Elektro-Autos: rollender Sondermüll?

geschrieben von AR Göhring | 17. November 2019

Der Walchseer Dominik Freymuth fuhr am 4. Oktober 2019 mit seinem Batterie-Boliden gegen einen Baum und mußte erleben, daß das Fahrzeug trotz Abwesenheit von jeglichem brennbaren Fossil-Kraftstoff in Flammen aufging. Für die ADAC-Mitarbeiter unter unseren Lesern: Brennen Motor-Autos nach schweren Unfällen eigentlich? Mir sind nur wenige Fälle bekannt; die üblichen telegenen Explosionen in *Hollywood*-Krachern oder *Alarm für Cobra 11* bei RTL entspringen mehr der Fantasie von Drehbuchautoren als den realen Eigenschaften von Benzin oder Diesel, das in flüssiger Form fast gar nicht brennbar ist.

Wir haben nicht die Rechte an den Fotos des ausgebrannten Tiroler *Teslas*, aber **hier** können Sie sich das Ergebnis des Brandes ansehen. Das klimaschützende Gefährt sieht aus, als wenn antikapitalistische Antifanten aus Hamburg es anläßlich einer demokratischen Demonstration gegen den G20-Gipfel abgefackelt hätten. Wie kann ein Akku-Auto so schnell brennen, oder überhaupt brennen? Ganz einfach: Was der Laie meist nicht weiß, ist, daß die elektrochemisch gespeicherte Energie einer Ionen-Batterie unter geeigneten Bedingungen schlagartig freigesetzt werden kann. Ist genug Luftsauerstoff vorhanden (meist der Fall), findet eine heftige und schlagartige Oxidationsreaktion statt. Auf deutsch: Die Kiste explodiert oder verbrennt wenigstens.

Der *Tesla*fahrer aus Tirol konnte zum Glück von Unfallhelfern schnell genug aus dem brennenden Auto gerettet werden. Trotzdem lag er zwei Wochen im Spital. Seinen Kauf bereut Unfallopfer Freymuth bitter, und nicht nur er. Die Feuerwehr hat das verkohlte und teils geschmolzene Wrack in einen dichten Container gesteckt und diesen mit Löschwasser geflutet, weil man befürchtet, daß die Lithium-Batterie erneut entflammt. Als Biologe staunt man, was elektrochemisch möglich ist. Organisch gespeicherte Energie ist absolut anwendungs- und feuersicher; denken Sie nur an Holz oder Zellstoff, oder an Ihren eigenen Körper. Wir Menschen können Energie in hoher Dichte einfach noch nicht praktikabel speichern, gestehen wir es uns ein.

Das *Tesla*-Wrack steht nun seit Wochen in seinem Wasserbad am Rande des Parkplatzes vom örtlichen Abschleppdienst; der Unternehmer befürchtet, daß der Akku trotz der Feuerwehr-Maßnahmen wieder anfängt zu brennen und die anderen abgestellten Fahrzeuge mit entzündet.

Natürlich hat man den Hersteller *Tesla*, dessen Chef Elon Musk in Brandenburg bald eine „Giga-Fabrik“ für Fahrzeuge und Batterien errichten will (da freuen wir uns schon), kontaktiert und um Rat und Hilfe gebeten. Antwort: Eine „problemlose“ Entsorgung wurde zugesichert, und dann kam nichts mehr. Der Abschlepp-Unternehmer hakte nach und wurde an einen nationalen Entsorgungspartner verwiesen, *ÖCAR Autoverwertungs-*

GmbH. Die Pointe: *ÖCAR* ist nicht autorisiert, *Teslas* zu entsorgen, trotz anderslautender Behauptung auf der *Tesla*-Internetseite. Daher weigern sich die Verantwortlichen von *ÖCAR*, das brandgefährliche und giftige Wrack abzuholen. Ein Grund: Man wisse nicht, wo der Akku-Batterie im Auto „anfinge und wo sie aufhöre“. Liegt wohl daran, daß die Ingenieure jeden Kubikzentimeter freien Platz in der Karosserie mit Akku vollgestopft haben. Hinzu kommt, daß die Hersteller sich aus Wettbewerbsgründen weigern, die Inhaltsstoffe zu benennen. Umso interessanter ist das Löschwasser des Walchseer *Teslas*, das den Giftcocktail des Akkus enthält und nun von Wissenschaftlern der Montanuniversität Leoben untersucht wird. Dort gibt es eine Abteilung für Abfallverwertungstechnik, deren Chef Roland Pomberger aber bislang auch nicht weiß, wie man die Autobatterien entsorgt. Seiner Einschätzung nach habe die Firma versäumt, sich über die Rezyklisierung ihres Produktes ausreichend Gedanken zu machen. Von der Computer- und Elektronikindustrie kennt man das Problem; deren Altprodukte landeten und landen daher in indischen oder afrikanischen Slums, wo sie unter unsäglichen Bedingungen „verwertet“ werden. Von einem Hersteller ausdrücklich klimarettender und umweltschützender Produkte sollte man allerdings erwarten, daß die saubere Entsorgung schon vor dem Markteintritt geregelt ist.

Es gibt in Europa zwei Entsorger, die alte Akkus, sofern unbeschädigt, zerlegen und deren wertvolle Bestandteile rückgewinnen können; vor allem Nickel, Kupfer und Annalena Baerbocks Lieblings-Metall „Kobold“. Das Lithium, Hauptbestandteil der modernen Akkumulatoren, wird hingegen nicht neu verwendet, sondern mutmaßlich irgendwo auf eine Deponie gepackt, weil die Rückgewinnung schlicht zu teuer ist. Wenn man bedenkt, daß der Rohstoff in der extrem trockenen Atacama-Wüste und im Flamingo-Gebiet in Argentinien unter enormem Wassereinsatz gewonnen werden muß, fragt man sich, wie ein *Tesla*-Käufer sich ernsthaft noch für moralisch und umweltschützend halten kann. Man sieht, die „Klimarettung“ ist ein reines Statussymbol von Ökobürgern; was sie der Umwelt und den Bewohnern der Abbaugebiete antun, ist den Bessermenschen völlig gleichgültig.

Kann die Walchsee-Batterie nun zu den Entsorgern in Deutschland oder Belgien gebracht werden? Nein, da ist ausgerechnet die Bürokratie der klimarettenden Europäischen Union vor. Für die große Entfernung bräuchte die Spedition eine EU-Gefahrgut-Genehmigung, die für die Alpenrepublik noch nicht existiert. Und wenn der Walchsee-Akku so gefährlich ist, wieso können dann überall in Europa Elektroautos herumfahren?

Der örtliche Abschlepp-Unternehmer will das Problemwrack natürlich endlich loswerden. Laut Hersteller soll ein Spezialist aus den Niederlanden zu ihm kommen und den kaputten Lithium-Akku entladen. Ist keine Energie mehr drin, kann auch nichts mehr brennen. Gekommen ist der Spezialist aber bislang noch nicht (Stand 13.11.). Unfallopfer Freymuth ist desillusioniert und nennt sein zerstörtes Auto eine „Zeitbombe“. Noch mal kaufe er sich keinen *Tesla*.