszubildenden statt, je geringer die Anzahl der Auszubildenden ist. Umgekehrt steigt das Risiko persönlicher Differenzen zwischen den PEERs, je größer die Gruppe ist. Gegen eine zu kleine Gruppe wiederum spricht, dass eine gewisse Lebendigkeit innerhalb der Gruppe verloren geht. Auch sollte nach Möglichkeit darauf geachtet werden,

dass sich die Ausbildungsgruppe aus männlichen und weiblichen Personen zusammensetzt. So können unterschiedliche Perspektiven zu den wichtigen Fragen von Kommunikation und Interaktion und zu den fachspezifischen Themen eingebracht werden. Für den Einsatz in den Fahrschulen werden geschlechtsspezifische Sichtweisen gebraucht, denn häufig finden Personen des gleichen Geschlechts schneller einen Zugang zueinander; aller Erfahrung nach sind in der Fahrschulausbildung sowohl Fahrschüler als auch Fahrschülerinnen anzutreffen.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist das Alter der zukünftigen Peer-Educators. Diese sollten zur gleichen Altersgruppe wie die Fahrschüler/innen gehören. D.h. sie sind zu diesem Zeitpunkt noch Fahranfänger/innen und haben ihren Führerschein vor kurzem erst erworben.

Für den Peer-Education-Ansatz, also die Ansprache Gleichaltriger, ist ebenfalls Voraussetzung, dass die PEERs die Region kennen, d.h. an denselben Wochenendaktivitäten beteiligt sind, dieselben Lokalitäten besuchen, also dieselben oder zumindest ähnliche Erfahrungen sammeln, gleichzeitig aber einen kleinen Wissensvorsprung besitzen. Die PEERs müssen nicht Studierende sein, wie im Ursprungs-Modell in Deutschland. Allerdings lassen sich unter Studierenden in den ersten Studienjahren am leichtesten sozial engagierte junge Menschen finden. Sofern sich PEERs aus anderen Bildungseinrichtungen oder Organisationen finden lassen, kann dies das Klima in den Einsätzen nur beleben und vielleicht hier und da noch größere Nähe herstellen.

In den Ausbildungsverfahren der Partnerländer finden sich die genannten Prinzipien der Gruppenszusammensetzung bereits wieder. Es wird darauf geachtet, dass die Gruppen zu etwa gleichen Teilen aus Männern und Frauen bestehen; reine männliche oder rein weibliche PEER-Gruppen gibt es in den am europäischen Modell beteiligten Ländern nicht. In der Praxis würde eine gleiche Besetzung vermutlich auch nur schwer zu realisieren sein, da sich beide Geschlechter nicht zu gleichen Teilen für das Projekt begeistern können. In der Regel können weibliche PEERs leichter rekrutiert werden.

## 8.2 Räumlicher Rahmen

Der Ort der Ausbildung ist zumeist gleichzeitig der Arbeitsort, an dem die Peer-Trainer arbeiten. Es wird darauf geachtet, dass der Ausbildungsraum groß genug ist, um eine entspannte und lockere Arbeits-Atmosphäre zu ermöglichen und ruhig genug, um die Konzentration aufrecht zu erhalten. Bei der Wahl des Ausbildungsorts spielt auch die Frage der Erreichbarkeit für die PEERs eine Rolle.

Die Sitze sind sinnvollerweise so angeordnet, dass Kommunikation gefördert wird. Hier bietet sich insbesondere die Kreisform an, alternativ hierzu kann auch die U-Form gewählt werden. Die typische Sitzordnung eines Klassenzimmers entspricht nicht der besonderen Lernform, denn um eine gute Kommunikation auch unter den PEERs zu ermöglichen, sollte jede/r mit jeder/m Blickkontakt haben können.

## 8.3 Ziele der Peer-Ausbildung

Primäres Ziel der Peer-Ausbildung ist die Vorbereitung der PEERs auf ihre Fahrschuleinsätze:

Sie sollen fachlich so geschult sein, dass sie die Einheiten souverän und eigenständig durchführen können. Dabei ist es wichtig, dass sie gegenüber den Fahrschüler/innen einen Wissensvorsprung zum Thema besitzen. So wird gewährleistet, dass sie die Diskussion zu jedem Zeitpunkt souverän führen können.

Ebenso ist es wichtig, den PEERs Kommunikationstechniken an die Hand zu geben, um das Gespräch mit den Fahrschüler/innen eröffnen und führen zu können. Dabei gilt es in erster Linie, Hemmnisse unter den Fahrschüler/innen abzubauen und sie zur Beteiligung am Gespräch zu ermuntern.

Die dritte und wesentliche Kompetenz im Rahmen der Peer-Ausbildung ist die Vermittlung von pädagogischen Kenntnissen, um die Fahrschüler/innen für das Thema Alkohol und Drogen in Verbindung mit der motorisierten Verkehrsteilnahme zu sensibilisieren, riskante und risikoarme Verhaltensweisen zu reflektieren, speziell den eigenen Umgang mit dem Thema Rauschfahrten zu hinterfragen und im Idealfall eine Vermeidung von Rauschfahrten im Verhalten der Fahrschüler/innen zu erzielen. Dies soll erreicht werden ohne den „erhobenen Zeigefinger“.

Das Ziel der Ausbildung der PEERs besteht also aus drei wesentlichen Elementen:

- Vermittlung von fachlichen Kompetenzen,
- Vermittlung von Kenntnissen der Gesprächsführung sowie
- Vermittlung von pädagogischen und didaktischen Kenntnissen.

Ein viertes und nicht zu vernachlässigendes Element dürfte die soziale Kompetenz sein, die geradezu eine Voraussetzung für eine gute und gelingende Interaktion mit den Fahrschüler/innen darstellt. Als wichtige Anteile sozialer Kompetenz seien hier genannt: Motivationsfähigkeit, Teamfähigkeit, Kommunikationsfähigkeit, sensible und genaue Wahrnehmung sowie interkulturelle Kompetenz. Es wird deutlich, dass diese Kompetenzen nicht im eigentlichen Sinn trainierbar sind, vielmehr muss schon bei der Auswahl der PEERs auf diese Eigenschaften geachtet werden. Von einigen Partner-Organisationen werden deshalb recht strenge Auswahl-Verfahren eingesetzt.

## 8.4 Begleitendes Training oder Kurztraining?

Für die PEER-Ausbildung stehen zwei Trainingsarten zur Auswahl:

Ein begleitendes Training erstreckt sich über einen längeren Zeitraum, mit regelmäßigen, zumeist wöchentlichen Treffen im Rahmen der Ausbildung. Dies bietet sich zum Beispiel an, wenn die Peer-Ausbildung Bestandteil eines Fachstudien-Programms ist und in Form von Seminaren angeboten werden kann. Entsprechend kann diese Form bei Partnern durchgeführt werden, die Teil einer Universität sind (wie in Slowenien, Estland, Portugal, Deutschland).

Vorteil eines begleitenden Trainings dürfte die bedeutend umfangreichere Schulung der PEERs sein, denn über einen längeren Ausbildungszeitraum lassen sich offene Fragen detaillierter und im Zusammenhang mit ersten Praxis-Versuchen klären. Zudem gibt es hier mehr Spielraum für zusätzliche und weiterführende Themen. Ein Nachteil eines begleitenden Trainings kann sein, dass PEERs aus diesem langen Prozess herausfallen.

Für ein Kurztraining müssen sie lediglich zwei Tage bzw. ein Wochenende von ihrer Freizeit opfern. Allerdings ist hierfür ein kritischer Punkt, dass eine Terminabsprache mit allen Teilnehmer/innen schwierig sein kann.



Ein Kurztraining bietet sich dort an, wo eine regelmäßige Zusammenkunft der PEERs nicht gewährleistet werden kann. Dies dürfte vor allem für die außerschulische/ außeruniversitäre Ausbildung und für junge Berufstätige zutreffen. Diese Teilnehmer/innen sind durch ihren Alltag in Tagesabläufe eingebunden, die ihnen häufig nicht ermöglichen, ein Erscheinen zu festen Terminen zu garantieren. Das Kurztraining bietet den Vorteil einer sehr intensiven Auseinandersetzung – auch im Gruppendynamischen Sinne. Insbesondere dann, wenn es in Internat-Form durchgeführt wird, schweißt es die Gruppe der PEERs zu einer Überzeugungs-Gemeinschaft zusammen.

## 8.5 Phasen des Peer-Trainings

Bei beiden Trainingsarten wird das Training in mehrere Phasen untergliedert. Die Phasen beinhalten die Vorbereitung des Trainings, die im Wesentlichen aus der Werbung für das Projekt und der jungen Menschen besteht. Die weiteren Phasen beinhalten die Gruppenbildung, die eigentliche Ausbildung zur Vorbereitung auf die selbständige Durchführung von PEER-Einheiten sowie die Erprobung einer PEER-Einheit.

### Inhalte

- 1 - Bewerbung und Vorstellung des Projektes
- 2 - Wechselseitiges Kennenlernen, Vertrauensbildung, Gruppenaufbau
- 3 - Auseinandersetzung mit den Themen und Fragestellungen zur Verkehrssicherheit und zum Konsum von Alkohol und Drogen
- 4 - Planung und Durchführung von PEER-Einheiten in den Fahrschule, regelmäßige Betreuung der Peer-Educatoren durch die Peer-Trainer

Übersicht 1: Trainingsphasen und -inhalte der Peer-Ausbildung

**Die erste Phase** (Projektwerbung) ist im eigentlichen Sinn nicht Bestandteil der Ausbildung. Vielmehr wird das Projekt in der Öffentlichkeit beworben und es wird versucht, junge Menschen für eine Mitarbeit im Projekt zu gewinnen. Interessierte können auf mehreren Wegen für die Arbeit im PEER-Projekt gewonnen werden. Hier muss der Projektträger entscheiden, welche Personen-Gruppe er als PEERs gewinnen möchte.

Es sollen und können junge Menschen aus allen Berufs- und Ausbildungszweigen angesprochen werden. Entscheidend für eine Mitarbeit im Projekt als Peer-Educator ist, dass Interesse am Thema „Alkohol und Drogen im Straßenverkehr“ und Motivation, sich für Gleichaltrige einzusetzen, besteht.

Die Werbung kann zum Beispiel in Form von Aushängen in Institutionen, in Discotheken, Kneipen und Cafés oder durch Öffentlichkeitsarbeit wie redaktionelle Beiträge oder Annoncen in regionalen Jugend- und Stadtmagazinen erfolgen (vgl. Kap. 7.2, S. 27).

### Zwischen die erste und die zweite Trainingsphase

wird eine Informationsveranstaltung geschaltet. Hierbei sollen bereits der Inhalt des Projektes sowie dessen Ziel erläutert werden. Den zukünftigen Peer-Educators wird das Projekt vorgestellt werden, um sie für eine Mitarbeit zu begeistern. Den Interessierten muss verdeutlicht werden, welche Aufgaben mit der Arbeit im PEER-Projekt verbunden sind, was von ihnen als PEERs erwartet wird und welchen Nutzen sie aus der Projektarbeit ziehen können.

Im Anschluss an ein Einzel-Gespräch oder eine Informationsveranstaltung sollen sich die Interessierten entscheiden, ob sie im PEER-Projekt mitarbeiten wollen und melden sich verbindlich für die Ausbildung zum PEER an. Dafür können auch zusätzliche Anreize geschaffen werden wie z.B. finanzielle Aufwandsentschädigung für die zukünftigen Einsätze, Erhalt von Leistungsnachweisen im Rahmen des Studiums etc. Am Ende dieser Informationsveranstaltung sollten die Interessierten eine definitive Zu- oder Absage für eine Teilnahme an diesem Projekt aussprechen.

**In der zweiten Trainingsphase** (gegenseitiges Kennenlernen) wird vor allem darauf abgezielt, den Zusammenhalt der Peer-Educator-Gruppe und eventuell bereits eine Paarbildung für den späteren gemeinsamen Einsatz zu fördern. Die nach Abschluss der ersten Phase weiterhin Interessierten finden sich in dieser Phase zusammen, um den weiteren Ablauf der Ausbildung und die spätere Tätigkeit kennen zu lernen. In dieser Trainingsphase erfolgt der Aufbau eines Vertrauensverhältnisses unter den zukünftigen Peer-Educators, zumal auch im Rahmen der Ausbildung sowie bei den späteren Fahrschuleinsätzen über persönliche Erfahrungen ge-

sprochen werden soll. Um eine angenehme und lockere Gesprächsatmosphäre zu schaffen, sind vertrauensvolle Beziehungen innerhalb der PEER-Gruppe notwendig, damit auch innerhalb der Fahrschulgruppe Vertrauen für offene Gespräche aufgebaut werden kann. Zugleich wird den zukünftigen Peer-Educators im Rahmen dieser Trainingsphase vermittelt, welche kommunikativen Mittel genutzt werden können, um eine solche Atmosphäre zu schaffen. Dies ist vor allem im Hinblick auf den späteren Fahrschuleinsatz sinnvoll.

**In der dritten Phase** (Auseinandersetzung mit der Thematik) erfolgen Fachinformationen über das eigentliche Thema und die dazu gehörigen Fragestellungen. Auf „PEER-Drive Clean!“ bezogen bedeutet dies, dass die zukünftigen Peer-Educatoren mit den Themen „Alkohol und illegale Drogen in Verbindung mit motorisierter Verkehrsteilnahme“, „Trink-Fahr-Konflikt“ und „Verhinderung von Rauschfahrten“ konfrontiert werden. In dieser Trainingsphase werden ebenfalls Kommunikationstechniken, didaktische Regeln sowie Fachkenntnisse (z.B. Gesetzeslage, Wirkung von Alkohol und Drogen mit dem besonderen Schwerpunkt Fahrtauglichkeit, Problemlösungsansätze in Form von Vermeidungsstrategien) vermittelt. In dieser Phase bietet es sich an, externe Experten z.B. der Polizei oder aus dem Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit einzubeziehen. Auch ist es wichtig, die zukünftigen Peer-Educatoren in die Planung und Vorbereitung aktiv mit ihren Ideen für das Programm einzubeziehen. Darum sollte der Ablaufplan einer PEER-Einheit auch nicht zu straff im Rahmen der Ausbildung vorgegeben sein, denn die PEERs sollen ermuntert werden, eigenständig zu arbeiten und gegebenenfalls flexibel auf bestimmte Fragen im Rahmen einer PEER-Einheit reagieren zu können.

**In der vierten Phase** (Vorbereitung und Erprobung der PEER-Einheit) sollen die zukünftigen Aktionen (PEER-Einheiten) geplant und nach Abschluss der Vorbereitungsphase geübt werden. Die PEERs sollen befähigt werden, die Aktionen - die PEER-Einheiten in den Fahrschulen - eigenständig und ohne weitere Anleitung durchzuführen. In einem weiteren Schritt erproben die neuen PEERs im Rollenspiel ihre einem Leitfäden folgenden PEER-Einheiten. Dabei wird im Seminarraum die Situation in der Fahrschule nachgestellt. Zwei PEERs übernehmen die Funktionen der Peer-Educatoren und die übrigen Teilnehmer/innen nehmen die Rolle der Fahrschüler/innen ein. Die Teilnehmer/innen erhalten nach der Einsatzgestaltung im Rollenspiel eine Rückmeldung darüber, was die anderen PEERs gut fanden und was besser gemacht werden könnte. Eine Auseinandersetzung über den Ablauf der ersten eigenständig durchgeführten PEER-Einheit mit den anderen Teilnehmer/innen und den Peer-Trainer/innen ist empfehlenswert, um Verbesserungsvorschläge aufzunehmen und gegebenenfalls Misserfolge bei der ersten „echten“ Einheit vermeiden zu können. Gerade bei den ersten PEER-Einheiten besteht die Gefahr, dass die PEERs sich nicht sicher genug fühlen. Aus diesem Grund wäre es ebenfalls empfehlenswert, dass die ersten PEER-Einheiten durch einen Peer-Trainer oder erfahrene PEERs begleitet werden. Dies bietet zudem den Vorteil, dass der Peer-Trainer die praktische Umsetzung der Ausbildungsinhalte selbst wahrnimmt und so besser beurteilen kann, wo eine Änderung des Ablaufs einer PEER-Einheit und eine Verbesserung bzw. Anpassung der Ausbildung notwendig wird.

## 9. METHODEN UND INHALTE DER PEER-AUSBILDUNG

Im Folgenden soll eine Darstellung der Ausbildungspraxis in Sachsen-Anhalt erfolgen. Das Projekt läuft in dieser Region seit dem Jahr 2000 und die Ausbildungspraxis hat sich bewährt. Sie wurde den europäischen Partner-Institutionen in Form eines Leitfadens übermittelt, um sie für die eigene Peer-Ausbildung adaptieren zu können. Die Umsetzung der Ausbildungspraxis erfolgt immer unter Anpassung an die landesspezifischen Gegebenheiten, einer Übernahme des Leitfadens in jedem Detail stehen in den beteiligten Regionen Europas ganz unterschiedliche Gründe entgegen, die auf Aspekte der Rechtslage, des Verkehrsverhaltens, des Bildungssystem und der Ressourcen zurückzuführen sind.

Es ist davon auszugehen, dass die jungen Menschen, die als PEERs arbeiten wollen, über keine oder nur geringe Vorkenntnisse zum Thema verfügen. Dieser Umstand ist für das PEER-Projekt günstig. Die PEERs sollen mit den Fahrschüler/innen als „Gleichgesinnte“ auf „Augenhöhe“ sprechen und nicht als „Sucht-/Präventions-Profis“ oder „kleine Polizisten“ auftreten.

Nach dem Peer-Education-Konzept müssen die Peer-Educatoren eher als Partner/innen bezeichnet werden, die allerdings gegenüber den Fahrschüler/innen über einen Wissensvorsprung zu den Themen Verkehrssicherheit und Alkohol/Drogen verfügen und deshalb eine gemeinsame Diskussion mit den Fahrschüler/innen anregen und auch leiten können. Vor diesem Hintergrund ergeben sich für die Vorbereitung der PEERs drei Schwerpunkte: Vermittlung von Faktenwissen, Reflexion der eigenen Erfahrungen und Methodentraining (vgl. Heckmann/Kraus/Christoph 2006, S. 20ff.).

### 9.1 Vermittlung von Faktenwissen

Für die Arbeit in Fahrschulen müssen die PEERs über Grundwissen zum Thema verfügen. Hier sind die Verkehrssicherheitslage, die gesetzlichen Bestimmungen sowie die rechtlichen Folgen von Rauschfahrten für die Fahrer/innen zu nennen. Aber auch Wissen über die Bedeutung des Alkohol- und Drogenkonsums bei Jugendlichen sowie Informationen über die als „Illegale Drogen“ bezeichneten Substanzen sind als Basis für den Einsatz als PEERs sinnvoll.

*In Sachsen-Anhalt erfolgt die Vermittlung des Faktenwissens immer in Form einer Vortragsreihe, bei der Experten aus den Bereichen Polizei, Suchtprävention, Recht und Fahrausbildung in kurzen Referaten ihre „berufliche Sicht“ zum Thema darstellen und mit den PEERs diskutieren.*

Die Einbindung von Fachleuten aus der Region bringt für die Umsetzung des PEER-Projektes eine Reihe von Vorteilen:

1. Die PEERs bekommen ihre Informationen aus erster Hand, Fragen können von den Experten sofort beantwortet und eventuell vorliegende Fehlinformationen können richtig gestellt werden.
2. Die Fachleute nehmen in ihren Referaten direkten Bezug auf die Situation in der Region. Dadurch erfahren die PEERs, was in ihrer Gegend passiert und können damit in den Fahrschulen arbeiten.
3. Die PEERs erfahren eine „besondere“ Wertschätzung ihres Engagements, wenn sie vom in der Region zuständigen Verkehrsreferenten etc. ausgebildet werden und erkennen schnell, welche Bedeutung dem PEER-Projekt an Fahrschulen bei gemessen wird.

*Damit die Teilnehmer/innen in den Fahrschulen authentisch bleiben, ist es wichtig, dass sie das Wissen und die Meinungen der erfahrenen Experten nicht einfach übernehmen. Mit der Vortragsreihe sollte den zukünftigen Peer-Educatoren ein „Informationsvorsprung“ gegenüber den Fahrschüler/innen geboten werden, was aber nicht bedeutet, dass sie alle Inhalte auch an die Fahrschüler/innen weitergeben müssen.*

## 9.2 Reflexion der eigenen Erfahrungen

Das wahrscheinlich größte Gewicht in der Peer-Vorbereitung hat die Reflexion der eigenen Erfahrungen. Die Fragestellungen „Wie habe ich meine Fahranfängerzeit erlebt?“ und „Wie gehe ich selber mit dem Problem Alkohol und Drogen im Straßenverkehr um?“ sind von herausragender Bedeutung.

Zunächst arbeiten die PEERs sehr direkt und persönlich in Kleingruppen, halten ihre Ergebnisse schriftlich fest und stellen im Anschluss ihre Erlebnisse und Erfahrungen im Plenum allen Teilnehmer/innen vor.

Ziel der Auseinandersetzung mit den eigenen Erfahrungen ist es, herauszufinden, was den Teilnehmer/innen zur Zeit des Führerscheinerwerbs wichtig war und ob sich ihre Motive und Erwartungen seitdem vielleicht verändert haben. Zudem sollen aus eigenem Erleben brauchbare Strategien zur Vermeidung von Rauschfahrten abgeleitet werden. Aber auch eigener riskanter Umgang mit Alkohol/Drogen im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr ist Gegenstand der Diskussion. Im Ergebnis der „Reflexionsrunde“ müssen die PEERs benennen, was sie in ihren PEER-Einheiten mit den Fahrschüler/innen besprechen wollen („Was hat mir in der Fahrschulausbildung gefehlt?“ „Was ist aktuell wichtig im Zusammenhang mit Alkohol und Drogen?“ „Welche besonderen Risiken gibt es in der Region?“ „Welche Angebote gibt es in der Region für eine sichere Heimfahrt?“).

## 9.3 Methodentraining

Wie lassen sich die von den PEERs für wichtig erachteten Inhalte und Schwerpunkte an die Adressaten vermitteln? Die methodische Vorbereitung der PEERs auf die Arbeit mit Jugendlichen und jungen Erwachsenen ist als ein Prozess zu verstehen, der mit der Vermittlung von Fachwissen beginnt und bis zur praktischen Durchführung der PEER-Einheiten führt.

Mit Blick auf den in der Fahrschule zur Verfügung stehenden knappen zeitlichen Rahmen muss zusammengetragen werden, welche Inhalte für die Einheiten unverzichtbar sind. Diese Inhalte sind zu ordnen, müssen gegebenenfalls auch einmal flexibel umgestellt und nach den Bedürfnissen einer jeden Gruppe eingebracht werden.

In den Fahrschulen kann mit Moderationskarten, Themen-Folien, Film-Ausschnitten, Zeitungsartikeln etc. gearbeitet werden. Die PEERs müssen sich ein Umsetzungsschema für die ersten Einsätze erarbeiten und dieses dann in der Praxis erproben. Die ersten zwei bis drei PEER-Einheiten und der Austausch der PEER-Teams über die erlebten Einsätze gehören noch zur „Methoden-Findung“. Nachdem die PEERs die ersten Einsatzerfahrungen gesammelt haben, können die Inhalte der Einheiten als Standards oder als Prioritätenliste festgeschrieben werden.

## 9.4 Seminarschema aus Sachsen-Anhalt

Vom Projektträger wird einmal jährlich ein zweitägiges Grundlagen-Seminar durchgeführt, mit dem PEERs, die neu in die Projekt-Arbeit einsteigen wollen, auf die Durchführung von PEER-Einsätzen vorbereitet werden. Das zweitägige Seminar ist immer für ein Wochenende (Freitag und Samstag) mit Übernachtung in einem Jugendbildungshaus terminiert. Am Freitag wird vormittags mit einer Vortragsreihe der theoretische Einstieg in das Thema geleistet. Es wird Wert darauf gelegt, dass den Teilnehmer/innen genügend Raum für Fragen und zur Diskussion gelassen wird. In 15- bis 20-minütigen Referaten skizzieren die Experten ihre berufliche (und mitunter auch persönliche) Sicht auf das Thema.

### Vortragsreihe für die PEER-Ausbildung in Sachsen-Anhalt

Referenten/innen aus dem Bereich...	Thema/Vortragstitel
<b>Suchtprävention</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Drogenkonsums im Jugendalter</li> <li>• Bedeutung des Alkohol-/Drogenkonsums von Jugendlichen</li> </ul>
<b>Polizei</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auftrag der Polizei bzgl. Alkohol und Drogen im Straßenverkehr</li> <li>• Unfallursachen</li> <li>• Zusammenspiel von Aufklärung, Kontrolle und Bestrafung</li> </ul>
<b>Verkehrspsychologie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesetzliche Bestimmungen</li> <li>• Medizinisch-Psychologische Untersuchungen</li> <li>• Anlässe/Ursachen von Trunkenheitsfahrten bei Fahranfänger/innen</li> <li>• Bedingungen für die Fahreignung</li> </ul>
<b>Rechtsmedizin</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nachweisbarkeit des illegalen Drogenkonsums und Blutprobengewinnung</li> </ul>
<b>Fahrschulausbildung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Setting Fahrschule</li> <li>• Inhalt und Verlauf der Ausbildung</li> <li>• Inhalte zum Schwerpunkt Alkohol, Drogen und Medikamente</li> <li>• Anbindung der PEER-Einheit und Erfahrungen mit dem PEER-Projekt</li> </ul>

Der Nachmittag und der Abend des ersten Tages eines Grundlagenseminars wird für das „Kennenlernen“ und die „Reflexion der eigenen Fahrausbildung und Anfängerzeit“ genutzt. Die Teilnehmer/innen stellen sich jeweils im Partnerinterview vor. Sie bekommen den Auftrag, das von dem/r Partner/in Mitgeteilte auf einem Flip-Chart darzustellen (ca. 20 Minuten). Im Anschluss stellen sich die Interview-Partner/innen wechselseitig der Gruppe aller Teilnehmer/innen vor.

#### Kennenlernen

##### Partnerinterview:

- Name, Alter, Studiengang; Interessen
- Wie habe ich vom PEER-Projekt erfahren?
- Warum möchte ich im PEER-Projekt mitarbeiten?
- Fragen zu den Vorträgen
- Was erwarte ich von dem Seminar?

Am Samstag werden die Kernfragen „Erinnerung an die eigene Fahrschulausbildung und die Zeit als Fahranfänger“ und „Eigener Umgang mit der Thematik Alkohol/Drogen und Straßenverkehr“ von den Teilnehmern/innen in Kleingruppen bearbeitet.

#### Erinnerungen an die Fahrschulausbildung

##### Gruppenarbeit 3 bis 4 Personen:

- Wie lange habe ich schon eine Fahrerlaubnis?
- Warum wollte ich damals einen Führerschein haben?
- Wie wurde das Thema „Alkohol/Drogen“ behandelt?
- Veränderungen des Alltags durch den Führerschein?
- Welche Bedeutung hat der Führerschein heute für mich?
- Verhalten in der Probezeit?
- Delikte, Nachschulung, Unfälle?

Nach der Diskussion, in der die Motive für den Führerschein und die mit dem Führerschein im Alltag verbundenen Veränderungen herausgestellt wurden, wird wieder in Kleingruppen zum Thema Alkohol und Drogen im Straßenverkehr gearbeitet.

### Eigener Umgang mit der Problematik

#### Gruppenarbeit 3 bis 4 Personen:

- Trinkanlässe und Situationen, in denen Auto gefahren wird
- Diskofahrten
- Eigene Rauschfahrten, Rauschfahrten im Freundes- und Bekanntenkreis
- Wie bin ich mit dem Problem umgegangen? (Gab es schon Trink-Fahr-Konflikte?)
- Können Rauschfahrten vermieden werden? Welche Möglichkeiten gibt es und welche Strategien sind brauchbar?
- Was will ich den Fahrschülern/innen „mit auf den Weg geben“?

Die Ergebnisse aus der Kleingruppenarbeit werden den weiteren Teilnehmer/innen vorgestellt und gemeinsam diskutiert. Aus den Ergebnissen der Kleingruppenarbeit sowie aus der Diskussion in der Großgruppe werden die in den PEER-Einheiten an die Fahrschüler/innen zu vermittelnden Inhalte abgeleitet.

In nahezu allen bisher durchgeführten Eingangstrainings wurden von den Studierenden die folgenden Themen als für eine PEER-Einheit wichtige Inhalte herausgearbeitet:

- Unsicherheit im Straßenverkehr als Fahranfänger/in
- Vorstellungen der Fahrschüler/innen über ihre Führerscheinzeit
- Verantwortungsbewusster Umgang mit Alkohol - Gefahren des „Herantrinkens“ an die Promillegrenze
- Gruppendruck
- Trink-Fahr-Konflikt-Situationen (auch Drogenkonsum) und wirklich anwendbare Strategien zu Gefahrenvermeidung

Die angehenden Peer-Educatoren bekommen am Ende des Seminars für die Zeit bis zum nächsten Treffen die Aufgabe gestellt, einen eigenen Leitfaden für ihre PEER-Einheiten zu entwickeln.

Bei einem weiteren Treffen erproben die neuen PEERs im Rollenspiel ihre Leitfäden. Dabei wird im Seminarraum die Situation in der Fahrschule nachgestellt. Zwei PEERs übernehmen die Funktion der Peer-Educatoren und die übrigen Teilnehmer/innen nehmen die Rolle der Fahrschüler/innen ein. Die neuen Projektmitglieder erhalten nach der Einsatzgestaltung im Rollenspiel eine Rückmeldung darüber, was die anderen PEERs als gelungen einschätzen und was noch verbessert werden könnte.

### Idealtypische Darstellung einer PEER-Einheit in Sachsen-Anhalt

#### Begrüßung

Die PEERs begrüßen die Fahrschüler/innen und stellen sich mit Name, Alter, Studiengang sowie ihrem persönlichem Motiv für Projektarbeit vor. Das Anliegen des PEER-Projektes wird vorgestellt und die Projektidee wird kurz erläutert. Es folgt eine Vorstellungsrunde der Fahrschüler/innen. Sie werden gebeten, ihren Vornamen, ihr Alter und einen Grund für den Führerscheinwerb zu nennen.

#### Einstieg

Zum Einstieg in das Thema „Alkohol und Drogen im Straßenverkehr“ bieten sich mehrere Möglichkeiten:

- Sammlung von Trinkanlässen im Alltag,
- Frage: Wie viele Alkoholunfälle passieren ca. im Jahr?
- Frage: Spielt es eine Rolle, ob der selber Führerschein bezahlt wird oder man dafür Geld von den Eltern bekommt?
- Frage: Wie wird das sichere Heimkommen bei Euch (im Freundeskreis) organisiert?

Dabei wird mit aktuellen Zeitungsartikeln das Ausmaß der Problematik von Alkohol und illegalen Drogen im Straßenverkehr verdeutlicht, verbunden mit der Frage, ob die Fahrschüler/innen das Thema für ebenso wichtig halten wie die PEERs.

### Hauptteil

Überleitend von der Einstiegssammlung wird das Thema Alkohol und Drogen vertiefend behandelt. Zur Visualisierung werden zum Beispiel Folien, auf denen die gesetzlichen Bestimmungen dargestellt sind, eingesetzt. Sie sollen – mit den darauf abgebildeten Karikaturen – als Gesprächsgrundlage dienen und zur Diskussion anregen. Der Einsatz von weiteren Medien (Filmen) erfolgt entsprechend den Möglichkeiten in der Fahrschule. Zur thematischen Vertiefung kann auch ein Alkohol-Quiz verwendet werden.

Nicht zu vergessen und unabdingbar sind die Erfahrungen der PEERs, die sie selbst mit dem Thema Alkohol und Drogen gesammelt haben, um diese zur Verdeutlichung nach Bedarf einzustreuen.

Neben der Information sollen auch Alternativen aufgezeigt werden (z.B. fifty-fifty-Taxi-Ticket), um Trunkenheitsfahrten zu vermeiden. Ziel der PEER-Einheit soll es sein, dass die Fahrschüler/innen sich eine eigene Meinung zum Thema bilden und diese dann inhaltlich fundiert vertreten und selbst umsetzen können.

### Abschluss

Abschließend werden die Fahrschüler/innen gefragt, wie ihnen die PEER-Einheit gefallen hat, ob sie solche Gesprächsrunden für sinnvoll halten und welche Verbesserungsvorschläge sie haben. Als Letztes wird den Fahrschüler/innen viel Glück für die bevorstehende Führerscheinprüfung gewünscht. Mit dem Hinweis, dass die „PERSÖNLICHE NULL-PROMILLE-REGEL“ die beste Lösung ist und dass die Fahrschüler/innen – wenn es so weit ist – an die PEER-Stunde denken sollen, verabschieden sich die Student/innen.

### Standards für die PEER-Einheit in Fahrschulen im Land Sachsen-Anhalt

Dauer der PEER-Einheit	60 bis 90 Minuten
Begrüßung	Vorstellungsrunde: Eigene Vorstellung, mit der das Anliegen der PEER-Einheit verdeutlicht wird Eisbrecher, Vorreiter gewinnen Erwartungen der Teilnehmer erfragen und in den Ablauf aufnehmen
Ablauf/Inhalt	Risikosituationen und Trinkanlässe sammeln: <ul style="list-style-type: none"> <li>flexibler Einsatz von Medien (Video, Zeitung)</li> <li>Triggerfilm und Moderationskarten</li> </ul> Gemeinsame Diskussion (Schweiger anregen; Schwätzer bremsen) <ul style="list-style-type: none"> <li>eigene Erfahrungen einbringen</li> <li>Reflexion auf Normen – Normveränderungen</li> <li>Perspektivenwechsel</li> <li>positive Gruppenmeinung im Sinne der nüchternen Verkehrsteilnahme bestärken</li> </ul>
Abschluss	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wirkung der Denkanstöße prüfen</li> <li>Vorschläge für Prävention aufnehmen</li> <li>Resümee oder alternativ ein Schlusswort</li> <li>Teilnehmer verabschieden</li> </ul>





## 10. BEDINGUNGEN FÜR DIE AUSBILDUNG DER PEER-EDUCATOREN

Die Ausgangssituation für die Ausbildung der Peer-Educators ist unterschiedlich. Dies begründet sich vor allem in dem Umstand, dass es sich bei den umsetzenden Institutionen um Einrichtungen aus verschiedenen Bereichen handelt. In Slowenien, Estland, Portugal und in Deutschland wird „PEER-Drive Clean!“ durch Partner implementiert, die einer Universität oder einer Fachhochschule angehören. In Italien, Spanien, Belgien, den Niederlanden und Österreich sowie in Brandenburg hingegen wird „PEER-Drive Clean!“ von Therapieeinrichtungen oder Institutionen, die im Bereich der Präventionsarbeit tätig sind, realisiert. Die National Anti Drug Agency in Rumänien wiederum ist Teil des Innenministeriums.

Somit existieren unterschiedliche Rahmenbedingungen für die Ausbildung der Peer-Educators. Insbesondere an den Universitäten und an der Fach-

hochschule können zusätzliche Anreize für die Peer-Educators geschaffen werden, indem ihnen für die Teilnahme an der Peer-Ausbildung studienrelevante Leistungsnachweise erteilt werden können. Auch dürfte sich hier die Anwerbung von Peer-Educators bedeutend leichter gestalten.

Auch variierte die Anzahl der ausgebildeten PEERs in den verschiedenen Ländern. Zumeist findet die Ausbildung in kleineren Gruppen statt, die eine Anzahl von 12 PEERs nicht überschreitet, lediglich in Portugal wurden 41 PEERs gleichzeitig ausgebildet. In Belgien wurden insgesamt 27 PEERs ausgebildet, jedoch ist hier anzumerken, dass in Belgien zwei Sprachen gesprochen werden (Flämisch, Französisch). Die 27 Personen teilen sich entsprechend auf zwei Sprachgebiete auf.

Land	Name	Art der Einrichtung
Belgien	Responsible Young Drivers	Stiftung der Verkehrssicherheitsarbeit
Deutschland		
Brandenburg	Tannenhof Berlin-Brandenburg	Suchthilfe und Suchtprävention
Deutschland		
Sachsen-Anhalt	MISTEL/SPI Forschung	An-Institut der FH Magdeburg/ Forschungsinstitut
Estland	Tallinna Ülikool	Universität
Italien	Villa Renata	Suchthilfe und Suchtprävention
Niederlande	IrisZorg	Suchthilfe und Suchtprävention
Österreich	Knappenhof gesGmbH	Suchthilfe und Suchtprävention
Portugal	Universidade Tecnica de Lisboa	Universität
Rumänien	Anti Drug Agency	Staatliche Behörde des nationalen Drogenbeauftragten
Slowenien	Univerza v Ljubljani	Universität
Spanien	IREFREA	Zentrum für Präventionsforschung

Übersicht 2: Art der Einrichtungen, die PEER-Drive Clean! umsetzen

Land	Anzahl	Frauen	Männer
Belgien	27	9	18
Deutschland BBG	17	12	5
Deutschland S-A	10	7	3
Estland	10	5	5
Italien	11	10	1
Niederlande	8	6	2
Österreich	10	7	3
Portugal	41	37	4
Rumänien	12	3	9
Slowenien	7	5	2
Spanien	6	4	2
gesamt	159	105	54

Übersicht 3: Anzahl der ausgebildeten PEERs



## 11. PEER-AUSBILDUNG UND PEER-EINHEITEN

Beim Vergleich der Ausbildungsinhalte ist festzustellen, dass bezüglich des Umfangs der Peer-Ausbildung in den Regionen deutliche Unterschiede bestanden. Dies begründet sich in erster Linie durch unterschiedliche zeitliche Rahmenbedingungen für die Ausbildung. Hinzu kommt, dass Institutionen aus dem Bereich der Suchtkrankenhilfe und -prävention beispielsweise andere inhaltliche Schwerpunkte setzten als Universitäten. Im Folgenden werden die Ausbildungsinhalte für die Peer-Ausbildung der jeweiligen Länder detailliert beschrieben. Damit wird aufgezeigt, dass die Ausbildung zwar nicht nach einem festen Schema abgelaufen ist, sich aber viele Gemeinsamkeiten in den Ausbildungspraktiken finden. Die beteiligten Länder orientierten sich an der Ausbildungspraxis des Modell-Projektes in Sachsen-Anhalt, Deutschland. Sie passten ihre Ausbildung jedoch an die spezifischen Gegebenheiten in ihrer Region an.

Die Ausbildungsinhalte für Deutschland (Sachsen-Anhalt) wurden bereits dargestellt (vgl. 9.4). Die Ausbildung in Brandenburg erfolgte präzise nach dem Modell in Sachsen-Anhalt und wird deshalb auch nicht gesondert beschrieben.

Die Darstellungen des Ausbildungsverlaufs in den Ländern werden im Folgenden ergänzt durch die als ein Ergebnis des Peer-Trainings für den Einsatz entwickelten Leitfäden, die noch einmal konkreter aufzeigen, in welchem Maße die Ausbildungsziele erreicht und an die Praxis vergleichbare Kriterien angelegt werden.

Der formale Ablauf einer PEER-Einheit ist in den Fahrschulen aller Partnerländer identisch: Er besteht aus Begrüßung, Einführung, Hauptteil und Schlussteil bzw. Verabschiedung und entspricht damit dem Leitfaden aus Sachsen-Anhalt. Im Begrüßungsteil stellen sich die PEERs persönlich vor, erläutern ihr Anliegen und das PEER-Projekt und weisen auf ihre eigene Institution hin.

Die Einführung bezieht sich auf die Vorgehensweise und die Ziele der PEER-Einheit und sieht eventuell kleinere Gruppenspiele in Form von Rätseln vor. Diese „Eisbrecher“ dienen dazu, Berührungspunkte innerhalb der Fahrschulgruppe abzubauen. In eini-

gen Ländern (Slowenien, Österreich, Deutschland) werden auch Kurzfilme zur Thematik präsentiert, z.B. ein Film, der einen Unfall in Folge einer Fahrt unter Alkoholeinfluss in besonders drastischer Weise darstellt. In Slowenien, Spanien und Deutschland gehören zur Einführung auch Ergebnisse der eigenen Forschung des Projekt-Trägers zu jugendtypischem Suchtverhalten.

Im Hauptteil wird in allen Ländern eine Diskussion angeregt, welche die Fahrschüler/innen ermuntern soll, eigene Verhaltensmuster zu erkennen und auch eigene Problemlösungsansätze zu finden. Typische Fragen sind hierbei:

- Gibt es persönliche Erfahrungen mit Alkohol und illegalen Drogen oder gibt es zumindest Erfahrungen im Freundes- und Bekanntenkreis?
- Wurden die Fahrschüler/innen schon einmal mit einem Trink-Fahr-Konflikt konfrontiert, wenn auch nicht selbst als Fahrer/in, so doch zumindest als Mitfahre/in oder Beobachter/in?
- Wie wirken Alkohol und illegale Drogen und wie wirkt der Mix von Alkohol und illegalen Drogen?
- Zu welchen Anlässen wird konsumiert?
- Welche Möglichkeiten zur Problemlösung existieren?
- Wie kann man ein solches Verhalten beeinflussen?
- Wie lauten die gesetzlichen Bestimmungen für Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (Promillegrenzen, Fahrten unter Einfluss etc.)?
- Zu welchen Anlässen und/oder wie häufig werden Alkohol und Drogen in der Jugendkultur konsumiert?

Um die Diskussion anzuregen, kann dies in Form eines Quiz' oder eines kleinen Spiels geschehen. Auch in diesem Teil werden Kurzfilme gezeigt (z.B. in Deutschland, Österreich, Estland) oder selbst gefertigte Zeichnungen (Slowenien) und Bilder, die die Folgen von Alkohol- und Drogenfahrten aufzeigen, verwendet.

Im Schlussteil werden die erzielten Ergebnisse kurz zusammengefasst, die Evaluations- und Feedbackbögen in der Gruppe verteilt und ausgefüllt. Die PEERs danken für die Mitarbeit und verabschieden sich.

## 11.1 Belgien (BE)

### Ausbildung der Peer-Educatoren (BE)

Die Ausbildung der Peer-Educatoren in Belgien wird an zwei Tagen durchgeführt, am ersten Tag für die Französisch-sprechenden und am zweiten Tag für die Flämisch-sprechenden PEERs. Im Wesentlichen besteht die Ausbildung aus der Vermittlung theoretischer Kenntnisse. Das „Safety Pack“ informiert die PEERs zum Thema Verkehrssicherheit, Fahren unter Einfluss von Drogen und gesetzliche Bestimmungen. Hierbei werden statistische Daten sowie die Hauptgründe für Verkehrsunfälle erläutert. Die große Bedeutung von Sicherheitsvorkehrungen im Auto (z.B. Sicherheitsgurt) sowie die Auswirkung von Geschwindigkeit, Bremswegen usw. werden thematisiert.

Im zweiten Teil wird über Drogenkonsum und das Fahren unter Einfluss von Alkohol und Drogen gesprochen. Die beliebtesten Drogen werden hierbei charakterisiert. Dabei wird nach Drogentypen und Konsummotiven unterschieden: Uppers, Downers, Trippers. Weil Cannabis ein Problem im Straßenverkehr darstellt und von vielen als harmlose Droge betrachtet wird, ist es nötig, die Auswirkungen von Cannabiskonsum auf die Fahrfähigkeit besonders zu thematisieren.

Im dritten Teil der Ausbildung geht es um Moderationstechniken. Hierbei wird mit einer kleinen Übung begonnen. Der Vortragende beginnt, eine Reihe von Fehlern einzubauen, damit die Teilnehmer/innen sensibel dafür werden, was im Rahmen einer Moderation falsch gemacht werden kann. Nach der eigentlichen Vorstellung des „PEER-Drive Clean!“ wird erläutert, was genau bei einer Moderation berücksichtigt werden muss. Das bezieht sich in erster Linie auf die drei wesentlichen Kompetenzen, die ein Moderator besitzen sollte: didaktische, pädagogische und fachliche Kompetenzen. Weiterhin wird auf soziale Kompetenz Wert gelegt, also auf Eigenschaften wie Teamfähigkeit, Kommunikations- und interkulturelle Kompetenz.

Im abschließenden Teil wird Moderation praktisch geübt, vor allem zum Thema Fahren unter Einfluss von Alkohol und Drogen. Dabei agieren jeweils zwei PEERs als Moderator/innen, wie es später auch in der PEER-Einheit geschieht. Sie werden dann von der Gruppe bewertet und abschließend wird entschieden, ob die Kandidaten für das Projekt in Frage kommen oder abgelehnt

werden. Zudem merken die Teilnehmer/innen, dass sie selbst noch üben müssen, um gute Moderator/innen zu werden.

### Inhalte der PEER-Einheit(BE)

Die freiwilligen Mitglieder von Responsible Young Drivers (RYD) erklären den Fahrschüler/innen in der Einführung das umfangreiche Engagement ihrer Organisation für die Verkehrssicherheit der Fahranfänger/innen.

Im Hauptteil wird sehr darauf geachtet, dass die PEERs selbst nicht zu viel sprechen, damit die Interaktivität und das Teilen von Wissen gefördert wird. Deshalb werden drei wesentliche Fähigkeiten vorausgesetzt: soziale, pädagogische und Leitungs-Kompetenz. Die Diskussion stützt sich im Wesentlichen auf folgende Fragen:

Die Umstände des Konsums von Alkohol und Drogen: An welchen Orten wird konsumiert? Welche Drogen werden von jungen Menschen konsumiert? Warum werden Drogen konsumiert?

Das Risiko der Kombination von Drogenkonsum und Auto-Fahren: Welche Folgen kann es in rechtlicher Hinsicht geben? Wie wird das eigene Verhalten beeinflusst? Gibt es Unterschiede zwischen Mädchen und Jungen in Bezug auf Trink-Fahr-Konflikte? Warum konsumieren wir, obwohl uns die Risiken des Konsums bewusst sind?

Die Organisation des Heimwegs nach einer Party, bei der Alkohol/Drogen konsumiert wurde(n): Welche Möglichkeiten gibt es für die Vermeidung oder Lösung des Problems? Wird im Vorfeld ein Fahrer automatisch bestimmt? Welches sind die Gründe, das Auto zu nehmen, obwohl man konsumiert hat? Wie reagiert man selbst, wenn man feststellt, dass ein Freund/eine Freundin angetrunken fahren möchte?

Die Kombination verschiedener Drogen: Wozu führt die Kombination Alkohol und Drogen? Wie wirkt die Kombination von Energy-Drinks und Alkohol? Was bedeutet es, wenn man zudem noch müde ist? Können Medikamente und Alkohol kombiniert werden?

Verhalten: Kann man von bestimmten Verhaltensweisen auf den Konsum von Alkohol/Drogen schließen? Wie kann man Menschen beeinflussen, um ein solches Verhalten zu ändern? Sind Zwangs-Maßnahmen sinnvoll? Was bedeutet in diesem Zusammenhang Vorbeugung?

## 11.2 Estland (EE)

### Ausbildung der Peer-Educatoren (EE)

In Estland wird die Ausbildung der PEERs im Rahmen eines Universitätsseminars angeboten. Entsprechend läuft die Ausbildung über ein ganzes Semester. Interessant ist in diesem Kontext, dass Fahrlehrer/innen in Estland über einen Universitätsabschluss verfügen müssen.

Nach einer allgemeinen Einführung erfolgt die Vorstellung verschiedener Alkoholmessgeräte, um damit vertraut zu machen, welche Alcometer auf dem Markt angeboten werden und wie sie anzuwenden sind.

Es folgt eine Auseinandersetzung mit Alkohol, illegalen Drogen und auch Medikamenten in Bezug auf deren Einfluss auf die Fahrfähigkeit. Zudem werden estländische Verkehrsdaten ausgewertet, mit einem besonderen Fokus darauf, wie viele junge Menschen unter Alkoholeinfluss in Unfälle involviert sind.

Auf dieser Grundlage wird Material für die Durchführung einer PEER-Einheit zusammengestellt. Dies können zum Beispiel Videofilme, Power-Point-Präsentationen oder auch Bilder sein. Insbesondere mit schockierenden Videos, die die fatalen Folgen von Fahren unter Alkoholeinfluss aufzeigen, wird in estischen PEER-Einheiten gearbeitet. Damit wird vor allem die emotionale Seite angesprochen.

Ist diese Materialzusammenstellung abgeschlossen, wird abschließend ein Standard für eine PEER-Einheit in Estland entwickelt, und zwar in Form eines von den PEERs erstellten Leitfadens. Der erste PEER-Einsatz wird als Rollenspiels geprobt. Die Peer-Ausbildung ist so angelegt, dass die Fahrschüler/innen im Rahmen der PEER-Einheit in der Lage sind, den Trink-Fahr-Konflikt zu verstehen und Alternativen kennenzulernen, diesen Konflikt zu verhindern bzw. souverän zu lösen. Im Sinne der Verhaltenstheorie (vgl. Ajzen 1991) sollen Problemlösungsstrategien der Fahrschüler/innen in automatisierte Verhaltensmuster übergehen.

### Inhalte der PEER-Einheit

Schon im Rahmen der Einführung wird ein kleines Rätsel ausgegeben, das die verschiedenen Meinungen der Fahrschüler/innen einfangen soll. Im Hauptteil basiert die Diskussion auf der Auswertung des Rätsels. Fragen, die so - z.T. auch falsch - beantwortet und weiter diskutiert werden:

Wie beeinflusst Alkohol das menschliche Gehirn und den Organismus (psychisch und physisch)? Wie ist die Wirkung von gemixten Drinks (Champagner mit Wodka, Alkohol und Drogen etc.)? Was außer der getrunkenen Menge von Alkohol beeinflusst dessen Wirkung (Gefühlslage, Gesundheitszustand, Essen, Rauchen etc.)? Warum vermindern diese Einflüsse auch die Fähigkeit zur Handhabung eines Fahrzeuges? Wie kann man die Situation vermeiden, dass jemand angetrunken ein Fahrzeug führen will? Was ist zu tun, wenn jemand angetrunken fahren möchte? Was ist zu tun, wenn man feststellt, dass jemand bereits angetrunken gefahren ist? Welches sind die Konsequenzen von Trunkenheitsfahrten (für Fahrer/in wie für Mitfahrer/innen)? Sind die Bestrafungen für das Fahren unter Einfluss von Alkohol ausreichend? Wenn nicht, welche Art von Bestrafung würdest du empfehlen? Was ist davon zu halten, dass so viele Menschen Alkohol trinken und danach fahren?

Zur Prüfung der unmittelbaren Wirkung der PEER-Einheit wird im Schlussteil erneut das Rätsel-Blatt ausgefüllt.

## 11.3 Italien (IT)

### Ausbildung der Peer-Educatoren (IT)

Das italienische Ausbildungsseminar dauert zwei Tage. Eröffnet wird es mit einem Vortrag über das Modellprojekt in Sachsen-Anhalt und die Implementierung des Projektes in Italien. Dabei werden allgemeine und spezifische Ziele des Projektes benannt: die Prävention von Verkehrsunfällen, insbesondere in der Zielgruppe der Jugendlichen und jungen Erwachsenen und in Zusammenhang mit Alkohol und Drogen, die Beeinflussung des riskanten Verhaltens junger Menschen im Straßenverkehr und die Bildung von Netzwerken auf regionaler und europäischer Ebene, um für das Thema Verkehrssicherheit mehr Aufmerksamkeit zu gewinnen.

Im zweiten Teil des Seminars wird auf die Verkehrsunfälle in der Region Venedig eingegangen, basierend auf der Statistik des letzten Jahrzehnts. Es gab mehr Unfälle mit Verletzten in der Region Veneto als je zuvor. Diese Zahlen werden mit nationalen Daten verglichen. Es werden die gefährlichsten städtischen Bereiche und die Hauptstraßen in der Region gekennzeichnet, wo solche Unfälle geschehen.

Im dritten Teil wird auf den Einfluss von Alkohol und Drogen auf den menschlichen Körper eingegangen. Hierbei werden unmittelbare Wirkungen, aber auch mittel- und langfristige Effekte von Alkohol- und Drogenkonsum sowie deren Einfluss auf die Fahrtüchtigkeit erläutert und diskutiert. Dabei geht es um die Wirkung auf das Zentrale Nervensystem, physische und psychische Abhängigkeit und die Gefahren für den eigenen Körper, aber auch für die Gesellschaft. Es wird auch differenziert, welchen Einfluss die verschiedenen Drogenarten auf die Fahrfähigkeit haben (visuelle Probleme, reduzierte Konzentration, geringere Reaktionszeit etc.).

Ein weiterer Vortrag thematisiert die Verkehrsregeln, die gesetzlichen Sanktionierungen bei Verkehrsverstößen sowie Verhaltensmodelle für sicheres Fahren. Hierbei wird insbesondere auf die gesetzlichen Regelungen zum Alkohol- und/oder Drogenmissbrauch im Straßenverkehr eingegangen.

Die beiden abschließenden Vorträge beziehen sich auf die Peer-Education-Methode sowie auf Methoden der Gruppenarbeit. Hierbei wird zuerst allgemein über Peer-Education gesprochen und in welchen Bereichen die Methode bereits erprobt wurde (z.B. HIV-Prävention).

Für das Methoden-Training werden Mittel wie das Rollenspiel (die PEERs selbst schlüpfen in verschiedene Rollen) eingesetzt, um anschließend die dynamischen Prozesse während des Rollenspiels zu interpretieren, zu diskutieren und zu reflektieren. Unter der Anleitung der Peer-Trainer/innen wird den zukünftigen PEERs aufgezeigt, wie sie eigenständig Einheiten durchführen können.

### Inhalte der PEER-Einheit (IT)

Zu Beginn der PEER-Einheit wird besonders die Vertraulichkeit der Diskussion betont. Der Hauptteil wird z.B. durch folgende Frage eingeleitet: Was hast du am letzten Wochenende getan? Oder es wird ein Brain Storming zum Wort „Fahren“ veranstaltet.

Sollte die Diskussion stocken, werden z.B. kurze Filme oder ein Rollenspiel eingesetzt. Die eigenen Erfahrungen zum Thema werden miteinander verglichen und die verschiedenen Ansichten gegeneinander abgewogen, damit aus allen Ansichten zum Ende eine einheitliche Position entstehen kann oder zumindest die verschiedenen Standpunkte zusammengefasst werden können.

## 11.4 Niederlande (NL)

### Ausbildung der Peer-Educatoren (NL)

In den Niederlanden werden die PEERs im Rahmen eines dreimonatigen Seminars einmal wöchentlich ausgebildet. Im Wesentlichen wird auf drei Schwerpunkte Wert gelegt:

- Wissen über Einfluss von Alkohol und Drogen auf die Fahrfähigkeit,
- Kommunikationstechnik und Beeinflussung des Verhaltens
- Verkehrsregeln und -gesetze in den Niederlanden.

Drei Treffen widmen sich dem Thema, welche Folgen der Einfluss von Alkohol und Drogen auf die Fahrfähigkeit hat. Dabei werden alle relevanten Informationen - unterteilt in weiche und harte Drogen - vermittelt. Im zweiten Teil der Ausbildung werden konkrete Fertigkeiten zur Kommunikation eingeübt und Methoden diskutiert, mit denen Verhalten beeinflusst werden kann. Dieser Teil des Trainings basiert auf dem Transtheoretischem Modell (vgl. Prochaska et al., 1994), einem Konzept zur Beschreibung, Erklärung, Vorhersage und Beeinflussung von intentionalen Verhaltensänderungen. Das Modell unterscheidet sechs Phasen:

1. Absichtslosigkeit (precontemplation)
2. Absichtsbildung (contemplation)
3. Vorbereitung (preparation)
4. Umsetzung (action)
5. Stabilisierung (maintenance)
6. positiver oder negativer Abschluss (termination)  
(vgl. BZgA 2006, S. 233f.)

Auch für diesen Themenkomplex sind drei Treffen zu jeweils drei Stunden vorgesehen.

Der abschließende Komplex beschäftigt sich mit den Verkehrsregeln und der Gesetzgebung in den Niederlanden. In zwei Treffen wird geklärt, welche Konsequenzen das Fahren unter Einfluss von Alkohol und Drogen haben kann, wobei sowohl die gesundheitlichen und sozialen, als auch die rechtlichen Konsequenzen in Betracht gezogen werden.

Nach Abschluss der Ausbildung sind die PEERs so gerüstet, dass sie eigenständig einen PEER-Einsatz durchführen können.

### Inhalte der PEER-Einheit (NL)

Im Einführungsteil wird das PEER-Projekt erklärt und es wird ein Rätsel aufgegeben:

„Wenn du 5 Bier und 5 Genever getrunken hast und um 3 Uhr ins Bett gehst, kannst du dann am nächsten Morgen wieder fahren?“

„Wenn du Alkohol getrunken hast und anschließend fahren musst, macht dich Kokain wieder nüchtern?“

Wer eine Frage falsch beantwortet, muss sich setzen. Der Letzte bekommt ein kleines Geschenk (Schlüsselanhänger o.ä.).

Um das Nachdenken über Alternativen anzuregen, wird die Bob-Kampagne vorgestellt: Bob ist derjenige, der nüchtern bleibt, um die anderen nach Hause zu fahren. Die Kampagne existiert seit Mitte der 90er Jahre in Belgien und in den Niederlanden. Als Belohnung bekommt Bob eine Anerkennung (z.B. kostenlose Wellness-Massage).

Weitere Anregungen zur Diskussion bietet die Video-Dokumentation eines Trink-Fahr-Versuches: Zu Beginn sprechen die Interviewten über ihre Trinkgewohnheiten und dass sie durchaus in der Lage sind, trotz Alkoholkonsums am Straßenverkehr teilzunehmen. Erst nach der Diskussion über Sach-Informationen, aber auch über das persönliche Limit für das Fahren mit dem Auto nach Alkoholkonsum wird der zweite Teil des Videos gezeigt: Die Praxis unter kontrollierten Bedingungen (Messung des Atem-Alkohols und Fahr-Tests) zeigt drastisch, wie sehr sich die Teilnehmer/innen getäuscht haben.

## 11.5 Österreich (AT)

### Ausbildung der Peer-Educatoren (AT)

In Österreich findet das Ausbildungsseminar ebenfalls über den Zeitraum von drei Monaten einmal wöchentlich statt. Da es sich bei der Institution, die das PEER-Projekt in Niederösterreich umsetzt, um eine Therapieeinrichtung handelt, die Suchterkrankungen behandelt, wird ausführlich über Suchtgefährdung und Suchterkrankung referiert. Dabei wird insbesondere auf die Wirkungsweise von Alkohol und Drogen sowie Medikamenten eingegangen. Hier werden die Begriffe Genuss, Missbrauch, Sucht und Abhängigkeit voneinander abgegrenzt und auch der Zusammenhang zu jugendtypischen Verhaltensweisen, Gruppendruck usw. hergestellt.

Der zweite Ausbildungsteil umfasst die Erläuterung der rechtlichen Bestimmungen im Straßenverkehr insbesondere für Fahranfänger. Dabei werden Informationen über Alkohol im Straßenverkehr und Unfall-Häufigkeiten einbezogen. Die Referentin geht hierbei besonders auf die rechtlichen Bestimmungen für Fahranfänger und die möglichen Sanktionen beim Fahren unter Alkoholeinfluss ein.

Im dritten Teil wird begonnen, die PEERs auf ihren Fahrschuleinsatz vorzubereiten. Hier steht vor allem die Selbstreflexion im Vordergrund. Die PEERs sollen sich gegenseitig vorstellen und unter anderem erläutern, was ihre Motivation für eine Mitarbeit im Projekt ist. Danach werden PEERs in kleinen Gruppen ermuntert, über ihre eigenen Erfahrungen zum Thema zu sprechen. Wie sie selbst mit dem Thema umgehen und was sie als Fahranfänger/innen erleben, soll auch Gegenstand der Gespräche in den Fahrschulen und Grundlage für die Entwicklung eigener Strategien für die Vermeidung von Rauschfahrten entwickelt werden. Was in der Peer-Ausbildung erprobt wird, soll der Kern der PEER-Einheiten werden.

Im folgenden Teil werden die PEER-Einsätze in Rollenspielen erprobt. Zwei PEERs bilden das Team, die anderen spielen die Fahrschüler/innen. In mehreren Durchgängen werden verschiedene Paarkombinationen

ausprobiert, um herauszufinden, wer am besten zusammenarbeiten kann.

Nachdem die ersten Einsätze absolviert worden sind, wird ein Leitfaden für die Durchführung einer Einheit erstellt. Dadurch ist sichergestellt, dass Einsätze erfahrungsgeleitet optimiert werden und der Leitfaden eine ideale PEER-Einheit abbildet. Er ist bewusst allgemein gehalten, um den PEERs ausreichend Raum für Kreativität und Spontaneität zu lassen. Die Erwartung, dass der Austausch eigener Erfahrungen in den Fahrschuleinheiten auf mehr Interesse als die Schilderung der rechtlichen Bestimmungen oder andere Sachdarstellungen stößt, wird schon in den allerersten Einsätzen in Fahrschulen bestätigt.

### Inhalte der PEER-Einheit (AT)

Am Beginn steht eine kurze Vorstellung der PEERs, um den Fahrschüler/innen eine Identifikationsmöglichkeit zu bieten. Dann wird kurz das PEER-Projekt vorgestellt und der Ablauf der Einheit erklärt. Der Erfahrungsaustausch wird mit einer „Problem-Bewusstmachungsphase“ eingeleitet. Im Verlauf der Einführung werden Fotos von Plätzen präsentiert, an denen Personen tödlich verunglückt sind und an denen nun Kreuze, Blumen und Bilder aufgestellt wurden.

Folgende Einstiegsfragen werden an die Fahrschüler/innen gerichtet:

„Wer ist schon einmal bei einem/r alkoholisierten Fahrer/in mit gefahren?“ oder „Hat schon einmal jemand selbst alkoholisiert hinter dem Lenkrad gesessen?“ oder „Was ist passiert, welche Folgen hat es gegeben?“ Eigene Beispiele und Erfahrungen werden von den PEERs eingebracht. Es folgt eine Aufklärung der Fahrschüler/innen mit Hilfe statistischer Daten. Es soll vermittelt werden, dass „Wir“, die jungen Fahrer/innen, die Hauptrisikogruppe sind. Danach wird besprochen, welche Möglichkeiten es gibt, das Risiko zu umgehen und gemeinsam werden Alternativen zur Vermeidung von Trink-Fahr-Konflikten gesucht.



Im Anschluss wird zu den Themenbereichen „illegale Drogen“ und „Medikamente“ übergegangen. An dieser Stelle ist das Wissen der PEERs gefragt, weil bezüglich der Medikamente nur wenig Problembewusstsein vorhanden ist und sich nur wenige Fahrschüler/innen outen, selbst Erfahrungen mit illegalen Drogen gemacht zu haben.

Zum Abschluss werden die Fahrschüler/innen angehalten, nicht nur über Alkohol- und Drogenkonsum nachzudenken, sondern sich persönlich der Verantwortung im Straßenverkehr bewusst zu werden und beispielsweise vor einer Party 5 Minuten für eine Vorbereitung besonderer Art zu investieren: für die Organisation einer sicheren Heimfahrt.



## 11.6 Portugal (PT)

Das Ausbildungsseminar in Portugal wird an einem Tag an der Technischen Universität Lissabon durchgeführt. In einem ersten Vortrag wird über die Gesundheit junger Erwachsener gesprochen. Hier wird insbesondere der Einfluss von Alkohol und Drogen auf die Gesundheit junger Erwachsener thematisiert. Es schließen sich Überlegungen dazu an, mit welchen Maßnahmen die Gesundheit junger Erwachsener generell gefördert und insbesondere die Vermeidung exzessiven Konsums erreicht werden könnten.

In einem zweiten Vortrag werden Informationen über nationale Gegebenheiten bezüglich des Führens eines Kraftfahrzeuges gegeben. Die PEERs werden über Inhalte des Fahrschulunterrichtes und über Regeln und Strafen für Alkohol und Drogen im Straßenverkehr informiert. Hierbei wird insbesondere auf Alkohol- und Drogenkonsum junger Fahrer/innen eingegangen. Maßnahmen zur Verhinderung von Fahrten unter Einfluss werden diskutiert. Aus Sicht eines Polizisten wird die Rolle der Polizei bezüglich des Alkohol- und Drogenmissbrauchs insbesondere im Straßenverkehr dargestellt.

Aus medizinischer Sicht wird auf Alkohol und Drogen - auch in Bezug auf ihre historische Bedeutung und den Wandel bezüglich der Konsumgewohnheiten - eingegangen. Als Experten sind Angestellte des Nationalen Instituts für forensische Medizin sowie des Nationalen Instituts für Drogen- und Schadstoffabhängigkeit eingeladen.

Der letzte Themenblock bereitet die PEERs dann auf ihren eigentlichen Einsatz vor. Es werden Fertigkeiten vermittelt, die helfen sollen, die PEER-Einheit zu leiten und die Diskussion über die Kombination Alkohol und Fahren mit den Fahrschüler/innen zu führen. In Rollenspielen werden verschiedene denkbare Situationen bezüglich Fahren, Trinken und Drogenkonsum vorweggenommen. Gruppendiskussionen über die Vorteile des Nichttrinkens und Nichtkonsumierens, wenn noch eine Autofahrt bevorsteht, werden praktisch geübt, um die PEERs auf den Fahrschuleinsatz vorzubereiten.

### Inhalte der PEER-Einheit (PT)

Es werden nationale Unfallstatistiken gezeigt und mit denen anderer Länder, z.B. mit der brasilianischen Statistik, verglichen, um das Ausmaß des Problems in Portugal einzuordnen. Nicht nur über die verschiedenen Drogenarten und deren Wirkungen wird aufgeklärt. Es werden beispielsweise auch die Alkoholgehalte in verschiedenen alkoholischen Getränkesorten dargestellt. Eine Kernaussage der PEER-Einheit in Portugal lautet, dass Alkohol Abhängigkeit verursachen kann. Wenn es um den Transport zur oder von der Disko geht, kann man sich auch schnell von einem Fahrer abhängig machen. Deshalb ist es wichtig, dass dieser nüchtern bleibt. Es wird Wert darauf gelegt, dass beim Austausch der eigenen Erfahrungen bezüglich Alkohol und Drogen im Straßenverkehr niemand so anmaßend ist, diese Erfahrungen zu bewerten.

## 11.7 Rumänien (RO)

### Ausbildung der Peer-Educatoren (RO)

In Rumänien wird das Peer-Ausbildungsseminar an drei Tagen abgehalten. Zunächst wird allgemein über den Peer-Education-Ansatz informiert. Hierbei wird auf die Geschichte, auf theoretische Aspekte, Modelle und Ziele der Peer-Education eingegangen. Dabei werden die PEERs einbezogen, indem ein Brain-Storming zum Thema veranstaltet wird. Außerdem wird schon in dieser Phase der Ausbildung darüber gesprochen, welche Regeln Peer-Educatoren befolgen sollten, um in Fahrschulen erfolgreich zu sein.

Am zweiten Tag werden die Wirkungen von Alkohol und verschiedenen Drogen (Heroin, Kokain, Cannabis, XTC, Amphetamine) behandelt. Dabei wird auch eine Verbindung dieser Wirkungen mit der Fahrtauglichkeit hergestellt. Den PEERs wird aufgezeigt, welche wichtige Funktion und Rolle ein Peer-Educator im Bereich der Sucht-Präventionsarbeit hat.

Der dritte Teil gilt der rumänischen Verkehrsgesetzgebung, es wird gezeigt, welche Alkohol- und Drogen-Testgeräte von der rumänischen Polizei eingesetzt werden. Zudem werden die für das Land vorliegenden Daten über Drogenkonsum im Kontext der Straßenverkehrsteilnahme dargestellt.

Abschließend werden Methoden und Techniken der Peer-Education erarbeitet. Einige Techniken, z.B. offenes Zuhören, Rollenspiel, Simulation oder Brain-Storming, werden präsentiert und in einem weiteren Schritt von den Teilnehmer/innen ausprobiert. Am Ende dieser Übungen werden die Ergebnisse ausgewertet und in Empfehlungen für die praktische Arbeit umgesetzt.

### Inhalte der PEER-Einheit (RO)

Zu den Materialien, die für die Vermittlung von Sachinformationen und persönlicher Ansprache zum Einsatz kommen, gehören nicht nur Filme, sondern auch Bücher, Zeitungsartikel und für diesen Zweck erstellte Power-Point-Präsentationen.

Es werden drei Fälle junger Menschen vorgestellt, die sich in hochriskante Situationen begeben haben. Mehrere kleinere Gruppen werden gebildet, die die Risikofaktoren identifizieren und Lösungen suchen. Danach stellen alle Gruppen ihre Ergebnisse vor. Sollte die Diskussion zu stockend verlaufen, wird z.B. eine Geschichte erzählt: Ein im Sterben liegendes Mädchen berichtet ihrer Mutter in einem Brief von ihrem Erlebnis der letzten Nacht, dass sie versprochen hat, nicht betrunken zu fahren und auch nicht bei Betrunkenen mitzufahren. Die Geschichte endet damit, dass sie nach einem Unfall nun verletzt auf dem Asphalt liegt. Der Unfall wurde durch einen betrunkenen Fahrer verursacht und das Mädchen ist das Unfallopfer.

## 11.8 Slowenien (SL)

### Ausbildung der Peer-Educatoren (SL)

In Slowenien findet die Peer-Ausbildung im Rahmen eines Universitätsseminars statt. Anschließend folgen alle 14 Tage regelmäßige Treffen.

Gegenstand der Ausbildung ist zunächst die Verbreitung und die Charakteristik von illegalen und legalen Drogen unter Schülern der Altersklasse 15 bis 19 Jahre. Dabei wird insbesondere über das Risiko des Drogenkonsums gesprochen und darüber, welche Maßnahmen zum Schutz vor Drogenkonsum existieren. Dies wird untermauert mit Ergebnissen der qualitativen Forschung, wobei insbesondere über Konsummuster gesprochen wird: Nichtkonsumenten, Konsumenten und Problemkonsumenten.

Großer Wert wird auf das Konzept der Schadensreduzierung gelegt. Dies ist ein sehr pragmatischer Ansatz, der das Ziel verfolgt, Konsument/innen in ihrem Alltag zu einem kontrollierten Konsum zu bewegen oder sogar eine Abstinenz zu erreichen. Die Teilnehmer/innen werden auch ermuntert, für sich selbst eine Risikoanalyse vorzunehmen (z.B. Binge Drinking am Wochenende, Kombination verschiedener Drogen, Alkohol und Drogen in Verbindung mit der aktiven Straßenverkehrsteilnahme). Anschließend wird in einem Workshop über bekannte Attitüden und Stereotype bezüglich Drogenkonsum und Drogenkonsumenten gesprochen. Gesellschaftliche und persönliche Vorurteile werden unterschieden und in Beziehung zur eigenen Ansicht gesetzt. So kann deutlich werden, woher solche Stereotype kommen. In einer weiteren Übung soll das Prinzip der Sucht verständlich gemacht werden: Die Teilnehmer/innen denken darüber nach, auf welche Dinge sie im Leben nicht verzichten könnten. In diesem Zusammenhang tauschen sie sich auch über eigene Erfahrungen mit Alkohol und Drogen aus.

Auch die Feldarbeit ist Bestandteil der Peer-Ausbildung; unter anderem werden Interviews oder Gruppendiskussionen in der Zielgruppe durchgeführt.

Im Rahmen der Peer-Ausbildung fand zwischen den Niederlanden und Slowenien ein Austausch statt. So hielt ein Mitarbeiter des niederländischen PEER-„Drive Clean!“-Partners einen Gastvortrag zum Transtheoreti-

schen Modell und zu Phasen der Verhaltensänderung (vgl. o.). Der nächste Vortrag beschäftigt sich mit typischen riskanten Situationen und dem Risikomanagement. Dabei wird über populäre Drogenarten gesprochen, in welchen Situationen sie konsumiert werden und wie sie wirken. Die Gruppe wertet Unfallstatistiken aus und setzt die eigenen Erfahrungen dazu in Beziehung. Es werden verschiedene Risikosituationen als Beispiele herangezogen: Wochenend-Parties, Urlaubs-Zeiten oder tägliche Kraftfahrzeug-Nutzung. Dabei wird immer auf Alkohol- und Drogenkonsum fokussiert. Innerhalb der Gruppe zeigte ich, dass die ersten Begegnungen mit dem Trink-Fahr-Konflikt häufig schon mit den eigenen Eltern gemacht wurden. Auch wurde herausgearbeitet, dass Fahren unter Alkoholeinfluss mehr toleriert wird als Fahren unter dem Einfluss von Drogen. Schließlich wurden einige Regeln entwickelt, um Risikosituationen zu vermeiden. So sollte immer ein Mitglied der Fahrgemeinschaft nüchtern bleiben, statt des eigenen Fahrzeugs ein Taxi genommen werden etc.

Auch Besuche der für die Thematik wichtigen Institutionen sind Bestandteil der Peer-Ausbildung. So wurden Gespräche im Ministerium für Innere Angelegenheiten, im Ministerium für Verkehr und in einigen Fahrschulen geführt.

Eine Besonderheit der Peer-Ausbildung stellt ein Workshop dar, bei dem es um die Herstellung von Cartoons zum Thema Trink-Fahr-Konflikt geht. Die so entstehenden Zeichnungen dienen als Grundlage für eine anschließende Diskussion. Während des kreativen Schaffens ergeben sich lockere Gespräche über eigene Erfahrungen. Deshalb ist dieser Teil sehr wichtig, um persönliche Kontakte unter den Teilnehmenden anzuregen.

Ein weiterer Teil der Ausbildung gilt der Einübung von Diskussionstechniken. Zum Beispiel werden Pro- und Contra-Argumente einander gegenüber gestellt. Oder es werden Filme ausprobiert, die eine Diskussion anregen zu können. Die trainierten Diskussionstechniken werden in schon bestehenden Projekten erprobt, z.B. in einer Rehabilitations-Einrichtung für ehemalige Drogen-

konsumenten/innen. Die zukünftigen PEERs bereiten mit einem Mentor eine Diskussion vor und führen sie quasi als General-Probe vor der eigenständigen Arbeit in einer Fahrschule durch.

### Inhalte der PEER-Einheit (SL)

Im Einführungsteil ergeben sich Eingangs-Fragen:

- Was bedeutet der Führerschein für dich?
- Welche Partys besuchst du am Wochenende?
- Konsumierst du Alkohol oder Drogen auf Partys?
- Hast du Regeln für den Konsum?
- Welche Erfahrungen hast du mit Alkohol und Drogen?
- Welche Möglichkeiten gibt es, Fahren unter Einfluss von Alkohol und Drogen zu verhindern?

Außerdem dienen als Diskussionsgrundlage die selbst gefertigten Bilder und Cartoons zum Thema (vgl. oben). Abgebildet ist zum Beispiel eine Szene in einer Bar, die Gäste haben allesamt Drogen konsumiert, sind nicht mehr fahrtauglich, das Geld reicht nicht, um jemanden anzurufen oder ein Taxi zu bezahlen. Zu Fuß würde man mindestens 15 Kilometer laufen müssen.

Fragen:

Wie würdest du dich entscheiden?

Mit den Konsumenten nach Hause fahren?

Nach anderen Lösungen suchen, um nach Hause zu kommen?

Diese Konflikt-Situation scheint schier unlösbar zu sein, so dass sie in der Diskussion in der PEER-Einheit ganz unterschiedliche Ansichten provoziert.



## 11.9 Spanien (ES)

### Ausbildung der Peer-Educatoren (ES)

In Spanien findet die Peer-Ausbildung in zwei Monaten im Rahmen regelmäßiger Treffen statt. Zuerst wird auf das Konzept „PEER-Drive Clean!“ eingegangen. Nach einer Einführung in die Projektziele und die Aufgaben der PEERs werden die Teilnehmer/innen darüber informiert, welche psychischen und physischen Wirkungen Alkohol und Drogen haben, welche Risiken beim Fahren unter Einfluss von Alkohol und/oder Drogen bestehen und wie die gesetzlichen Regelungen über Grenzwerte und Strafen im Falle von deren Überschreiten (bei Alkohol) oder deren Nachweis (bei Drogen) lauten.

Im zweiten Schritt geht es um den Ansatz der Peer-Education. Neben der Erläuterung des Konzeptes wird vor allem auf die praktische Umsetzung Wert gelegt. Der Standard für eine PEER-Einheit aus Sachsen-Anhalt dient als Vorbild für die Durchführung einer PEER-Einheit. Es werden verschiedene Techniken vermittelt, um das Eis zu brechen zwischen den Beteiligten. Verschiedene Diskussionstechniken wie die Methode Philips 6/6 oder das Herausarbeiten sogenannter „limit situations“, die in der PEER-Einheit angewendet werden, werden vorgestellt und erprobt.

Im letzten Ausbildungsteil werden Strategien vermittelt, um eine Debatte zu initiieren. Dazu gehören das Einbringen persönlicher Erfahrungen, bekannter Alltags-Geschichten und geeigneter Zeitungs-Artikel zum Thema Trink-Fahr-Konflikt oder die Beschreibung extremer Situationen, in denen es schwer ist, richtig zu entscheiden. Daraus werden konkrete Fragen an die angehenden Fahrer abgeleitet. Alle denkbaren Alternativen stehen zur Debatte, unabhängig davon, ob sie von den Fahrerschüler/innen oder den PEERs eingebracht werden. Abschließend werden offen gebliebene Fragen der PEERs geklärt und die Feedback- und Dokumentationsbögen vorgestellt.

### Inhalte der PEER-Einheit (ES)

Zur Herstellung einer lockeren Atmosphäre wird ein „Eisbrecher“ eingesetzt: Fang den Ball (Ein Ball wird irgendeinem/r Fahrerschüler/in zugeworfen, woraufhin diese/r Fragen zur Person beantwortet). Diese Methode bewirkt, dass die Reihenfolge der Angesprochenen zufällig und überraschend erfolgt und die anfänglich noch eingeschränkte Gesprächsbereitschaft animiert wird.

Die PEERs stellen heraus, dass es gut ist, die eigenen Erfahrungen in der Gruppe zu teilen und ermuntern die Teilnehmer/innen, ihre Erfahrungen mitzuteilen. Sie sollen sich in der Gruppe auszutauschen, jedoch die einzelnen Erfahrungsberichte nicht beurteilen.

So genannte „limit situations“ werden geschildert, z.B. wenn eine Gruppe auf einen betrunkenen Fahrer Druck ausübt, doch noch zu fahren. Die Teilnehmer/innen sollen sich in die Situation von Fahrer/innen hinein versetzen. Ziel ist das Herausarbeiten von Alternativen zu Rauschfahrten.

Wenn die Gruppe zu groß ist, wird die Methode Philips 6/6 eingesetzt. Die Teilnehmer/innen werden in Gruppen zu sechs Personen aufgeteilt. Jede dieser Kleingruppen soll in sechs Minuten ein Brainstorming durchführen. Die Meinungen der Teilnehmer/innen können so gesammelt werden. Statt der Einzelmeinung jedes/r Teilnehmers/in wird im Anschluss das jeweilige Gruppenergebnis präsentiert.

Zum Abschluss der PEER-Einheit wird ein Resümee gezogen und noch offene Fragen werden besprochen. Die Feedbackbögen ausgegeben, bevor die Verabschiedung der Teilnehmer/innen erfolgt.

## 11.10 Zusammenfassung

Von allen Projekt-Trägern wird es als sehr wichtig erachtet, dass die Peer-Ausbildung ebenso wie später die PEER-Einheit nicht zu theoretisch aufgebaut ist, um die Aufmerksamkeit, das Interesse und die Begeisterung für das Projekt aufrecht zu erhalten.

Gemeinsames Ziel der Ausbildung in allen Partnerländern ist die Vorbereitung der PEERs auf ihre Fahrschuleinheiten. Diese sollen von ihnen eigenständig und ohne zusätzliche Anleitung durchgeführt werden. Gleichzeitig muss genügend Gestaltungsspielraum für die Ausführung gelassen werden. Eine Supervision nach den ersten durchgeführten PEER-Einheiten wird aber als notwendig erachtet, um gegebenenfalls den Ablauf der Einheit optimieren zu können.

In allen Ländern werden im Rahmen der Ausbildung die Grundlagen der Straßenverkehrsregeln und der gesetzlichen Bestimmungen thematisiert. Schwerpunktmäßig wird auf Regelungen im Zusammenhang mit Alkohol und Drogen im Straßenverkehr verwiesen. Wenn es als notwendig erachtet wird, kann auch das Thema Medikamente und Fahrtauglichkeit thematisiert werden. In diesem Kontext ist es wichtig, über die Wirkungsweise von Drogen aller Art auf die Fahrfähigkeit ausreichend zu informieren.

Aktuelle Unfallstatistiken und hier insbesondere die Statistiken über Unfälle junger Fahrer und Fahrerinnen unter dem Einfluss von Alkohol und Drogen sind in den Ländern verfügbar und werden zugänglich gemacht.

Kern der Ausbildung und der PEER-Einheit aber ist an allen Projekt-Standorten der Trink-Fahr-Konflikt. Den PEERs (und durch sie den Fahrschüler/innen) wird vermittelt, womit sie im Falle einer Trunkenheitsfahrt oder einer Fahrt unter Drogeneinfluss rechnen müssen (Führerscheinentzug, Bußgeld etc., aber auch soziale und psychologische Folgen). Zugleich bietet die Diskussion

des Konfliktes an möglichst praktischen oder selbst erlebten Beispielen einen idealen Ansatzpunkt, um Vermeidungsstrategien zu thematisieren.

Um die PEERs auf ihre Einsätze in den Fahrschulen vorzubereiten, werden in den meisten Ländern kommunikative Kompetenzen vermittelt. Kommunikations- und Diskussionstechniken sind notwendig, um z.B. die anfängliche Zurückhaltung der Fahrschüler/innen aufzubrechen und sie sogar dazu zu bringen, über persönliche Erfahrungen zu sprechen.

Die Verpflichtung der PEERs auf die Entwicklung eines Standards/Leitfadens ist wichtig, da möglichst alle Teams in vergleichbarer Weise und in gleicher Richtung Einfluss nehmen sollten und Weiterentwicklungen systematisch erfolgen können. Neben den vielen Gemeinsamkeiten gibt es aber auch kleine Unterschiede bzw. zusätzliche Aspekte und Informationen, die in einigen Ländern herangezogen werden. (siehe Übersicht 4)

Insgesamt kann festgestellt werden, dass viele Gemeinsamkeiten im Rahmen der Peer-Ausbildung und auch in der Ausführung der PEER-Einheiten gibt. Im Wesentlichen orientieren sich die Peer-Ausbildungsseminare am Leitfaden aus Sachsen-Anhalt. Auch die Leitfäden zur Standardisierung der PEER-Einsätze ähneln sehr stark dem deutschen Modell. Dabei bleibt aber auch noch Raum für Varianten, die den Bedingungen eines jeden neu hinzukommenden Landes gerecht werden.

Es ist wahrscheinlich, dass sich stärkere Unterschiede als bei Ausbildung und vorgegebenen Standards erst in der unmittelbaren Praxis der jeweiligen Länder-Projekte ergeben, weil hier das aus theoretischer Ausbildung und Erfahrung abgeleitete Schema mit den Besonderheiten vor Ort, mit Mentalität, biographischem Hintergrund und aktueller Stimmung konfrontiert wird.

Gemeinsamkeiten	Unterschiede
Verkehrsregeln	Heranziehen von externen Experten
Gesetzliche Bestimmungen, insbesondere Regelungen zu Alkohol und Drogen im Straßenverkehr	Thematisierung von allgemeinen Gesundheitsaspekten und Suchterkrankung
Wirkung von Alkohol und Drogen, insbesondere Auswirkungen auf die Fahrtüchtigkeit	Geschichte, Theorie, Modelle der Peer-Education
Trink-Fahr-Konflikt	Präsentation eigener Forschungsergebnisse zum Thema
Risikosituationen	
Vermeidungsstrategien	
Vorstellung des Modell-Projekts Sachsen-Anhalt	
Kommunikationstechniken	
Entwicklung eines Leitfadens für die PEER-Einheit	

Übersicht 4: Vergleich der Peer-Ausbildung in den beteiligten Ländern

## 12. BEST-PRACTICE FÜR DIE PEER-AUSBILDUNG

Als ideal für den Ausbildungszeitraum ist ein zweektägiges Seminar zu bezeichnen. Erstens erfolgt die Ausbildung der PEERs dadurch zeitnah und sie werden schnell und intensiv auf ihren zukünftigen Einsatz vorbereitet, zweitens wird so gesichert, dass die eigentliche Praxis keine lange Vorlaufzeit benötigt, die PEERs also schnell erste Erfahrungen sammeln können. Dies ist auch wichtig unter dem Aspekt, dass ein Projekt wie „PEER-Drive Clean!“ eine rasche Implementierung braucht, um sich als Innovation durchsetzen zu können.

Es sollte darauf geachtet werden, dass die Ausbildungs-Gruppen nicht zu groß sind. Ideal ist eine **Gruppenzusammensetzung** von zehn bis zwölf PEERs. Nur so kann gewährleistet werden, dass neben der Vermittlung der Inhalte genügend Spielraum für offene Fragen vorhanden ist, dass Gruppenspiele im Rahmen des Trainingsprogramms überschaubar bleiben. Die Gruppe darf auch deshalb nicht zu groß sein, weil der Austausch persönlicher Erfahrungen dann erschwert wird. Am besten ist es, wenn in einer Gruppe die Geschlechter gleich verteilt, also gleich viele Frauen wie Männer beteiligt sind. Junge Frauen sind in der Regel leichter für eine Mitarbeit zu gewinnen. Deshalb müssen besondere Anstrengungen unternommen werden, um den Männeranteil zu erhöhen.

Das **Ausbildungsschema** muss viel Raum für eine Kennenlern-Phase lassen. Dadurch werden die Voraussetzungen geschaffen, einen besonderen Schwerpunkt der Ausbildung zu gestalten: die freimütige Darstellung und Reflexion der eigenen Erfahrungen. Die PEERs können die Fahrschüler/innen im Rahmen der PEER-Einheit nur dann dazu ermuntern, offen über ihre eigenen Erfahrungen zum Thema zu sprechen, wenn sie selbst dazu in der Lage sind. Durch ihr eigenes Vorbild wirken sie auf die Fahranfänger/innen ein.

Im Rahmen der **Vermittlung von Faktenwissen** stellen die jeweiligen gesetzlichen Regelungen und Sank-

tionen, die Wirkungsweise von legalen und illegalen Drogen sowie deren Einfluss auf die Fahrfähigkeit die Grundlage dar. Externe Expert/innen sind besonders gut geeignet, zuverlässige und glaubwürdige Informationen zu liefern.

Die Einübung spezieller **Diskussions- und Moderations-Techniken** ist ebenfalls essentiell. Ihre sichere Anwendung ermöglicht es überhaupt erst, die Fahrschüler/innen zu animieren, für Trink-Fahr-Konflikte sensibel zu werden, Risiko-Situationen zu erkennen und Vermeidungsstrategien - unter der Anleitung der PEERs, aber im Idealfall eigenständig - zu bewerten und zukünftig anzuwenden. Um im Rahmen der Ausbildung sicherer zu werden, sind Rollenspiele, die die Umstände von PEER-Einheiten simulieren, effektiv, vor allem wenn sie mit ausführlichem und im besten Sinne kollegialem feedback verbunden sind.

Ein **Leitfaden für die Durchführung** einer PEER-Einheit sichert Standards für die Praxis - sowohl im Vergleich der Arbeit aller PEERs als auch über einen längeren Zeitraum hin. Wichtig ist, dass dieser Leitfaden von den PEERs selbst erarbeitet wird. Erst wenn solche Standards eine gewisse Kontinuität erreicht haben, werden rational begründete und erfahrungsgelernte Änderungen und Weiterentwicklungen möglich.

Nach Abschluss der Peer-Ausbildung sind **regelmäßige Treffen** anzuraten, die den PEERs die Möglichkeit bieten, sich über die ersten Erfahrungen den Einsätzen auszutauschen und diese kollegiale Supervision nach Möglichkeit auch weiterhin zu nutzen. Sie sollte ergänzt werden um die Möglichkeit, offene Fragen mit den Peer-Trainern und den externen Expert/innen abzuklären und gegebenenfalls auch weitere Expertise einzuholen.

Die Formulierung von Best-Practice-Prinzipien folgt dem Charakter des gesamten Projektes Peer-Education in Fahrschulen: Sie können einfach und klar beschrieben werden, sind überschaubar und einprägsam.





## 13. FAZIT

Die Träger von „PEER-Drive Clean!“ waren vor die Aufgabe gestellt, das in Deutschland bereits erprobte Konzept zum PEER-Projekt an Fahrschulen an die Voraussetzungen in ihrer jeweiligen Region anzupassen, um Fahrschüler/innen und jungen Fahrer/innen in PEER-Einheiten über die Gefahren und Risiken der Kombination von Alkohol- und Drogenkonsum und motorisierter Teilnahme am Straßenverkehr aufzuklären. Weil nicht in allen Staaten die theoretische Fahrschulbildung wie in Deutschland und Österreich obligatorisch ist, mussten beispielsweise in Belgien und den Niederlanden die Fahrschulunternehmen dafür gewonnen werden, die Fahrschüler/innen, die sich in der praktischen Fahrschulbildung befinden, speziell für eine Teilnahme an einer PEER-Einheit zu motivieren. Es konnte auch nicht in allen Regionen mit Studierenden gearbeitet werden, weil nicht alle Träger einen direkten Kontakt zu Hochschulen hatten oder herstellen konnten.

Obwohl also die Bedingungen in den Regionen des „PEER-Drive Clean!“-Modells durchaus unterschiedlich waren, ist es den Trägern gelungen, das PEER-Projekt an Fahrschulen zu adaptieren, so dass aktuell in zehn europäischen Staaten in Peer-geleiteten Un-

terrichtseinheiten mit Fahrschüler/innen und jungen Fahrer/innen zum Thema Alkohol und Drogenkonsum gearbeitet wird (vgl. Heckmann u.a. 2007). Ein Ergebnis der Evaluationskonferenz zu „PEER-Drive Clean!“ im Juni 2008 lautet, dass alle Träger „PEER-Drive Clean!“ in den vergangenen zwei Jahren nicht nur in einer Region des Landes platziert haben, sondern im Verlauf der Projektumsetzung weitere Partner/innen gewinnen konnten, mit denen das PEER-Projekt an Fahrschulen in der Fläche erweitert werden kann.

Anhand der Darstellung der Ausbildungspraxis konnte gezeigt werden, dass die Ausbildung in allen Regionen nach einem festen Schema erfolgt und sich am Leitfaden der Peer-Ausbildung in Sachsen-Anhalt orientiert. Entsprechend sind viele Gemeinsamkeiten aber auch eine Reihe von Unterschieden zu finden. Dies bezieht sich auf die Ausbildungsdauer, auf Ausbildungsinhalte sowie auf die Anzahl der PEERs, die an der Peer-Ausbildung teilnehmen.

Um den Projekt-Ansatz zu stärken, sollte in allen Regionen weiter an einer Standardisierung gearbeitet werden. Gleichzeitig bleibt es aber auch ein Anliegen des Projektes, den beteiligten Partnern genügend Spielraum zu lassen, um die eigenen Vorstellungen umzusetzen.

## LITERATURNACHWEIS

- Ajzen, Isaac:** The Theory of Planned Behavior. In: Organizational Behavior and Human Decision Processes, 50/1991: S. 179-211
- Baake, Katharina:** Aufwachen und Aufstehen – Ein Projekt gegen Diskriminierung in Magdeburg. Projektbeschreibung. Magdeburg 2008 (unveröffentlicht)
- Backes, Herbert/Schönbach, Karin:** Peer Education – ein Handbuch für die Praxis. Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (Hrsg.). Köln 2001
- Bohrn, Karl:** Systemische Prävention von Suchtverhalten. Projektbericht. Wien 1998
- Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (BZgA) (Hrsg.):** Peer-Education, ein Handbuch für die Praxis. Köln 2001
- Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (BZgA) (Hrsg.):** Peer Education. Ein Handbuch für die Praxis. Köln 2002
- Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (BZgA) (Hrsg.):** Leitbegriffe der Gesundheitsförderung. Glossar zu Konzepten, Strategien und Methoden in der Gesundheitsförderung. Schwabenheim 2006
- Christoph, Marcel E./Heckmann, Wolfgang:** Das PEER-Projekt an Fahrschulen in Sachsen-Anhalt: Planung, Implementierung und Evaluation eines Konzeptes zur „Punkt-Nüchternheit“ an der Schnittstelle von Gesundheitsförderung, Suchtprävention und Verkehrssicherheitsarbeit. Magdeburg 2005
- Christoph, Marcel E./Heckmann, Wolfgang:** Fahrerinnen im Trink-Fahr-Konflikt „Ein PEER-Projekt an Fahrschulen“. In: Nörber, M. (Hrsg.): Peer Education, Bildung und Erziehung von Gleichaltrigen durch Gleichaltrige. Weinheim, Basel, Berlin, 2003: S. 188-207
- Europäische Beobachtungsstelle für Drogen und Drogensucht (EBDD): Stand der Drogenproblematik in der Europäischen Union und Norwegen 2004
- Engel, Uwe/Hurrelmann, Klaus:** Was Jugendliche wagen: Eine Längsschnittstudie über Drogenkonsum, Stressreaktion und Delinquenz im Jugendalter. Weinheim, München 1998
- Heckmann, Wolfgang:** Jugend und Peer Group – Bedeutung der Gleichaltrigengruppe im außerschulischen Kontext. Vortrag auf der Fachtagung „Von Gleich zu Gleich“ am 26.10.2006 in Bochum. [http://www.lwl.org/ksdownload/downloads/fwb/10\\_2006\\_Vortrag\\_Dr\\_Heckmann.pdf](http://www.lwl.org/ksdownload/downloads/fwb/10_2006_Vortrag_Dr_Heckmann.pdf) [Zugriff am 05.07.2008]
- Heckmann, Wolfgang:** Gier, Macht, Ohnmacht: männliches Suchtverhalten. In: Hollstein, Walter, Matzner, Michael (Hrsg.): Soziale Arbeit mit Jungen und Männern. München, Basel 2007: S. 155-173
- Heckmann, Wolfgang:** Erfahrungen mit dem PEER-Projekt an Fahrschulen. In: Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (Hrsg.): Dokumentation zum Fachgespräch PEER-Projekt an Fahrschulen am 14. November 2007 in Hamburg. Köln 2008: S. 13-24
- Heckmann, Wolfgang/Kraus, Michael F./Christoph, Marcel E.:** Bund-Länder-Kooperationsmodell „Länderübergreifendes PEER-Projekt an Fahrschulen“. Magdeburg 2006
- Kaestner, Mandy:** Peer-Education – ein Sozialpädagogischer Arbeitsansatz. In: Nörber, Martin (Hrsg.): Peer Education, Bildung und Erziehung von Gleichaltrigen durch Gleichaltrige. Weinheim, Basel, Berlin 2003: S. 50-64
- Meka, Ronald; Bayer, Susanne:** Informations- und Steuerungssystem für die Verkehrssicherheitsarbeit für Senioren. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (BaSt). Heft M 130. Bergisch Gladbach 2001
- Prochaska, John et al.: Changing for Good. New York 1994
- Raithel, Jürgen:** Gesundheitsrelevante Lebensstile als Modus des „doing gender“ im jugendlichen Entwicklungsprozess. In: ZSE 3/04: S. 262-276
- Salmen, Andreas:** Aktuelle Erfordernisse der Aidsprävention. In: Rosenbrock, Rolf/Salmen, Andreas (Hrsg.): Aids-Prävention. Berlin 1990: S. 85-98
- Schönbach, Karin:** Gesundheitsförderung und peer-involvement bei Jugendlichen. In: Senatsverwaltung für Gesundheit und Soziales Berlin (Hrsg.): Gesundheitsförderung – Themen und Konzepte. Berlin 1996
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.):** Alkoholfälle im Straßenverkehr 2006. Wiesbaden 2007a
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.):** Unfälle von 18- bis 24-Jährigen im Straßenverkehr 2006. Wiesbaden 2007b
- Trautmann, Franz/Barendregt, Cas:** Europäisches Peer-Support Handbuch. Peer-Support als eine Methode der Aids-Prävention unter intravenösen Drogenkonsumenten. Niederländisches Institut für Alkohol und Drogen (Hrsg.). Utrecht 1994
- Landschaftsverband Westfalen-Lippe, Landesjugendamt und Westfälische Schulen, Koordinationsstelle Sucht (Hrsg.):** Peers wissen mehr. Handbuch zur suchtpreventiven Peer-Education in der außerschulischen Jugendarbeit (euroy-outh). Münster 2005

## VERÖFFENTLICHUNGEN IM RAHMEN VON „PEER-DRIVE CLEAN!“

**Aventura Social (Hrsg.):** Uma Introducao a Formacao de Educadores de Pares – Projecto „PEER-Education-Drive Clean“. Lissabon, 2007

**Christoph, Marcel E./Heckmann, Wolfgang:** Peer-Education gegen Alkohol und Drogen am Steuer. SuchtMagazin. 31. Jahrgang, Nummer 5. Basel. Oktober 2005

**Christoph, Marcel E./Heckmann, Wolfgang:** Peer-Education in Fahrschulen gegen Alkohol und Drogen am Steuer. Forum Kriminalprävention. Berlin. Februar 2007

**Christoph, Marcel E./Heckmann, Wolfgang:** Frühintervention in der Suchtprävention – Zum Peer-Ansatz in der Suchtprävention am Beispiel: PEER-Projekt an Fahrschulen. In: „Früh erkennen - früh handeln“ Frühinterventionsansätze in der Suchtprävention. In: Wiener Zeitschrift für Suchtforschung. Jg. Nr. 30, Heft Nr.1. Wien 2007 (erschieden im Jahr 2009)

**Gaspar, Tania:** Álcool na Adolescência. In: Psychologica actual. Heft Nr. 3, Mai 2006. S.82-85. Lisboa 2006

**Gaspar de Matos, Margarida:** Aventura Social. In: Psychologica actual. Heft Nr. 2, April 2006. S.82-85. Lisboa 2006

**Meise, Sylvia:** Wie komme ich nach Hause? – Autofahren unter Alkoholeinfluss? Ein Modellprojekt an Fahrschulen zeigt: Jugendliche können lernen, für sich selbst Verantwortung zu übernehmen. In: Psychologie Heute. 33. Jg. Heft 4. Weinheim 2006

## Musteranschreiben für den Projektaufbau

Europäisches Modell „PEER-Drive Clean!“

Aufbau eines PEER-Projekts an Fahrschulen in ..... (Region)

### Einladung zu einem Arbeitstreffen

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Unfallbelastung Jugendlicher und junger Erwachsener ist überproportional hoch. Nicht selten sind bei Unfällen der 18- bis 25jährigen Fahrer/innen Alkoholeinfluss oder auch illegale Drogen die Unfallursache. Um diesem Problem zu begegnen und junge Menschen gezielt über die Gefahren von Alkohol und Drogen im Straßenverkehr aufzuklären, wurde in Deutschland das PEER-Projekt an Fahrschulen entwickelt. Das Projekt wird dort seit mehreren Jahren mit Erfolg umgesetzt.

In diesem Jahr wurde mit Unterstützung der Europäischen Kommission das internationale Modell „PEER-Drive Clean!“ gestartet, in dem unsere Institution (Name) Partner ist.

Unser Ziel ist es in ..... (Region) auch ein PEER-Projekt an Fahrschulen zu initiieren, mit dem junge Fahrschüler/innen über Alkohol und Drogen im Straßenverkehr aufgeklärt werden, und so die Unfallzahlen in der Risikogruppe „Junge Fahrer“ zu senken.

Bei diesem Vorhaben möchten wir gern mit Ihnen zusammenarbeiten um das Projekt an die in unserer REGION bestehende Bedingungen anzupassen.

Hiermit laden wir sie herzlich zur ersten Arbeitssitzung der Steuergruppe zum PEER-Projekt in REGION ein am

Datum, Zeit, Ort der Sitzung.

Auf dem ersten Arbeitstreffen möchten wir Ihnen zunächst das Konzept zum PEER-Projekt vorstellen und mit Ihnen gemeinsam prüfen, wie der Aufbau des PEER-Projekts in ..... (Region) erfolgen kann.

Es würde uns sehr freuen, wenn Sie unser Projektvorhaben unterstützen würden, und wir Sie zum ersten Arbeitstreffen begrüßen können.

Für Rückfragen und für weitere Informationen stehe ich Ihnen vorab telefonisch zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Projektkoordinator/in

## Musteranschreiben Ansprache der Fahrschulen

An alle Fahrschulen  
in REGION

PEER-Drive Clean! in ..... (Region) zum Problem Alkohol und Drogen im Straßenverkehr –  
Kooperation mit interessierten Fahrschulen

Sehr geehrte Damen und Herren,

Fahranfänger und junge Fahrer sind im Straßenverkehr besonders häufig an Unfällen beteiligt. Neben zu hoher Geschwindigkeit sind bei den 18- bis 25jährigen Fahrer/innen häufig auch und Alkohol und/oder Drogen am Steuer Hauptursache für diese Unfälle.

Um gegen dieses Problem etwas zu tun, wurde das „PEER-Drive Clean!“ entwickelt, ein Projekt das - unterstützt von der Europäischen Kommission - in 10 Staaten Europas durchgeführt wird.

Peer bedeutet gleich, im Sinnen von Seinesgleichen. In dem Projekt werden junge Leute zum Schwerpunkt „Alkohol und Drogen im Straßenverkehr“ ausgebildet. Sie sind selber Fahranfänger und in diesem Sinne „gleich“ mit Fahrschülern, denn auch sie müssen mit der Thematik Alkohol im Straßenverkehr umgehen.

Die von der Polizei und Suchtberatung geschulten jungen Leute (Peers) gehen in Fahrschulen und sprechen dort mit Fahrschülern über die Gefahren und den Umgang mit Alkohol und Drogen im Straßenverkehr und setzen sich mit ihnen gemeinsam über die Erfahrungen im Freundeskreis auseinander. Ziel dieser Gespräche ist es, mit den Fahrschülern Strategien und Möglichkeiten zu erarbeiten mit denen sich Freizeit, Verkehrsteilnahme und Parties so organisieren lassen, dass es nicht zu alkohol- oder drogenbedingten Verkehrsunfällen kommt.

Mit „PEER-Drive Clean!“ soll unter jungen Fahrern das Bewusstsein für einen eigenverantwortlichen Umgang mit Alkohol und/oder Drogen bei der Teilnahme am Straßenverkehr geschärft werden. Denn niemand möchte an einem rauschbedingten Verkehrsunfall beteiligt sein. Mit „PEER-Drive Clean!“ wird den Fahrschülern die Möglichkeit gegeben, ein plastisches, nah an ihrer eigenen Realität liegendes Bild über die Problematik Alkohol und Drogen im Straßenverkehr zu entwickeln.

Wir wollen mit dem „PEER-Drive Clean!“ in ..... (Region) beginnen und würde uns freuen, wenn Sie sich mit Ihrer Fahrschule an dem Projekt beteiligen.

Wir können Ihnen anbieten, dass nach der Ausbildung der jungen Leute regelmäßig zu allen Kursen Peers in Ihre Fahrschule kommen und zusätzlich zum Fahrschulunterricht mit den Fahrschülern gezielt „unter Gleichen“ über „Alkohol und Drogen im Straßenverkehr“ sprechen.

Wenn wir Ihr Interesse am „PEER-Drive Clean!“ geweckt haben und Sie uns bei dessen Durchführung unterstützen wollen, nutzen Sie bitte den Fax-Vordruck oder rufen Sie uns an.

Für Fragen und weiterführende Informationen steht Ihnen Frau/Herr Name des/der Mitarbeiter/in gern telefonisch zur Verfügung (Tel.-Nr.)

Mit freundlichen Grüßen

Projektkoordinator/in

## Muster-Faxformular für die Rückantwort

An.....  
.....  
.....(Adresse)

Ich/Wir bin/sind an dem „PEER-Drive Clean!“ interessiert. Über einen Rückruf von  
Frau/Herr ..... (Name des Mitarbeiters)  
würde ich mich/wir uns freuen!

---

Name der Fahrschule

---

Name der Ansprechperson

---

Adresse der Fahrschule

---

Tel./Fax/E-Mail

---

## Muster-Aushang für die Gewinnung von PEERs

„PEER-Drive Clean!“

PEER-Projekt zur Vermeidung von Alkohol und Drogen im Straßenverkehr

Du suchst ein interessantes Projekt und hat Lust auf Gruppenarbeit mit Jugendlichen und jungen Erwachsenen?

Wenn du zwischen 18 und 25 Jahre bist, einen Führerschein besitzt und Freude an Wissensvermittlung hast, bist du im PEER-Projekt genau richtig!

Was machen wir?

Wir gehen in Fahrschulen und sprechen mit Fahrschüler/innen über die Gefahren von Alkohol und Drogen im Straßenverkehr. Unser Ziel ist es, gemeinsam mit den Fahrschüler/innen Konfliktsituationen „aufzudecken“, in denen Alkohol- und Drogenkonsum mit Autofahren zusammentreffen können, vor. „Jeder Fahrschüler/in soll so gut informiert sein, dass er/sie wirksam Alkohol oder Drogen im Straßenverkehr vermeiden kann.“

Was heißt eigentlich PEER?

Als Peers werden Personen bezeichnet, die annähernd den gleichen Rang und Status besitzen und etwa das gleiche Alter haben. Wir vom PEER-Projekt sind auch noch keine alten erfahrenen Fahrer/innen und wir wissen nur zu gut, wann es kritisch werden kann mit Alkohol.

Warum machen wir das?

Du hast sie bestimmt auch schon gelesen, die Presseberichte über Disco-Unfälle mit Schwerverletzten und Getöteten. Bei diesen Unfällen sind oft Alkohol- oder Drogen-Einfluss die Ursache. Viele dieser Unfälle hätten nicht passieren müssen, wenn die Leute nüchtern gewesen wären.

Weil dieses Problem in ganz Europa auffällt, wurde mit Unterstützung der Europäischen Kommission das Projekt „PEER-Drive Clean!“ gestartet und wir führen das PEER-Projekt an Fahrschulen in REGION durch.

Wenn du Lust hast, im PEER-Projekt mitzumachen, melde Dich einfach bei uns:

Name.....

Kontakdaten.....

.....

.....

## Muster-Pressemitteilung für die Gewinnung von PEERs

Junge Leute für Projekt an Fahrschulen gesucht

Zunehmend fallen junge Fahrer mit Alkohol oder Drogen im Straßenverkehr auf. Vor allem an Wochenenden kommt es unter dem Einfluss von Suchtmitteln immer wieder auch zu tödlichen Unfällen nach Party- oder Disco-besuchen, mit lauter Musik und Freunden im Auto. Um diesen Unfällen zu vorzubeugen wurde das Projekt „PEER-Drive Clean!“ gestartet, bei dem sich junge Leute (Peers) ergänzend zum Fahrschulenunterricht mit Fahrschülern über en Umgang mit Suchtmitteln im Straßenverkehr und ihren Erfahrungen im Freundeskreis auseinandersetzen. Gemeinsam sollen Ideen und Strategien entwickelt werden, wie sich Freizeit, Fahrzeug und Feiern so organisieren lassen, dass es nicht zu gravierenden Folgen wie Führerscheinentzug und Unfall Kommt. Ziel ist es, Führerscheineulinge für dieses Thema zu sensibilisieren und ein Bewusstsein für den selbstverantwortlichen Umgang mit Alkohol und Drogen im Straßenverkehr zu schaffen.

Von ..... (Institution) werden junge Leute gesucht, die sich in diesem Projekt engagieren wollen. Sie werden fachlich ausgebildet und mit regelmäßigem Erfahrungsaustausch begleitet.

An einem Info-Abend am ..... (Datum/Zeit) können sich Interessierte näher über das „PEER-Drive Clean!“ informieren, die eigentliche Ausbildung ist dann im ..... (Zeitraum/Datum) vorgesehen.

Das Projekt „PEER-Drive Clean!“ wird unterstützt von der Europäischen Kommission in 10 Regionen Europas durchgeführt. Von ..... (Institution) wird es modellhaft in ..... (Region) erprobt. Wer Interesse hat, als Peer mitzuarbeiten oder als Fahrschule am Projekt teilzunehmen, kann sich ab sofort wenden an:

.....

..... (Kontaktdaten Institution )

Der Träger



**Herausgeber:**

Prof. Dr. Wolfgang Heckmann  
MISTEL/SPI Forschung gGmbH  
Olvenstedter Straße 25 a  
DE 39108 Magdeburg

SPI Forschung gGmbH  
Kohlfurter Straße 41 - 43  
DE 10999 Berlin

Autoren: Wolfgang Heckmann, Thomas Stegelitz, Marcel E. Christoph

Das Handbuch ist ein Arbeitsergebnisse aus dem von der Europäischen Kommission im Zeitraum 2006 bis 2008 geförderten Modellprojektes „PEER-Drive Clean!“ – PEER-Education-Projekt für Fahranfänger/innen zur Prävention von Alkohol und Drogen im Straßenverkehr Grant Agreement n° 2005315

Gestaltung : [4] visions mediagroup, Magdeburg  
Ttelbild: sxc.hu

