

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Martin Neumann, Michael Theurer, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/30733 –**

Brandschutz bei E-Fahrzeugen

Vorbemerkung der Fragesteller

Gesetze und Verordnungen, die Technologieoffenheit im Fahrzeugbau fördern, sind Teil eines klimafreundlichen Ansatzes für unsere Mobilität der Zukunft. Der emissionsarme Verkehr kann dabei auf verschiedenen Wegen realisiert werden. E-Autos, Plug-in-Hybride für Elektro- als auch Verbrennungsmotor sowie synthetische Kraftstoffe werden die nächsten Jahrzehnte prägen. Jede Technik hat spezifische Anwendungsgebiete, in denen sie die beste Wahl ist. Die nach Ansicht der Fragesteller einseitige Förderung der Elektromobilität der Bundesregierung ignoriert dies bisher. Allerdings wirbt der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer inzwischen auch für Technologieoffenheit im Verkehr und verspricht insbesondere für Wasserstoff Förderung. Er erkennt aber auch das Potential anderer Technologien wie synthetische Kraftstoffe (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungn/2020/066-scheuer-priorithy.html>). Durch die einseitige Förderung der Elektromobilität der Bundesregierung befinden sich derzeit schon 310 000 E-Autos, 280 000 Hybrid-Fahrzeuge und 800 Wasserstoff-betriebene Fahrzeuge auf den deutschen Straßen.

Die Elektromobilität bildet einen wesentlichen Bestandteil für den Verkehrsmix der Zukunft. Aber auch Alternativen sollten nach Ansicht der Fragesteller gefördert und nicht bei der Anrechenbarkeit auf die THG-Minderungsquote benachteiligt werden. Jede Technologie bringt einige Tücken mit sich. Im Zusammenhang mit E-Autos sind in den letzten Jahren immer wieder Brandfälle bekannt geworden. Deshalb sehen die Fragesteller Nachholbedarf beim Brandschutz. Diese Unklarheit beim Vorgehen in einem Brandfall sowie der Mangel an Zertifizierungen bei den Feuerwehren sollten schnellstmöglich beseitigt werden, damit die Brände von E-Autos genauso sicher und routiniert gelöscht werden können, wie die von Fahrzeugen mit Benzin- und Diesel-Verbrennungsmotoren (<https://www.tz.de/auto/elektroautos-loeschen-brennen-de-akkus-zr-13204652.html>).

1. Sieht die Bundesregierung grundsätzlich einen brandschutztechnischen Unterschied zwischen einem E-Fahrzeug und einem Fahrzeug mit einem Benzin- oder Dieselerbrennungsmotor?

Aus Sicht der Bundesregierung besteht bei Elektrofahrzeugen derzeit kein höheres Brandgefährdungspotenzial als bei Fahrzeugen mit konventionellem Verbrennungsmotor. Ein in Deutschland zugelassenes Fahrzeug erfüllt die gesetzlichen Anforderungen, die ein Höchstmaß an Sicherheit garantieren, ungeachtet der Antriebstechnologie und der damit verbundenen Energiequelle (bzw. dem Kraftstoff). Brandschutztechnisch und bzgl. der Vermeidung von Bränden sind beide Technologien ähnlich zu bewerten.

2. Warum gibt es in Deutschland derzeit keine öffentlich-rechtlichen Vorschriften für die Lagerung und Bereitstellung von Lithium-Ionen-Akkus, die u. a. in E-Fahrzeugen verbaut sind und im Sinne des Transportrechts den Gefahrgutvorschriften unterliegen?

Für die Lagerung und Bereitstellung von Lithium-Ionen-Akkus ist vor allem der Brandschutz relevant. Unter anderem kann hier die technische Regel für Arbeitsstätten „Maßnahmen gegen Brände“ (ASR A2.2) gelten: Werden im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung Bereiche mit erhöhter Brandgefährdung festgestellt, hat der Arbeitgeber neben der Grundausstattung nach Punkt 5.2 und den Grundanforderungen für die Bereitstellung nach Punkt 5.3 zusätzliche betriebs- und tätigkeitsspezifische Maßnahmen zu ergreifen.

Im Rahmen des Gefahrgutrechts umfasst eine Beförderung gefährlicher Güter gemäß § 2 Absatz 2 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter nicht nur den Vorgang der Ortsveränderung, sondern u. a. auch die Übernahme und die Ablieferung des Gutes sowie zeitweilige Aufenthalte im Verlauf der Beförderung sowie Vorbereitungs- und Abschlusshandlungen (Verpacken und Auspacken der Güter, Be- und Entladen). Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 19/16514 verwiesen.

3. Gibt es aufgrund der immer größer werdenden Anzahl von E-Fahrzeugen auf deutschen Straßen spezielle Zertifizierungen, die Pannendienste, Feuerwehren und Entsorgungsbetriebe nachweisen müssen?
4. Wenn ja, welche Stellen sind mit solchen Zertifizierungen beauftragt, und welche Kosten sind damit verbunden?
19. Inwieweit ist die Ausbildung von Einsatzkräften von Feuerwehr und Polizei auf den Umgang mit Bränden von E-Fahrzeugen vorbereitet, und inwiefern sind diese Inhalte Teil des Lehrplans?

Die Fragen 3, 4 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Ausbildung von Feuerwehren und Rettungskräften liegt in der Verantwortung von Ländern, Kommunen und Gemeinden.

5. Welche Maßnahmen wurden bisher ergriffen, um die hochgiftige Flusssäure, die beim Löschen von Lithium-Ionen-Akkus entstehen kann (<https://www.adac.de/news/e-auto-brand/>), an dem Eindringen in das Abwassersystem zu hindern?

Die allgemeine Gefahrenabwehr, zu der auch die Durchführung von geeigneten Maßnahmen zum Schutz des Abwassersystems bei einer Freisetzung von Gefahrstoffen gehört, obliegt den Ländern bzw. den Kommunen. Grundsätzlich sollen bei Löschvorgängen hochgiftige Abwässer nicht ins Kanalnetz gelangen.

6. Wie viele Löschfahrzeuge der Feuerwehren in Deutschland, im Verhältnis zur Gesamtzahl, verfügen über einen 10 000-Liter-Tank, der durchschnittlich für das Löschen eines E-Fahrzeugs benötigt wird (<https://www.knaufinsulation.de/news/e-autos-und-garagenbraende/>)?

Der Katastrophenschutz liegt in der Zuständigkeit der Länder und für den Brandschutz und das Rettungswesen sind die Kommunen zuständig.

7. Wie viele Gebäude des Bundes, im Verhältnis zur Gesamtzahl, verfügen über Ladestationen innerhalb einer Tiefgarage oder eines Parkhauses?
8. Wie viele Ladestationen innerhalb einer Tiefgarage oder eines Parkhauses sind dabei in brandschutztechnisch vom Rest der Tiefgarage abgetrennten Bereichen installiert?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben liegen bezüglich der für ELM-Nutzer (Liegenschaftsmanagement) bereitgestellten Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge innerhalb einer Tiefgarage oder eines Parkhauses keine detaillierten Informationen vor.

9. Welche (einheitlichen) Anpassungen hat der Bund bisher bei der Brandschutztechnik reguliert, um den Einbau von Ladestationen in Tiefgaragen und Parkhäusern sicher zu gestalten?
10. Welche Kosten waren damit verbunden?

Die Fragen 9 und 10 werden gemeinsam beantwortet.

Die Länder sind für das Bauordnungsrecht und damit auch für eine Regulierung des baulichen Brandschutzes zur sicheren Gestaltung des Einbaus von Ladestationen in Tiefgaragen und Parkhäusern zuständig.

Die Bundesregierung kann daher auch keine Angaben zu der hier angefragten Kostenhöhe machen.

11. Liegen der Bundesregierung generelle Kenntnisse vor, ob sich die Brandbekämpfung bei E-Fahrzeugen in Tiefgaragen oder auf Freiflächen finanziell unterscheidet?
12. Wenn ja, welche Kosten sind es im Durchschnitt für die Tiefgarage, und welche Kosten sind es im Durchschnitt auf der Freifläche?
13. Wie viele Spezial-Kühlcontainer hält der Bund vor, um Brände im Zusammenhang mit E-Fahrzeugen in öffentlichen Gebäuden des Bundes zu löschen?

Die Fragen 11 bis 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei bestehenden Zugangsbarrieren in Tiefgaragen ist analog konventioneller Fahrzeuge von einem erhöhten Aufwand gegenüber Freiflächen auszugehen, der sich gegebenenfalls auch in den Kosten der Brandbekämpfung niederschlägt.

Im Übrigen wird auf die Zuständigkeit der Länder und Kommunen hingewiesen. Der Bundesregierung liegen keine eigenen Informationen vor.

14. Gibt es Überlegungen der Bundesregierung, ob die geltenden Regelungen zur verursachergerechten Kostenübernahme durch die Fahrzeughalter in den Landesfeuerwehrgesetzen, die bisher auf Länderebene geregelt werden, ausreichend sind, um zusätzliche Einsatzkosten der Feuerwehr durch Gefahr oder Schäden beim Betrieb von Elektrofahrzeugen zu decken, und ob diese Regelungen eventuell zukünftig auf Bundesebene geregelt werden könnten?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

15. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um zu verhindern, dass Kosten, die durch Brände von E-Fahrzeugen entstehen, nicht zu Lasten öffentlicher Haushalte, Kommunen und der Steuerzahler gehen?

Kostenersatz für Einsätze, verursacht durch den Betrieb von Kraftfahrzeugen, sind über entsprechende Landes-Feuerwehrgesetze geregelt.

16. Welche Vorkehrungen (z. B. Abstellplätze für Tauchbehälter) hat der Bund bisher getroffen, um sicherzustellen, dass E-Fahrzeug-Brände auf Autobahnen und Bundesstraßen zügig und möglichst gefahrlos für die Umwelt gelöscht werden?

Zuständig für den Vollzug sind die Behörden der Länder.

17. Liegen dem Bund Zahlen vor, wie viele Spezialfirmen in Deutschland über das notwendige Know-how verfügen, ausgebrannte E-Fahrzeuge fachgerecht zu entsorgen und zu recyceln?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

18. Liegen der Bundesregierung Kenntnisse darüber vor, wie viele Notrufe bei den Feuerwehren in Deutschland eingegangen sind, die im Zusammenhang mit einem E-Fahrzeug standen?
- Wenn ja, welches sind die Gründe für Notrufe im Zusammenhang mit einem E-Fahrzeug?
 - Welche Kosten haben diese Einsätze verursacht (bitte nach Gründen sortieren)?

Die Fragen 18 bis 18b werden gemeinsam beantwortet.

Aufgrund der Zuständigkeiten auf Landes- und Kommunalebene liegen der Bundesregierung hierzu keine eigenen Informationen vor. Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

20. Verfügt die Bundespolizei über ausreichende Schutzkleidung, um bei einem Einsatz bei einem Brandunfall mit einem E-Fahrzeug ausreichend geschützt zu sein?

Bei einem etwaigen Fahrzeugbrand erfolgt die Alarmierung der örtlich zuständigen Feuerwehr, da die für eine Brandbekämpfung an einem Elektrofahrzeug benötigte Schutz- und Löschausrüstung sowie die erforderliche Ausbildung aufgrund des Umfangs sowie der Komplexität und Fahrzeugvielfalt und damit verbundener Technik in der Bundespolizei nicht vorgehalten werden kann.

21. Ist das Technische Hilfswerk nach Kenntnis der Bundesregierung für die Bekämpfung von Brandunfällen mit E-Fahrzeugen ausgestattet, und welche Ausrüstung besitzt dieses dafür (bitte aufschlüsseln)?

Die Bekämpfung von Bränden obliegt den für die Gefahrenabwehr zuständigen Stellen der Länder und Kommunen und ist keine originäre Aufgabe des Technischen Hilfswerks (THW). Daher hält das THW auch keine spezielle Ausstattung für die Bekämpfung von Brandunfällen mit E-Fahrzeugen vor.

22. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus den Risiken bei Bränden von Elektrofahrzeugen, und welche Auswirkungen hat dies auf die bestehenden sowie geplanten Förderungen für Ladepunkte?

Nach Auffassung der Bundesregierung sollen die statistischen Grundlagen zu Bränden (u. a. Ursache, Auswirkung, Fahrzeugtechnologie) weiter verbessert werden. Ladeinfrastrukturen für Elektromobilität gelten als Energieanlagen und elektrische Anlagen. Diese sind so zu errichten und betreiben, dass die technische Sicherheit gewährleistet ist. Dabei sind geltende technische Regeln und Normen zu beachten. Das gilt auch für Ladeinfrastruktur, welche mit Hilfe von Förderung aufgebaut wurde oder wird.

