



Vorurteile verbreiten sich oft schneller als Tatsachen. In den sozialen Medien und an Stammtischen hört man es oft: Elektro-Autos brennen schneller als Benziner oder Diesel. Die Erkenntnisse von Unfallforscher und der Feuerwehr sind aber andere:

Bei E-Autos ist die Gefahr zu brennen nicht größer als bei Verbrennern und insgesamt ist die Gefahr, dass Autos in Brand geraten sehr gering. Fragt man den Dekra-Unfallforscher Markus Egelhaaf bekommt man folgende Information:

„Tatsache ist, dass nach unseren Erkenntnissen von E-Autos keine höhere Brandgefahr ausgeht als von konventionell angetriebenen Autos“. Auch der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) kann aus seiner Statistik kein höheres Brandrisiko für Stromer ableiten.

Die Ursachen für Brände sind unterschiedlich

Brennen können natürlich auch E-Fahrzeuge. Die Brandgefahr bei Benziner oder Diesel geht z.B. von ausgetretenem Kraftstoff oder heißen Oberflächen des Abgassystems aus. Bei E-Mobilen sind beschädigte Batterien oder das komplette Batteriemanagement, sofern es nicht funktionsfähig ist, der Grund. Unterschieden werden müsse zudem, aus welchen Situationen heraus ein Brand entstehe. „Bei Unfallfolgebränden beispielsweise gibt es aus unserer Erfahrung keinen Unterschied im Risiko zwischen E-Autos und Verbrennern“, sagt Egelhaaf.

Peter Bachmeier, Leitender Branddirektor vom Deutschen Feuerwehrverband (DFV) sagt, dass „Das Löschen eines Stromers gestaltet sich unter Umständen etwas schwieriger als die Brandbekämpfung von herkömmlichen Kraftfahrzeugen, aber nicht komplexer oder

gefährlicher als etwa ein Brand eines gasbetriebenen Kfz“, so dass auch die Feuerwehr Fahrzeugbrände an E-Autos nicht als risikoreicher einstuft. Trotzdem werden seiner Ansicht nach [„die Hersteller ihrer Verantwortung für Elektroautos nach einem Brandereignis nicht gerecht.“](#)

Zum Löschen von E-Autos gibt es verschiedene Verfahren

Das Löschen eines Fahrzeugbrandes in einer Garage ist immer mit großen Risiken und Gefahren verbunden, das aber gelte für Fahrzeuge aller Antriebssysteme. Das Löschen eines E-Autos ist schwieriger, weil ein Batteriebrand vor allem mit viel Wasser bekämpft wird, mit dem die Speicherzellen heruntergekühlt werden. Die großen Batteriepakete sind aber bei den meisten Fahrzeugen gut geschützt im Unterboden verbaut, d.h., die Einsatzkräfte der Feuerwehr müssen das Löschwasser dort schnell hinbekommen.

Renault hat hierfür im Akku des Zoe einen Fireman Access eingebaut, eine Art Einfüllstutzen für Löschwasser. Eine Lösung, die die Feuerwehr grundsätzlich begrüßt. „Für uns nicht zielführend ist allerdings, wenn je nach Fahrzeughersteller oder gar Fahrzeugtyp eigene Lösungen gefunden werden“, sagt Bachmeier. Das leuchtet ein: Denn dann müsste die Feuerwehr im Einsatz zum Beispiel bei Auffahrunfällen auf der Autobahn erst mal suchen, wo sich bei den betreffenden Autos welches Löschsystem befindet. Das Ziel müssten daher einheitliche und automatisch auslösende Schutzsysteme sein.

Aktuell sind verschiedene Methoden im Einsatz, um das Löschwasser schnell an die Batteriezellen zu bringen. „Versuche wurden auch mit einer speziell für Elektrofahrzeuge entwickelten Löschlanze gemacht, mit der das Batteriegehäuse durchstoßen und anschließend Wasser eingebracht wird“, erklärt Egelhaaf. Das komplette Versenken eines Stromers bis zur Oberkante der Batterie wird Dekra zufolge nur in Ausnahmefällen empfohlen. Etwa wenn anders kein Löscherfolg erzielt werden kann oder ein Wiederentzünden wahrscheinlich ist.

Bei einem Garagenbrand von einem E-Auto, sieht der Leitfaden der Feuerwehr vor, die Batterie vor Ort herunter zu kühlen und das Fahrzeug wenn möglich ins Freie zu ziehen. Die Brandintensität eines Autos hängt weniger mit der Antriebsart zusammen als mit den verbauten Werkstoffen – vor allem den Kunststoffen, die bei der Verbrennung für viel Rauch und toxische Gase sorgen.