



18.06.2025

E-MOBILITÄT: „FÜR GROSSTEIL DER HV-BATTERIEN GIBT ES REPARATURKONZEPTE VOM HERSTELLER“

Sie sind teuer, wenig umweltfreundlich in der Herstellung und gelten im Schadenfall als riskant: Hochvolt-Batterien sind das Herzstück jedes batterieelektrischen Fahrzeugs – kämpfen hierzulande jedoch auch gegen einen schlechten Ruf. Das zeigt auch der aktuelle DAT-Report 2025: Rund 70 Prozent der Befragten, die bereits selbst einmal mit einem E-Auto gefahren sind, gaben an, dass die Batterie ein „großer Unsicherheitsfaktor“ ist. [Die pauschale In-Quarantänenahme nach Unfällen tut ihr Übriges.](#)

Dabei hat sich gerade mit Blick auf die Antriebsbatterie in den letzten Jahren einiges getan: sowohl bei der Ermittlung des Gesundheitszustandes als auch bei der Reparatur selbst.

REPARATURFÄHIGKEIT NIMMT DEUTLICH ZU

Schon 2022 betonte [Rainer Kühl vom Kraftfahrzeugtechnischen Institut \(KTI\) in einem Videointerview](#): „Die Batteriereparatur hat eine enorme Bedeutung für die Akzeptanz der Elektromobilität im Allgemeinen und wird in Zukunft eine Schlüsselrolle spielen. Ein Austausch der

Batterie steht im genauen Widerspruch zu dem grundsätzlichen Anspruch, dass BEV-Fahrzeuge nachhaltig sind.“

Dass die Automobilhersteller in dieser Hinsicht in den letzten Jahren ihre Hausaufgaben gemacht haben, zeigt sich beim Blick auf die aktuellen Zulassungszahlen des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA): Im April 2025 wurden 45.535 neue BEV-Fahrzeuge zugelassen – ein Rekordwert in den vergangenen 12 Monaten. „Für mehr als zwei Drittel dieser Fahrzeuge liegen mittlerweile Reparaturkonzepte der Hersteller für die HV-Batterie vor“, betont KTI-Projektingenieur Philipp Fuchs in diesem Zusammenhang.

Zu den Herstellern mit Reparaturlösungen zählen zum Beispiel VW, Skoda, BMW, Audi, Cupra, Hyundai, Kia, Mini und MG. Sie bieten detaillierte technische Unterlagen, Ersatzteile und klare Handlungsanweisungen für Werkstätten – auch für den Austausch einzelner Batteriemodule. „Damit entkräftet sich das Argument, HV-Batterien seien bei Schäden automatisch ein wirtschaftlicher Totalschaden, zunehmend“, so Rainer Kühl.

„UMDENKEN ERFORDERLICH“

Betrachtet man die ersten fünf Monate des laufenden Jahres, dann wurden seit Jahresbeginn 201.563 BEV-Fahrzeuge neu zugelassen, ein Großteil davon ist gemäß der aktuellen Herstellerinformationen reparierbar. „Die Tendenz ist klar: Die Hersteller entwickeln sukzessive Reparaturkonzepte bis in die Modulebene“, erklärt Philipp Fuchs. Das Team des Kraftfahrzeugtechnischen Instituts begleitet die Entwicklung der Elektromobilität und damit einhergehend die Batteriereparatur seit vielen Jahren. **In Fachsymposien demonstrieren die Unfallreparaturforscher immer wieder den aktuellen Stand der Technik in Sachen Batteriediagnose.**

Trotzdem beobachtet das KTI in der Praxis weiterhin Unsicherheiten – vor allem bei verunfallten Elektrofahrzeugen. Immer wieder werden **E-Autos nach einem Unfall vorsorglich und ohne konkrete Gefährdungsklassifizierung mehrere Tage oder gar Wochen in Quarantäne gestellt.** Dabei ließe sich mit einer fachgerechten Gefährdungsklassifizierung inklusive Diagnose unter Berücksichtigung der tagesaktuellen Herstellervorgaben schnell feststellen, ob die vermeintlich beschädigte Antriebsbatterie tatsächlich kritisch ist oder die Batterie nicht in Mitleidenschaft gezogen wurde.

KTI-Prokurist Rainer Kühl betont deshalb abschließend: „Ein BEV ist nur dann wirklich nachhaltig, wenn die HV-Batterie als zentrale Komponente nicht bei jedem Schaden ersetzt, sondern instandgesetzt werden kann. Dafür braucht es neben Reparaturkonzepten der Hersteller natürlich technisches Know-how – aber vor allem ein Umdenken: Weg von der pauschalen Quarantäne, hin zur faktenbasierten Gefährdungsbewertung und herstellerkonformen Reparatur in den Fachbetrieben des ZDK und des ZKF. Nur so lassen sich E-Autos wirtschaftlich und sicher instand setzen – und der Wandel zur Elektromobilität langfristig erfolgreich gestalten.“

Carina Hedderich