

ADAC Stellungnahme zur sicheren Türöffnung an Pkw nach Unfällen und bei Fahrzeugbränden

Der ADAC e.V. ist ein nicht-wirtschaftlicher Verein und anerkannter Verbraucherverband mit über 22 Millionen Mitgliedern, der seine vorrangige Aufgabe in der Förderung und Aufrechterhaltung der Mobilität seiner Mitglieder sieht. Hilfe, Rat und Schutz nach Panne, Unfall, Krankheit sowie im häuslichen Bereich beschreiben den Kern der Tätigkeiten. Der ADAC e.V. setzt sich intensiv für Verkehrssicherheit und Verkehrserziehung ein. Unabhängige Verbraucherschutztests dienen der Aufklärung der Mitglieder und tragen u. a. zu Fortschritten bei der Fahrzeugsicherheit, beim Umwelt- und Klimaschutz bei. Die Beratungsleistung für Mitglieder umfasst juristische, technische sowie touristische Themen. Zusätzlich gilt der Einsatz des ADAC e.V. der Förderung des Motorsports und des Tourismus sowie der Erhaltung, Pflege und Nutzung des kraftfahrttechnischen Kulturgutes, der Förderung der Luftrettung sowie der Wahrnehmung und Förderung der Interessen der Sportschiffahrt. Im Rahmen der Interessenvertretung setzt sich der ADAC e.V. für die Belange der Verkehrsteilnehmenden sowie für Fortschritte im Verkehrswesen unter Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes ein. Der ADAC e.V. ist eingetragen im Lobbyregister des Deutschen Bundestags nach dem Lobbyregistergesetz, Registernummer: R002184 sowie im Europäischen Transparenzregister, Registernummer: 02452103934-97. Die Interessensvertretung wird auf der Grundlage des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregistergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex betrieben.

Hintergrund

In den letzten Jahren sind versenkbare Türgriffe wegen ihrer aerodynamischen und optischen Eigenschaften in Mode gekommen. Tesla hat mit diesen Griffen in der Großserie begonnen, europäische Hersteller wie Mercedes und BMW haben bei diversen Modellen nachgezogen.

Einige Griffe lassen sich durch den Druck auf den vordersten Teil des Griffes händisch herausklappen, doch immer mehr Lösungen bedienen sich elektrischer Stellmotoren, die den Griff zur Bedienung ausschließlich automatisch herausfahren und während der Fahrt bündig mit der Fahrzeughülle versenken. Doch wenn die Stromzufuhr nach einem Unfall gestört ist, könnte so ein Griff eingefahren bleiben, Unfallhelfer würden nicht an die Autoinsassen herankommen können.

Aber nicht nur versenkbare Türgriffe mit elektrischer Bedienung können ein Problem darstellen, sondern auch Standardgriffe, die eine elektrische Schlossöffnung haben. Sie benötigen bei Spannungsabfall teilweise komplexe, versteckte mechanische Handgriffe, an denen Ersthelfer vor Ort scheitern können. Auch eine Selbstbefreiung der Insassen kann sich dadurch deutlich erschweren. Sogar digitale Schließ- und Öffnungsvorgänge, zum Beispiel per Gestik, sind derzeit möglich, können im Ernstfall aber eine Gefahr darstellen.

Für die schnelle Rettung von Personen aus einem Unfallfahrzeug ist es für Ersthelfer wichtig, ein Fahrzeug von außen schnell, einfach und intuitiv öffnen zu können. Umso mehr, wenn es zu einem Fahrzeugbrand kommt und höchste Eile geboten ist. Dies muss auch bei extrem schlechten Witterungsverhältnissen und Dunkelheit möglich sein. Versenkbare Türgriffe, also solche, die sich beim Parken und Fahren bündig in die Autoflanke zurückziehen, aber auch die, die erst durch Drücken auf das kurze Ende aus der Fahrzeugkontur hervorspringen oder komplexe, versteckte Öffnungsmechanismen aufweisen, können diese Aufgabe vor allem für Laien besonders in Notsituationen erheblich erschweren und die Zeit für die Insassenrettung unnötig verlängern. Doch selbst professionelle Rettungskräfte brauchen mehr Zeit, um an die Insassen zu gelangen, wenn sich die Türen nicht einfach und rasch öffnen lassen, trotz Hinweise in den Rettungsdatenblättern.

In den Crashtests nach Euro NCAP – dem europäischen Konsortium zur Überprüfung von Fahrzeug-Sicherheitssystemen, dem auch der ADAC angehört – werden die Türöffnungskräfte geprüft und bewertet. Außerdem wird überprüft, ob das Fahrzeug die Türen nach dem Unfall selbsttätig entriegelt, damit diese von außen geöffnet werden können. Auch eine Öffnung vom Innenraum aus wird geprüft, hierzu wird das Versorgungsspannung zuerst getrennt und dann die Funktion der Innenraumtürgriffe überprüft. Des Weiteren wird auch die Zugänglichkeit und Offensichtlichkeit dieser Öffner bewertet, welche sich im Blickfeld befinden und deren Bedienung von der Person auf dem jeweiligen Sitz erfolgen muss.

Hier zeigten, unter den Herstellern bekannten Testbedingungen, versenkbare Türgriffe bisher keine Auffälligkeiten. Laut Medienberichten kam es in der Vergangenheit bei realen Unfallszenarien allerdings zu Problemen und auch Todesfällen, weil Insassen sich selbst nicht befreien oder Ersthelfer die Türen von außen nicht rechtzeitig öffnen konnten.

Aktuelle gesetzliche Rahmenbedingungen

Anforderungen an die Türöffnung sind im Rahmen der EU-Typgenehmigung für Pkw in verschiedenen UNECE-Regelungen definiert. So müssen nach einem Unfall gemäß den UNECE-Regelungen für Front- (UN-Regelung Nr. 94 und Nr. 137) und Seitenaufprall (UN-Regelung Nr. 95) mindestens eine Tür pro Sitzreihe ohne Werkzeug geöffnet und die Seitentüren entriegelt werden können sowie sich das Türverriegelungssystem automatisch aktivieren und entriegeln. Die UNECE-Regelung Nr. 11 für Türverschlüsse und Türrückhalteteile schreibt ebenfalls Anforderungen an Verriegelungsvorrichtungen und Kindersicherungssysteme fest.

Spezifische Anforderungen für versenkbare und elektrisch betriebene Türgriffe gibt es im Rahmen der aktuellen Typgenehmigung nicht, ebenso wenig wie genaue Angaben, auf welche Weise, in welcher Zeit und unter Einsatz welcher Kräfte grundsätzlich eine Türöffnung sowohl von innen als auch von außen nach einem Unfall oder auch bei Ausfall der Versorgungsspannung möglich sein muss. Ebenso ist nicht geregelt, wie eventuell vorgesehene Notentriegelungen zu bedienen und zu kennzeichnen sind, damit sich Insassen aus dem Auto selbst befreien können, als auch Ersthelfer intuitiv von außen Insassen aus dem Fahrzeug retten können. So ist es zulässig, dass zur Türentriegelung zum Beispiel der Autoschlüssel oder die Fernbedienung mit integriertem Notschlüssel erforderlich ist, oder im Innenraum eine Verkleidung zu entfernen ist, um an die mechanische Notentriegelung zu gelangen – ohne jedwede Kennzeichnung. Auch die Problematik, dass eine Tür bei aktivierter Kindersicherheit von innen im Notfall nicht geöffnet werden kann, wird aktuell nicht adressiert.

Erschwerend kommt hinzu, dass zunehmend mehr Fahrzeuge seitlich mit einer Verbundverglasung (auch Wärmeschutz-, Akustik- oder Komfortverglasung genannt) ausgestattet sind, die sich in der Regel mit einem Nothammer oder ähnlichem nicht mehr zertrümmern lässt.

Position des ADAC

Aus Sicht des ADAC garantiert eine automatische, mechanische Lösung für das Ausfahren die besten Chancen bei versenkbaren Türgriffen, nach einem Crash die Türen von außen öffnen zu können – auch, wenn die Stromversorgung ausfällt. Nach wie vor ist aber ein feststehender Bügeltürgriff mit mechanischer Entriegelung die sicherste Lösung für Ersthelfer, nach einem Unfall das Fahrzeug für die Insassenrettung öffnen zu können. Ein stabiler, voll umgreifbarer Türgriff kann helfen, die Tür auch bei Verformungen und großem Widerstand zu öffnen, zum Beispiel wenn die Tür am Boden oder einem Hindernis schleift oder das Fahrzeug auf dem Dach liegt.

Wenig Chance haben Ersthelfer dann, wenn der Türgriff den Zugkräften nicht standhält oder die Verformung der Karosserie so stark ist, dass die Türen so verklemmt sind, dass sie sich auch mit einem gewaltsamen Zug am Türgriff nicht mehr öffnen lassen.

Um eine schnelle und sichere Rettung von Insassen aus verunfallten oder in Brand geratenen Fahrzeugen zu verbessern, fordert der ADAC daher:

- Außenliegende Türgriffe müssen intuitiv und mit einer Hand zu bedienen und die Türen zu öffnen sein, wenn das Fahrzeug verunfallt ist, in Brand gerät oder die Versorgungsspannung ausfällt und sich Insassen im Fahrzeug befinden.
- Außenliegende Türgriffe müssen geeignet sein, mit der Hand umschlossen zu werden und Zugkräften von 750 N aufzubringen und (analog Euro NCAP Testprotokoll 2026) standzuhalten.
- Innenliegende Türgriffe müssen offensichtlich, intuitiv und mit einem Handgriff zu bedienen und die Türen für alle Sitzreihen zu öffnen sein, wenn das Fahrzeug verunfallt ist, in Brand gerät oder die Versorgungsspannung ausfällt, und sich Insassen im Fahrzeug befinden. Alle sonstigen Verriegelungen der Türen müssen im Crashfall aufgehoben werden, dies gilt speziell für die Kindersicherung.
- Dafür notwendige Anforderungen sollen in den entsprechenden UNECE-Regelungen verankert werden.

Herausgeber/Impressum

ADAC e.V.
81360 München
www.adac.de

Alle Inhalte wenden sich an und gelten für alle Geschlechter (w/m/d). Soweit grammatikalisch männliche, weibliche oder neutrale Personenbezeichnungen verwendet werden, dient dies allein der besseren Lesbarkeit.