

Antrag auf Förderung
„PEER-Projekt an Fahrschulen im Land Sachsen-Anhalt“
im Jahr 2016

Aufklärung junger Menschen
über die Gefahren von Alkohol- und Drogenkonsum und deren
Auswirkungen und Folgen im Straßenverkehr



Prof. (em.) Dr. Wolfgang Heckmann
Prof. Dr. Gundula Barsch
Thomas Stegelitz M.A.
Elisabeth Napiontek B.A.



MISTEL/SPI Forschung gGmbH

Olvenstedter Straße 25a
39108 Magdeburg

Tel.: 0391 886 4607
Fax: 0391 886 4258
Mail: mistel@sgw.hs-magdeburg.de

Inhalt

1. Entstehung des Projektes	3
2. Ausgangsproblematik.....	5
3. Konzept zum PEER-Projekt an Fahrschulen	8
4. Ergebnisse des Modellprojektes in Sachsen-Anhalt	11
5. Einordnung des Projektansatzes in ausgewählte, neue Forschungsergebnisse...	13

1. Entstehung des Projektes

Das Konzept "Peer-Education in der Fahrschulausbildung" zur Aufklärung und Information von jungen Fahrschüler/-innen über die Gefahren von Alkohol und illegalen Drogen im Straßenverkehr wurde 1999 entwickelt. Der für die Verkehrssicherheitsarbeit innovative Peer-Education-Ansatz konnte in Sachsen-Anhalt erstmals zur Vermeidung alkoholbedingter Verkehrsauffälligkeiten erprobt werden.

Das Ministerium für Gesundheit und Soziales des Landes Sachsen-Anhalt, die Projekt-Unterstützer und vor allem die beteiligten Fahrschulunternehmen haben im ersten Modellversuch zum PEER-Projekt an Fahrschulen ein besonderes Problembewusstsein bewiesen. Das anfangs ausschließlich auf die Vermeidung von Alkohol im Straßenverkehr ausgerichtete Konzept wurde aufgrund der in den PEER-Einheiten gewonnenen Erfahrungen um die Thematisierung des Gebrauches illegaler Drogen und Verkehrsteilnahme erweitert. Die PEER-Educatoren kamen somit auch zu dieser Problematik frühzeitig mit Fahrschülern/innen ins Gespräch. Die ersten Ergebnisse der Modellumsetzung haben auch im zentralen Verkehrsregister ihren positiven Niederschlag gefunden (vgl. Christoph; Heckmann 2005, S. 88ff.).

Von 2003 bis 2005 konnten mit Unterstützung der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (BZgA) in weiteren Bundesländern PEER-Projekte an Fahrschulen aufgebaut werden. Von 2006 bis 2008 wurde in zehn Ländern Europas das Modell „PEER-Drive Clean!“¹ umgesetzt, mit dem das Konzept zur „Peer-Education in Fahrschulen“ auch in andere Kulturkreise übertragen und erfolgreich erprobt werden konnte.

Gegenwärtig wird ein PEER-Projekt an Fahrschulen in insgesamt 10 Bundesländern und vier weiteren EU-Staaten umgesetzt (Belgien, Niederlande, Österreich, Schweiz).

Zielstellung des vorliegenden Antrags ist die Ausweitung und Umsetzung des PEER-Projektes an Fahrschulen im Land Sachsen-Anhalt. Das bestehende Angebot in derzeit acht Städten und Landkreisen (Magdeburg, Dessau-Roßlau, Landkreis Anhalt-Bitterfeld, Landkreis Stendal, Landkreis Börde, Jerichower Land, Landkreis Harz und Salzlandkreis) soll auf den Süden Sachsens-Anhalts ausgeweitet werden. Hierfür ist eine Kooperation mit der Hochschule Merseburg/Fachbereich Soziale Arbeit, Medien, Kultur geplant. Die vorgesehene Ausweitung ist bereits seit einigen Jahren geplant.

¹ „PEER-Drive Clean!“, "Peer-education project for young drivers to prevent alcohol and drugs in connection with road use" wurde von der Europäischen Kommission gefördert (2006 bis 2008)

Ziel ist daher, das permanente Angebot von PEER-Einheiten in den bereits beteiligten Fahrschulen im Rahmen der theoretischen Fahrschulausbildung zur Prävention alkohol- und drogenbedingter Verkehrsunfälle der Risikogruppe der 18- bis 24-Jährigen des Landes Sachsen-Anhalt zu stabilisieren und gleichzeitig Strukturen an der Hochschule Merseburg zu schaffen, die eine permanente Umsetzung des Projektes im südlichen Sachsen-Anhalt ermöglichen werden.

Im Folgenden wird das Grundkonzept zum PEER-Projekt an Fahrschulen vorgestellt. Es wird gezeigt, welche Ergebnisse mit dem Schnittstellen-Projekt, das die Zielstellung der Verkehrssicherheitsarbeit, zugleich aber auch allgemein der Gesundheitsförderung und der Suchtprävention verfolgt, in den vergangenen Jahren erzielt wurden.

Anschließend werden die aktuelle Situation des PEER-Projektes an Fahrschulen in Sachsen-Anhalt und die Ziele für die Projektumsetzung im Jahr 2016 dargestellt.

2. Ausgangsproblematik

Wir stellen dar, in welchen Kontexten die suchtmittelbedingten Verkehrsunfälle und Verkehrsauffälligkeiten junger Menschen entstehen und erläutern Fakten, die für die erfolgreiche Unfallprävention zum Schwerpunkt Alkohol- und Drogenkonsum bei jungen Verkehrsteilnehmer/innen berücksichtigt werden müssen.

Vom Statistischen Bundesamt wird u.a. regelmäßig veröffentlicht, dass die Gruppe der 18- bis 24-jährigen Fahrer/innen besonders häufig an Verkehrsunfällen mit der Ursache ‚Alkoholeinfluss‘ beteiligt sind. Parallel dazu spielt die Anzahl der registrierten Unfälle mit der Ursache ‚Einfluss von anderen berauschenden Mitteln‘ (illegale Drogen) eine nicht unwesentliche Rolle (vgl. Statistisches Bundesamt, 2014, S. 20).

Die für das System ‚Straßenverkehr‘ diesbezüglichen geltenden Regelungen werden intensiv überwacht und Gesetzesverstöße und Vergehen somit auch häufiger geahndet. Möglicherweise ist die Überwachung - neben den bekannten Gründen wie geringe Fahrpraxis, Selbstüberschätzung, häufige Nachtfahrten etc. - auch eine Begründung für die hohe Anzahl von Registrierungen junger Fahrer mit Alkoholverstößen. Die gesellschaftliche Akzeptanz von Fahren unter Alkoholeinfluss ist auch bei Jugendlichen nicht gegeben, dies gilt ebenso für den Umgang mit illegalen Drogen.

Die motorisierte Teilnahme am Straßenverkehr besitzt für junge Menschen eine hohe Attraktivität. Der Führerscheinerwerb erfolgt bei einem Großteil der Jugendlichen zeitnah zur Erreichung des gesetzlichen Mindestalters.

Autofahren ist in unserer Gesellschaft eine Selbstverständlichkeit und auch das Trinken von Alkohol gehört in unserem Kulturkreis zum Alltag. „Dass Trinken und Fahren deshalb auch in Kombination auftreten, ist eine logische Konsequenz“ (Siegrist, 1992, S. 3 zit. n. Raithel, 1999, S.79). Die Problematik des Autofahrens und Alkoholtrinkens trägt eindeutig alters- und geschlechtsspezifische Züge. Unter allen Verkehrsteilnehmer/innen sind bei den Alkoholunfällen zwei „Problemgruppen“ erkennbar: zum einen junge Fahrer und Fahranfänger und zum anderen ältere und „trinkerfahrene“ Fahrer. Die Unfallursache Alkoholeinfluss tritt mit Abstand am häufigsten in der Gruppe der 18- bis 24-Jährigen auf, wobei ein Schwerpunkt bei den 21- bis 24-Jährigen festzustellen ist. Verglichen mit älteren Autofahrern sind die jungen häufiger mit niedrigen Blutalkoholkonzentrationen in Verkehrsunfälle verwickelt (vgl. Albrecht u.a., 2008, S.144ff.).

Ein Blick auf das Unfallgeschehen im Tages- und Wochenverlauf lässt darauf schließen, dass es sich bei der Mehrheit der Unfälle in dieser Altersgruppe um so genannte Disco-Unfälle handelt (vgl. Statistisches Bundesamt, 2014, S.10). Der Begriff Disco-Unfall beschreibt den traurigen Umstand, dass ein Drittel aller im Straßenverkehr getöteten 18- bis 24-Jährigen in den Abendstunden des Freitags und in den Abend- und Nachtstunden des Samstags und Sonntags verunglücken (vgl. Holte, 2012, S.16).

Auf Grund der geringen Fahrpraxis steigt das Unfallrisiko bei jungen Fahrern schon bei geringen Blutalkoholkonzentrationen. Forschungsergebnisse der Bundesanstalt für Straßenwesen belegen, dass etwa jeder dritte Fahrzeugführer der Altersgruppe 18 bis 25 Jahre wegen häufigen Alkoholkonsums und regelmäßigen nächtlichen Freizeitaktivitäten vor die Aufgabe gestellt ist, Trink-Fahr-Konflikte vermeiden zu müssen (vgl. Schulze, 1999a, S. 94ff und 1999b, S. 21ff.). Ebenso spielen auch die illegalen Drogen für die Sicherheit des Straßenverkehrs eine Rolle.

Die Identifizierung der gefährdeten Fahrer/innen ist schwierig. Die Peer-Group-Orientierung und das passive Informationsverhalten der Fahrer/innen mit riskantem Verhalten erschweren deren Einstellungs- und Verhaltensbeeinflussung durch Präventionsmaßnahmen. Zudem stellt sich das Problem, Informations- und Aufklärungsinhalte in die verschiedenen Jugendsegmente zu transportieren, was besonders bei den illegalen Drogen deutlich wird. Die kontroverse öffentliche Debatte um die Legalisierung und (Nicht-)Gefährlichkeit der Droge führte auch in Sachsen-Anhalt bei einem Teil der Jugendlichen zu der Auffassung, Cannabiskonsum wäre ungefährlich und der Besitz der Droge bis zu einer ‚geringen Menge‘ legal.

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 (vgl. Christoph; Heckmann, 2005, S.67f.).

Präventionsprogramme für junge Menschen, die vornehmlich aus der Perspektive Erwachsener konzipiert werden, laufen Gefahr, an der Zielgruppe vorbei entwickelt zu werden. Bei der Planung und Durchführung von Präventionsmaßnahmen ist es notwendig, an die täglichen Handlungsmuster, an die Erlebnisse, Erfahrungen und Interessen der Zielgruppe anzuknüpfen (vgl. Raithel, 1999, S. 226).

Trotz insgesamt seit Jahren rückläufiger Unfallzahlen stellt die Gruppe der jungen Fahranfänger/-innen weiterhin eine Hauptrisikogruppe im Straßenverkehr dar. So ist sie in Deutschland verantwortlich für 22,0% aller alkoholbedingten Unfälle und 30,7% aller drogenbedingten Verkehrsunfälle mit Personenschaden (leichte und schwere Verletzungen oder Todesfolge) verantwortlich - bei einem Bevölkerungsanteil von lediglich 7,9% (vgl. Statistisches Bundesamt, 2014, S. 20ff.).

In Sachsen-Anhalt ergibt sich ein etwas differenzierteres Bild. Hier waren Fahrer/-innen aus der Gruppe der 18- bis 25-Jährigen für 19,6% aller alkoholbedingten und 24% drogenbedingten Verkehrsunfälle mit Personenschaden bei einem Bevölkerungsanteil von 7,2% verantwortlich (vgl. Statistisches Landesamt, 2014, S. 56). Ob es hier (unter anderem) eine Korrelation zwischen dem erfreulichen Trend sinkender Unfallzahlen in Sachsen-Anhalt, der besonders im Vergleich zur bundesweiten (auch rückläufigen) Entwicklung erfreulich ist, und des seit Jahren kontinuierlichen Angebots eines PEER-Projekts an Fahrschulen in Sachsen-Anhalt gibt, wäre abschließend lediglich mit einer erneuten Wirksamkeitsanalyse zu belegen.

3. Konzept zum PEER-Projekt an Fahrschulen

Jugendliche, die im Alter von 15 Jahren und älter eine Fahrschulausbildung besuchen, haben mit recht großer Wahrscheinlichkeit bereits Erfahrungen mit Alkohol und eventuell auch illegalen Drogen bei verschiedenen Freizeitaktivitäten erlebt.

Fahrschüler/innen, insbesondere in ländlichen Regionen, sind sehr interessiert, ihre eigene Mobilität zu erweitern. Sie haben konkrete Vorstellungen darüber, wie sich die eigene Verkehrsteilnahme nach Erwerb des Führerscheins gestalten soll. Die Fahrschulausbildung wird meistens, verglichen mit Schule oder Berufsschule, aus eigenem Antrieb und sehr viel höher motiviert besucht.

Das PEER-Projekt setzt in der Fahrschule, der ‚Schwelle‘ zur motorisierten Verkehrsteilnahme, an. In Zusammenarbeit mit Fahrschulunternehmen wird die theoretische Fahrschulausbildung um eine ‚Unterrichtseinheit‘ erweitert, in der etwa gleichaltrige junge Menschen (Peers) das heikle Thema „Alkohol-/Drogenkonsum und Straßenverkehr“ mit unkonventioneller Methode für Fahrschüler/innen auf den „Lehrplan“ rufen. Die Fahrschule vermittelt die obligatorischen Ausbildungsinhalte und zusätzlich wird eine PEER-Einheit angeboten, in der ausführlich und ergänzend über Alkohol- und Drogenkonsum und über Punktnüchternheit im Straßenverkehr gesprochen wird.

In Sachsen-Anhalt werden die 60- bis 90-minütigen PEER-Einheiten von jeweils zwei Studenten/innen durchgeführt. Diese gehören selbst auch zur Gruppe der jungen Fahranfänger/innen mit erster eigener Fahrpraxis. Auf Grund der gemeinsamen Alltagserfahrungen der fast gleichaltrigen „Ausbildenden“ (Peer-Educatoren) und "Lernenden" (Fahrschülern/innen) kann glaubwürdig und anschaulich über die Auswirkungen des Suchtmittelkonsums und die Entstehungszusammenhänge von Rauschfahrten gesprochen werden.

Den Fahrschülern/innen wird in den PEER-Einheiten die Möglichkeit gegeben, eigene Regeln im Umgang mit legalen und illegalen Drogen zu entwickeln. Dabei stehen nicht die gesetzlichen Bestimmungen und die jeweils gültigen Promillegrenze im Mittelpunkt.

Die richtige Lösung von Trink-Fahr-Konflikten bzw. deren Vermeidung setzt voraus, dass derartige Situationen auch als Spannung erkannt werden. In Bezug auf ihre Teilnahme am Straßenverkehr sollen die Fahrschüler/innen erkennen, welche

Auswirkungen Drogen- oder Alkoholfahrten haben können (Unfall, Bußgeld, Führerscheinentzug usw.), und darauf folgend sollen sie diese möglichen Auswirkungen mit ihren eigenen Interessen abwägen.

Die Fahrschüler/innen sollen sich ein Bild über die Entstehung von Trink-Fahr-Konflikten machen können und damit auf die Situationen, in die sie als Fahrerlaubnisbesitzer/innen kommen können, vorbereitet werden. Da die Peer-Educatoren derartige Konfliktsituationen bereits selbst erlebt haben, können sie ihre eigenen Erfahrungen an die Fahrschüler/innen weitergeben. Die Fahrschüler/innen können ihre eigenen Erfahrungen und Einstellungen offen diskutieren, bearbeiten und reflektieren.

Die gleichaltrigen Peer-Educatoren finden schnell eine Gesprächsbasis für eine offene Diskussion über Alkohol-/Drogenkonsum, ohne dass die Fahrschüler/innen Sanktionen oder Stigmatisierung fürchten müssen. Auch die PEER-Educatoren befanden bzw. befinden sich als Fahranfänger/innen in ähnlichen Situationen, wie sie die Fahrschüler/innen nach ihrer bestandenen Führerscheinprüfung erleben werden.

Grundsätzlich können alle interessierten jungen Menschen im PEER-Projekt an Fahrschulen als Peers tätig werden. Sie sollten einen Führerschein besitzen, selbst auch zur Gruppe der jungen Fahranfänger/innen und Fahrer/innen zählen. Ebenso sollten sie die Region, in der sie als Peers in Fahrschulen gehen, gut kennen bzw. selbst dort wohnen.

Die Ziele des PEER-Projektes sind die Information von Jugendlichen über Ursachen der Entstehung von Trink-Fahr-Konflikten und Alternativen zu alkohol- oder drogenbeeinflussten Fahrten, die Reduzierung der Verkehrsunfallzahlen von jugendlichen Fahrzeugführer/innen, die auf den Einfluss von Alkohol und illegalen Drogen zurückgeführt werden und die Senkung der suchtmittelbedingten Auffälligkeiten im Straßenverkehr, die eine Ordnungswidrigkeit und in schweren Fällen eine Straftat darstellen.

Neben der oben genannten, konkreten Zielsetzung bietet das PEER-Projekt an Fahrschulen aber auch eine Partizipationsplattform für junge Menschen, die sich mit den Themen Verkehrssicherheitsarbeit, Suchtprävention und Gesundheitsförderung auseinandersetzen möchten. Den Peers steht es frei, eigene Ideen in das Projekt einzubringen, sei es in Form der eigentlichen Projektmitarbeit oder sei es in Form eines

Praktikums. Die Peers selbst sind Multiplikatoren, tragen die Diskussion zur Thematik Alkohol und Drogen im Straßenverkehr im Speziellen und zur Thematik Verkehrssicherheit im Allgemeinen nicht nur an Fahrschüler/-innen heran, sondern auch in den Freundes- und Bekanntenkreis.

Durch die permanente Einbindung und Gewinnung junger Menschen bleibt das PEER-Projekt an Fahrschulen in Sachsen-Anhalt auch nach mittlerweile 15 Jahren Laufzeit ein Projekt, das für junge Menschen konzipiert ist und maßgeblich von jungen Menschen gestaltet wird. Es trägt damit auch dazu bei, junge Menschen für eine Mitarbeit im Themenfeld Verkehrssicherheitsarbeit zu gewinnen, eine Problematik, unter der nicht nur die Verkehrssicherheitsarbeit in Sachsen-Anhalt leidet.

4. Ergebnisse des Modellprojektes in Sachsen-Anhalt

Nach der Vorbereitung der Studenten/innen für ihren Einsatz als Peers wurden ab Oktober 2000 regelmäßig PEER-Einheiten angeboten. Bis zum Abschluss des Modells im Juni 2002 führten die PEER-Educatoren 266 PEER-Einheiten in Fahrschulen mit insgesamt 2.738 Fahrschüler/innen durch.

In einer pre-post-post-Auswertung mit einem Zeitraum von 2 Jahren (2001 bis 2003) wurden Teilnehmer an PEER-Einheiten und eine Vergleichsgruppe zu den nachfolgenden Punkten befragt (s. Tabelle). Die PEER-Teilnehmer konnten Alkoholfahrten besser vermeiden und hatten dazu mehr Vermeidungsstrategien entwickelt als die Nicht-Teilnehmer.

Tab. 1: Angaben der Fahrschüler/innen zum eigenen Verhalten

Ich halte mich an die gesetzlichen Bestimmungen.	trifft zu	trifft nicht zu
Gruppe mit PEER-Projekt n = 44	97,7%	2,3%
Gruppe ohne PEER-Projekt n = 31	87,1%	12,9%
Ich fahre grundsätzlich mit 0,0 Promille.		
Gruppe mit PEER-Projekt n = 43	83,7%	16,3%
Gruppe ohne PEER-Projekt n = 31	87,1%	12,9%
Ich treffe Vorbereitungen, um Alkohol-/Drogenfahrten zu vermeiden.		
Gruppe mit PEER-Projekt n = 43	93,0%	7,0%
Gruppe ohne PEER-Projekt n = 31	71,0%	29,0%

Tab. 2: Häufigkeiten der Nennung von Strategien zur Vermeidung von Rauschfahrten

	mindestens eine Möglichkeit angegeben	keine Möglichkeit angegeben
Gruppe mit PEER-Projekt n = 44	84,1%	15,9%
Gruppe ohne PEER-Projekt n = 32	62,5%	37,5%

Die Auswertung der polizeilich registrierten Verkehrsverstöße beider Untersuchungsgruppen (jeweils 189 Personen) im ersten Jahr Fahrpraxis ergab:

Tab. 3: Registrierte Alkohodelikte (Stand 31.12.2003)

	Gruppe mit PEER-Projekt n = 189	Gruppe ohne PEER-Projekt n = 189
Registriert Person/en	1	8
Verkehrsvergehen		
Trunkenheit	2	7
Trunkenheit in Tateinheit mit Fahren ohne Fahrerlaubnis	-	3
Trunkenheit in Tateinheit mit Körperverletzung	-	1

5. Einordnung des Projektansatzes in ausgewählte, neue Forschungsergebnisse

Junge Fahrer und - mit Einschränkung - junge Fahrerinnen zählen trotz positiver Entwicklungen hinsichtlich der Unfallzahlen in den letzten Jahren zur Risikogruppe im Kontext der Verursachung von Straßenverkehrsunfällen mit leichtem oder schwerem Personenschaden oder gar Todesfolge. 17,8% aller im Straßenverkehr Verletzten und 14,8% aller im Straßenverkehr Getöteten waren im Jahr 2013 der Gruppe der 18- bis 24-Jährigen zuzuordnen, bei einem Gesamtbevölkerungsanteil von 7,9% (vgl. Statistisches Bundesamt, S. 5f.). Trotz der erfreulichen Entwicklung der vergangenen Jahre, die seit 1991 zu einer Reduzierung der verunglückten Fahrer/-innen um 60% und der getöteten Fahrer/-innen dieser Altersklasse um 90% führte, steht diese Risikogruppe aufgrund der noch immer überproportional hohen Unfallbeteiligung weiterhin im Fokus der Prävention.

Dabei bilden bestimmte Unfallursachen Schwerpunkte der Präventionsarbeit. Während Unfälle, die durch falsches Abbiegen, Rückwärtsfahren oder Missachtung der Vorfahrt verursacht werden, häufig nur Sachschaden zur Folge haben, führen überhöhte Geschwindigkeit, falsche Straßenbenutzung und/oder Alkoholeinfluss bzw. Einfluss anderer berauschender Mittel häufig zu schwerwiegenden Verkehrsunfällen mit Personenschaden oder Todesfolge. Besonders dramatisch wird dies an der Unfallursache Alkoholeinfluss deutlich. Auch wenn Alkohol mit 2,3% relativ selten die (Haupt-)Ursache für einen Unfall in dieser Altersgruppe ist, sind die Folgen umso dramatischer, denn Alkohol ist die Ursache für ca. jeden 11. Unfall mit Personenschaden oder Todesfolge in dieser Altersgruppe und somit dritthäufigste Unfallursache für Unfälle mit (schwerem) Personenschaden oder Todesfolge (vgl. ebd. S. 6ff.). Die Unfallursache Alkohol scheint auch deswegen besonders dramatisch, weil ca. 85% aller Alkoholfahrten Spontanfahrungen und somit nicht geplant sind. Oftmals legen junge Menschen die Hinfahrt in nüchternem Zustand zurück in der festen Überzeugung, auch während der Rückfahrt in nüchternem Zustand zu sein. Peer-pressure und Unterschätzung des Risikos führen dann nicht selten dazu, dass trotz aller guten Vorsätze Alkohol und/oder illegale Drogen konsumiert werden.

Die Abend- und Nachtstunden des Wochenendes sind noch immer die Stunden, in denen sich in der Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen die meisten Unfälle ereignen. Fast jeder fünfte tödlich Verunglückte (22,5%) dieser Altersgruppe starb in Folge eines

Verkehrsunfalls in diesem Zeitraum, während aus den übrigen Bevölkerungsgruppen „lediglich“ 6,9% in diesem Zeitraum starben. Aufgrund dieses Unfallzeitraums und des erhöhten Risikos für diese Altersgruppe, in dieser Zeit in einen schweren Unfall verwickelt zu werden, ist der Begriff Disko-Unfälle populär geworden (vgl. ebd. S. 9f.).

Hinsichtlich des besonderen Risikos junger Fahrer gibt es zahlreiche Untersuchungen, die zu dem Ergebnis kommen, dass junge männliche Fahrer mit bestimmten Persönlichkeitsmerkmalen und Lebensstilen, die unter anderem im (riskanten) Konsum- und Freizeitverhalten Ausdruck finden, zur Hochrisikogruppe gezählt werden können (vgl. Schulze 1999; vgl. dazu auch Holte 2012; Baumann et al., S. 201ff.). Basierend auf der Problem-Behavior-Theory nach Jessor wird davon ausgegangen, dass junge Menschen, die sich durch verschiedene entwicklungsbedingte Faktoren einen Lebensstil angeeignet haben, der als problematisch und riskant postuliert werden kann, ein riskantes Verhalten in einem Bereich (z.B. problematischer und riskanter Alkoholkonsum) auch auf andere Lebensbereiche übertragen (riskantes Autofahren) (vgl. Jessor 1987; vgl. dazu auch Holte 2015, S. 39). Hinzu kommen weitere Faktoren wie geringe Fahrerfahrung, Selbstüberschätzung und hohe Mobilitätsbereitschaft insbesondere am Wochenende und in den Nachtstunden (vgl. Christoph, Heckmann, S. 39ff.; vgl. Schulze 1999).

Holte klassifiziert junge Fahrer/-innen - anknüpfend an eine bereits existierende Arbeit (Schulze, 1999) - nach Lebensstilgruppen, um besondere Gefährdungsmerkmale dieser heterogenen Zielgruppe besser kategorisieren zu können. Bei den befragten 17- bis 24-Jährigen beantworteten 18,8% (Beauty-Fashion-Typ) bis 40,5% (Autozentrierter Typ) die Frage positiv, ob sie bereits unter Alkoholeinfluss gefahren sind (vgl. Holte, 2012, S. 109f.). Die Frage, ob bereits unter dem Einfluss von Drogen gefahren wurde, beantworteten 5,1% (Kulturinteressierter Typ) bis 14,9% (Kicksuchender Typ) aller befragten 17- bis 24-Jährigen positiv (vgl. ebd. a.a.O.).

Das Projekt DRUID (Driving under the influence of Drugs, Alcohol and Medicines) ist wohl eines der größten Forschungsprojekte zum Thema Alkohol und Drogen im Straßenverkehr in Europa und wurde im 6. Forschungsrahmenprogramm der Europäischen Kommission von 2006 bis 2011 finanziell gefördert. Einige Erkenntnisse dieses Projektes lassen sich wie folgt zusammenfassen (vgl. Heißenig et al. S. 53ff.):

- Alkohol ist noch immer die am meisten verbreitete und gefährlichste Droge im Straßenverkehr.
- Cannabis ist die häufigste illegale Droge.
- Besonders riskant ist Mischkonsum.
- Betrunkene Fahrer/-innen glauben, dass Alkohol ihre Fahrleistung nicht beeinträchtigt.
- Konsument/-innen illegaler Drogen glauben, dass ihre Fahrleistung durch die Substanz verbessert wird.

Die aus diesem Projekt gewonnenen Erkenntnisse führten u.a. zu folgenden Empfehlungen für wirksame Prävention und Risikokommunikation im Hinblick auf junge Fahrer/-innen:

- Neben polizeilicher Überwachung stellen Prävention und Rehabilitation ein zentrales Mittel für die Verhinderung von Alkohol- und Drogenfahrten dar (vgl. Schulze et al. 2012, S. 88ff.);
- Junge Leute sollten frühzeitig mit Risikokommunikation zum Thema Straßenverkehrssicherheit erreicht werden, um das Wissen und Problembewusstsein dieser Zielgruppe zu verbessern;
- Neben Fahranfänger/-innen ist auch die Rolle der Beifahrer/-innen zu berücksichtigen;
- Die peer-group gilt als wichtigste Kommunikationsinstanz, höchste Glaubwürdigkeit;
- Risikokommunikation sollte als Dialog erfolgen (vgl. Heißing et al. S. 14ff.).

Für eine erfolgreiche Risikokommunikation - insbesondere im Kontext des Fahrens unter dem Einfluss von Alkohol (und Drogen) - ist es daher wichtig, die Zielgruppe, die Zielsetzung der Risikokommunikation sowie die Wahl der Kommunikationsstrategie zu definieren. Dabei ist die peer-group der wichtigste Ansprechpartner für das Problem Alkohol, Drogen und Fahren. Es muss jedoch oftmals ein konkreter Anlass vorliegen oder geschaffen werden (Führerscheinwerb, Fahrschulbesuch), um die Gefahren und

Auswirkungen von Alkohol und Drogen im Straßenverkehr und das besondere Gefährdungspotential junger Fahrer/-innen zu thematisieren (vgl. Holte 2012, S. 184ff.).

Im Zentrum einer erfolgreichen Risikokommunikation sollten dabei das Aufzeigen von Problemlösungsstrategien sowie die Stärkung der Widerstandsfähigkeit von gefährdeten Personen stehen, um auf Einflüsse, die riskant für die Verkehrsteilnahme sind (Alkohol und Drogen), verzichten zu können (vgl. ebd. S. 184ff.). Gerade weil junge Frauen häufig Beifahrer/-innen sind, sollten auch diese in die Risikokommunikation einbezogen werden, zumal junge Frauen häufig einen großen Einfluss auf junge Männer haben. Insofern ist es sinnvoll, die Risiken und die Vermeidung derer mit beiden Geschlechtern zu erarbeiten und zu diskutieren, auch wenn junge Männer ein überproportional höheres Unfallrisiko als junge Frauen haben.

Die Wirkung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen, die sich insbesondere an junge Fahrer/-innen richten, wurde in den vergangenen Jahren umfangreich evaluiert. Gesichert scheint, dass verhaltenspräventive Maßnahmen am erfolgreichsten sind, wenn sie durch verhältnispräventive Maßnahmen begleitet werden. Auf der Seite der verhältnispräventiven Maßnahmen im Kontext der Vermeidung suchtmittelbedingter Unfälle ist insbesondere die Einführung der 0,0 Promille-Regelung für Fahranfänger/-innen vielversprechend (vgl. Holte et al. 2010; vgl. dazu auch Schulze et al. 2012, S. 88f.). Auf der Seite der verhaltenspräventiven Maßnahmen sind insbesondere in den letzten Jahren verschiedene Ansätze und Konzepte umfangreich evaluiert worden. Während bei Furchtappell-Ansätzen auch immer die Gefahr besteht, dass sich insbesondere in der angesprochenen Zielgruppe (junge Fahrer mit bestimmten Persönlichkeitsmerkmalen) Abwehrreaktionen und somit unerwünschte Wirkungen entfalten (vgl. Baumann et al. S. 209), scheinen verhaltenspräventive Maßnahmen dann besonders erfolgreich zu sein, wenn der persönliche Gewinn eines bestimmten Verhaltens herausgestellt wird. „Vor allem scheint für die Prävention von Alkoholfahrten eine Kommunikationsstrategie wichtig zu sein, die am sozialen Kontext als Hintergrund der Risikoneigung ansetzt. Dies kann durch Darstellungen sozialer Handlungsfolgen, durch die gezielte Veränderung der sozialen Norm (Social Norms Marketing) oder auch durch Peer-Kommunikation selbst erfolgen.“ (ebd., S.214; vgl. dazu auch Heißing et al., S. 75f.). Das PEER-Projekt an Fahrschulen bietet die Möglichkeit, die besondere Risikoexposition junger Fahrer/-innen unter Berücksichtigung der oben genannten Kriterien für erfolgreiche

Risikokommunikation zu thematisieren, bevor Konsum von Alkohol und illegalen Drogen und motorisierte Verkehrsteilnahme aufeinandertreffen.

