

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Martin Neumann, Michael Theurer, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Reginald Hanke, Peter Heidt, Markus Herbrand, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Pascal Kober, Konstantin Kuhle, Alexander Müller, Christian Sauter, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Frank Sitta, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Gerald Ullrich, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Brandschutz bei E-Fahrzeugen

Gesetze und Verordnungen, die Technologieoffenheit im Fahrzeugbau fördern, sind Teil eines klimafreundlichen Ansatzes für unsere Mobilität der Zukunft. Der emissionsarme Verkehr kann dabei auf verschiedenen Wegen realisiert werden. E-Autos, Plug-In-Hybride für Elektro- als auch Verbrennungsmotor sowie synthetische Kraftstoffe werden die nächsten Jahrzehnte prägen. Jede Technik hat spezifische Anwendungsgebiete, wo sie die beste Wahl ist. Die nach Ansicht der Fragesteller einseitige Förderung der Elektromobilität der Bundesregierung ignoriert dies bisher. Allerdings wirbt Bundesverkehrsminister Scheuer inzwischen auch für Technologieoffenheit im Verkehr und verspricht insbesondere für Wasserstoff Förderung. Er erkennt aber auch das Potential anderer Technologien wie synthetischer Kraftstoffe (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2020/066-scheuer-priorithy.html>). Durch die einseitige Förderung der Elektromobilität der Bundesregierung befinden sich derzeit schon 310 000 E-Autos, 280 000 Hybrid-Fahrzeuge und 800 Wasserstoff-betriebene Fahrzeuge auf den deutschen Straßen.

Die Elektromobilität bildet einen wesentlichen Bestandteil für den Verkehrsmix der Zukunft. Aber auch Alternativen sollten nach Ansicht der Fragesteller gefördert und nicht bei der Anrechenbarkeit auf die THG-Minderungsquote benachteiligt werden. Jede Technologie bringt einige Tücken mit sich. Im Zusammenhang mit E-Autos sind in den letzten Jahren immer wieder Brandunfälle bekannt geworden. Deshalb sehen wir Nachholbedarf beim Brandschutz. Diese Unklarheit beim Vorgehen in einem Brandfall sowie der Mangel an Zertifizierungen bei den Feuerwehren sollten schnellstmöglich beseitigt werden, damit die Brände von E-Autos genauso sicher und routiniert gelöscht werden können, wie die von Fahrzeugen mit Benzin- und Diesel-Verbrennungsmotoren (<https://www.tz.de/auto/elektroautos-loeschen-brennende-akkus-zr-13204652.html>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Sieht die Bundesregierung grundsätzlich einen brandschutztechnischen Unterschied zwischen einem E-Fahrzeug und einem Fahrzeug mit einem Benzin- oder Dieselmotor?
2. Warum gibt es in Deutschland derzeit keine öffentlich-rechtlichen Vorschriften für die Lagerung und Bereitstellung von Lithium-Ionen-Akkus, die u. a. in E-Fahrzeugen verbaut sind und im Sinne des Transportrechts den Gefahrgutvorschriften unterliegen?
3. Gibt es aufgrund der immer größer werdenden Anzahl von E-Fahrzeugen auf deutschen Straßen spezielle Zertifizierungen, die Pannendienste, Feuerwehren und Entsorgungsbetriebe nachweisen müssen?
4. Wenn ja, welche Stellen sind mit solchen Zertifizierungen beauftragt und welche Kosten sind damit verbunden?
5. Welche Maßnahmen wurden bisher ergriffen, um die hochgiftige Fluorwasserstoffsäure, die beim Löschen von Lithium-Ionen-Akkus entstehen kann (<https://www.adac.de/news/e-auto-brand/>), vor dem Eindringen ins Abwassersystem zu hindern?
6. Wie viele Löschfahrzeuge der Feuerwehren in Deutschland, im Verhältnis zur Gesamtzahl, verfügen über einen 10 000-Liter-Tank, der durchschnittlich für das Löschen eines E-Fahrzeugs benötigt wird (<https://www.knaufinsulation.de/news/e-autos-und-garagenbraende/>)?
7. Wie viele Gebäude des Bundes im Verhältnis zur Gesamtzahl, verfügen über Ladestationen innerhalb einer Tiefgarage oder eines Parkhauses?
8. Wie viele Ladestationen innerhalb einer Tiefgarage oder eines Parkhauses sind dabei in brandschutztechnisch vom Rest der Tiefgarage abgetrennten Bereichen installiert?
9. Welche (einheitlichen) Anpassungen hat der Bund bisher bei der Brandschutztechnik reguliert, um den Einbau von Ladestationen in Tiefgaragen und Parkhäusern sicher zu gestalten?
10. Welche Kosten waren damit verbunden?
11. Liegen der Bundesregierung generelle Kenntnisse vor, ob sich die Brandbekämpfung mit E-Fahrzeugen in Tiefgaragen oder Freiflächen finanziell unterscheidet?
12. Wenn ja, welche Kosten sind es im Durchschnitt für die Tiefgarage und welche Kosten sind es im Durchschnitt in der Freifläche?
13. Wie viele Spezial-Kühlcontainer hält der Bund vor, um Brände im Zusammenhang mit E-Fahrzeugen in öffentlichen Gebäuden des Bundes zu löschen?
14. Gibt es Überlegungen der Bundesregierung, ob die geltenden Regelungen zur verursachergerechten Kostenübernahme durch die Fahrzeughalter in den Landesfeuerwehrgesetzen, die bisher auf Länderebene geregelt werden, ausreichend sind, um zusätzliche Einsatzkosten der Feuerwehr durch Gefahr oder Schäden beim Betrieb von Elektrofahrzeugen zu decken und ob diese Regelungen eventuell zukünftig auf Bundesebene geregelt werden könnten?
15. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um zu verhindern, dass Kosten, die durch Brände von E-Fahrzeugen entstehen, nicht zu Lasten öffentlicher Haushalte, Kommunen und der Steuerzahler gehen?

16. Welche Vorkehrungen (z. B. Abstellplätze für Tauchbehälter) hat der Bund bisher getroffen, um sicherzustellen, dass E-Fahrzeuge-Brände auf Autobahnen und Bundesstraßen zügig und möglichst gefahrlos für die Umwelt gelöscht werden?
17. Liegen dem Bund Zahlen vor, wie viele Spezialfirmen in Deutschland über das notwendige Know-how verfügen, ausgebrannte E-Fahrzeuge fachgerecht zu entsorgen und zu recyceln?
18. Liegen der Bundesregierung Kenntnisse darüber vor, wie viele Notrufe bei den Feuerwehren in Deutschland eingegangen sind, die im Zusammenhang mit einem E-Fahrzeug standen?
 - a) Wenn ja, welches sind die Gründe für Notrufe im Zusammenhang mit einem E-Fahrzeug?
 - b) Welche Kosten haben diese Einsätze verursacht (bitte nach Gründen sortieren)?
19. Inwieweit ist die Ausbildung von Einsatzkräften von Feuerwehr und Polizei auf den Umgang mit Bränden von E-Fahrzeugen vorbereitet und inwiefern sind diese Inhalte Teil des Lehrplans?
20. Verfügt die Bundespolizei über ausreichend Schutzkleidung, um bei einem Einsatz bei einem Brandunfall mit einem E-Fahrzeug ausreichend geschützt zu sein?
21. Ist das Technische Hilfswerk nach Kenntnis der Bundesregierung für die Bekämpfung von Brandunfällen mit E-Fahrzeugen ausgestattet und welche Ausrüstung besitzt dieses dafür (bitte aufschlüsseln)?
22. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus den Risiken bei Bränden von Elektrofahrzeugen und welche Auswirkungen hat dies auf die bestehenden sowie geplanten Förderungen für Ladepunkte?

Berlin, den 19. Mai 2021

Christian Lindner und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.