



Der Goldene Dieseling des VdM und seine Träger

2012 Prof. Dr. Julia Seifert, Unfallchirurgin und Leitende Oberärztin am Unfallkrankenhaus Berlin
Sie hat untersucht, inwieweit neben den Risikofaktoren Umwelt (z.B. Alleen, Autobahnen, fehlende Leitplanken) und Technik (z.B. Alter der Fahrzeuge) individuelle und persönliche Faktoren Einfluss auf das Unfallgeschehen haben. Besonders hat sie sich um die Sicherheit von Kindern im Verkehr verdient gemacht.

2011 Kurt Bodewig, Präsident der Deutschen Verkehrswacht
Hatte als Verkehrsminister mit dem „Verkehrsbericht 2000“ erstmals das Konzept einer integrierten Verkehrspolitik beschrieben, die auf einem modernen Verkehrssystem basiert und für Nachhaltigkeit und Sicherheit steht. Ehrung zugleich für die Leistungen der Deutschen Verkehrswacht zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

2010 Prof.Dipl.-Ing. Dietmar Otte, Leiter der Unfallforschung Medizinische Hochschule Hannover
Der Entwickler einer Methodik der Datensammlung und –bewertung gilt als „Vater“ der systematischen Ursachenforschung von Verletzungsduplizitäten bei Unfällen. Mit den wissenschaftlich aufbereiteten Daten konnte die Autoindustrie weltweit die passive Sicherheit von Straßenfahrzeugen deutlich verbessern.

2009 Dipl.-Ing. Elmar Frickenstein, BMW-Bereichsleiter Elektrik/Elektronik des Fahrerarbeitsplatzes
In seiner Verantwortung wurden wegweisende Sicherheits-Assistenzsysteme entwickelt. Dazu zählen „Night Vision“ zum Erkennen von Fußgängern bei Nacht, die Adaptive Geschwindigkeitsregelung mit Stop-&-Go-Funktion, die den Abstand zu vorausfahrenden Fahrzeugen bis zum Stillstand anpasst, eine „Speed-Limit-Anzeige“, die lokale Geschwindigkeitsbegrenzungen erkennt und anzeigt, sowie das „Side View“ zum Erkennen von Querverkehr an unübersichtlichen Einmündungen.

2008 Dr. Dieter-Lebrecht Koch, Abgeordneter des Europäischen Parlaments
Er leitete das Projekt DocStop, „Initiative zur Unterwegsversorgung für Berufskraftfahrer europaweit“, und hat sich für die Einführung des automatischen Notrufs bei Unfall, eCall, eingesetzt, ebenso für den serienmäßigen Einbau der Abstandswarn- und Anhaltetechnik ACC (Adaptive Cruise Control) für Nutzfahrzeuge.

2007 Dr.-Ing. Peter Hupfer
Er trug entscheidend zur Neupositionierung der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) bei. Wesentlich auch sein Beitrag zur Modernisierung der Führerscheinausbildung und zur

Der Verband der Motorjournalisten e. V. (VdM) wurde 1952 gegründet und ist die größte deutschsprachige Vereinigung von Motor- und Mobilitätsjournalisten aller Medien sowie Vertreter der einschlägigen Pressestellen. Der Verband ist eingetragen beim AG Berlin-Charlottenburg. Die Adresse der Geschäftsstelle lautet: Neidlinger Str. 51, 73760 Ostfildern. Tel. 0711 45998294, E-Mail vdm@vdm-gs.de, Internet: www.motorjournalist.de



Entwicklung des Electronically Controlled Vehicle-Crashtests, kurz ECV-Crash, der Maßstäbe bei der Fahrzeugsicherheit gesetzt hat.

2006 Prof. Dr. Hartmut Marwitz

War verantwortlich für die Entwicklung neuartiger Elektronik im Schwer-Lkw, z.B. elektronisch geregelte Scheibenbremsen. Auch die Entwicklung von Sicherheits- und Assistenzsystemen, wie Spurassistent, Stabilitätsregelung, Wankregelung und Abstands-Regel-Tempoautomat mit Notbrems-Assistent gehen auf ihn zurück.

2005 Prof. Dr. Hans-Joachim Schmidt-Clausen

Erforschte die Physiologie des Sehens und Gesehenwerdens und entwickelte daraus Anforderungen an Fahrzeug- und Straßenbeleuchtung. Mit seinem Namen verbunden sind u.a. die hochgesetzte Bremsleuchte bis hin zum Kurvenlicht bei Pkw.

2004 Prof. Dr.-Ing. Dieter Anselm

Entwickelte die wissenschaftliche Grundlage, um Unfallfahrzeuge so instand zu setzen, dass alle Funktionen für passive Sicherheit gewährleistet bleiben. Entwickelte den Crashtest für die Festlegung der Typklassen in der Autoversicherung. Führte die elektronische Wegfahrsperrung zur Diebstahlsicherung von Fahrzeugen ein.

2003 Prof. Dipl.-Ing. Manfred Bandmann

Hat sich speziell für die Verkehrssicherheit in Straßen-, U-Bahn- und Eisenbahntunneln eingesetzt. Verfolgt das Ziel eines Sicherheits-Audits bei Planung und Bau von Straßen.

2002 Bob Lee

Setzte als Neoplan-Chefkonstrukteur und Vorstand die Realisierung von Sicherheitsaspekten im Omnibusbau durch. Gilt als „Vater“ des sicheren Omnibusses.

2001 Max Mosley

Mitinitiator des europäischen Sicherheitstestprogramms für neue Fahrzeuge NCAP (New Car Assessment Programme). Setzte die einheitlichen Standards für Crash-Tests europaweit gegen Widerstände der Industrie und gegen nationale Interessen durch.

2000 Dipl.-Ing. Armin Müller, Dr.ir. Ing. Anton Th. van Zanten

Grundsatzuntersuchungen zur Fahrdynamikregelung (FDR) und gemeinsame Entwicklung des Elektronischen Stabilitäts-Programms (ESP) bis zur Serieneinführung.

1999 Prof. Dr.-Ing. Volker Meewes

Richtungweisende Arbeiten zur Verkehrssicherheit bei Planung und Bau von Straßen, u.a. zur Verkehrsberuhigung, bei der Erschließung von Wohngebieten und zur Schulwegsicherung. Ver-



besserung der Unfalltypen-Steckkarten der Polizei und Untersuchung des Zusammenhangs zwischen Unfällen und Straßengestaltung.

1998 Dr. Rudolf Günther

Widmete sich seit 1973 der Sicherheit nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer, insbesondere von Kindern und Jugendlichen. Schuf das Erwachsenen-Bildungsprogramm "Kind und Verkehr" des DVR und Materialien zur Radfahrausbildung an Schulen.

1997 Dr. Dieter Ellinghaus

Hat zahlreiche Untersuchungen zu unterschiedlichen Aspekten der Verkehrssicherheit durchgeführt. Initiator und regelmäßiger Verfasser der Uniroyal-Schriftenreihe zur Verkehrssicherheit. Mitarbeit u.a. an Projekten zum Autonotfunk und zur Reduzierung von Verkehrszeichen.

1996 Dr. Erika Emmerich

Sie setzte sich für die Berufsausbildung der Lkw- und Omnibusfahrer ein; förderte Fahrsicherheits-training für junge Fahrer und den Schülerlotsendienst; unterstützte die Einführung von Telematik im Straßenverkehr.

1995 Prof. Dr.-Ing. Klaus Langwieder

Hat sich für die Entwicklung zuverlässiger Rückhaltesysteme für Kinder und Erwachsene in Pkw eingesetzt. Herausgabe der wissenschaftlichen Unfallstudie "Fahrzeugsicherheit 90".

1994 Kay-Jürgen Schröder

Schlug einen veränderten und dadurch entschärften Einfahrbereich auf Autobahn-Baustellen vor, wodurch sich deutlich weniger Unfälle ereigneten.

1993 Eberhard Hemminger

Entwickelte, konstruierte und verbesserte Fahrzeuge für das Rettungswesen und zur besseren Versorgung von Unfallopfern. Dazu gehören Schnellbergungswagen der Feuerwehr, Baby-Notarztwagen, Organ- und Ferntransportwagen.

1992 Dr.-Ing. Wolfgang Lincke, Dr.-Ing. Friedrich W. Lohr

Beide haben in leitender Position die Entwicklung von Fahrzeugen mit konstruktiven Sicherheitselementen gefördert. Erstmals setzten sie dieses Prinzip konsequent auch in der Kompaktklasse ein.

1991 Dr. Wolfgang Bouska

Entwickelte zahlreiche Sicherheitsinitiativen, so die jährliche Aktion "Sicherheit auf Bayerns Straßen". Er setzte sich für eine freiwillige Fortbildung der Kraftfahrer ein.



1990 Prof. Dr.med. Peter Sefrin

Verbesserung des Rettungswesens nach Verkehrsunfällen, wirkungsvolle Erstversorgung von Notfallopfern und Forschungsarbeiten im Bereich Notfallmedizin. Prof. Sefrin ist eine Kapazität für Notfalltherapie und führender Experte im deutschen Rettungswesen.

1989 Dipl.-Ing. Peter Brägas

Die Entwicklung der Verkehrsfunksysteme ARI und TMC (Traffic Message Cannel) geht wie die Erprobung und Einführung von Verkehrszielführungs- und Leitsystemen auf seine Initiative zurück.

1988 Prof. Dr.-Ing. Heinrich Praxenthaler

Aufbau der BASt zur zentralen Stelle für Unfallforschung und Entwicklung interdisziplinärer Arbeitsstrukturen für die Erforschung von Verkehrsunfällen.

1987 Prof. Dr. Berndt Gramberg-Danielsen, Prof. Dr. Erwin Hartmann

Beide haben sich wissenschaftlich mit der "Sehkraft des Kraftfahrers im Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit" beschäftigt. Ihre Arbeiten haben weltweite Beachtung gefunden.

1986 Dr. Werner Dollinger

Setzte Gesetze zur Verkehrssicherheit durch, wie Gurtanlegepflicht, Helmpflicht und Stufenführerschein für Motorradfahrer.

1985 Dipl.-Ing Rolf Moll

Setzte sich in der Berufskraftfahrer-Aus- und Fortbildung für stärkere Betonung der sicherheitsrelevanten Aspekte ein.

1984 Prof. Dr.rer.nat. Udo Undeutsch

Mitbegründer der modernen Verkehrspsychologie, Gründungsmitglied und Präsident der Forschungsgruppe "Der Mensch im Verkehr" und Mitglied im Komitee "Sicherheit für das Kind".

1983 Pater Paul Guntermann

Initiator der evangelisch-katholischen Arbeitsgemeinschaft für Verkehrssicherheit. Hoher persönlicher Einsatz zur Aktivierung kirchlicher Einrichtungen für eine christlich orientierte Verkehrssicherheitsarbeit.

1982 Dipl.-Phys. Fritz Oswald

Richtungweisende Arbeiten zur Verbesserung des Fahr- und Bremsverhaltens von Kraftfahrzeugen. Erfinder einer "Radaufhängung für die gelenkten Räder von Fahrzeugen", bekannt als "negativer Rollradius".

1981 Dr. Gerhard Schork



Verdienste um den "Klimawechsel im Verkehr" und Initiator von Verkehrssicherheitsaktionen zur Erwachsenenaufklärung.

1980 Dr.-Ing. Konrad Pfundt

War federführend und wissenschaftlich begleitend am Großversuch "Verkehrsberuhigung in Wohngebieten" beteiligt. Entwickelte Richtlinien für Schulwegsicherung, Fußgängersicherheit und Lichtsignalanlagen.

1979 Dr. Felix Mottl, Dr. Hans-J. Schwepcke

Sie waren als Team Initiatoren, Mitbegründer und Förderer des "Kinder-Verkehrs-Clubs" und weiterer Maßnahmen zur Sicherheit der Kinder im Straßenverkehr.

1978 Dr. Dr. Richard Spiegel

Setzte sich ehrenamtlich für bessere Verkehrsgesinnung ein und sorgte dafür, dass Ergebnisse der Unfallursachenforschung in das Verkehrsrecht und die Gefahrenlehre im den Fahrschulunterricht eingeführt wurden.

1977 Prof. Dr. Manfred Schreiber

Initiierte zahlreiche Maßnahmen der Erziehung, Überwachung und Auswertung im Straßenverkehr, wodurch in München die Zahl der Verkehrstoten unter die der Vorkriegsjahre sank.

1976 Dr. Johann Heinrich von Brunn

Förderte die Unfallursachenforschung und hatte wesentlichen Anteil an der Wiedererweckung der Deutschen Verkehrswacht.

1975 Prof. Dr.-Ing. Hans Scherenberg

Setzte als Wissenschaftler und Praktiker über Jahrzehnte hinweg Maßstäbe für Entwicklung und Konstruktion von Kraftfahrzeugen unter Berücksichtigung der aktiven und passiven Sicherheit.

1974 Prof. Dr.-Ing. Max Danner

Leitete seit 1971 für 21 Jahre das von ihm gegründete Institut für Kfz-Technik der Allianz-Versicherung und erwarb sich legendären Ruf als "Sicherheits-Papst". Mit seinem Namen verbunden sind die Einführung des Sicherheitsgurtes und die Anschnallpflicht, erste Crashtests mit Pkw, Lkw und Motorrädern, die Einführung von Tempo-30-Zonen in Ortschaften und der "Führerschein auf Probe".

1973 Prof. Dr. Karl Luff

Lieferte wissenschaftlich fundierte Grundlagen zur Erkennung menschlichen Fehlverhaltens im Straßenverkehr, was in der Rechtsprechung ihren Niederschlag fand.

1973 Dr. Siegfried Steiger



Gründer der "Björn-Steiger-Stiftung", die für die Installation von Notrufsäulen an Bundesstraßen sorgte.

1972 Dr. Ing Richard Zechall

Leistete Pionierarbeit bei der Entwicklung elektronischer Systeme zur Fahrzeugsicherheit, u.a. bei der Benzineinspritzung, dem Antiblockiersystem, der automatischen Abstandhaltung und der Kfz-Beleuchtung.

1971 Prof. Dr. techn. Fritz Fiala

Richtungweisende Forschungen auf nahezu allen Gebieten der Kfz-Sicherheit und der Crashtest-Auswertung.

1970 Dipl.-Kaufmann Paul W. Hoffmann

Initiator der systematischen Erfassung von Unfallursachen und der Entwicklung von Verkehrsleit-einrichtungen. Mitbegründer der neuen Deutschen Verkehrswacht. Erfand den Slogan "Hör auf deine Frau – fahr vorsichtig".

1969 Prof. Dr. med. habil. Rudolf Frey

Gilt international als Pionier der Humanisierung der Unfallmedizin. Initiierte die Reanimation von Atmung und Kreislauf bereits am Unfallort und beim Transport.

1968 Rechtsanwalt Herrmann Jaeger

Hat mit eigener Initiative und persönlichem Engagement die Jugend- und Schulverkehrserziehung gefördert.

1967 Dr. Gerhard Munsch

Initiator der Verkehrspsychologie und der Sehtests. Gab wichtige Impulse für die Fahrlehrerausbildung.

1966 Prof. Dr. Johannes Schlums

Stellte Richtlinien auf u.a. für verkehrssicheren Straßenbau, Verkehrsregelung und Fahrzeug-Abmessungen.

1965 Prof. Dr.-Ing. Bruno Wehner

Verdienste um Sicherheitsmaßnahmen im Straßenbau.

1965 Prof. Dr.-Ing. Wilhelm Leutzbach

Gründer des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Karlsruhe. Erfand die Theorie des Verkehrsflusses.



1964 Willi Weyer

Nahm sich persönlich auf unkonventionelle Weise aktuellen Fragen des Straßenverkehrs an.

1963 Georg Geiger

Gründete die Fernfahrschule Rieneck und setzte sich für Unfallschutzinformationen ein.

1962 Ernst Meyer, Dr. Ernst Stiefel, Ernst Jacobi

Verfasser der bahnbrechenden Untersuchung "Typische Unfallursachen im deutschen Straßenverkehr", die über zwei Jahrzehnte Standardwerk der Verkehrssicherheitsarbeit war.

1961 Prof. Dr.-Ing. Fritz Nallinger

Initiator der Versteifung der Fahrgastzelle eines Pkw als Sicherheitsraum und Front und Heck als Knautschzonen.

1960 Prof. Dr.-Ing. Rudolf Hillebrecht

Plante den Wiederaufbau Hannovers nach dem Krieg mit beispielhaften Verkehrswegen.

1959 Hubert van Drimmelen

Initiator der Verkehrskindergärten.

1958 Hans Bretz

Verdienste um die Straßenwacht.

1957 Dr. Paul Gülker

Veranlasste, dass Unfallursachen durch Auswertung des Versicherungsmaterials erforscht wurden.

1956 Konsul Erhard Vitger

"Vater des Schülerlotsendienstes".

1955 Prof. Walter Linden

Initiator von verkehrskundlichen Fortbildungskursen, Seh- und Reaktionstests, Kfz-Beleuchtungswochen.

Text und Fotos in digitaler Form unter: www.motorjournalist.de/presse