SCHADEN.NEWS

06.09.2023

SCHWEDISCHE STUDIE ZEIGT: E-AUTOS BRENNEN SELTENER ALS VERBRENNER

Die Bilder der brennenden Fremantle Highway Ende Juli gingen um die Welt. Und sie haben die Diskussion um die Gefahr von brennenden Elektroautos neu entfacht. Denn mit Bekanntwerden der Katastrophe am 26. Juli 2023 wurde als Brandursache ein Elektrofahrzeug genannt.

Heute, über einen Monat später, ist die tatsächliche Brandursache immer noch nicht geklärt. Jedoch zweifeln Experten zunehmend daran, dass das Feuer in einem E-Auto entflammt ist. Dennoch hat die voreilige Äußerung für Verunsicherung bei Pkw-Haltern und Autofahrern gesorgt. „Die Diskussion um brennende batterieelektrische Fahrzeuge ist leider überwiegend emotions- und nicht faktengeleitet. Ähnlich ist es mit der Quarantäne verunfallter Elektrofahrzeuge – auch hier werden Ängste geschürt, statt auf sachliche und fachliche Bewertung zu setzen“, meint Rainer Kühl, Prokurist des Kraftfahrzeugtechnischen Instituts (KTI), der sich seit vielen Jahren intensiv mit der Reparatur von Elektrofahrzeugen im allgemeinen und HV-Batterien im speziellen auseinandersetzt.

QUOTE BRENNENDER E-AUTOS IN SCHWEDEN LIEGT BEI 0,004 PROZENT

Dabei belegen Studien und Untersuchungen immer wieder, dass die Brandgefahr von Elektroautos nicht höher ist, als bei herkömmlichen Verbrennern. Laut einer aktuellen Studie der schwedischen Zivilschutzbehörde (MBS) gehen Verbrenner sogar häufiger in Flammen auf als batterieelektrische

Fahrzeuge. Gemäß einer Auswertung der Berichterstattung der Rettungsdienste kam es in den Jahren 2018 bis 2022 zu insgesamt 81 Elektroauto-Bränden (ohne Brandstiftung). „Die Zahl der Brände bei Elektroautos betrug in den letzten drei Jahren etwa 20 pro Jahr, wobei sich die Zahl der Elektroautos fast verdoppelt hat“, heißt es in diesem Zusammenhang. Gemessen an der Gesamtzahl von 610.716 E- oder Hybridfahrzeugen bedeuten die 23 Brände im Jahr 2022 eine Quote von 0,004 Prozent. Zum Vergleich: Unter den knapp 4,3 Millionen Verbrennern in Schweden erfasste die Behörde 2022 3319 Fälle und damit eine Quote von 0,076 Prozent.

FACHKUNDE STATT HYSTERIE

„Bei dem Vergleich muss natürlich bedacht werden, dass das durchschnittliche Alter der Fahrzeuge mit konventionellem Antrieb deutlich höher ist, als das der elektrisch betriebenen Pkws, die in der schwedischen Studie berücksichtigt werden. Insofern muss man die Ergebnisse etwas relativieren. Fakt ist aber: Die Sicherheitsmaßnahmen und -vorkehrungen der Automobilhersteller rund um die Lithium-Ionen-Batterien wachsen stetig und die Wahrscheinlichkeit eines Batteriebrandes ist gering“, resümiert Rainer Kühl mit Bezug auf die Studie der schwedischen Zivilschutzbehörde.

Übrigens: Auch die Experten der DEKRA Unfallforschung und der Verkehrsunfallforschung der Universitätsmedizin Göttingen haben verunfallten Elektrofahrzeugen in einem gemeinsamen Forschungsprojekt ein hohes Sicherheitsniveau bescheinigt.

Die Schadenforscher des KTI beschäftigen sich seit vielen Jahren intensiv mit der Entwicklung der Elektroautos sowie deren Reparatur und stellen dem Unfallschadenmarkt unter anderem einen Leitfaden zum Umgang mit batterieelektrischen Fahrzeugen zur Verfügung, der kontinuierlich aktualisiert und erweitert wird. „Wir sind davon überzeugt, dass der fachkundige und sachliche Umgang mit HV-Fahrzeugen die Basis für die Werkstätten darstellt. Deswegen sind Qualifizierung und die Definition von klaren Prozessen das A und O – und dabei unterstützen wir die Werkstätten durch das zur Verfügung stellen von Informationen rund um diese Arbeiten. Natürlich bedarf es auch einer gewissen Routine, aber die wird sich spätestens in den nächsten Jahren einstellen“, betont Projektingenieur Philipp Fuchs vom KTI abschließend.

Carina Hedderich