

Antrag

des Abg. Miguel Klauß u. a. AfD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Nachhaltigkeitsdefizite von Elektro-Fahrzeugen

Antrag

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

1. wie sich der prozentuale Anteil an E-Fahrzeugen im Verkehr in Baden-Württemberg seit 2019 entwickelt hat (aufgeschlüsselt nach den Kategorien Pkw, Bus, Lkw und Zweirad);
2. ob sie Auskunft geben kann, welche Nutzungsdauer E-Fahrzeuge durchschnittlich aufweisen und mit welcher Gesamtfahrleistung;
3. ob es für E-Fahrzeuge einen (bezogen auf ihr Segment) vergleichbaren Gebrauchtwagenmarkt gibt, wie für Kfz mit Benzin- bzw. Dieselmotor;
4. wie viele Unfälle mit E-Fahrzeugen ihr in Baden-Württemberg seit 2019 bekannt sind, bei denen die Fahrzeugbatterie – sogleich oder zeitversetzt – in Brand geraten ist;
5. ob es landesrechtliche Regelungen gibt oder solche geplant sind, welche Einsatzkräfte mit welcher Aufgabenverteilung bei Unfällen mit Beteiligung von E-Fahrzeugen heranzuziehen sind;
6. wie sie es mit ihren Nachhaltigkeitszielen für vereinbar hält, dass defekte Batterien von E-Fahrzeugen in der Regel nur durch Austausch von Modulen der Batterie oder gar der kompletten Batterie „repariert“ werden;
7. wie viele E-Fahrzeuge des Fuhrparks der Landesregierung aufgrund eines Totalschadens infolge Batteriedefekts ersetzt wurden;

8. ob seitens des Landes Fördermaßnahmen hinsichtlich der Ausbildung von Fachpersonal für die Reparatur von E-Autos bestehen oder geplant sind;
9. ob sie Kenntnis hat, welche Stellen in Baden-Württemberg Quarantäneplätze anbieten, auf denen verunfallte E-Fahrzeuge wegen latenter Brandgefahr sicher abgestellt werden können;
10. mit welchem Bedarf an Quarantäneplätzen für verunfallte E-Fahrzeuge sie für die kommenden Jahre kalkuliert;
11. wie lange nach ihrer Kenntnis eine Quarantäne von verunfallten E-Fahrzeugen im Durchschnitt dauert;
12. ob sie Kenntnis hat, für welche Zeitdauer Kfz-Versicherer die Kosten für die Nutzung eines Quarantäneplatzes für verunfallte E-Fahrzeuge übernehmen;
13. ob sie angesichts der Problematik der unrentablen Reparatur von Batterien verunfallter E-Fahrzeuge damit rechnet, dass jedenfalls für bestimmte Fahrzeugtypen auch im Fuhrpark des Landes die (Haftpflicht-/Kasko-)Beiträge an die Kfz-Versicherer steigen werden.

17.7.2023

Klauß, Klos, Gögel, Hörner, Steyer AfD

Begründung

Im Falle eines Unfalls von Elektro-Fahrzeugen (E-Fahrzeugen) tritt laut Medienberichten häufig die Konstellation auf, dass eine Reparatur der Batterie – genauer: des Akkus – des verunfallten E-Fahrzeugs aus wirtschaftlichen Gründen unrentabel ist. Das Fahrzeug wird wegen der Befürchtung eines Brandes oder einer Explosion der Batterie versicherungsrechtlich als Totalschaden deklariert. Der Grund dafür sind die durchwegs hohen, teils sogar horrenden Preise von Batterien im Vergleich zu den E-Fahrzeugen selbst. In diesen Fällen geht eine etwaig vorhandene Rentabilität von E-Fahrzeugen vollends verloren. Zugleich wirkt sich dieser Umstand verständlicherweise äußerst negativ auf das Kaufinteresse an E-Fahrzeugen aus.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 14. August 2023 Nr. VM4-0141.5-26/164/2 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen, dem Ministerium für Finanzen und dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. *wie sich der prozentuale Anteil an E-Fahrzeugen im Verkehr in Baden-Württemberg seit 2019 entwickelt hat (aufgeschlüsselt nach den Kategorien Pkw, Bus, Lkw und Zweirad);*

**Anteil an E-Kraftfahrzeugen im Bestand in Baden-Württemberg für die Berichtszeitpunkte
1. Januar 2019 bis 1. Januar 2023 innerhalb der jeweiligen Fahrzeugkategorien**

Jahr	Kraftstoffart*	Kraft-räder	Pkw	Kraft-omnibusse	Last-kraftwagen	Zug-maschinen	Sonstige Kfz
2019	Elektro	0,27 %	0,24 %	0,46 %	0,37 %	0,03 %	0,21 %
	Plug-in	0,00 %	0,19 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,01 %
2020	Elektro	0,32 %	0,37 %	0,80 %	0,54 %	0,03 %	0,24 %
	Plug-in	0,00 %	0,28 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,01 %
2021	Elektro (BEV)	0,37 %	0,80 %	0,99 %	0,65 %	0,03 %	0,28 %
	Plug-in	0,00 %	0,76 %	0,02 %	0,01 %	0,00 %	0,02 %
2022	Elektro (BEV)	0,42 %	1,55 %	1,30 %	0,82 %	0,03 %	0,34 %
	Plug-in	0,00 %	1,45 %	0,01 %	0,01 %	0,00 %	0,04 %
2023	Elektro (BEV)	0,93 %	2,41 %	1,65 %	1,14 %	0,04 %	0,64 %
	Plug-in	0,00 %	2,08 %	0,01 %	0,01 %	0,00 %	0,05 %

* bis 2020: „Elektro“ = Fahrzeuge mit ausschließlich elektrischem Antrieb (inkl. Range Extender).

Ab 2021 „Elektro“ = Fahrzeuge mit ausschließlich elektrischer Energiequelle

Datenquelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Bestand an Kraftfahrzeugen nach Umwelt-Merkmalen¹, Ab-rufdatum 3. August 2023; dl-de/by-2-0²; eigene Berechnung

2. ob sie Auskunft geben kann, welche Nutzungsdauer E-Fahrzeuge durchschnittlich aufweisen und mit welcher Gesamtfahrleistung;

Die aktuelle durchschnittliche Nutzungsdauer und Gesamtfahrleistung der in Baden-Württemberg zugelassenen E-Fahrzeugen sind der Landesregierung nicht bekannt. Es handelt sich vielfach um relativ neue und neu zugelassene Fahrzeugmodelle.

Üblicherweise bieten Hersteller derzeit bei neuen E-Pkw bei korrektem Gebrauch eine Garantie für eine Mindest-Kapazität der wiederaufladbaren Batterie in der Größenordnung von acht Jahren oder 160 000 Kilometern Fahrleistung an, je nachdem, welches Ereignis zuerst eintritt. Einzelne Garantien von Herstellern für Batterien gehen darüber hinaus (z. B. 10 Jahre oder 1 Millionen Kilometer Laufleistung). Die Nutzungsdauer und Gesamtfahrleistung ist mit Blick auf die Batterie nicht durch den Garantiebegriff begrenzt und das E-Fahrzeug kann darüber hinaus im Einsatz sein. Sollte die nutzbare Batteriekapazität zu einem bestimmten Zeitpunkt jedoch für das gewählte Nutzungsszenario zu gering sein, dann kommt ein Austausch oder ggf. Teilaustausch der Batterie infrage, wodurch das E-Fahrzeug über Jahre hinaus weitergenutzt werden kann.

3. ob es für E-Fahrzeuge einen (bezogen auf ihr Segment) vergleichbaren Gebrauchtwagenmarkt gibt, wie für Kfz mit Benzin- bzw. Dieselmotor;

Der Gebrauchtwagenmarkt für E-Fahrzeuge befindet sich, von einem vergleichsweise geringen Angebot kommend, in der Entwicklung. Aufgrund der anfänglichen Haltedauer entwickelt sich der Gebrauchtwagenmarkt zeitlich versetzt zu den steigenden Neuzulassungszahlen.

¹ https://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz13_b_uebersicht.html

² <https://www.govdata.de/dl-de/by-2-0>

4. wie viele Unfälle mit E-Fahrzeugen ihr in Baden-Württemberg seit 2019 bekannt sind, bei denen die Fahrzeugbatterie – sogleich oder zeitversetzt – in Brand geraten ist;

Eine statistische Erhebung zu Verkehrsunfällen mit E-Fahrzeugen, bei denen die Fahrzeugbatterie in Brand geraten ist, erfolgt weder durch die Polizei Baden-Württemberg noch durch die Feuerwehren in Baden-Württemberg. Vor diesem Hintergrund kann hierzu keine Aussage getroffen werden.

5. ob es landesrechtliche Regelungen gibt oder solche geplant sind, welche Einsatzkräfte mit welcher Aufgabenverteilung bei Unfällen mit Beteiligung von E-Fahrzeugen heranzuziehen sind;

Die Entsendung von Einsatzkräften erfolgt in Abhängigkeit zum Ausmaß sowie zu der Schwere und Komplexität eines Verkehrsunfalls bzw. je nach konkreten Folgen. Die Einsatzkräfte werden im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeit tätig. Hierbei sind bereichsbezogene Regelungen zum Umgang mit E-Fahrzeugen vorhanden.

6. wie sie es mit ihren Nachhaltigkeitszielen für vereinbar hält, dass defekte Batterien von E-Fahrzeugen in der Regel nur durch Austausch von Modulen der Batterie oder gar der kompletten Batterie „repariert“ werden;

Die Fahrzeugbatterie wird durch ein Gehäuse umwelt- und unfallsicher geschützt. Der Einbau erfolgt fahrzeugspezifisch in unterschiedlichen Bauräumen, häufig im Fahrzeugunterboden. Der gesamte Batterieverbund besteht neben dem Gehäuse aus einzelnen Batteriezellen sowie einem Elektronikmodul, das die Be- und Entladungsprozesse insgesamt und zellenspezifisch steuert. Dabei kann das Elektronikmodul die Beladungsvorgänge der einzelnen Zellen in der Regel nur dann betriebsicher steuern, wenn alle Zellen einen ähnlichen Kapazitäts- und Alterungszustand haben. Verliert eine einzelne Zelle vorzeitig vor den anderen ihre Kapazität und kommt damit an das individuelle Lebensende, ist bei heutigen Gesamtsystemen in der Regel betriebsicher kein Tausch einzelner Zellen möglich. Es ist allerdings auf dem Stand der Forschung zu erwarten, dass man zukünftig einzelne neue Zellen so voraltert, dass sie den anderen Zellen des Verbundes entspricht. Dann kann voraussichtlich ein Tausch elektrisch und mechanisch so stattfinden, dass die Elektronik wieder die Ansteuerung vornehmen kann und keine Folgeschädigung von benachbarten Zellen sowie keine Gefährdung entstehen würde.

Die Landesregierung unterstützt die Bemühungen die Möglichkeiten einer Reparatur auszuweiten. Wo dies nicht praktikabel und auch eine alternative Weiterverwendung von Produkten oder Bauteilen derzeit nicht möglich ist, wird ein möglichst hochwertiges und vollständiges Recycling angestrebt. Das Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft fördert zu diesem Zweck beispielsweise ein Verbundforschungsprojekt, mit dem die Machbarkeit einer automatisierten Demontage von Batteriemodulen und E-Antriebsaggregaten unter Berücksichtigung wirtschaftlicher und regulatorischer Rahmenbedingungen untersucht und demonstriert werden soll.

Die Ergebnisse des Verbundforschungsprojekts liefern einen wichtigen Beitrag zur Steigerung der Nachhaltigkeit im Umfeld der Elektromobilität, zur Sicherung wirtschaftsstrategischer Rohstoffe sowie zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland.

7. wie viele E-Fahrzeuge des Fuhrparks der Landesregierung aufgrund eines Totalschadens infolge Batteriedefekts ersetzt wurden;

Der Landesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor. Eine zentrale Statistik zu Schäden aufgrund von Defekten bei Dienstkraftfahrzeugen wird nicht geführt. Eine Erhebung der angefragten Daten in allen fuhrparkverwaltenden Dienststellen ist in der vorgegebenen Zeit nicht möglich und wäre darüber hinaus nur mit unverhältnismäßigem Aufwand durchführbar.

8. ob seitens des Landes Fördermaßnahmen hinsichtlich der Ausbildung von Fachpersonal für die Reparatur von E-Autos bestehen oder geplant sind;

Um den Technologiewandel innerhalb des Kfz-Gewerbes proaktiv zu begleiten und mitzugestalten förderte das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus im Rahmen des Strategiedialogs Automobilwirtschaft BW den Aufbau einer sogenannten „Zukunftswerkstatt 4.0“. Diese hat im November 2021 ihren Betrieb aufgenommen und ermöglicht es Unternehmen sich frühzeitig auf Entwicklungen in den relevanten Technologiefeldern vorzubereiten. Konzeptionell stellt sie einen realen Ort dar, an dem die tatsächlichen Strukturen und Prozesse eines Autohausunternehmens realitätsgetreu und praxistauglich abgebildet werden. Die Zukunftswerkstatt 4.0 nimmt somit die Rolle eines „Innovationsschaufensters“ ein, mit dessen Hilfe neue Technologien und Systeme entlang der sich wandelnden Customer Journey beim Kauf von Fahrzeugen sowie bei der Inanspruchnahme von Wartungs- und Reparaturleistungen vorgestellt und erprobt werden. Außerdem ist die Zukunftswerkstatt 4.0 als eine offene Plattform hinsichtlich einer praxisnahen und zukunftsgerichteten Aus- und Weiterbildung für alle Branchenakteure sowie für die relevanten Bildungseinrichtungen ausgestaltet.

9. ob sie Kenntnis hat, welche Stellen in Baden-Württemberg Quarantäneplätze anbieten, auf denen verunfallte E-Fahrzeuge wegen latenter Brandgefahr sicher abgestellt werden können;

Im Rahmen der Ausschreibung zum „Abschleppen und Verwahren im Polizeiauftrag“ (sogenannte Polizeiaufträge) im Jahr 2022/2023 wurde bekannt, dass eine Vielzahl von Abschleppunternehmen in Baden-Württemberg sogenannte Quarantäneplätze vorhalten. Eine darüber hinausgehende landesweite Erhebung hierzu liegt nicht vor.

10. mit welchem Bedarf an Quarantäneplätzen für verunfallte E-Fahrzeuge sie für die kommenden Jahre kalkuliert;

Der Landesregierung liegen keine Informationen vor, die eine valide Prognose zum künftigen Bedarf an Quarantäneplätzen ermöglichen.

Die Verträge mit den Abschleppdiensten für die oben genannten Polizeiaufträge enthalten eine Verpflichtung, dass sämtliche Arbeiten an Fahrzeugen mit unterschiedlichen Antriebssystemen (Verbrennungsmotoren, Autogasanlagen, Hybrid, Elektromobilität), wie beispielsweise das Abschleppen oder Verwahren von Kraftfahrzeugen mit Hochvoltssystemen, fachgerecht auszuführen sind. Demnach liegt es in der Verantwortung dieser Abschleppdienste, entsprechende Kapazitäten vorzuhalten bzw. zu schaffen.

11. wie lange nach ihrer Kenntnis eine Quarantäne von verunfallten E-Fahrzeugen im Durchschnitt dauert;

Die durchschnittliche Quarantänezeit von verunfallten E-Fahrzeugen ist der Landesregierung nicht bekannt.

12. ob sie Kenntnis hat, für welche Zeitdauer Kfz-Versicherer die Kosten für die Nutzung eines Quarantäneplatzes für verunfallte E-Fahrzeuge übernehmen;

Zur Frage, inwieweit Kfz-Versicherungen die Kosten für die Nutzung eines notwendigen Quarantäneplatzes übernehmen, bestehen keine umfassenden Kenntnisse der Landesregierung.

Wenn im Rahmen einer E-Kfz-Versicherung die angefallenen Kosten übernommen werden, dann scheint derzeit ein Zeitraum von bis zu 14 Tagen üblich zu sein.

13. ob sie angesichts der Problematik der unrentablen Reparatur von Batterien verunfallter E-Fahrzeuge damit rechnet, dass jedenfalls für bestimmte Fahrzeugtypen auch im Fuhrpark des Landes die (Haftpflicht-/Kasko-)Beiträge an die Kfz-Versicherer steigen werden.

Dienstkraftfahrzeuge des Landes unterliegen gemäß § 2 des Pflichtversicherungsgesetzes in der jeweils geltenden Fassung nicht der Versicherungspflicht.

Das Land hat die Stellung eines Versicherers und haftet nach dem Pflichtversicherungsgesetz. Auf VV Nr. 6 zu § 34 LHO (Grundsatz der Selbstversicherung) wird hingewiesen. Bezüglich der aufgeworfenen Frage zur Reparatur sind bislang keine gestiegenen Kosten für die Haltung bzw. den Betrieb des Landesfuhrparks bekannt.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor