

Antrag

des Abg. Tim Bückner u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Umgang mit verunfallten E-Autos

Antrag

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

1. wie sich Schadensbilder und Schadenskomplexität bei E-Autos von solchen bei Verbrennern unterscheiden können;
2. inwiefern es gesetzlich oder untergesetzlich geregelt bzw. standardisiert ist, wie mit verunfallten E-Autos im Hinblick auf etwaige Batterieschäden zu verfahren ist;
3. welche besonderen Sicherheits- und Umweltaanforderungen für die Bergung und den Transport verunfallter E-Autos bestehen;
4. welche besonderen Sicherheits- und Umweltaanforderungen für die Einlagerung bzw. das Abstellen verunfallter E-Autos bei Werkstätten, Abschleppdiensten oder Autohäusern bestehen;
5. ob sich für Polizeibeamte besondere Anforderungen bei der Unfallaufnahme ergeben, wenn ein E-Auto beteiligt ist;
6. ob ihr Erkenntnisse vorliegen, inwiefern die Versicherungsbranche Verkehrsunfälle unterschiedlich abwickelt, wenn ein E-Auto betroffen ist;
7. wie sich die Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung mindestens eines E-Autos in den vergangenen fünf Jahren in Baden-Württemberg entwickelt hat;
8. wie sich die Anzahl der Batteriebrände an E-Autos in den vergangenen fünf Jahren in Baden-Württemberg entwickelt hat;

9. welche technischen Lösungen es für das Löschen eines Batteriebrandes an Fahrzeugen gibt;
10. wie die Feuerwehren in Baden-Württemberg auf eine steigende Anzahl an Fahrzeugbatteriebränden vorbereitet und welche besonderen Risiken und Einsatztaktiken für brennende E-Autos in unterirdischen Parkgaragen zu berücksichtigen sind;
11. in welchem Umfang die Feuerwehren im Land mit speziellen Löschlanzen und Bergungscontainern ausgestattet sind.

7.7.2026

Bückner, Herzog, Rathgeb, Dr. Thorsten Schwarz, Stetter, Wolf CDU

Begründung

Mit wachsendem Anteil an E-Autos im gesamten Fahrzeugbestand Baden-Württembergs nimmt auch die Zahl der verunfallten E-Autos zu. Batterieschäden sind dabei nicht sofort ersichtlich und können auch mit deutlicher zeitlicher Verzögerung noch eine Reaktion hervorrufen, die zu einem Vollbrand führen kann.

Brennende E-Autos erfordern in der Folge besondere Methoden des Löschangriffs. Wie in der Praxis mit diesen beiden Aspekten umgegangen wird, soll durch den Antrag in Erfahrung gebracht werden.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 31. Juli 2026 Nr. VM4-0141.5-42/1/1 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Innenministerium, Umweltministerium und Wirtschaftsministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. wie sich Schadensbilder und Schadenskomplexität bei E-Autos von solchen bei Verbrennern unterscheiden können;*

Hierzu sind der Landesregierung keine belastbaren Erkenntnisse bekannt. Es gibt Berichte, dass es im Falle eines Unfalls mit einem Elektrofahrzeug zu höheren Reparaturkosten kommen kann, wenn zum Beispiel die Batterie beschädigt wird. Bei reinen Elektrofahrzeugen dürften hingegen Schäden am Tank und Gefahren durch austretende Kraftstoffe keine Rolle spielen.

2. *inwiefern es gesetzlich oder untergesetzlich geregelt bzw. standardisiert ist, wie mit verunfallten E-Autos im Hinblick auf etwaige Batterieschäden zu verfahren ist;*
3. *welche besonderen Sicherheits- und Umweltaanforderungen für die Bergung und den Transport verunfallter E-Autos bestehen;*
4. *welche besonderen Sicherheits- und Umweltaanforderungen für die Einlagerung bzw. das Abstellen verunfallter E-Autos bei Werkstätten, Abschleppdiensten oder Autohäusern bestehen;*

Zu den Ziffern 2 bis 4 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Nach schweren Unfällen oder Bränden wird ein havariertes Fahrzeug in der Regel zunächst in der Verantwortung der Feuerwehr gehandhabt. Im baden-württembergischen Feuerwehrwesen gibt es keine gesetzlichen Regelungen zum Umgang mit verunfallten Elektrofahrzeugen. Die Gemeindefeuerwehren erfüllen ihre Aufgaben nach Feuerwehrgesetz im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung als weisungsfreie Aufgaben. Auf der Internetseite der Landesfeuerwehrschule stehen Einsatzhinweise für alternativ angetriebene Fahrzeuge zur Verfügung (Einzelheiten hierzu sind der Stellungnahme der Ziffer 10 zu entnehmen).

Die Feuerwehr ist für die technische Rettung von Verletzten aus verunfallten Fahrzeugen und die Brandbekämpfung an Fahrzeugen zuständig. Für die im Anschluss gegebenenfalls notwendige fachgerechte Bergung, Lagerung und nachhaltige Sicherung gegen Wiederaufflammen ist das Abschlepp- und Entsorgungsunternehmen zuständig.

Die Übergabe des beschädigten Fahrzeugs aus der Verantwortung der Feuerwehr erfolgt erst, wenn diese kein konkretes Risiko mehr erkennt.

Führende Organisationen des Verkehrssektors haben unter Leitung des Verbands der Automobilindustrie (VDA) im Dezember 2025 eine Handlungsempfehlung zum sicheren und normgerechten Bergen, Abschleppen und Transportieren havariierter Elektrofahrzeuge veröffentlicht (https://www.vda.de/de/presse/Presse-meldungen/2025/251201_PM_Handlungsempfehlung_verunfallte_E-Fahrzeuge). Auch der Verband der Bergungs- und Abschleppunternehmen (VBA) hat im Juli 2024 einen Leitfaden zum Abschleppen und Bergen von Fahrzeugen mit Hochvoltantrieb herausgegeben (<https://www.vba-ev.de/media/eauhgqjg/leitfaden-e-mobilitaet.pdf>). Demnach muss zum Beispiel das Bergen und der Abtransport von Fahrzeugen mit Hochvoltantrieben gemäß der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV Information 209-093) mindestens durch eine fachkundig unterwiesene Person (FuP – Qualifikationsstufe 1S/1E) erfolgen. Diese Qualifikation befähigt Bergungs- und Abschleppfachkräfte, Gefahrenstellen speziell an Hochvolt-Systemen zu erkennen und zu meiden. Vor der Einleitung von Bergungs- und/oder Abtransport von E-Fahrzeugen ist durch das beauftragte Personal vor Ort eine Gefährdungsbeurteilung vorzunehmen. Im nächsten Schritt ist zu entscheiden, ob und welche weiteren Maßnahmen vorzunehmen sind, wie z. B. das Anlegen persönlicher Schutzausrüstung (PSA), die Deaktivierung des Hochvolt-Systems (sofern nicht bereits von der Feuerwehr durchgeführt), Hinzuziehen einer höher qualifizierten Fachkraft etc. Grundlage bilden mitunter die Hinweise des Herstellers gemäß des Rettungsdatenblattes. Das Bergen und Abschleppen erfolgt in der Regel mit konventionellen Einsatzfahrzeugen, soweit diese dem aktuellen Stand der Technik entsprechen. Verunfallte E-Fahrzeuge sollen grundsätzlich auf einem Freigelände verwahrt werden. Wird der Zustand des Akkus als kritisch eingestuft, ist das Fahrzeug zudem auf einer technischen Quarantänefläche auf dem Freigelände abzustellen. Während der Quarantänedauer ist die Temperatur des Energiespeichers mindestens zweimal täglich zu ermitteln und zu dokumentieren. Die Verwahrung von ausgebrannten Fahrzeugen erfolgt bestenfalls in einem geeigneten Behälter unter besonderer Berücksichtigung des Brandschutzes.

Der Verband der Bergungs- und Abschleppunternehmen gibt außerdem an: „Die bisherige Zahl von Zwischenfällen mit Gefährdungspotenzial, ausgehend von

Hochvoltenergiespeichern der sich in Verkehr befindlichen Fahrzeuge, ist verschwindend gering und stellt nicht die Regel dar“.

5. ob sich für Polizeibeamte besondere Anforderungen bei der Unfallaufnahme ergeben, wenn ein E-Auto beteiligt ist;

Bei der Aufnahme von Verkehrsunfällen unter Beteiligung eines Elektrofahrzeuges ergeben sich besondere Anforderungen an die Polizeibeamtinnen und Polizeibeamten nur dann, wenn das Elektrofahrzeug erheblich beschädigt ist und eine Beschädigung von Hochvoltkomponenten nicht ausgeschlossen werden kann. Dann muss das Abschleppunternehmen über die Antriebsart informiert werden, um entsprechende Vorkehrungen treffen zu können.

6. ob ihr Erkenntnisse vorliegen, inwiefern die Versicherungsbranche Verkehrsunfälle unterschiedlich abwickelt, wenn ein E-Auto betroffen ist;

Nach Auskunft des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) richtet sich bei Unfällen mit Elektroautos – wie bei Unfällen mit Verbrennern – die Regulierung eines Kfz-Haftpflichtschadens nach den allgemeinen Normen des Haftungsrechts zur Eintrittspflicht (§§ 7 StVG, 823 BGB) und des Schadenersatzrechts zur Schadenhöhe (§ 249 BGB). Diese gesetzlichen Vorgaben, nach denen sich auch die Kfz-Versicherer richten müssen, gelten unabhängig von der Antriebsart.

Handelt es sich um einen Schaden am eigenen Fahrzeug sind die jeweiligen AKB der Kfz-Versicherer für die Kaskoversicherung einschlägig. Die unverbindlichen Musterbedingungen für die Kfz-Versicherung des GDV (AKB 2015) sehen keine abweichenden oder speziellen Regelungen für Elektrofahrzeuge vor.

Zu Einzelfragen des Vorgehens bei Unfällen mit E-Autos und der Regulierung des Schadensfalls liegen der Landesregierung keine Informationen vor, da dies Angelegenheit der einzelnen Versicherungsunternehmen ist.

7. wie sich die Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung mindestens eines E-Autos in den vergangenen fünf Jahren in Baden-Württemberg entwickelt hat;

Im Rahmen der Verkehrsunfallaufnahme durch die Polizei erfolgt keine statistische Erfassung der Antriebsart eines Fahrzeugs, sodass eine valide Auswertung zur Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Elektrofahrzeugen nicht möglich ist.

8. wie sich die Anzahl der Batteriebrände an E-Autos in den vergangenen fünf Jahren in Baden-Württemberg entwickelt hat;

In der Feuerwehrstatistik, die von den Gemeindefeuerwehren jährlich zum Stichtag 31. Dezember auf Basis eines bundeseinheitlichen Vordrucks erhoben wird, werden landesweit alle Einsätze nach Kategorien (Brandeinsätze, Technische Hilfeleistungen, Fehllalarme, sonstige Einsätze) erfasst. Eine Differenzierung nach Bränden von Fahrzeugen erfolgt nicht. Es liegen daher keine statistischen Daten zu Batteriebränden an Elektrofahrzeugen vor. Auf die Aussage des Verbands der Bergungs- und Abschleppunternehmen in der Stellungnahme zu Ziffer 4 wird verwiesen.

9. welche technischen Lösungen es für das Löschen eines Batteriebrandes an Fahrzeugen gibt;

Batteriebrände in Fahrzeugen werden in erster Linie durch intensives Kühlen mit Wasser beherrscht. Das Standardvorgehen der meisten öffentlichen Feuerwehren ist dabei das Kühlen mittels handelsüblicher handgeführter Strahlrohre. Vereinzelt setzen Feuerwehren auch Containerlösungen ein. Das havarierte Fahrzeug

wird dabei – sofern noch gefahrlos möglich – mittels hydraulischer Winde in einen Container gezogen, der anschließend mit Wasser geflutet wird. Nachteilig stellt sich dabei der anschließende Abtransport des Fahrzeuges sowie die Entsorgung des kontaminierten Wassers dar, weshalb diese Lösung seitens der Landesfeuerwehrschule im Rahmen der Ausbildung von Feuerwehrangehörigen nicht empfohlen wird.

Verschiedene Hersteller bieten sogenannte Löschlanzen an, die in das Batteriegehäuse eingebracht werden, um Wasser in das Batterieinnere zu bringen. Da das Einbringen dieser Löschlanzen in die Hochvoltbatterie gewisse Gefahren birgt, wie beispielsweise die Gefahr von Stromschlägen oder auch das Kurzschließen eigentlich unbeschädigter Batteriezellen, rät die Landesfeuerwehrschule von der Verwendung von Löschlanzen jedoch ab.

Daneben verfügen einzelne Feuerwehren über sogenannte Löschdecken. Zu beachten ist hierbei jedoch, dass diese den eigentlichen Batteriebrand nicht löschen, sondern lediglich die Brandausbreitung auf die Umgebung hemmen.

10. wie die Feuerwehren in Baden-Württemberg auf eine steigende Anzahl an Fahrzeugbatteriebränden vorbereitet und welche besonderen Risiken und Einsatztaktiken für brennende E-Autos in unterirdischen Parkgaragen zu berücksichtigen sind;

Feuerwehrangehörige werden zur technischen Rettung und zur Brandbekämpfung auf der Grundlage der Feuerwehr-Dienstvorschriften grundsätzlich auf Gemeinde- und Kreisebene aus- und fortgebildet. Darüber hinaus bietet die Landesfeuerwehrschule und die angegliederte Akademie für Gefahrenabwehr fachbezogene Speziallehrgänge, Lehrgänge und Seminare für Ausbilder (Multiplikatoren) und eine Führungsausbildung an. In den verschiedenen Lehrgängen ist auch die Wissensvermittlung für das Thema „Elektromobilität“ enthalten.

Zusätzlich steht auf der Internetseite der Landesfeuerwehrschule seit 2018 mit der Ausbildungsunterlage „Einsatzhinweise für alternativ angetriebene Fahrzeuge und alternative Energieträger“ eine umfassende Darstellung der spezifischen Gefahren und Einsatzmaßnahmen für alle derzeit üblichen alternativen Kfz-Antriebe zur Verfügung. Darin werden auch Hinweise für den Feuerwehreinsatz bei Unfällen und Bränden mit Elektrofahrzeugen gegeben.

Durch die enge Verzahnung der Akademie für Gefahrenabwehr an der Landesfeuerwehrschule mit der Forschungsstelle für Brandschutztechnik am Karlsruher Institut für Technologie (KIT), anderen Forschungseinrichtungen und der Unfallforschung ist der Wissenstransfer von der Forschung in die praktische Ausbildung von Fach- und Führungskräften gewährleistet. Die Landesfeuerwehrschule arbeitet zudem im Arbeitskreis „Retten“ vom Verband der Automobilindustrie und Verband der internationalen Kraftfahrzeughersteller mit, wodurch ein bidirektionaler Informationsfluss gewährleistet ist.

Die so gewonnenen Erkenntnisse werden stetig von der Landesfeuerwehrschule geprüft, gegebenenfalls in die Ausbildung auf verschiedenen Führungsstufen integriert und über die Ausbilder sowie die elektronischen Medien allen Feuerwehren zur Verfügung gestellt. Auch wurde durch Fachleute auf Bundesebene ein Merkblatt der Vereinigung zur Förderung des Deutschen Brandschutzes (vfdb) erarbeitet und publiziert, das Hinweise zu „Unfallhilfe und Bergen bei Fahrzeugen mit Hochvolt-Systemen“ gibt. Diese Erkenntnisse fließen in die Aus- und Fortbildung bei den Feuerwehren ein.

Die Risiken und Gefahren bei der Brandbekämpfung von Elektrofahrzeugen sind mit anderen Gefahrenlagen mit chemischen, elektrischen oder Explosionsgefahren vergleichbar. Die Einsatzmaßnahmen bei Beteiligung von Elektrofahrzeugen beziehungsweise Fahrzeugen mit alternativen Antrieben unterscheiden sich nicht grundlegend von denen bei konventionell angetriebenen Fahrzeugen. Bauliche Anlagen zum Abstellen von Fahrzeugen (wie zum Beispiel unterirdische Park-

garagen) werden unabhängig von der Frage der Antriebsart der Fahrzeuge häufig mit automatischen Löschanlagen, in der Regel Sprinkleranlagen, ausgestattet.

11. in welchem Umfang die Feuerwehren im Land mit speziellen Löschlanzen und Bergungscontainern ausgestattet sind.

In der Feuerwehrstatistik werden zwar auch Daten zur Ausstattung der Feuerwehren (Fahrzeuge, Funkausstattung) erhoben, Löschlanzen und Bergungscontainer werden aber nicht erfasst. Hierzu können daher keine statistischen Angaben gemacht werden.

Razavi

Ministerin für Verkehr