

**Kleine Anfrage****Klaus Gagel (AfD), Arno Enners (AfD), Klaus Herrmann (AfD) und Dirk Gaw (AfD)
vom 12.08.2020****Vorbereitung hessischer Feuerwehren auf brennende Elektrofahrzeuge – Teil II****und****Antwort****Minister des Innern und für Sport****Vorbemerkung Fragesteller:**

Sollte sich der Marktanteil von E-Autos aufgrund der hohen Subventionen und Förderungen durch die Bundesregierung in Zukunft tatsächlich signifikant erhöhen, wird die Verkehrsdichte dieser Fahrzeuge auch in Hessen ansteigen. Die Problematik des Brandschutzes von E-Autos und der bei einem Brand auftretenden Temperaturen von über 1.000 Grad Celsius führen zu großen technischen Herausforderungen für die Feuerwehren, wie jüngst ein Beispiel aus dem Landkreis Potsdam-Mittelmark zeigt: „Am 29. Juli 2020 ereignete sich in Groß Kreutz ein Unfall eines Elektrofahrzeuges, einem Audi E-tron, mit anschließendem Brand, bei dem eine 19-jährige Frau in ihrem Fahrzeug verbrannte. Die herbeigerufene Feuerwehr versuchte die brennenden Akkus zu kühlen, um eine Explosion zu verhindern. Der Frau konnte dagegen nicht mehr geholfen werden.“

→ <https://www.rbb24.de/panorama/beitrag/2020/07/brandenburg-potsdam-mittelmark-e-auto-brand-feuerwehr-batterien.html>

Die Vorbemerkung der Fragesteller vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Sind Serienbrände durch nebeneinanderstehende E-Fahrzeuge (z.B. an E-Landesäulen) durch Spontanbrand denkbar?

Bei intakten und unbeschädigten E-Fahrzeugen sind Spontanbrände ebenso wie bei Fahrzeugen mit herkömmlichem Antrieb nahezu auszuschließen. Brände entstehen in der Regel zumeist durch Defekte, Unfälle oder unsachgemäße Handhabung. Im Falle eines Brandes ist es grundsätzlich möglich, dass sich das Feuer, unabhängig von der Antriebsart des Fahrzeuges, auch auf benachbarte Fahrzeuge ausdehnen kann. Die Gefahr einer solchen Brandausbreitung ist jedoch bei elektrisch betriebenen Kraftfahrzeugen nicht größer als bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor.

Frage 2. Wer haftet in diesem Fall (Punkt 1), wenn der Verursacher des Brandes nicht ermittelt werden kann und besteht eine Deckung durch die Fahrzeugversicherung?

Aussagen zur Haftpflicht müssen immer fallbezogen geprüft werden und können nicht allgemein beantwortet werden. In dem unter Frage 1 konstruierten Fall mit der Bedingung der Frage 2, dass kein Verursacher zu ermitteln sei, kann den Halter des sich zuerst entzündenden Fahrzeuges eine Haftpflicht treffen, die grundsätzlich seine Kfz-Haftpflichtversicherung trägt. Ob die Deckung durch eine Fahrzeugversicherung gegeben ist, ist eine zivilrechtliche Frage. Die Kfz-Haftpflicht hat jedoch gesetzliche Mindestdeckungssummen: für Personenschäden 7,5 Mio. €, für Sachschäden 1,12 Mio. € und für Vermögensschäden 50.000 €.

Frage 3. Bei Beschädigung beispielsweise des Asphalttes durch Hineinschmelzen oder Gebäudeschäden in Tiefgaragen durch ein oder mehrere brennende Elektrofahrzeuge: Sind die Kosten der anschließenden Straßensanierung bzw. die Kosten der Gebäudesanierung durch die klassische Kfz-Haftpflichtversicherung vollumfänglich gedeckt?

Hinsichtlich der „vollumfänglichen“ Deckung kann keine Aussage getroffen werden. Dies ist abhängig von Schadenshöhe und individueller Deckungssumme des Versicherungsvertrages. Sachschäden – unabhängig, ob an öffentlicher Infrastruktur oder an privatem Eigentum – sind grundsätzlich von der Kfz-Haftpflichtversicherung desjenigen, dem eine Haftpflicht entstanden ist, zu liquidieren.

Frage 4. Beim Brand eines E-Fahrzeuges in einem Parkhaus bzw. einer Tiefgarage stellt sich aufgrund der baulichen Gegebenheiten die Frage der Bergung. Wenn die Löschung mit einer großen Löschwanne nicht möglich ist, muss die Feuerwehr das E-Fahrzeug kontrolliert abbrennen lassen, was erhebliche Kollateralschäden für das Gebäude und darin arbeitende oder wohnende Menschen bedeutet. Plant die Landesregierung angesichts dieser Gefahr eine Änderung der Garagenordnung, um das Abstellen und die Lademöglichkeit von E-Fahrzeugen in Tiefgaragen und Parkhäusern zu untersagen?

Im Zuge des Hessischen Energiezukunftsgesetzes vom 21. November 2012 wurde die Garagenverordnung geändert. In neuen Mittel- und Großgaragen müssen danach Anschlüsse für Ladestationen für Elektrofahrzeuge hergestellt werden. Aufgrund von Vorgaben der Europäischen Union plant nun die Bundesregierung im Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz eine bundeseinheitliche Regelung für den flächendeckenden Ausbau der Leitungs- und Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität im Gebäudebereich zu schaffen. Bei Inkrafttreten dieser Regelung wird § 2 Abs. 2a Garagenverordnung unwirksam. Die Landesregierung plant daher keine Änderung der Garagenverordnung. Gefahren, die ein Verbot des Abstellens von E-Fahrzeugen in Tiefgaragen und Parkhäusern rechtfertigen würden, sind nicht bekannt.

Ergänzend kann hierzu festgehalten werden, dass für den Löscheinsatz in Garagenanlagen die gleichen einsatztaktischen Grundsätze gelten, wie für Fahrzeugbrände im Freien.

Frage 5. Welche Empfehlungen können hessische Feuerwehren Unfallbeteiligten im Falle brennender E-Autos hinsichtlich der „Ersten Hilfe“ geben?

Die Auswirkungen von Verkehrsunfällen und Fahrzeugbränden sind generell unabhängig von der Antriebsart des havarierten Fahrzeugs zu betrachten. Gleiches gilt für die Feuerwehren bei der technischen Rettung von Verletzten aus elektrisch betriebenen Fahrzeugen. Die grundsätzliche Einsatztaktik bei der patientenorientierten Rettung von verunfallten Personen aus Fahrzeugen mit alternativen Antrieben ändert sich hierbei gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren nicht. Die entsprechende medizinische Versorgung der Unfallbeteiligten wird, abhängig von Verletzungsmuster und Schwere, vom Rettungsdienst durchgeführt. Weitergehende Empfehlungen an die Unfallbeteiligten sind somit nicht erforderlich.

Brennende E-Fahrzeuge werden von der Feuerwehr fachgerecht gelöscht und anschließend einem Abschleppunternehmen übergeben.

Wiesbaden, 7. September 2020

Peter Beuth