

# Anhang

## Alkohol und Drogen im Straßenverkehr

### Ergebnisse einer repräsentativen Umfrage unter 18- bis 24jährigen

im Auftrag des Deutschen Verkehrssicherheitsrates e. V. –  
DVR, Bonn

**forsa.** Gesellschaft für  
Sozialforschung und statistische Analysen mbH

Max-Beer-Straße 2-4  
10119 Berlin  
Telefon: 030. 628 82-0

Im Dezember 2000

# Datengrundlage

Im Auftrag des Deutschen Verkehrssicherheitsrates e. V. - DVR, Bonn, hat forsa Gesellschaft für Sozialforschung und statistische Analysen mbH, Berlin in der Zeit vom 8. bis zum 17. Dezember 2000 1.005 18- bis 24jährige zum Thema "Alkohol und Drogen im Straßenverkehr" befragt.

Gegenstand der Umfrage waren einerseits das Wissen der jungen Menschen über den Einfluß von Alkohol und Drogen auf das Fahrverhalten sowie die Kenntnis von gesetzlichen Bestimmungen bezüglich der Teilnahme am Straßenverkehr unter Alkohol und Drogen, andererseits das persönliche Verhalten und Erfahrungen im Zusammenhang mit diesem Themenkomplex sowie Bewertungen aktueller Diskussionsvorschläge zur Reduzierung von Alkohol- und Drogenunfällen.

Vier Fünftel der befragten 18- bis 24jährigen sind Besitzer eines Führerscheins der Klasse B bzw. 3. Soweit die Fragen das persönliche Fahrverhalten betrafen, wurde diese Teilzielgruppe befragt, bei den Wissens- und Einstellungsfragen sowie bei allgemeinen Verhaltensfragen wurden auch die Nicht-Führerscheinbesitzer befragt.

Die Stichprobenziehung erfolgte durch ein systematisches Zufallsverfahren. Die Interviews wurden computergestützt telefonisch (per CATI-System) durchgeführt. Die Ergebnisse sind – mit einer statistischen Fehlertoleranz von +/- 3 Prozentpunkten – auf die Grundgesamtheit der deutschsprachenden 18- bis 24jährigen im Bundesgebiet übertragbar.

Im folgenden wurden die wichtigsten Ergebnisse der Umfrage dargestellt; Detailinformationen bietet der Tabellenband zu dieser Untersuchung.

# Alkohol und Drogen im Straßenverkehr

## 1. Wissen zum Thema "Alkohol und Drogen im Straßenverkehr"

Sowohl das Wissen über den Einfluß von Alkohol und Drogen auf das Fahrverhalten als auch die Kenntnis gesetzlicher Regelungen zu Alkohol und Drogen im Straßenverkehr wurden anhand einiger Fragen ermittelt.

Bis auf die Frage, ab wann ein Entzug der Fahrerlaubnis möglich ist, werden alle Fragen mehrheitlich, zum Teil von einer breiten Mehrheit, richtig beantwortet.

### 1.1 Ab welchem Promillegehalt zeigen sich erste Auswirkungen auf die körperliche Leistungsfähigkeit?

Auf die Frage, ab welchem Promillegehalt sich erste Auswirkungen auf die körperliche Leistungsfähigkeit zeigen, entscheidet sich mehr als die Hälfte der Befragten (54 Prozent) unter den drei vorgegebenen Antworten – "ab 0,2 Promille", "ab 0,5 Promille" und "ab 0,8 Promille" – für die richtige Antwort: "ab 0,2 Promille". "Ab 0,5 Promille" sagen 38 Prozent, "ab 0,8 Promille" 5 Prozent. 3 Prozent machen hier keine Angaben.

Eher die Ostdeutschen (66 Prozent) als die Westdeutschen (51 Prozent), und eher diejenigen mit Abitur/Studium (56 Prozent) als diejenigen mit Hauptschule (45 Prozent) wissen hier die richtige Antwort.

### 1.2 Verringerung der Reaktionsfähigkeit bei 1,0 Promille

Eine knappe relative Mehrheit (43 Prozent) antwortet auf die Frage, um wieviel Prozent sich die Reaktionsfähigkeit verringert, wenn man 1,0 Promille im Blut hat, mit der richtigen Antwort: "um 40 bis 50 Prozent". Fast ebenso viele (38 Prozent) sind sogar der Meinung, daß die Reaktionsfähigkeit dann um 60 Prozent vermindert ist. Eine Reduzierung um 20 bis 30 Prozent vermuten 18 Prozent.

Vor allem diejenigen, die in Gemeinden mit bis zu 10.000

Einwohnern leben, wissen hier die richtige Antwort.

Während Führerscheinbesitzer fast gleichermaßen "um 40 bis 50 Prozent" und "um 60 Prozent" antworten, sind relativ viele der Nicht-Führerscheinbesitzer der Auffassung, daß sich die Reaktionsfähigkeit nur um 20 bis 30 Prozent verringert, d.h. die Führerscheinbesitzer haben ein deutlich höheres Risikobewußtsein.

### 1.3 Alkoholabbau im Blut

Acht von zehn (82 Prozent) der 18-bis 24jährigen wissen: durchschnittlich werden 0,15 Promille Alkohol pro Stunde im Blut abgebaut, jeweils etwa einer von zehn (8 Prozent) ist der Ansicht, daß es 0,25 bzw. 0,5 Promille pro Stunde sind. 2 Prozent machen keine Angaben.

Hier kennen sich die Führerscheinbesitzer deutlich besser aus als diejenigen, die keinen Führerschein haben ("0,15 Promille": 84 Prozent; Nicht-Führerscheinbesitzer: 70 Prozent). Damit korreliert die Tatsache, daß formal niedrig Gebildete, die tendenziell seltener den Führerschein haben, sich weniger gut auskennen ("0,15 Promille": 74 Prozent) als die formal gut Gebildete ("0,15 Promille": 88 Prozent).

### 1.4 Erhöhtes Risiko eines tödlichen Unfalls bei 0,8 Promille

Die Hälfte der Befragten (52 Prozent) gibt hier die richtige Antwort: "Wenn man mit 0,8 Promille Auto fährt, dann ist

das Risiko, einen tödlichen Unfall zu erleiden, vier Mal so hoch wie wenn man nüchtern fährt." Jeweils etwa ein Viertel schätzt das Risiko doppelt so hoch (23 Prozent) bzw. zwölf Mal so hoch (24 Prozent) ein.

Dabei ist unter den besser Gebildeten das Risikobewußtsein stärker ausgeprägt als unter den weniger Gebildeten.

Auch hier wissen eher die Führerscheinbesitzer (54 Prozent) als die Nicht-Besitzer (46 Prozent) die richtige Antwort.

### **1.5 Bestrafung – ab welchem Promillegehalt?**

Die Mehrheit der 18- bis 24jährigen (62 Prozent) weiß: bereits ab 0,3 Promille kann man – bei Verwicklung in einen Unfall oder bei Fahrunsicherheit – bestraft werden. Daß dies ab 0,5 Promille möglich ist, meinen 31 Prozent; daß dies erst ab 0,8 Promille möglich ist, 7 Prozent.

Männer (65 Prozent) wissen hier besser Bescheid als Frauen (58 Prozent), gut Gebildete (66 Prozent) besser als weniger gut Gebildete (56 Prozent) und Führerscheinbesitzer besser (64 Prozent) als Nicht-Besitzer (53 Prozent).

### **1.6 Fahrerlaubnisentzug – ab welchem Promillegehalt?**

Daß bereits ab einem Promillegehalt von 0,3 Promille ein Fahrerlaubnisentzug drohen kann, dies wissen nur 16 Prozent; 41 Prozent glauben, daß dies ab 0,5 Promille sein kann,

35 Prozent ab 0,8 Promille und 7 Prozent ab 1,1 Promille.

Fahrerlaubnisentzug ist – bei Anzeichen von Fahrunsicherheit oder Verwicklung in einen Unfall – ab 0,3 Promille möglich; diese richtige Antwort geben eher die 18- bis 21jährigen (19 Prozent) als die 22- bis 24jährigen (12 Prozent) und eher die einfach Gebildeten (26 Prozent) als die gut Gebildeten (13 Prozent).

In diesem Punkt ist – unter allen Wissensfragen – die größte Unkenntnis festzustellen. Nur ein geringer Anteil, d.h. etwa ein Siebtel der 18- bis 24jährigen ist sich der Tatsache bewußt, daß die meistgefürchtete Strafe, der Entzug der Fahrerlaubnis, bereits bei 0,3 Promille drohen kann.

### **1.7 Autofahren unter Drogen – was ist erlaubt?**

"Fahren unter Drogen ist ausdrücklich verboten. Es drohen Fahrverbot und hohe Geldbuße" – diese Tatsache ist fast allen 18- bis 24jährigen bewußt (95 Prozent). Nur wenige (3 Prozent) sagen: "Rein pflanzliche Rauschmittel, wie beispielsweise Marihuana, dürfen auch von Autofahrern vor dem Fahren konsumiert werden." oder sind der Auffassung (2 Prozent): "Wenn der Fahrer nur geringe Mengen eines Rauschmittels zu sich nimmt, kann er am Straßenverkehr teilnehmen."

Bei dieser Frage ist das Wissen in allen Zielgruppen in fast gleich hohem Maße ausgeprägt.

## 2. Persönliches Verhalten gegenüber und Erfahrungen mit Alkohol und Drogen im Straßenverkehr

### 2.1 Der Heimweg – wie kommt man nach Kneipen-, Disko- oder Partybesuch nach Hause...

#### 2.1.1 ...wenn man alleine unterwegs ist?

Nach einem Kneipen-, Disko- oder Partybesuch fahren junge Menschen meistens entweder mit Freunden oder Bekannten im Auto mit nach Hause (38 Prozent) oder sie fahren mit dem eigenen Auto (35 Prozent). Alle anderen Verkehrsmittel bzw. Möglichkeiten, nach Hause zu kommen, spielen nur eine untergeordnete Rolle: 8 Prozent fahren mit dem (Nacht-)Bus, 7 Prozent nehmen ein Taxi, 5 Prozent lassen sich, z.B. von Eltern oder Geschwistern, abholen, 4 Prozent gehen zu Fuß und 3 Prozent fahren mit dem Fahrrad oder dem Motorrad.

Vor allem junge Menschen, die in Gemeinden mit weniger

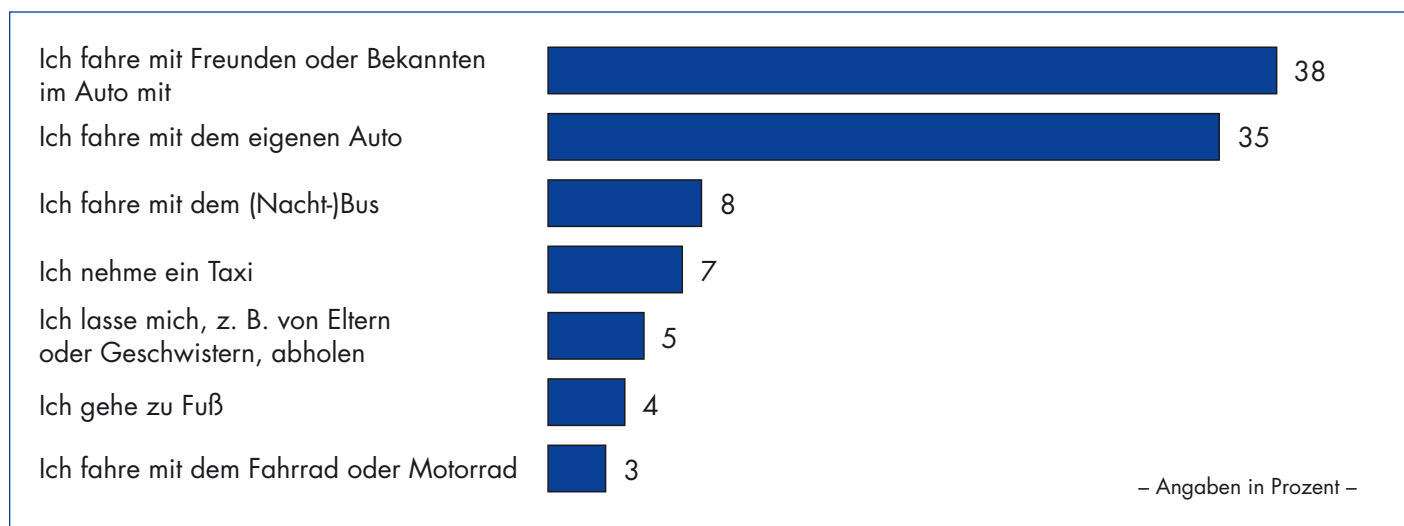
als 10.000 Einwohnern leben, fahren mit dem eigenen Auto nach Hause (46 Prozent; zum Vergleich in Großstädten ab 100.000 Einwohner: 26 Prozent). Dagegen nutzen die 18- bis 24-jährigen, die in Großstädten leben, häufiger den Bus (17 Prozent); in kleineren Gemeinden, wo diese Möglichkeit vor allem abends weniger gegeben ist, nutzen nur 3 (in Gemeinden bis 10.000 Einwohner) bzw. 4 Prozent (in Gemeinden ab 10.000 bis 100.000 Einwohner) den öffentlichen Nahverkehr.

Wer selbst keinen Führerschein besitzt, fährt eher mit Freunden mit (47 Prozent) als Führerscheinbesitzer (36 Prozent), nutzt aber auch eher alle anderen Möglichkeiten, bis auf Fahrrad oder Motorrad.

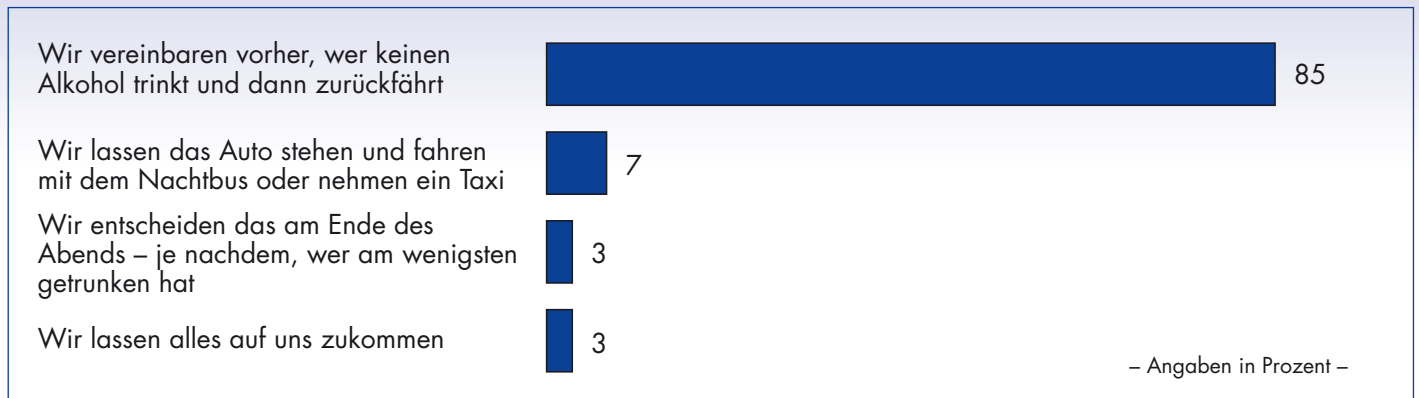
#### 2.1.2 ...wenn man in der Clique unterwegs ist?

Wer mit Freunden oder mit Bekannten zusammen mit dem Auto unterwegs ist und eine Kneipe, eine Disko oder eine Party besucht, der vereinbart in aller Regel schon vorher, wer keinen Alkohol trinkt: 85 Prozent halten dies so. 7 Prozent lassen anschließend das Auto stehen und fahren mit dem Nachtbus oder nehmen gemeinsam ein Taxi. 3 Prozent geben an, daß in ihrer Clique am Ende des Abends derjenige bestimmt wird, das Auto zu fahren, der am wenigsten getrunken hat. 3 Prozent sagen: "Wir lassen alles auf uns zukommen."

### ● Der Heimweg nach Kneipen-, Disko- oder Partybesuch



## ● Am Abend mit der Clique im Auto unterwegs



Vor allem, wer in kleinen Gemeinden lebt und damit häufig abends auf das Auto angewiesen ist, regelt die Heimfahrt schon zu Beginn des Abends (92 Prozent). Flexibler sind da die Großstadtbewohner: 78 Prozent bestimmen im Vorherein, wer fährt, aber 11 Prozent lassen das Auto auch stehen und 6 Prozent entscheiden bei Antritt des Heimwegs, wer fährt.

Jeder fünfte 18- bis 24jährige gibt an, daß es in seiner Clique auch schon mal Diskussionen darüber gibt, wie man nach Hause kommt – dann, wenn ein Fahrer noch nach einigen Gläsern Alkohol, der Einnahme von Ecstasy oder einem Joint fahren möchte. Bei 17 Prozent ist das ab und zu Anlaß für Diskussionen, bei 2 Prozent häufig. 81 Prozent kennen solche Diskussionen nicht.

Eher Männer (22 Prozent) als Frauen (16 Prozent) und eher einfach Gebildete (24 Prozent) als gut Gebildete (18 Prozent)

haben Erfahrung mit solchen Diskussionen.

Die meisten derjenigen, die solche Diskussionen im Freundeskreis erleben, versuchen dann, den Fahrer davon abzubringen, noch zu fahren (81 Prozent). 8 Prozent halten sich aus diesen Diskussionen heraus; 5 Prozent unterstützen denjenigen, der noch fahren möchte, da derjenige selbst wissen muß, ob er noch fahren kann; ebenfalls 5 Prozent haben zwar Bedenken, wenn jemand alkoholisiert fahren möchte, sagen aber dazu lieber nichts.

Vor allem Frauen versuchen in dieser Situation, den Fahrer davon abzubringen, noch zu fahren (89 Prozent; Männer: 75 Prozent).

Die wenigen, die trotz Bedenken in einer solchen Diskussion nichts sagen, verhalten sich vor allem so, weil sie keine Alternative haben und sonst nicht wissen, wie sie nach Hause kommen. Einige sehen auch keine

Chance, ihre Meinung gegenüber alkoholisierten Menschen durchzusetzen. Wenige möchten nicht als feige dastehen bzw. möchten kein Außenseiter sein.

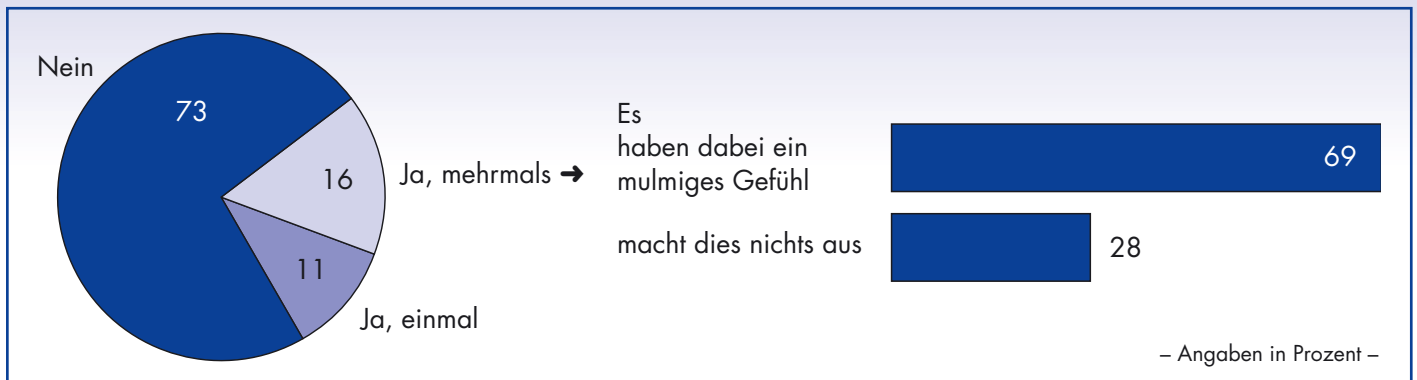
Da bei dieser Nachfrage nur wenige Fälle zugrunde liegen, können die Ergebnisse lediglich als Tendenzaussagen insgesamt gewertet werden; eine Zielgruppenbetrachtung im Detail ist hier nicht möglich.

### 2.2 Erfahrung als Beifahrer eines alkoholisierten Fahrers

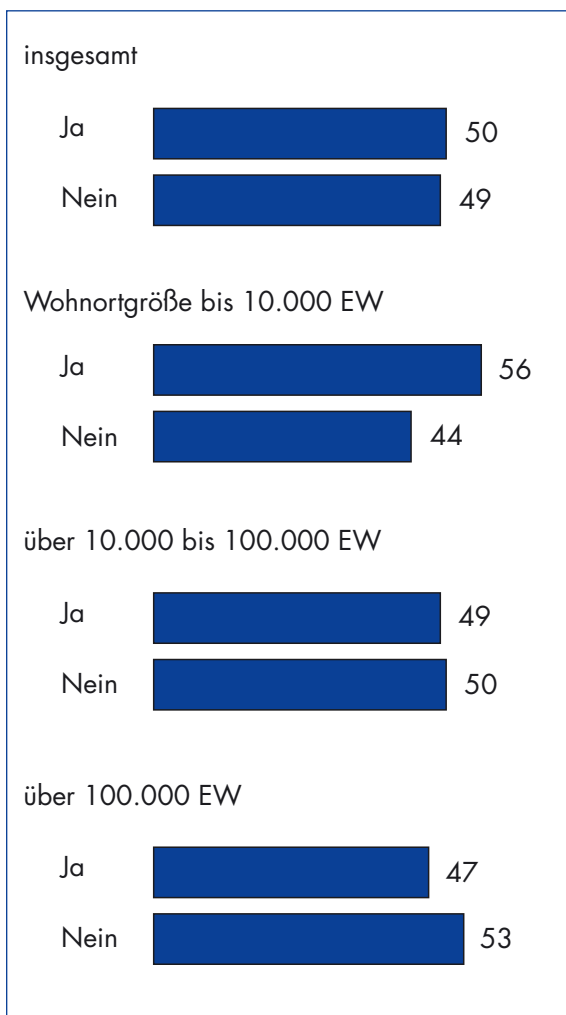
Drei Viertel der 18- bis 24jährigen (73 Prozent) sind noch nie bei einem alkoholisierten oder unter Drogeneinfluß stehenden Fahrer mitgefahren, ein Viertel hat damit Erfahrung, und zwar 11 Prozent einmal und 16 Prozent mehrmals.

Weniger Erfahrung als Beifahrer alkoholisierten Fahrer haben die Ostdeutschen (17 Prozent) gegenüber den Westdeutschen (29 Prozent); Frauen (23 Pro-

● **Es sind schon einmal mit einem alkoholisierten Fahrer mitgefahren**



● **Es haben Freunde oder Bekannte, die auch nach Alkohol- oder Drogenkonsum das Auto nicht stehen lassen**



zent) haben weniger Erfahrung als Männer (31 Prozent). Nach Wohnortgröße differenziert, haben die Großstadtbewohner hier am ehesten Erfahrung (30 Prozent).

Viele haben ein mulmiges Gefühl, wenn sie mit einem nicht mehr fahrtüchtigen Fahrer mitfahren (69 Prozent). Nur einer Minderheit (28 Prozent) macht das nichts aus.

Vor allem Frauen (zu 83 Prozent) haben bei solchen Fahrten ein mulmiges Gefühl, vor allem Ostdeutschen (42 Prozent) macht das überhaupt nichts aus. Auch diejenigen, die in kleinen Gemeinden leben – und damit oft keine andere Möglichkeit haben –, geben hier überdurchschnittlich häufig (zu 37 Prozent) an, daß es ihnen nichts ausmacht, mit einem alkoholisierten Fahrer zu fahren.

Wer trotz eines mulmigen Gefühls mit einem alkoholisierten Fahrer mitfährt, der nennt zu etwa drei Viertel (72 Prozent) als Begründung: "weil es dann immer die einzige Möglichkeit ist, nach Hause zu kommen". Etwa ein Viertel (22 Prozent)

sagt: "weil es dann doch immer gut geht und nichts passiert". Einige (6 Prozent) können keine Begründung geben.

Vor allem Frauen und die 18- bis 21-jährigen fahren, obwohl sie ein mulmiges Gefühl haben, mit, weil sie sonst keine Alternative haben, nach Hause zu kommen.

**2.3 Autofahren unter dem Einfluß von Alkohol und Drogen**

**2.3.1 Erfahrungen im Freundeskreis**

Jeder zweite 18- bis 24-jährige hat Freunde oder Bekannte, die auch dann das Auto nicht stehen lassen können, wenn sie Alkohol getrunken oder Drogen genommen haben.

Insbesondere junge Menschen in kleinen Gemeinden berichten dies aus ihrem näheren Bekanntenkreis (56 Prozent); in Großstädten, wo eher auf das Auto verzichtet werden kann, sind es weniger als die Hälfte (47 Prozent), die diese Erfahrung im Freundeskreis machen.

Diejenigen, die selbst keinen Führerschein haben, haben unterdurchschnittlich häufig (zu 42 Prozent) Freunde, die auch alkoholisiert noch Auto fahren.

### 2.3.2 Persönliche Erfahrungen

Gut die Hälfte der Führerscheinbesitzer hat Freunde oder Bekannte, die das Auto auch dann nicht stehen lassen können, wenn sie Alkohol getrunken oder Drogen genommen haben.

Selbst schon Auto gefahren, nachdem sie ein Glas zuviel getrunken hatten, sind – nach eigenen Angaben – 16 Prozent der 18- bis 24jährigen Führerscheinbesitzer, und zwar 8 Prozent einmal und ebenfalls 8 Prozent mehrmals. 84 Prozent der Führerscheinbesitzer geben hier an, alkoholisiert noch nicht gefahren zu sein.

Vor allem Männer (24 Prozent), die 22- bis 24jährigen (23 Prozent) und die formal einfach Gebildeten (23 Prozent) sind schon in angetrunkenem Zustand selbst Auto gefahren.

### 2.4 Noch fahrtüchtig?

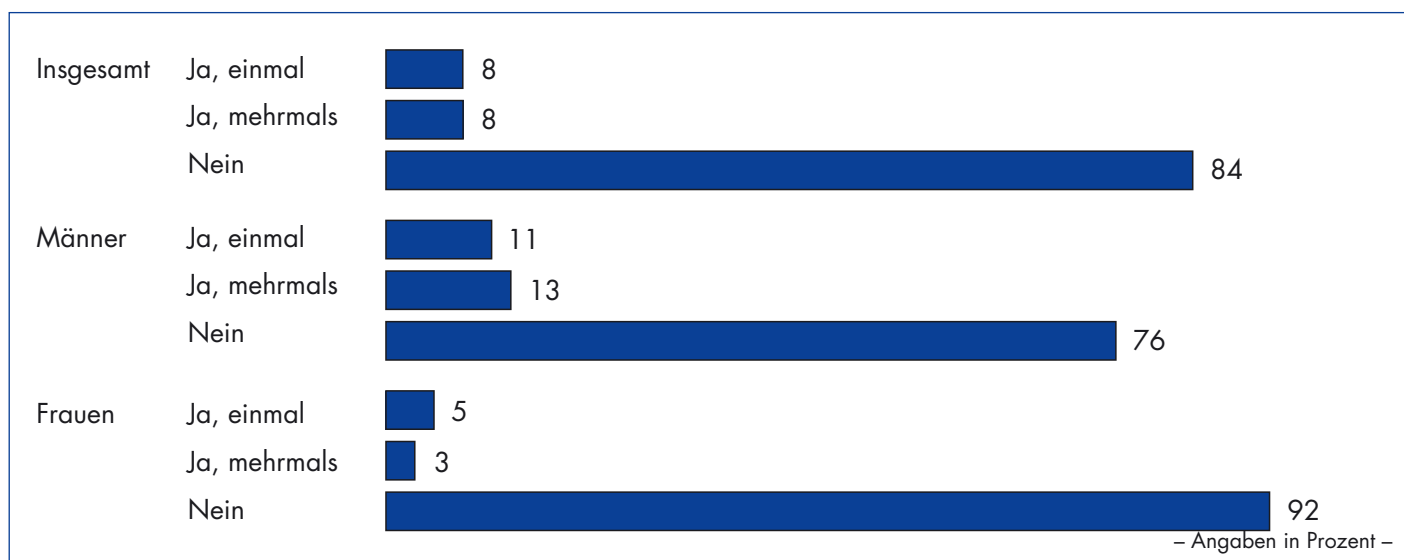
#### 2.4.1 Verhalten bei Zweifel an Fahrtüchtigkeit

Nach einer Feier, bei der man auch einigen Alkohol getrunken hat, lassen 92 Prozent der 18- bis 24jährigen bei Zweifel an der eigenen Fahrtüchtigkeit ihr Auto stehen und sehen zu, daß sie anders nach Hause kommen. 5 Prozent geben an, in dieser Situation erst einmal ein oder zwei Stunden zu schlafen, um anschließend wieder fit und fahrtüchtig zu sein. Nur 2 Prozent entscheiden sich in dieser Situation dafür, "ganz vorsichtig auf Nebenstraßen" nach Hause zu fahren. Ebenfalls

2 Prozent setzen auf koffeinhaltige Getränke, um wieder munter zu werden. 1 Prozent fährt ganz normal zurück, weil man überzeugt ist: "Das schaffe ich immer noch." Jeweils weniger als 0,5 Prozent versuchen mit Zigaretten bzw. mit "Muntermacher-Pillen" (Amphetamine) munter zu werden.

#### ● Es sind selbst schon – nachdem sie ein Glas zuviel getrunken hatten – Auto gefahren

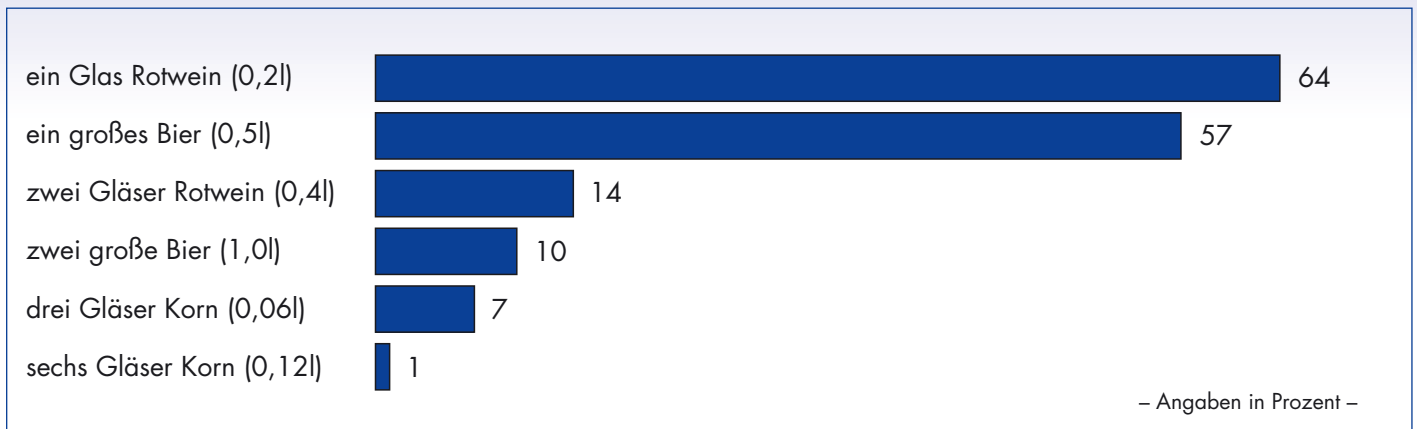
Basis: Führerscheinbesitzer





● **Es gehen nach dem folgenden Alkoholkonsum davon aus, noch Auto fahren zu können**

Basis: Führerscheinbesitzer



In allen Zielgruppen entscheidet sich hier eine ganz breite Mehrheit dafür, das Auto stehen zu lassen; vor allem Frauen wählen diese Möglichkeit (96 Prozent).

**2.4.2 Einschätzung der Fahrtüchtigkeit bei verschiedenen Alkoholmengen**

Die 18- bis 24-jährigen Führerscheinbesitzer wurden konkret auch gefragt, bei welchen konsumierten Alkoholmengen sie davon ausgehen, noch fahrtüchtig zu sein.

Dabei zeigt sich bei allen alkoholischen Getränken eine deutlich größere Vorsicht bei Frauen als bei Männern. Bereits bei einem großen Bier sagen Frauen mehrheitlich (zu 60 Prozent), daß sie nicht davon ausgehen würden, danach noch Autofahren zu können; 37 Prozent würden sich noch als fahrtüchtig einschätzen. Zum Vergleich: 74 Prozent der Männer haben nach einem großen Bier keinen Zweifel an ihrer Fahr-

tüchtigkeit. Nach zwei großen Bier würden 16 Prozent der Männer, aber nur 3 Prozent der Frauen selbst autofahren.

**2.5 Erfahrung mit Alkoholunfällen**

**2.5.1 Hat man Erfahrung damit im Freundeskreis?**

Ein Drittel der Befragten (34 Prozent) berichtet aus dem Freundes- und Bekanntenkreis von alkohol- oder drogenbedingten Unfällen, zwei Drittel (66 Prozent) haben niemanden in ihrem Umfeld, der schon einmal in einen solchen Unfall verwickelt war.

Am häufigsten gab es bereits im Bekanntenkreis derjenigen, die in kleinen Gemeinden (mit bis zu 10.000 Einwohnern) leben, Alkohol- oder Drogenunfälle (39 Prozent), am seltensten bei denjenigen, die in Großstädten leben (28 Prozent).

**2.5.2 Hat man persönliche Erfahrung?**

3 Prozent der 18- bis 24-jährigen waren selbst schon einmal, sei es verschuldet, sei es unverschuldet, in einen Autounfall verwickelt, bei dem Alkohol oder Drogen am Steuer die Ursache waren.

Hier gibt es in den einzelnen Zielgruppen fast keine Unterschiede; lediglich diejenigen, die in kleinen Gemeinden leben, haben etwas häufiger (zu 5 Prozent) schon Erfahrung mit Alkohol- und Drogenunfällen machen müssen.

### 3. Alkohol und Drogen am Steuer – Bewertung von möglichen allgemeinen Maßnahmen zur Reduzierung der Zahl der Alkoholunfälle

Fünf Vorschläge für allgemeine Maßnahmen zur Reduzierung der Zahl der Alkoholunfälle wurden den Befragten zur Bewertung vorgestellt. Gleichmaßen hohe Zustimmung finden die beiden folgenden Vorschläge: **"Die Taxi-Unternehmen sollten für junge Menschen in den Nachtstunden besondere Tarife anbieten."** (Vorschlag 1) und **"Der öffentliche Personennahverkehr sollte während der**

**Abend- und Nachtstunden verbessert werden."** (Vorschlag 2)

Beide Vorschläge werden auf einer Skala von "0" (= "stimme überhaupt nicht zu") bis "5" (= "stimme voll und ganz zu") mit einem Mittelwert von 4.4 bewertet. Jeweils 87 Prozent stimmen den Vorschlägen (voll und ganz) zu, jeweils 2 Prozent stimmen (überhaupt) nicht zu.

Die Zustimmung liegt in allen Zielgruppen ähnlich hoch.

**"Bereits die Fahrschulen, aber auch die Medien, sollten verstärkt auf die Gefahr von ‚Alkohol am Steuer‘ hinweisen"**. (Vorschlag 3) – auch dieser Vorschlag wird sehr positiv (Mittelwert 4.1) gesehen. 74 Prozent stimmen hier (voll und ganz) zu (Skalenpunkte "4" und "5"), 5 Prozent (überhaupt) (Skalenpunkte "0" und "1") nicht.

Geringfügig niedriger fällt die Zustimmung bei den gut Gebildeten und bei denjenigen, die kein Auto (im Haushalt) haben, aus.

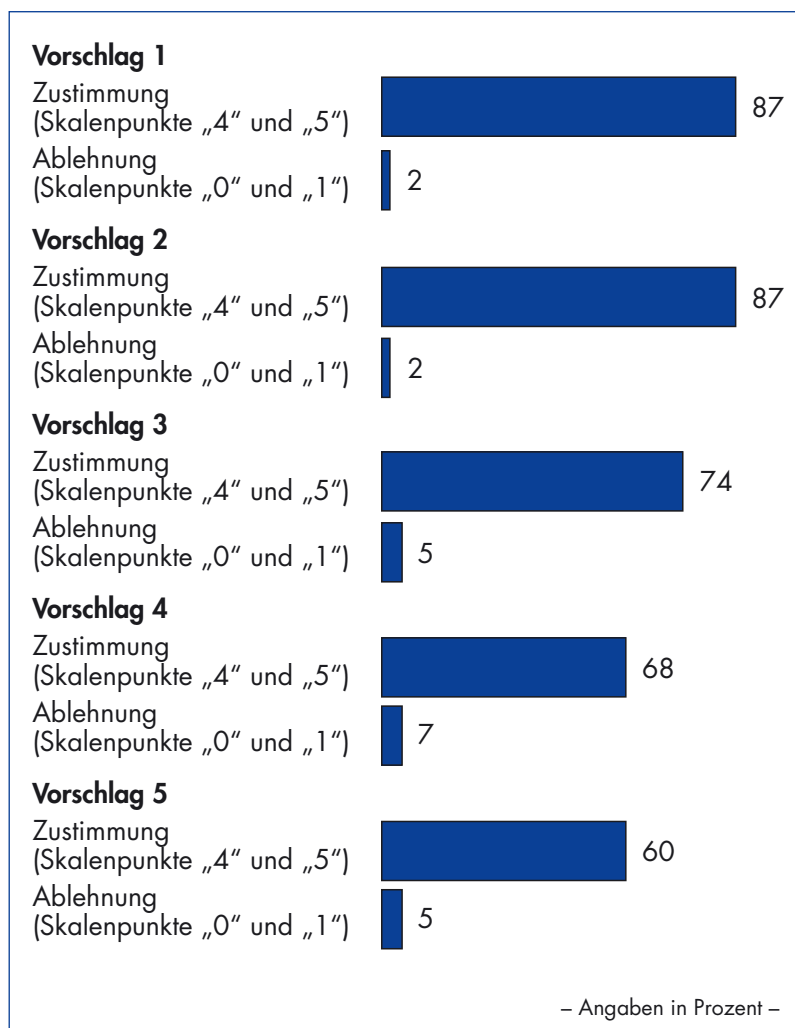
Zustimmend ist auch das Urteil zu dem Vorschlag: **"Die Alkoholkontrollen vor Diskotheken durch die Polizei sollten verstärkt werden."** (Vorschlag 4); das durchschnittliche Urteil liegt bei 3.8. 68 Prozent stimmen (voll und ganz) zu, 7 Prozent (überhaupt) nicht.

Am positivsten werten die Ostdeutschen diesen Vorschlag.

Am wenigsten ausgeprägt ist die Zustimmung zu folgendem Vorschlag: **"Die Alkoholkontrollen – auch auf den Nebenstreifen – sollten verstärkt werden."** (Vorschlag 5) Das Urteil der 18- bis 24jährigen liegt hier bei 3.6. 59 Prozent sind (voll und ganz) für diese Maßnahme, 5 Prozent sind (ganz) dagegen.

Die Meinungsverteilung ist hier in allen Zielgruppen sehr ähnlich.

#### ● Bewertung von Vorschlägen für allgemeine Maßnahmen



## **Impressum**

Herausgeber:  
Deutscher Verkehrsicherheitsrat e.V.  
Beueler Bahnhofplatz 16  
53222 Bonn  
Tel.: (02 28) 400 01-0  
Fax: (02 28) 400 01-67

Verantwortlich für den Inhalt:  
Ute Hammer

Redaktion:  
Werner Sauerhöfer

Hergestellt mit Unterstützung des  
Bundesministeriums für Verkehr,  
Bau- und Wohnungswesen und des  
Hauptverbandes der gewerblichen  
Berufsgenossenschaften

Gesamtherstellung:  
Köllen Druck + Verlag GmbH,  
Bonn – Berlin

Bonn 2001

Durchführung der Studie:

**rheingold**

Institut für qualitative Markt-  
und Medienanalysen  
Kaiser-Wilhelm-Ring 46  
50672 Köln  
Telefon: 02 21/9 12 77-0

Durchführung der Umfrage  
(Anhang):

**forsa.** Gesellschaft für  
Sozialforschung und statistische Analysen mbH

Max-Beer-Straße 2-4  
10119 Berlin  
Telefon: 030/628 82-0