

1076/J XXVII. GP

Eingelangt am 27.02.2020

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

ANFRAGE

des Abgeordneten Erwin Angerer
und weiterer Abgeordneter
an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und
Technologie
betreffend **Brandgefahr bei Elektroautos**

Diversen Medienberichten zufolge geraten Elektroautos immer wieder aus scheinbar unerklärlichen Gründen in Brand. In einem Parkhaus in Shanghai brannte ohne Fremdeinwirken ein Tesla-Modell ab, im Mai 2018 starb bei einem Tesla-Brand ein Lenker und in den Niederlanden musste die Feuerwehr einen rauchenden BMW i8 in einem eigenen Tauchbecken versenken. Ursache für plötzliche Brände bei Elektroautos ist aktuellen Erkenntnissen zufolge meist ein technischer Defekt bei den Batterien. In Österreich brannte 2019 ein Tesla Auto ab und wurde in Folge wochenlang stehengelassen, da sich niemand an die Entsorgung der 600kg schweren Lithium-Ionen-Batterie heranwagte.

Laut Experten ist davon auszugehen, dass Elektroautos nicht leichter brennen als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren, brennende E-Autos hingegen schwerer zu löschen sind. Dies stellt die Einsatzkräfte im Notfall vor eine besondere Herausforderung. Da beim Brand einer Batteriezelle es besonders wichtig ist, die Zelle zu kühlen, wird sehr viel Wasser benötigt (rund 11.000 Liter, ein durchschnittliches Feuerwehrauto führt rund 2.000 Liter mit sich). Nachdem die Zelle jedoch Sauerstoff enthält, ist ein Ersticken des Brandes nahezu unmöglich. Die brennende Zelle heizt so in Folge ihre Nachbarzellen auf, bis diese ebenfalls Feuer fangen. Hierbei spricht man von einem „Thermischen Durchgehen“, das nur mit viel Kühlwasser unterbunden werden kann, weshalb das Löschen von Elektroautos weitaus mehr Zeit in Anspruch nimmt als bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren. Der erhöhte Wassereinsatz ist vor allem in geschlossenen Räumen bzw. Objekten (bspw. Tiefgaragen) mit einem erheblichen Wasserdampfaustritt, der wiederum das Abfließen der Wärme behindert, verbunden. Erschwerend kommt hinzu, dass der Akku meist so gut verbaut ist, dass dieser im Notfall nur schwer zugänglich ist, und gleichzeitig Chemikalien und Säuren aus einer solchen Batterie austreten können. Weiteres Gefährdungspotenzial bei Elektroauto-Unfällen besteht in der sogenannten „verzögerten Entzündung“. Fachexperten gehen davon aus, dass sich bis zu 72 Stunden nach einem Unfall der Akku durch innere Beschädigung entzünden kann, weshalb verunfallte E-Autos nur im Freien gelagert werden.

In diesem Zusammenhang stellen die unterfertigten Abgeordneten an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie nachstehende

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

ANFRAGE

1. Wie ist der Umgang mit Elektroautos im Brandfall durch den Gesetzgeber geregelt?
2. Worauf müssen Rettungskräfte sowie Ersthelfer bei Unfällen mit Elektroautos besonders achten?
3. Inwiefern können Ersthelfer, Rettungskräfte, Einsatzkräfte, etc. zweifelsfrei erkennen, ob es sich um ein Elektroauto handelt?
4. Werden Einsatzkräfte auf den Umgang mit Elektroautos bei einem Unfall geschult?
5. Wenn ja, inwiefern und besteht hierbei eine „Schulungspflicht“, und wer trägt die Kosten?
6. Wenn nein, warum nicht?
7. Welche Vorgehensweise ist zu empfehlen, wenn sich ein Elektrofahrzeug nach einem Unfall „unter Strom“ befindet?
8. Wie hoch ist der durchschnittliche Löschaufwand (in Zeit und in Wassermengen) bei einem Elektroautobrand und bei einem Brand eines Fahrzeuges mit Verbrennungsmotor?
9. Wie ist gewährleistet, dass Feuerwehren genug Löschwasser für Elektrofahrzeuge zur Verfügung haben angesichts der begrenzten Wassermenge, die Feuerwehrautos mit sich führen?
10. Mit welchen verschärften Problemen ist zu rechnen, wenn ein Elektrofahrzeug im geschlossenen Raum bzw. Objekt zu brennen beginnt?
11. Wie werden Einsatzkräfte auf solche Situationen (bezugnehmend auf Frage 10) geschult?
12. In welchen Fällen werden brennende Elektroautos in „Tauchbecken“ versenkt?
13. Wie sind die rechtlichen Vorschriften hinsichtlich des Umgangs mit Elektroautos, die als Unfallfahrzeuge zu bewerten sind (bspw. Lagerung im Freien)?
14. Welche Sicherheitsmaßnahmen gibt es, wenn Elektrofahrzeuge unfallbedingt im Freien gelagert werden, um Personen und Objekte zu schützen?