

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: 2021-0.666.839

16. November 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Hafenecker, MA und weitere Abgeordnete haben am 23. September 2021 unter der **Nr. 8032/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Neue Herausforderungen für Feuerwehren durch Brandgefahr bei E-Fahrzeugen gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- *Haben Sie bzw. Ihr Ressort Strategien für den Umgang mit verunfallten Elektrofahrzeugen erarbeitet?*
 - a. *Wenn ja, wann und mit welchen Inhalten?*
 - b. *Wenn ja, wie genau wird das Löschen brennender E-Fahrzeuge, insbesondere der Batterie, empfohlen?*
 - c. *Wenn ja, wurden auch die primär für das Feuerwehrwesen verantwortlichen Bundesländer vor allem hinsichtlich Ausrüstungsfragen und damit Finanzierungsangelegenheiten einbezogen?*
 - d. *Falls nein, warum nicht?*
 - e. *Falls nein, planen Sie eine solche zu erarbeiten?*
- *Welche Maßnahmen wurden bezüglich der Entfernung ausgebrannter E-AutoWracks von der Unfallstelle und deren Entsorgung getroffen?*
 - a. *Welche Handlungsweisen stehen den Feuerwehren entsprechend den aktuellen gesetzlichen Rahmenbedingungen zur Verfügung?*
 - b. *Inwiefern werden bzw. wurden diese seitens Ihres Ressorts den Einsatzkräften kommuniziert?*
 - c. *Planen Sie hinsichtlich dieser Gesamtproblematik Gesetzesanpassungen?*
 - d. *Wenn ja, welche?*
 - e. *Falls nein, warum nicht?*
 - f. *Wie vielen Unternehmen wurden bisher Lizenzen für die Entsorgung von E-Fahrzeug-*

- Wracks und deren Batterien ausgestellt, gegliedert nach Datum und Bundesländern?*
- g. Gelten E-Unfallautos rechtlich als Altfahrzeug?*
- h. Wer kommt für den gesamten Entsorgungsprozess, vom Ausbau der Batterie, den ausgetretenen Chemikalien bis hin zum kontaminierten Löschwasser auf?*

Um sich offenen sicherheitsrelevanten Fragestellungen bei E-Fahrzeugen zu widmen, wurden in Österreich bereits Forschungsprojekte ausgeschrieben und beauftragt. So befasste sich das FFG-Projekt „BRAFA“¹ speziell mit den Brandauswirkungen von E-Fahrzeugen in Tunnelanlagen und wurde gerade mit folgendem Ergebnis abgeschlossen: Auf Basis von Realbrandversuchen konnte festgestellt werden, dass „die zu erwartenden Temperaturen bei E-Fahrzeugbränden im PKW-Bereich ähnlich jener konventionell angetriebener Fahrzeuge sind.“ Die Risikoerhöhung in Tunneln durch die vermehrte Nutzung von E-Fahrzeugen ist seitens der Fachexpert:innen als nicht wesentlich einzuschätzen.

Des Weiteren ist im aktuellen Förderprogramm „Zero Emission Mobility Implementation“ des Klima- und Energiefonds eine Forschungs- und Entwicklungsdienstleistung ausgeschrieben, die sicherheitsrelevante Fragen zu Unfallsituationen mit batterieelektrischen Fahrzeugen klären soll. Hier sollen speziell Bedingungen und Empfehlungen für eine sichere und konfliktfreie Bergung erarbeitet werden².

Auch wurde seitens meines Ressorts eine übersichtliche Zusammenfassung³ der relevanten Bestimmungen zur Beförderung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben bzw. zur Beförderung beschädigter oder verunfallter Fahrzeuge mit alternativem Antrieb veröffentlicht. Zusätzlich hat das BMK einen Überblick über sicherheitsrelevante Fragestellungen, die sich im Zuge des Markthochlaufes der E-Mobilität stellen, im Informationsblatt Brandsicherheit⁴ bei E-Fahrzeugen veröffentlicht.

Ich möchte auch darauf hinweisen, dass der Bundesfeuerwehrverband sowohl beim Projekt BRAFA Projektpartner war, als auch neben den nachfolgenden Projektpartner:innen Teil jenes Projektteams ist, das im Förderprogramm „Zero Emission Mobility Implementation“ eine Forschungs- und Entwicklungsdienstleistung zu sicherheitsrelevanten Fragen zu Unfallsituationen mit batterieelektrischen Fahrzeugen bearbeitet.

Projektpartner:

- IRIS Industrial Risk and Safety Solutions e.U.
- Österreichischer Bundesfeuerwehrverband
- Seda Umwelttechnik GmbH
- Montanuniversität Leoben, Lehrstuhl für Abfallverwertungstechnik und Abfallwirtschaft
- Österreichischer Automobil, Motorrad und Touringclub
- TÜV SÜD Landesgesellschaft Österreich GmbH

Der Ausbau von Antriebsbatterien aus Elektrofahrzeugen stellt einen Behandlungsschritt dar, der eine Erlaubnis gemäß § 24a AWG 2002 erfordert. Für die Erteilung dieser Behand-

¹ <https://projekte.ffg.at/projekt/3290205>

² <https://www.ffg.at/zero-emission-mobility/4.Ausschreibung>

³ <https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/transport/gefahrgut/faq/als-ladung-alternativer-antrieb.html>

⁴

https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/alternative_verkehrskonzepte/elektromobilitaet/publikationen/brandsicherheit-eFahrzeuge.html

ler:innenerlaubnis an die in Frage kommenden Unternehmen ist der/die jeweilige Landeshauptmann/frau zuständig.

Rechtlich ist die Beförderung verunfallter Elektrofahrzeuge national bereits durch internationale Vorschriften auch innerstaatlich erfasst – vgl. Gefahrgutbeförderungsgesetz mit dem Verweis auf das Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR). Dieses Übereinkommen wird von den Expert:innen aller Vertragsparteien laufend weiterentwickelt. Gefahrgutrechtlich ist nicht jedes verunfallte Fahrzeug als „Abfall“ zu behandeln (siehe auch AWG und Altfahrzeugeverordnung).

Bei der Frage, ob ein Unfallfahrzeug ein Altfahrzeug ist, kommt es auf das Verhältnis zwischen Reparaturkosten und Zeitwert des Unfallfahrzeugs an. Übersteigen die durchschnittlichen Wiederherstellungs- und Reparaturkosten in Österreich, die für die Herstellung eines zulassungsfähigen Zustandes aufzuwenden sind, den Zeitwert des Fahrzeuges in unverhältnismäßig hohem Ausmaß, liegt Abfall und somit ein Altfahrzeug vor. Hierbei wird nicht nach der Antriebsart des Fahrzeugs unterschieden, sodass die Kriterien für Elektrofahrzeuge wie für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor gleichermaßen gelten.

Bei der Bekämpfung von Bränden verändert das im Löschangriff verwendete Wasser seine Beschaffenheit derart, dass es Gewässer zu beeinträchtigen oder zu schädigen vermag. Löschwasser aus der Brandbekämpfung wird daher vom Geltungsbereich der Definition des Begriffs „Abwasser“ nach § 1 Abs. 3 der Allgemeinen Abwasseremissionsverordnung (AAEV, BGBl. Nr. 186/1996) mitumfasst, und unterliegt allen einschlägigen Bestimmungen des WRG 1959 für Abwasser sowie den darauf aufbauenden Emissionsverordnungen (AAEV und Spartenverordnungen). Die Abfallwirtschaft hat bezüglich Löschwasser keine Zuständigkeit.

Eine Kontamination des Kühlwassers von in Brand geratenen Akkus oder des Löschwassers kann nicht ausgeschlossen werden. Erfasstes Kühl- oder Löschwasser aus der Lagerung von in Brand geratenen Akkus oder von beschädigten Elektrofahrzeugen wird daher untersucht und sofern die wasserrechtlichen Voraussetzungen für eine Einleitung in die Kanalisation nicht erfüllt sind, einer entsprechenden Behandlung – z.B. einer chemisch-physikalischen Behandlung zugeführt. Dafür genehmigte Behandler:innen und Entsorger:innen können auf Anfrage Kühlwasser oder Löschwasser (z.B. aus in Containern versenkten Elektrofahrzeugen) zur Entsorgung übernehmen. Vereinzelt bestehen bereits Kooperationen zwischen der Feuerwehr und den Entsorgungsunternehmen.

Basierend auf einer Korrespondenz mit dem Bundesfeuerwehrverband sollte die Haftpflichtversicherung die Kosten für die Entsorgung des (kontaminierten) Löschwassers übernehmen, wenn ein:e klare:r Verursacher:in ausgemacht werden kann.

Zu Frage 3:

- *Welche konkreten Maßnahmen haben Sie bisher zum Ausbau der E-Mobilität gesetzt?*
 - a. Wie hoch waren die dafür aufgewendeten Mittel?*
 - b. Welche Auswirkungen haben diese bisher erzielt und wie erfolgte die Evaluierung?*
 - c. Welche weiteren Maßnahmen sind geplant, gegliedert nach Zeithorizont und Zieldefinition?*

Dazu möchte ich festhalten, dass Evaluierungen der Förderungen im Rahmen des Förderprogramms „Umweltförderung im Inland“ per Gesetz festgelegt und auch an bestimmte zeitliche Zyklen gebunden sind. Diese werden auf der Webseite der KPC⁵ veröffentlicht.

Weiters ist eine unabhängige Evaluierung⁶ der Klimaschutzinitiative klimaaktiv Gesamtprogramm mit vier Themenclustern („Energieeffizienz“, „Bauen & Sanieren“, „Erneuerbare Wärme“ und „klimaaktiv mobil/Mobilität“) beauftragt worden. Auch das „klimaaktiv mobil“-Förderprogramm mit allen Förderschwerpunkten – alternative Antriebe, E-Mobilität mit erneuerbarer Energie, Radverkehr und Mobilitätsmanagement mit innovativen flexiblen Mobilitätsservices – ist Teil dieser Evaluierung. Die Ergebnisse liegen noch nicht vor.

Um den eingeschlagenen Kurs Richtung Dekarbonisierung des heimischen Verkehrssystems weiterzuführen, stellt das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie für das Jahr 2021 insgesamt rund 100 Millionen Euro für die Förderung der Elektromobilität zur Verfügung. Diese wird dabei in weiten Teilen im Rahmen einer Public-private-Partnership meines Ressorts mit den Automobilimporteuren, den Zweiradimporteuren und dem Sportfachhandel umgesetzt.

Mehrere Bundesländer beteiligen sich durch Anschlussförderungen. Die E-Mobilitätsoffensive gilt dabei für die Anschaffung von E-Fahrzeugen, die mit 100 % Strom bzw. Wasserstoff aus erneuerbaren Energieträgern betrieben werden. Das Förderangebot richtet sich an Privatpersonen, Betriebe und Kommunen.

Zur Bewältigung der Covid-19-Pandemie wurde mit dem Investitionsprämien-Gesetz 2020 für Unternehmen die Möglichkeit geboten, für Investitionen in klimafreundliche E-Mobilität und Mobilitätsmanagement eine Prämie in der Höhe von 14 % zusätzlich zur klimaaktiv mobil-Förderung zu lukrieren.

Die gemeinsam mit den Automobilimporteuren 2020 umgesetzte deutliche Erhöhung der Förderung für E-Mobilität hat 2020 österreichweit zu einer Rekordnachfrage bei E-Pkw geführt. So wurden im Rahmen der E-Mobilitätsoffensive 2019 + 2020 rd. 27.600 Anträge zur Förderung der E-Mobilität eingereicht. Davon entfallen etwa 44 % auf Privatpersonen und 56 % auf Unternehmen. Rund 21.000 Anträge beinhalten die Förderung von E-Pkw, davon entfallen rd. 89 % der Anträge auf reine Batteriefahrzeuge und 11 % auf Plug-In Hybridfahrzeuge.

Die E-Mobilitätsoffensive hat 2020 auch eine signifikant positive Wachstumsdynamik bei den Neuzulassungen von E-Pkw ausgelöst. Während die Neuzulassungen von Pkw insgesamt im Jahr 2020 um 24,5 % zurückgingen, wurden mit 15.972 E-Pkw (BEV) um 73 % mehr E-Pkw neu zugelassen als im Vorjahr. Damit ist die E-Mobilität ein wichtiger Wachstumsmarkt geworden. Dieser positive Trend hat 2021 sogar nochmals an Dynamik gewonnen. 15.347 neu zugelassene E-Pkw (BEV) von Jänner bis Juni 2021 bedeuten +219 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Zur Abwicklung der Förderaktionen werden die bewährten Förderinstrumente des BMK – Klima- und Energiefonds, klimaaktiv mobil-Programm und Umweltförderung im Inland – herangezogen. Um die Fördereinreichung möglichst einfach zu gestalten, werden die Förderungen im Sinne eines One-Stop-Shops von der Abwicklungsstelle Kommunalkredit Public Consulting GmbH (KPC) abgewickelt (umweltfoerderung.at).

⁵ <https://www.umweltfoerderung.at/berichte-publikationen.html>

⁶ <https://www.klimaaktiv.at/ueber-uns/evaluierung2020.html>

Entsprechend den Angaben des klimaaktiv mobil-Leistungsberichts liegen die bisherigen Gesamtförderungen für Mobilitätsprojekte in einer Gesamthöhe von ca. 167,5 Mio. Euro – davon ca. 149,6 Mio. Euro aus nationalen Mitteln des BMK im Rahmen von klimaaktiv mobil, des Klima- und Energiefonds und der Umweltförderung im Inland, sowie 17,9 Mio. Euro aus EU-Mitteln (Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums / ELER) – und lösen ein umweltrelevantes Investitionsvolumen von 1,2 Mrd. Euro aus. Damit wurden unter anderem rund 44.900 E-Fahrzeuge gefördert und mehr als 10.700 Arbeitsplätze gesichert bzw. geschaffen [FÖRDERUNGSPROGRAMM 2020 – KLIMAAKTIV MOBIL]⁷.

Ein ausgiebiger Überblick über die seitens des BMK gesetzten Maßnahmen kann zusätzlich im Bericht über die Umsetzung des Nationalen Strategierahmens „Saubere Energie im Verkehr“⁸ gewonnen werden.

Zu zukünftig geplanten Förderinstrumenten kann ich noch keine Aussage tätigen, diese sind erst in Ausarbeitung.

Leonore Gewessler, BA

⁷ <https://www.klimaaktiv.at/service/publikationen/mobilitaet/Jahresbericht2020.html>

⁸

https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/alternative_verkehrskonzepte/elektromobilitaet/publikationen/strategierahmen.html

