

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

leonore.gewessler@bmk.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: 2020-0.145.364

. April 2020

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Angerer und weitere Abgeordnete haben am 27. Februar 2020 unter der **Nr. 1076/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Brandgefahr bei Elektroautos gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- *Wie ist der Umgang mit Elektroautos im Brandfall durch den Gesetzgeber geregelt?*
- *Worauf müssen Rettungskräfte sowie Ersthelfer bei Unfällen mit Elektroautos besonders achten?*

Im Bereich des Kraftfahrrechts gibt es keine diesbezüglichen Regelungen.

Fragestellungen zur Einsatztaktik der Einsatzkräfte fallen nicht in die Zuständigkeit meines Ressorts, sondern sind allenfalls in den landesrechtlichen Vorschriften über die Feuerwehren oder in den einschlägigen einsatztaktischen Vorschriften der Feuerwehrverbände geregelt. In diesem Zusammenhang wird jedoch auf die sogenannten „Rettungskarten“ hingewiesen, die zwar nicht verpflichtend vorgeschrieben sind, jedoch für sehr viele Fahrzeugmodelle verfügbar sind und Informationen zum Umgang von Einsatzkräften mit dem jeweiligen Fahrzeug enthalten.

Eine verpflichtende Einführung solcher Rettungskarten für alle Fahrzeuge müsste von der EU erlassen werden, da dies die Typgenehmigung betreffen würde.

Zu Frage 3:

- *Inwiefern können Ersthelfer, Rettungskräfte, Einsatzkräfte, etc. zweifelsfrei erkennen, ob es sich um ein Elektroauto handelt?*

Gem. § 49 Abs. 4 Z 5 KFG 1967 weisen Kennzeichentafeln für Kraftfahrzeuge der Klasse L, M1, M2, M3, N1, N2 und N3 jeweils mit reinem Elektroantrieb oder mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb grüne Schriftzeichen auf weißem Grund auf. Fahrzeuge mit solchen Kennzeichen sind daher zweifelsfrei als Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb erkennbar. Da die Zulassungsbesitzer_innen eines Fahrzeugs mit reinem Elektroantrieb oder mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb jedoch auch herkömmliche Kennzeichentafeln mit schwarzer Schrift auf weißem Grund beantragen können, ist der Umkehrschluss nicht möglich.

Darüber hinaus gibt es keine Vorschriften zur Kennzeichnung von Elektroautos. Es ist aber darauf hinzuweisen, dass durch die 38. KFG-Novelle, die sich gerade in parlamentarischer Behandlung befindet, die Feuerwehren Zugriff auf fahrzeugspezifische Daten in der Zulassungsevidenz erhalten sollen.

Bei Einsätzen der Feuerwehr nach Verkehrsunfällen und zur Fahrzeugbergung ist es von Vorteil, wenn Daten über das konkrete Fahrzeug vorhanden sind. Dadurch kann der Einsatz vereinfacht und beschleunigt und eine allfällige Gefährdung der Einsatzkräfte hintangehalten werden, da diese bereits vorweg eine Beurteilung der Lage vornehmen können. Durch den vermehrten Einsatz von alternativen Antrieben (zB Lithium-Batterien, Wasserstoff, Erdgas flüssig oder komprimiert) im Straßenverkehr und der Tatsache, dass moderne Fahrzeugtechnik immer komplexer wird, müssen Feuerwehren bei technischen und bei Brandeinsätzen vermehrt auf Datenbanklösungen mit Rettungs- und Deaktivierungsinformationen zurückgreifen. Die Identifizierung der verunfallten Fahrzeuge vor Ort mit Marke, Type, Baujahr, Motorisierung, etc. ist schwierig und fehleranfällig. Mit Hilfe des Kfz-Kennzeichens können die Identifizierungsparameter der Fahrzeuge abgefragt und so der richtige Datensatz in kürzester Zeit zur Verfügung stehen, um einen optimalen Einsatz der Feuerwehren zu gewährleisten.

Zu den Fragen 4 bis 6:

- *Werden Einsatzkräfte auf den Umgang mit Elektroautos bei einem Unfall geschult?*
- *Wenn ja, inwiefern und besteht hierbei eine „Schulungspflicht“, und wer trägt die Kosten?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Im Bereich des Kraftfahrrechts gibt es keine diesbezüglichen Regelungen; Fragestellungen zur Einsatztaktik der Einsatzkräfte fallen nicht in die Zuständigkeit meines Ressorts, sondern sind allenfalls in den landesrechtlichen Vorschriften über die Feuerwehren oder in den einschlägigen einsatztaktischen Vorschriften der Feuerwehrverbände geregelt.

Zu Frage 7:

- *Welche Vorgehensweise ist zu empfehlen, wenn sich ein Elektrofahrzeug nach einem Unfall „unter Strom“ befindet?*

Im Bereich des Kraftfahrrechts gibt es keine diesbezüglichen Regelungen. In diesem Zusammenhang wird jedoch auf die sogenannten „Rettungskarten“ hingewiesen, die zwar nicht verpflichtend vorgeschrieben sind, jedoch für sehr viele Fahrzeugmodelle verfügbar sind, und Informationen zum Umgang von Einsatzkräften mit dem jeweiligen Fahrzeug enthalten. Eine verpflichtende Einführung solcher Rettungskarten für alle Fahrzeuge müsste von der EU erlassen werden, da dies die Typgenehmigung betreffen würde.

Zu den Fragen 8 bis 12:

- *Wie hoch ist der durchschnittliche Löschaufwand (in Zeit und in Wassermengen) bei einem Elektroautobrand und bei einem Brand eines Fahrzeuges mit Verbrennungsmotor?*
- *Wie ist gewährleistet, dass Feuerwehren genug Löschwasser für Elektrofahrzeuge zur Verfügung haben angesichts der begrenzten Wassermenge, die Feuerwehrautos mit sich führen?*
- *Mit welchen verschärften Problemen ist zu rechnen, wenn ein Elektrofahrzeug im geschlossenen Raum bzw. Objekt zu brennen beginnt?*
- *Wie werden Einsatzkräfte auf solche Situationen (bezugnehmend auf Frage 10) geschult?*
- *In welchen Fällen werden brennende Elektroautos in „Tauchbecken“ versenkt?*

Die Fragestellungen zur Einsatztaktik der Einsatzkräfte fallen nicht in die Zuständigkeit meines Ressorts, sondern sind allenfalls in den landesrechtlichen Vorschriften über die Feuerwehren oder in den einschlägigen einsatztaktischen Vorschriften der Feuerwehrverbände geregelt.

Zu Frage 13:

- *Wie sind die rechtlichen Vorschriften hinsichtlich des Umgangs mit Elektroautos, die als Unfallfahrzeuge zu bewerten sind (bspw. Lagerung im Freien)?*

Die Lagerung ist weder im Kraftfahr- noch im Gefahrgutrecht geregelt. Auf die Beförderung von E-Fahrzeugen ist das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) anwendbar, das gemäß § 2 Z 1 GGBG auch für innerstaatliche Transporte gilt und je nach Antriebsart und Gefahrenlage unterschiedliche Regelungen vorsieht.

Zu Frage 14:

- *Welche Sicherheitsmaßnahmen gibt es, wenn Elektrofahrzeuge unfallbedingt im Freien gelagert werden, um Personen und Objekte zu schützen?*

Es existieren keine speziellen gesetzlichen Regelungen für die unfallbedingte Lagerung von Fahrzeugen im Freien, egal welcher Antriebsart. Sofern es sich um Abfall handelt, greifen die üblichen Vorkehrungen für Alt-Kraftfahrzeuge (Alt-KFZ), insbesondere Maßnahmen zum Grundwasser- und Bodenschutz vor auslaufenden Betriebsmitteln. Bei Antriebsbatterien aus Alt-E-KFZ handelt es sich um Industriebatterien gemäß Batterieverordnung, für die nach der Alt-KFZ-Verordnung die Hersteller_innen bzw. Importeur_innen des Fahrzeugs die Verantwortung tragen.

Grundsätzlich sollten verunfallte E-Fahrzeuge mit beschädigten Batterien vor weiteren Manipulationen für einige Tage im Freien gelagert werden, um eine Selbstentzündung der Batterie zu verhindern. Dafür eignen sich spezielle, von manchen Feuerwehren bereits eingesetzte Stahlmulden, die bei Bedarf geflutet werden können. Für E-KFZ der Fa. Tesla existieren Notfallhandbücher¹, die sich an geschulte und zertifizierte Unfallhelfer_innen und Ersthel-

¹ Bspw: <https://www.oeamtc.at/mitgliedschaft/leistungen/rettungskarte-zum-ausdrucken-was-ist-das-16185316>
<https://www.vdik.de/themen/sicherheit-und-verkehr/rettungsdatenblaetter/>
<https://www.vda.de/de/themen/sicherheit-und-standards/retten-und-bergen/rettungsdatenblaetter.html>

fer_innen richten und die neuralgischen Stellen des Fahrzeugs sowie Erstmaßnahmen zur Gefahrenprävention benennen.

Leonore Gewessler, BA

