

Antrag

des Abg. Emil Sänze u. a. AfD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Der Großbrand im SSB-Busdepot in Stuttgart und die Behandlung der E-Fahrzeugtechnik durch die Versicherungswirtschaft

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. was ihr – vor dem Hintergrund von Pressemeldungen (am 1. und 2. Oktober 2021, z. B. „Pforzheimer Zeitung“, SWR aktuell, Südwestpresse), ein Mitarbeiter habe Feuer auf dem Dach eines Busses entdeckt bzw. es haben sich unter den 25 zerstörten Bussen „zwei rein-elektrische Batteriebusse“ (Zitat SWR aktuell: „Sowohl diesel-elektrische Hybridbusse wie auch rein-elektrische Busse haben ihre Batterien auf dem Dach.“) befunden, als festgestellte Ursache des Großbrandes im Busdepot des Stuttgarter Nahverkehrsunternehmens SSB am 30. September 2021 bekannt geworden ist;
2. ob (und falls ja, in welcher Weise) in der vom Brand betroffenen Fahrzeughalle bzw. auf dem SSB-Betriebsgelände die Stellplätze für konventionelle (Diesel-)Busse von den Stellplätzen für alternativ (d. h. rein-elektrisch, diesel-elektrisch hybrid, möglicherweise Brennstoffzellen- oder Gasantrieb) angetriebene Fahrzeuge samt der Ladeinfrastruktur für alternativ angetriebene Fahrzeuge räumlich separiert waren;
3. wie nach ihrer Kenntnis Liegenschaften und Gebäude, in denen Elektrofahrzeuge (batteriegetriebene, diesel-elektrische oder benzin-elektrische Kfz, Fahrräder oder Lastenräder mit elektrischem Antrieb, Pedelecs, Elektroroller) oder andere Fahrzeuge mit alternativen Antriebsarten (Wasserstoff-Verbrennungsmotor, Brennstoffzellen) untergebracht sind bzw. zeitweilig abgestellt werden, von der Versicherungswirtschaft behandelt werden – insbesondere, inwiefern sich diese Behandlung von der Behandlung von Liegenschaften und Gebäuden unterscheidet, in denen konventionell angetriebene Fahrzeuge untergebracht sind;

4. wie nach ihrer Kenntnis Liegenschaften und Gebäude, in denen Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge (batteriegetriebene, diesel-elektrische oder benzin-elektrische Kfz, Fahrräder oder Lastenräder mit elektrischem Antrieb, Pedelecs, Elektroroller) sind, von der Versicherungswirtschaft behandelt werden – insbesondere, inwiefern sich diese Behandlung von der Behandlung von Liegenschaften und Gebäuden unterscheidet, in denen konventionell angetriebene Fahrzeuge untergebracht sind;
5. ob – beziehentlich auf Ziffer 3 und 4 – die Versicherungswirtschaft bei den (Versicherungs-)Bedingungen (z. B. besondere Auflagen an die bauliche Gestaltung, anders ausgestaltete Tarife), mit denen sie dem Vorhandensein von Elektrofahrzeugen bzw. Ladeinfrastruktur auf einer Liegenschaft oder einem Gebäude Rechnung trägt, das Eigentum öffentlicher Einrichtungen und privates Eigentum in gleicher Weise oder in anderer Weise behandelt;
6. ob und in welchem Umfang, bei welchen gegebenenfalls für die Eigentümer anfallenden notwendigen Mehrkosten für die geforderten Maßnahmen, die Versicherungswirtschaft besondere (insbesondere bauliche) Auflagen macht, um Liegenschaften oder Gebäude zu versichern, in denen Fahrzeuge mit den unter Ziffer 3 genannten alternativen Antrieben vorhanden sind bzw. in denen Ladeinfrastruktur für E-Mobile betrieben wird;
7. in welcher Weise sie – die die Verbreitung alternativer Antriebe mit Förderung und Werbung einerseits sowie mit Restriktionen für konventionelle Antriebe andererseits forciert – auf Bestrebungen der Gebäudeversicherung reagiert, die Versicherung von Gebäuden mit Elektro-Ladeeinrichtungen für E-Fahrzeuge (z. B. durch höhere Tarife) abzuwehren und damit in der Praxis ihre Förderpolitik zu konterkarieren;
8. wie nach ihrer Kenntnis die Versicherungswirtschaft – insbesondere die Gebäudeversicherung und die Hausratversicherung – ein mögliches Schadensrisiko von Brandschäden und Folgeschäden (z. B. durch Löschfähigkeit) durch das Vorhandensein von E-Fahrzeugen und deren Elektro-Ladeeinrichtungen (im Vergleich zu einem Nichtvorhandensein derselben) bei der Gestaltung von Versicherungstarifen und der Regulierung eingetretener Schadensfälle behandelt (z. B. in der Ausgestaltung von Tarifen, Auslegung von E-Fahrzeugtechnik als erhöhtes Risiko, Laden von Fahrzeugen in Gebäuden als möglicherweise „fahrlässiges Verhalten“ – mit der Folge eines Haftungsausschlusses);
9. wer – beziehentlich auf Ziffer 7 – in dem Fall für eventuelle Schäden eintritt, wenn (bitte unterscheiden nach öffentlichem Eigentum und privatem Eigentum) eine Liegenschaft oder ein Gebäude wegen des Vorhandenseins von Elektro-Ladeinfrastruktur bzw. von Elektrofahrzeugen nicht versichert werden oder nur zu für den Versicherungsnehmer abschreckenden finanziellen oder anderen Konditionen versichert werden könnten, sodass kein Versicherungsschutz besteht;
10. wie sie den Bestand an akkubetriebenen Elektro-Kleinfahrzeugen (E-Bikes, Pedelecs, Elektroroller) beziffert, die aufgrund ihrer Abmessungen in Garagen und Innenräumen aufbewahrt und aufgeladen werden können;

- II. 1. eine landesweite Brandfallstatistik – beispielsweise mithilfe von bei den Feuerwehren der Kreise vorliegenden Einsatzdaten – zu mit E-Mobilität bzw. mit Elektro-Ladeinfrastruktur für E-Mobilität verbundenen Brandfällen für alle E-mobilen Fahrzeugkategorien seit dem 1. Januar 2013 und bis heute einschließlich einer Kalkulation des von Versicherungen regulierten Gesamtschadens, einschließlich möglicher Personenschäden, zu erstellen und dem Landtag binnen vier Monaten vorzulegen;
2. auf dieser Grundlage ein Bild über die versicherungsrechtliche Lage und die finanziellen Konsequenzen für Gebäudebesitzer und Mieter (und möglicherweise andere Verbraucher) zu gewinnen, welche aus der Belastung der Versicherer resultieren, und dem Landtag binnen vier Monaten vorzulegen;
3. die relevanten Sicherheitsvorschriften für den Umgang mit E-Fahrzeugen und Elektro-Ladeinfrastruktur im Hinblick auf die Sicherheit und den Gesundheitsschutz der Bürger zu evaluieren und notwendigenfalls zu ergänzen und dem Landtag die Ergebnisse binnen vier Monaten vorzulegen;
4. die relevanten Sicherheitsvorschriften für den Umgang mit E-Fahrzeugen und Elektro-Ladeinfrastruktur im Hinblick auf von Versicherungen zu regulierenden (Brand-)Schadensfälle als Folge der Nutzung von E-Mobilität und deren Größenordnung zu evaluieren und notwendigenfalls zu ergänzen, sodass Gebäudebesitzer und Mieter ihr Eigentum zu praktikablen Konditionen versichern können und keine Situation eintritt, in welcher a) infolge impraktikabler Auflagen oder Tarife Eigentum nicht versichert werden kann, oder b) Versicherungen die Nutzer von E-Mobilität als Kunden ablehnen (oder ihnen nach Schadensfällen kündigen); Die Ergebnisse sollen dem Landtag binnen vier Monaten vorgelegt werden.

4.10.2021

Sänze, Klos, Eisenhut, Hörner, Dr. Grimmer AfD

Begründung

In der 16. Legislaturperiode thematisierte die AfD-Fraktion mehrfach Brandrisiken, die durch Elektrofahrzeuge und deren Ladeinfrastruktur entstehen können, und forderte eine Anpassung der Landesverordnung über Garagen und Stellplätze (GaVO) – so in der Landtagsdrucksache 16/7813 (Antrag des Abg. Stauch u. a. AfD) „Berücksichtigung von Brandrisiken von elektrisch oder durch Gas betriebenen Fahrzeugen in der Garagenverordnung von Baden-Württemberg“. Damals wurde begründet: „Bei Voll-Elektro- oder Elektro-Hybridfahrzeugen kann durch einen technischen Defekt im Akku ein selbstständiger Brandverlauf entstehen, dessen Auswirkungen aus brandsicherungstechnischen Gründen unbedingt Beachtung finden muss. Die sich aus einer Vielzahl einzelner Zellen zusammensetzenden Akkus dieser Fahrzeuge haben eine hohe Brandlast, die beim Entstehen eines Feuers die Möglichkeit von Kettenreaktion beinhaltet, wodurch ein Brand immer wieder neu entfacht wird. Dies macht auch ein Nachkühlen erforderlich, weil chemische Reaktionen in den Batterien giftige Emissionen freisetzen können. Das Installieren von Ladestationen für Elektroautos in Tiefgaragen und Parkhäusern ist vor diesem Hintergrund nur in brandschutztechnisch abgetrennten Bereichen realisierbar, in denen besondere Vorkehrungen für das Abführen von Verbrennungswärme vorhanden sind. (...)“ In ihrer Antwort vom 1. April 2020 sah die Landesregierung kein besonderes Brandrisiko durch E-Fahrzeuge und deren Ladeinfrastruktur und bezeichnete die Erstellung einer Brandfallstatistik als unverhältnismäßigen Aufwand: „Eine Anpassung der Landesverordnung über Garagen und Stellplätze (GaVO) aus Brandschutzgründen ist nicht erforderlich. (...) Die Aussagen der berührten Kreise weisen jedoch zugleich darauf hin, dass die Brandgefährdung in Garagen sich durch die genannten Fahrzeuge insgesamt

nicht erhöht. (...) Eine Brandfallstatistik gibt es in Baden-Württemberg nicht. Eine Erhebung der Fallzahlen im Rahmen dieses Antrags wäre mit unverhältnismäßigem Aufwand verbunden. (...) Die in dieser Frage enthaltene Annahme, es läge eine erhöhte Brandgefahr durch die genannten Fahrzeuge vor, wird von der Landesregierung nicht geteilt. Der Landesregierung wäre auch nicht bekannt, dass andere Landesregierungen die entsprechende Einschätzung des Fragestellers teilen würden. Der Landesregierung sind auch keine auf einer solchen Einschätzung basierenden Regelungen in anderen Ländern bekannt. Vielmehr regeln einzelne Garagenverordnungen (z. B. § 2 Absatz 3 GaVO Hessen), dass eine ausreichende Anzahl von Ladestationen für Elektrofahrzeuge herzustellen ist. (...) Solche Anpassungen sind aus den oben aufgeführten Gründen nicht geplant.“ Sinngemäß ähnlich schreibt Dr. Lahl für die Landesregierung in ihrer Antwort auf Drucksache 16/6680: „Für die Zuverlässigkeit und Sicherheit der in den Fahrzeugen verwendeten Batterien sind die Hersteller verantwortlich. (...) Von zertifizierten Elektrofahrzeugen gehen keine wesentlich höheren Gefahren aus als von Fahrzeugen mit anderen Antriebsarten (Kraftstoff, Gas). Ebenso können zertifizierte Ladeeinrichtungen auf Einstellplätzen in Garagen, auch in Tiefgaragen und Parkhäusern, als notwendige Bestandteile des Betriebs derartiger Fahrzeuge akzeptiert werden. (...) Den mit Batterien von E-Fahrzeugen und mit Ladevorgängen verbundenen Gefahren kann mit der geltenden Garagenverordnung hinreichend begegnet werden. Die Gefährdungslage verändert sich durch E-Fahrzeuge zwar, sie erhöht sich aber nicht. Die Garagenverordnung muss daher aus Gründen des Brandschutzes für Elektrofahrzeuge nicht geändert werden.“ In seiner Antwort auf Drucksache 16/3072 schreibt Minister Hermann: „Konkrete Erfahrungen zu Schienenfahrzeugen mit alternativen Antriebskonzepten im Allgemeinen und zu deren Brandverhalten im Besonderen liegen bisher nicht vor. Es gibt einzelne Erfahrungen aus Einsätzen mit verunglückten Straßenfahrzeugen, die über alternative Antriebe verfügen, auch in unterirdischen Verkehrsanlagen wie Tunneln oder Tiefgaragen. Die abschließende Einschätzung eventueller entsprechender Gefährdungen und die Festsetzung evtl. gebotener Schutzmaßnahmen obliegen dem EBA.“ Die Drucksache 16/1914 „Praktische Aspekte der Elektromobilität“ wird unter anderem wie folgt beantwortet: „Lithium-Ionen-Batterien mit einer Energie von mehr als 100 Wh sind (...) immer als Gefahrgut der Klasse 9 zu behandeln. Für die Lagerung von Lithiumbatterien gibt es derzeit keine öffentlich-rechtlichen Vorschriften. Es obliegt jedem Unternehmen damit selbst, geeignete Maßnahmen festzulegen und umzusetzen. (...) Die Landesregierung sieht aktuell keine weiterführenden gesetzlichen Regelungen bzgl. Nutzungseinschränkungen von Elektrofahrzeugen in Tiefgaragen oder Tunnelanlagen als notwendig an.“ Dies ist der Tenor ihrer Antworten.

Im Ergebnis lehnt die Landesregierung die Verschärfung von Sicherheitsvorschriften für den Gebrauch von E-Fahrzeugen und deren Ladeinfrastruktur bisher mit drei Argumentationslinien ab: Erstens: Es gebe keine ausgesprochene Gefahr durch E-Fahrzeuge und deren Ladeinfrastruktur. Entsprechend seien systematische Erhebungen zu Brandfällen ein unverhältnismäßiger Aufwand. Damit wird – in der Abwesenheit von Daten – ein erhöhtes Brandrisiko für diese Technik weder widerlegt noch belegt, sondern a priori argumentiert, es gebe keine besondere Gefahr – also sei die systematische Erhebung von möglichen Gefahren unverhältnismäßig. Zweitens: Es sei (z. B. auch im Fall des Eisenbahnbundesamtes bei akkubetriebenen Schienenfahrzeugen) jeweils eine nicht in Landeszuständigkeit befindliche Stelle für die Sicherheit der E-Fahrzeuge verantwortlich, von der Normung über die Zertifizierung, Zulassung bis hin zu Sicherheitsvorschriften. Drittens: Die Sicherheit der Batterien, der Fahrzeuge und ihrer Infrastruktur liege in der Verantwortung der Hersteller und der Benutzer, die auf eine korrekte Handhabung zu achten hätten. De facto lehnt die Landesregierung die Verantwortung für die gesellschaftlichen Folgen ihrer E-Mobilitätspolitik ab, sofern es sich nicht um Folgen handelt, die sie im aktuellen Koalitionsvertrag selbst als Wunschziele dieser Politik formuliert hat. Wenn allerdings der Versicherungsmarkt reagiert, dann wird er ein Risiko wahrgenommen haben.

Derweil forciert die Landesregierung mit verschiedenen Maßnahmen ihre Pläne zur Verbreitung der E-Mobilität, einschließlich der Bestückung von Tiefgaragen mit Elektro-Ladesäulen. Allerdings liegen Hinweise vor, dass die Versicherungswirtschaft die Risiken der E-Mobilität anders bewertet als die Landesregierung

– und diese Risiken entweder an die Verbraucher weitergibt, oder versucht, Nutzer der E-Mobilität als Kunden abzuwehren. Sollte der Großbrand im Stuttgarter SSB-Busdepot sich als durch die Effekte von Elektro-Ladetechnik oder E-Antrieben verursacht herausstellen, kommen voraussichtlich auf alle (insbesondere privaten) Nutzer von Elektro-Ladetechnik oder E-Antrieben ernste versicherungsrechtliche und finanzielle Folgen zu.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 9. Dezember 2021 Nr. VM4-0141.5-14/51/3 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen, dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus und dem Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,*

I. zu berichten,

1. was ihr – vor dem Hintergrund von Pressemeldungen (am 1. und 2. Oktober 2021, z. B. „Pforzheimer Zeitung“, SWR aktuell, Südwestpresse), ein Mitarbeiter habe Feuer auf dem Dach eines Busses entdeckt bzw. es haben sich unter den 25 zerstörten Bussen „zwei rein-elektrische Batteriebusse“ (Zitat SWR aktuell: „Sowohl diesel-elektrische Hybridbusse wie auch rein-elektrische Busse haben ihre Batterien auf dem Dach.“) befunden, als festgestellte Ursache des Großbrandes im Busdepot des Stuttgarter Nahverkehrsunternehmens SSB am 30. September 2021 bekannt geworden ist;

Nach umfangreichen Ermittlungen der Brandsachverständigen des Landeskriminalamtes Baden-Württemberg wird nach dem aktuellen Sachstand von einem technischen Defekt als Brandursache ausgegangen. Die Brandausbruchsstelle wurde auf eine der Batterien eines Elektrobusses eingegrenzt. Ein endgültiges Gutachten liegt bislang nicht vor. Der objektive Tatbefund korrespondiert mit den Zeugenaussagen. Hinweise auf strafrechtlich relevante Handlungen konnten bislang nicht gewonnen werden.

2. ob (und falls ja, in welcher Weise) in der vom Brand betroffenen Fahrzeughalle bzw. auf dem SSB-Betriebsgelände die Stellplätze für konventionelle (Diesel-) Busse von den Stellplätzen für alternativ (d. h. rein-elektrisch, diesel-elektrisch hybrid, möglicherweise Brennstoffzellen- oder Gasantrieb) angetriebene Fahrzeuge samt der Ladeinfrastruktur für alternativ angetriebene Fahrzeuge räumlich separiert waren;

Bei der Brandörtlichkeit im engeren Sinne handelt es sich um einen Carport, unter welchem die betroffenen Fahrzeuge in mehreren Reihen geparkt waren. An zwei der Reihen war das Laden elektrifizierter Fahrzeuge möglich.

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

3. wie nach ihrer Kenntnis Liegenschaften und Gebäude, in denen Elektrofahrzeuge (batteriegetriebene, diesel-elektrische oder benzin-elektrische Kfz, Fahrräder oder Lastenräder mit elektrischem Antrieb, Pedelecs, Elektroroller) oder andere Fahrzeuge mit alternativen Antriebsarten (Wasserstoff-Verbrennungsmotor, Brennstoffzellen) untergebracht sind bzw. zeitweilig abgestellt werden, von der Versicherungswirtschaft behandelt werden – insbesondere, inwiefern sich diese Behandlung von der Behandlung von Liegenschaften und Gebäuden unterscheidet, in denen konventionell angetriebene Fahrzeuge untergebracht sind;

Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (GDV) teilt zu der Frage mit, dass jede Versicherungsgesellschaft das zu versichernde Gebäude in seiner spezifischen Gefährdungslage individuell beurteile. Anhand verschiedener Kriterien würden die Schadeneintrittswahrscheinlichkeit und das Schadenausmaß bewertet. Einfließende Faktoren für die Gefahr Feuer seien u. a. die Nutzung des Gebäudes (Wohnzwecke, Handel, Produktion, Lagerung), die Bauweise und Brandschutzmaßnahmen. Dabei könne man als generelle Aussage festhalten, dass Versicherungsschutz geboten werde für Fahrzeuge und Gebäude, sofern sie verkehrsrechtlich und baurechtlich zugelassen seien. Alle gesetzlichen und behördlichen Sicherheitsvorschriften müssten beachtet werden. Nach Kenntnis des GDV erfolgt durch dessen Mitgliedsunternehmen eine Gleichbehandlung der unterschiedlichen Antriebsarten. Aus der statistischen Erfassung des Schadensgeschehens ließen sich bisher keine Erkenntnisse über eine Mehr- oder Weniger-Gefährdung durch unterschiedliche Antriebsarten ableiten.

Aus dieser Stellungnahme des GDV ist der Schluss zu ziehen, dass Gebäude mit abgestellten Elektrofahrzeugen und Gebäude ohne abgestellte Elektrofahrzeuge von den Versicherungsunternehmen nicht generell unterschiedlich behandelt werden.

4. wie nach ihrer Kenntnis Liegenschaften und Gebäude, in denen Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge (batteriegetriebene, diesel-elektrische oder benzin-elektrische Kfz, Fahrräder oder Lastenräder mit elektrischem Antrieb, Pedelecs, Elektroroller) sind, von der Versicherungswirtschaft behandelt werden – insbesondere, inwiefern sich diese Behandlung von der Behandlung von Liegenschaften und Gebäuden unterscheidet, in denen konventionell angetriebene Fahrzeuge untergebracht sind;

Nach Auskunft des GDV entspricht die Behandlung der Gebäude mit Ladeeinrichtung durch die Versicherungsgesellschaften dem in der Stellungnahme zu Ziffer 3 dargestellten Verfahren. Es wird also auch hier durch die Versicherungsunternehmen nicht generell zwischen Gebäuden mit Ladeeinrichtungen und Gebäuden ohne Ladeeinrichtungen unterschieden.

5. ob – bezugnehmend auf Ziffer 3 und 4 – die Versicherungswirtschaft bei den (Versicherungs-)Bedingungen (z. B. besondere Auflagen an die bauliche Gestaltung, anders ausgestaltete Tarife), mit denen sie dem Vorhandensein von Elektrofahrzeugen bzw. Ladeinfrastruktur auf einer Liegenschaft oder einem Gebäude Rechnung trägt, das Eigentum öffentlicher Einrichtungen und privates Eigentum in gleicher Weise oder in anderer Weise behandelt;

Nach Auskunft des GDV wird von den Versicherungsgesellschaften bei der Ausgestaltung der Versicherungsbedingungen auch dann nicht zwischen Gebäuden in öffentlichem Eigentum und Gebäuden in privatem Eigentum unterschieden, wenn in diesen Gebäuden Elektrofahrzeuge abgestellt werden oder Ladeeinrichtungen vorhanden sind.

6. *ob und in welchem Umfang, bei welchen gegebenenfalls für die Eigentümer anfallenden notwendigen Mehrkosten für die geforderten Maßnahmen, die Versicherungswirtschaft besondere (insbesondere bauliche) Auflagen macht, um Liegenschaften oder Gebäude zu versichern, in denen Fahrzeuge mit den unter Ziffer 3 genannten alternativen Antrieben vorhanden sind bzw. in denen Ladeinfrastruktur für E-Mobile betrieben wird;*

Nach Auskunft des GDV wird von den Versicherungsgesellschaften bei Auflagen nicht zwischen Gebäuden mit und Gebäuden ohne Elektrofahrzeuge und Ladeinfrastruktur unterschieden. Die Risikobeurteilung der Gebäude durch die Versicherungsgesellschaften erfolgt, wie in der Antwort zu Frage 3 dargestellt, individuell und damit sind auch Auflagen vom Einzelfall abhängig.

7. *in welcher Weise sie – die die Verbreitung alternativer Antriebe mit Förderung und Werbung einerseits sowie mit Restriktionen für konventionelle Antriebe andererseits forciert – auf Bestrebungen der Gebäudeversicherung reagiert, die Versicherung von Gebäuden mit Elektro-Ladeeinrichtungen für E-Fahrzeuge (z. B. durch höhere Tarife) abzuwehren und damit in der Praxis ihre Förderpolitik zu konterkarieren;*

Der Landesregierung sind keine derartigen Bestrebungen der Versicherungswirtschaft bekannt.

8. *wie nach ihrer Kenntnis die Versicherungswirtschaft – insbesondere die Gebäudeversicherung und die Hausratversicherung – ein mögliches Schadensrisiko von Brandschäden und Folgeschäden (z. B. durch Löschtätigkeit) durch das Vorhandensein von E-Fahrzeugen und deren Elektro-Ladeeinrichtungen (im Vergleich zu einem Nichtvorhandensein derselben) bei der Gestaltung von Versicherungstarifen und der Regulierung eingetretener Schadensfälle behandelt (z. B. in der Ausgestaltung von Tarifen, Auslegung von E-Fahrzeugtechnik als erhöhtes Risiko, Laden von Fahrzeugen in Gebäuden als möglicherweise „fahrlässiges Verhalten“ – mit der Folge eines Haftungsausschlusses);*

Dem GDV liegen keine Informationen darüber vor, dass die Versicherungsunternehmen generell bei der Tarifgestaltung oder bei der Schadensregulierung die in der Frage dargestellte Differenzierung in Bezug auf das Vorhandensein von Elektrofahrzeugen und Ladeeinrichtungen vornehmen.

9. *wer – bezugnehmend auf Ziffer 7 – in dem Fall für eventuelle Schäden eintritt, wenn (bitte unterscheiden nach öffentlichem Eigentum und privatem Eigentum) eine Liegenschaft oder ein Gebäude wegen des Vorhandenseins von Elektro-Ladeinfrastruktur bzw. von Elektrofahrzeugen nicht versichert werden oder nur zu für den Versicherungsnehmer abschreckenden finanziellen oder anderen Konditionen versichert werden könnten, sodass kein Versicherungsschutz besteht;*

Wenn ein Schaden eintritt, dann ist grundsätzlich die Haftungsfrage zu klären – unabhängig davon, ob ein Versicherungsschutz besteht oder nicht. Die Bundesregierung führt in ihrer Antwort zur Kleinen Anfrage 19/20820 unter Frage 3 dazu aus:

„Das deutsche außervertragliche Haftungsrecht sieht keine unterschiedlichen Haftungstatbestände für unterschiedlich angetriebene Kraftfahrzeuge vor. Es gelten vielmehr auch für Elektrofahrzeuge die allgemeinen Haftungstatbestände des Straßenverkehrs- und Deliktrechts. Ob im Einzelfall eine Haftung angenommen werden kann, ist im Streitfall der Entscheidung durch unabhängige Gerichte vorbehalten.“

Entsprechend können – einzelfallabhängig – Kfz-Betreiber/-innen, Kfz-Halter/-innen, im Falle der Produkthaftung der Fahrzeughersteller oder der Hersteller der Ladeeinrichtung bzw. bei einer unsachgemäßen Installation der Ladeeinrichtung der Installateur haften. Wird im Einzelfall eine Haftung der vorgenannten Personen verneint, dann tragen bei fehlendem Versicherungsschutz die Eigentümer/-innen des Gebäudes den Schaden. Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um ein privates oder ein öffentliches Gebäude handelt.

10. wie sie den Bestand an akkubetriebenen Elektro-Kleinfahrzeugen (E-Bikes, Pedelecs, Elektroroller) beziffert, die aufgrund ihrer Abmessungen in Garagen und Innenräumen aufbewahrt und aufgeladen werden können;

Laut Kraftfahrt-Bundesamt gab es zum Stichtag 1. Juli 2021 2 953 elektrisch betriebene Krafträder in Baden-Württemberg. Das Kraftfahrt-Bundesamt führt keine Statistik zu Pedelecs. Laut einer Schätzung des Zweirad-Industrie-Verbands gab es 7,1 Mio. Pedelecs in Deutschland Ende 2020.

II.

1. eine landesweite Brandfallstatistik – beispielsweise mithilfe von bei den Feuerwehren der Kreise vorliegenden Einsatzdaten – zu mit E-Mobilität bzw. mit Elektro-Ladeinfrastruktur für E-Mobilität verbundenen Brandfällen für alle E-mobilen Fahrzeugkategorien seit dem 1. Januar 2013 und bis heute einschließlich einer Kalkulation des von Versicherungen regulierten Gesamtschadens, einschließlich möglicher Personenschäden, zu erstellen und dem Landtag binnen vier Monaten vorzulegen;

Die gewünschte Brandfallstatistik kann nicht vorgelegt werden. Derzeit gibt es keine einheitliche Definition, was ein „Fahrzeugbrand“ ist. Seitens der Sachversicherer werden beispielsweise Schwelbrände in elektrischen Anlagen von Fahrzeugen in der Regel nicht als Fahrzeugbrände gewertet. Im Übrigen liegen der Landesregierung keine Daten der verschiedenen Versicherungen zum Gesamtschaden vor.

Eine detaillierte und vollumfängliche Erfassung der Fahrzeugbrände wäre sehr aufwendig. Bei der Erfassung von Brandursachen müssten beispielsweise auch Unfallgutachten berücksichtigt werden. Der Mehrwert solcher statistischer Daten steht in keinem Verhältnis zu Aufwand und Kosten einer entsprechenden Erhebung.

2. auf dieser Grundlage ein Bild über die versicherungsrechtliche Lage und die finanziellen Konsequenzen für Gebäudebesitzer und Mieter (und möglicherweise andere Verbraucher) zu gewinnen, welche aus der Belastung der Versicherer resultieren, und dem Landtag binnen vier Monaten vorzulegen;

Ein Bericht über die versicherungsrechtliche Lage und die finanziellen Konsequenzen für Gebäudebesitzer und Mieter ist nicht möglich, da keine entsprechenden Daten vorliegen. Nach Auskunft des GDV sind das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein von Elektrofahrzeugen und der zugehörigen Ladeinfrastruktur nach dortigem Wissen kein Tarifierungsmerkmal bei der Versicherung von Wohngebäuden.

Der GDV führt weiter aus, dass die Versicherungswirtschaft die Entwicklung der E-Mobilität und die dabei ggf. neu entstehenden Risiken aufmerksam beobachtet.

Deshalb macht der GDV darauf aufmerksam, dass er gemeinsam mit anderen Beteiligten für das Laden von Elektrofahrzeugen in geschlossenen Garagen eine Broschüre mit Hinweisen für eine sichere Elektroinstallation und Empfehlungen für den Brandschutz erstellt hat. Die Publikation VdS 3885 steht kostenlos zum Download unter folgendem Link zur Verfügung: <https://shop.vds.de/publikation/vds-3885>.

- 3. die relevanten Sicherheitsvorschriften für den Umgang mit E-Fahrzeugen und Elektro-Ladeinfrastruktur im Hinblick auf die Sicherheit und den Gesundheitsschutz der Bürger zu evaluieren und notwendigenfalls zu ergänzen und dem Landtag die Ergebnisse binnen vier Monaten vorzulegen;*

Im Rahmen der anerkannten technischen Genehmigungs- und Prüfverfahren für Fahrzeuge, insbesondere der Typgenehmigung, wird die Erfüllung der Mindeststandards für die Fahrzeugsicherheit bereits vor der Zulassung eines Fahrzeugs umfassend geprüft. Diese Mindeststandards wurden auf EU-Ebene reguliert und gelten auch für E-Fahrzeuge. Auch für Ladeinfrastruktur wurden solche Mindeststandards auf EU-Ebene festgelegt. Auf Bundesebene wurden diese insbesondere durch die Ladesäulenverordnung umgesetzt. Aus Sicht des Ministeriums für Verkehr besteht daher zum aktuellen Stand kein Bedarf, die bestehenden Sicherheitsvorschriften für den Umgang mit E-Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur zu ergänzen.

- 4. die relevanten Sicherheitsvorschriften für den Umgang mit E-Fahrzeugen und Elektro-Ladeinfrastruktur im Hinblick auf von Versicherungen zu regulierenden (Brand-)Schadensfälle als Folge der Nutzung von E-Mobilität und deren Größenordnung zu evaluieren und notwendigenfalls zu ergänzen, sodass Gebäudebesitzer und Mieter ihr Eigentum zu praktikablen Konditionen versichern können und keine Situation eintritt, in welcher a) infolge impraktikabler Auflagen oder Tarife Eigentum nicht versichert werden kann, oder b) Versicherungen die Nutzer von E-Mobilität als Kunden ablehnen (oder ihnen nach Schadensfällen kündigen); Die Ergebnisse sollen dem Landtag binnen vier Monaten vorgelegt werden.*

Es wird auf die Beantwortung der Fragen Teil 1 Nr. 8, Teil 2 Nr. 1, Teil 2 Nr. 2 und Teil 2 Nr. 3 verwiesen. Zusätzlich kann ergänzt werden, dass bei einer baurechts-konform errichteten Garage das Abstellen sowie das Aufladen von Elektrofahrzeugen mit einer zertifizierten Ladeeinrichtung nicht im Widerspruch zu den geltenden Vorgaben des Bauordnungsrechts steht. Durch die vom Gesetzgeber formulierten bauordnungsrechtlichen Mindestanforderungen sind im Brandfall ausreichend sichere Garagen definiert worden. Hier sind die brandschutztechnischen Schutzziele – unabhängig von der in der Garage eingestellten Antriebsart – berücksichtigt und eingearbeitet.

Hermann
Minister für Verkehr