

<https://www.welt.de/wirtschaft/plus223648658/Tesla-Co-Wenn-das-Elektroauto-zum-Sondermuell-wird.html>

welt

HOME WELTPLUS LIVE-TV MEDIATHEK POLITIK WIRTSCHAFT SPORT PANORAMA

Das E-Auto und die offene Entsorgungsfrage

Stand: 03.01.2021 | Lesedauer: 5 Minuten

Von Philipp Vetter Wirtschaftskorrespondent

Einfach abschleppen ...

... kann man Stromer im Straßenverkehr nicht immer

In Deutschland sind immer mehr Elektroautos unterwegs – und daher häufiger in Unfälle verwickelt. Doch die Entsorgung von E-Auto-Wracks ist kompliziert. Absurde Regeln sorgen dafür, dass sie mit enormen Risiken verbunden ist. Manch einer vergleicht das Problem mit der Kernenergie.

Gut ein Jahr ist es her, dass der Fall eines ausgebrannten Tesla in Österreich zum ersten Mal für eine breite Öffentlichkeit die Frage aufwarf: Was passiert eigentlich, wenn ein Elektroauto einen schweren Unfall hat?



3 Tage ausbrennen lassen oder "tunken"?

Wer kümmert sich um die womöglich beschädigte Batterie, und welche Vorsichtsmaßnahmen muss man treffen? Der Besitzer des Tesla fand damals lange niemanden, der ihm das Wrack abnehmen wollte.

Inzwischen hat das Umweltbundesamt ein Bußgeld von zwölf Millionen Euro gegen Tesla verhängt, weil das Unternehmen gegen das Batteriegesetz verstoßen haben soll. Das

schreibt vor, dass alle Hersteller die Akkus ihrer Autos wieder zurücknehmen müssen. Tesla hat Widerspruch gegen den Bescheid eingelegt.

Der ausgebrannte Tesla war vor einem Jahr ein Einzelfall, es gab noch relativ wenige Elektroautos auf Europas Straßen. Das hat sich inzwischen geändert: Von Januar bis November sind allein in Deutschland mehr als 150.000 reine E-Autos dazugekommen, und rechnet man die Hybridfahrzeuge hinzu, sind sogar knapp 600.000 neue Stromer zugelassen worden. Unwahrscheinlich also, dass die Elektroautos nicht auch immer häufiger an Unfällen beteiligt sind und dabei beschädigt werden.

Doch das Entsorgungsproblem ist nach wie vor ungelöst. „Viel hat sich nicht getan“, sagt Michael Dzakovic WELT. Dzakovic muss es wissen, er ist Vorsitzender des Verbandes der Bergungs- und Abschleppunternehmen (VBA), dessen Mitgliedsunternehmen ausrücken, wenn Unfälle passieren oder Autos wegen einer Panne liegen bleiben.

E-Auto zwingend „tunken“, wenn die Batterie beschädigt ist

Bei Elektroautos müssen sie sogar in jedem Fall anrücken, wenn diese sich nicht mehr mit dem eigenen Antrieb bewegen lassen. **Denn einfach abschleppen kann man die Stromer nicht, sie müssen immer verladen und transportiert werden.**

Würde man sie einfach an ein anderes Auto hängen und zur nächsten Werkstatt schleppen, könnte die Energie, die durch die Drehung der Achse entsteht, die Elektronik beschädigen, warnt der ADAC.

Das ist zwar ärgerlich und im Zweifel etwas teurer, weil man einen professionellen Abschleppdienst bezahlen muss, doch immerhin findet man in der Regel für ein nicht beschädigtes Elektroauto problemlos ein Transportunternehmen. Das ist nach einem Unfall völlig anders. „Es kommt darauf an, ob es ein harter oder ein weicher Crash war“, sagt Dzakovic. „Davon hängt ab, ob man das Fahrzeug ‚tunken‘ muss oder nicht.“

Als „**tunken**“ bezeichnen die Abschlepp-Unternehmen einen Vorgang, der absurd klingt: Besteht das Risiko, dass bei einem Unfall die Batterie des Elektroautos beschädigt worden sein könnte, **muss es für den Transport in einen gefluteten, also mit Wasser gefüllten Container, verladen werden.** Denn bei einer Beschädigung der Batterie besteht die Gefahr, dass sich der Akku entzünden könnte.

Doch das ist nur der Anfang einer ganzen Reihe von Problemen, die sich die Unternehmen aufhalsen, wenn sie ein Elektroauto nach einem Unfall abtransportieren. „Das fängt schon bei der Versicherung an“, sagt Verbandschef Dzakovic. „Viele Betriebsversicherungen wissen noch nicht, wie sie damit umgehen sollen.“

Die Unternehmer riskieren daher, ohne Versicherungsschutz ein beschädigtes Elektroauto aufzuladen. Ein kaum kalkulierbares Risiko.

Für Abschleppunternehmen eigentlich uninteressant

Denn auch wenn alles gut geht, bleiben die Firmen in vielen Fällen auf hohen Kosten sitzen. Das fängt schon beim Stellplatz für das Wrack an. Aus Sicherheitsgründen darf in einem Radius von mindestens fünf Metern kein anderes Auto abgestellt werden, weil sich die Batterie noch immer entzünden könnte. So blockiert bei kleineren Unternehmen ein einziges Wrack schnell den halben Firmen-Parkplatz, bezahlt wird von der Versicherung jedoch nur ein einzelner Stellplatz.

Und dort bleibt das demolierte Fahrzeug häufig besonders lange stehen. Denn laut Dzakovic müssen sich die Firmen regelmäßig juristisch mit den Herstellern über die Entsorgung streiten.

Zwar regelt das Batteriegesetz, dass jeder Autobauer Batterien entweder selbst zurücknehmen oder ein anderes Unternehmen benennen muss, bei dem man die Akkus abgeben kann. „Das gilt aber nur für die Batterie selbst und nicht für das Wrack drum herum“, sagt Dzakovic.

Doch Karosserie und Batterie lassen sich nach schweren Unfällen häufig kaum oder gar nicht voneinander trennen. Auch das Wasser im Container, in dem das Fahrzeug „getunkt“ wurde, gilt danach als womöglich verseucht und muss als Sondermüll entsorgt werden – verbunden mit dem entsprechenden Aufwand und Kosten. Es gibt daher eigentlich keinen Anreiz für ein Abschleppunternehmen, sich mit Elektroautos herumzuschlagen.

„Die Fahrer der Unternehmen, aber auch die Feuerwehrleute werden vor Ort mit der Entscheidung alleingelassen“, kritisiert Dzakovic. „Irgendwie muss das Auto ja von der Straße, deshalb beginnt dann das Schwarzer-Peter-Spiel.“

In der Regel werde kein Abschleppunternehmen das Fahrzeug freiwillig aufladen, doch viele Firmen hätten Vereinbarungen mit der örtlichen Polizei, um auf die Liste derer zu kommen, die gerufen werden, wenn die Behörden einen Abschleppdienst benötigen. Um diese Abmachungen nicht zu gefährden, findet sich in der Regel dann doch eine Firma, die sich den Elektroautoschrott aufdrängen lässt.

„Wir brauchen praktikable und verbindliche Regeln“

Doch die Abschleppfahrer sind nicht die Einzigen, die riskante Entscheidungen vor Ort treffen müssen. In der Regel entscheidet der Einsatzleiter der Feuerwehr, ob der Unfall als harter oder weicher Crash eingestuft werden muss. Meist orientiere man sich daran, ob die Karosserie verformt sei oder nicht, sagt Dzakovic.

Im Zweifel tendiere die Feuerwehr dazu, auf Nummer sicher zu gehen, doch auch das könne teuer werden. Denn wenn sich herausstelle, dass das Fahrzeug „getunkt“ wurde, obwohl es auch ohne Wasserschaden hätte transportiert werden können, gebe es die Möglichkeit, dass die Versicherung des Halters versucht, den verantwortlichen Feuerwehr-Einsatzleiter beziehungsweise die Amtshaftpflichtversicherung der zuständigen Gemeinde in Regress zu nehmen.

Für den VBA ist die Sache klar: „Wir brauchen endlich praktikable und verbindliche Regeln“, sagt Dzakovic. Zwar gebe es einen Arbeitskreis beim Verband der Automobilindustrie (VDA), in dem darüber diskutiert werde, doch einen echten Zeitplan habe man bislang nicht.

Doch nur auf einer verlässlichen Grundlage könnten sich auch Abschleppfirmen auf das komplizierte Geschäft mit den verunglückten Elektroautos spezialisieren und die entsprechend hohen Investitionen tätigen.

„Ich vergleiche die Elektroautos wegen der offenen Entsorgungsfrage immer mit der Kernenergie“, sagt Dzakovic. „Auf den ersten Blick wirkt beides wie eine gute und vor allem umweltfreundliche Idee, aber wie man am Schluss mit dem umgeht, was übrig bleibt, da macht sich niemand Gedanken.“

Lesen Sie auch: [Autofahrer retten unseren Wohlstand – und sind trotzdem Schuld an fast allem](#)