Schon wieder E-Auto-Brände, sogar mehrfach

geschrieben von AR Göhring | 23. April 2021

In Nettetal, Kreis Viersen, ging nachts ein *Tesla* mit lautem Knall in Flammen auf. Die herbeigerufene Feuerwehr versuchte zu löschen, was bei Lithium-Akkus mit ihren organischen Elektrolyten aber kaum möglich ist, und versenkte das Fahrzeug daher zur Dauerkühlung gemäß Experten-Empfehlung in einem großen Wassertank. Batteriebrände sind tückisch: Nachdem der Stromer scheinbar gelöscht war, schossen kurze Zeit danach schon wieder Flammen aus dem *Tesla*. Es bestand Gefahr, daß das Feuer auf die nahen Wohnhäuser übergriff, was die (noch) gut funktionierende Feuerwehr trotz wohl mangelnder Diversität kompetent verhindern konnte ("Heterosexuelle, weiße Männer aus der Arbeiterschicht sind bei der Feuerwehr unter sich"). Der Besitzer des Wagens war im Urlaub und hatte keinen Einfluß auf das Geschehen.

Es stellt sich die Frage, warum der Wagen überhaupt explodierte. Kein Unfall, es ist kühl draußen, und die teuren Teslas dürften gut verarbeitet sein. Nage-Angriff eines Marders? **EIKE empfiehlt: Wenn Sie Ihr Elektroauto mehr als 48 Stunden nicht bewegen, sehen Sie zu, daß die Batterie fast leer ist.** Vielleicht bietet der Markt ja Sicherheits-Entladegeräte an (mitlesende Ingenieure werden gebeten, zu kommentieren).

Nicht weit entfernt in Alpen bei Wesel hat es einen BMW i3 erwischt. Der Dienstwagen des Bürgermeisters, vorm Rathaus geparkt, fing unvermittelt an zu rauchen. Die örtliche Feuerwehr brauchte fünf Stunden, um die Brandquelle, der Akku, zu löschen. Da die ländliche Gemeinde keine Spezial-Löschausrüstung für die neuartige Gefahr der dauerheißen Akkus besitzt, mußten die Kollegen aus Duisburg mit einem wasserdichten Großbehälter anrücken. Für solche Container gibt es mittlerweile besondere Hersteller, wie die Firma *Ellermann* mit ihrer „Red Boxx".

EIKE fragt: Werden E-Auto-Hersteller an den zusätzlichen Kosten der Feuerwehr-Ausrüstung und -Einsätze beteiligt, die nötig ist, um die verheerenden Akkubrände zu löschen? Ansonsten werden ja auch gerne Hintergrundkosten der Industrie in Rechnung gestellt, wie das Beispiel CO_2-Steuer zeigt. Nebenbei: Tesla-Besitzer Elon Musk, einer der reichsten Männer der Welt, macht seine Gewinne fast ausschließlich mit Klima-Zertifikaten, die letztlich vom Verbraucher bezahlt werden.

Ein tödlicher Unfall ereignete sich in Poggendorf/ Vorpommern. Ein *Tesla* kam aus unbekanntem Grund von der Straße ab und rammte einen Baum. Ersthelfer konnten wegen des extrem heißen Batteriebrandes nicht löschen. Der Fahrer, ein Geschäftsreisender aus Schwerin, verbrannte bis zur Unkenntlichkeit.

Ein weiterer Unfall mit Todesfolge in den USA ist noch mysteriöser: In Texas ist nach Polizeiangaben ein führerloser (!) *Tesla* mit zwei Passagieren an Bord ebenfalls gegen einen Baum geprallt und verbrannt. Die Toten wurden von der Polizei auf dem Beifahrersitz und auf der Rückbank gefunden, weswegen die Beamten davon ausgehen, daß das Autopilot-Assistenzsystem den Wagen steuerte. Elon Musk dementiert diese Aussage, da die Datenaufzeichnungen des Wagens (so etwas hat ein *Tesla*?) die Aktivität des Autopiloten nicht zeigen.

Als letztes sei noch der Großbrand in einem Busdepot in Düsseldorf erwähnt, über den wir schon kurz berichteten. Es gab keine Personenschäden, aber das Gebäude und 38 Busse im Wert von rund 50 Millionen Euro brannten ab. Solche Großbrände in Depots kennt man eigentlich nur von gezielten Brandstiftungen durch Autonome bei der Bundeswehr. Daher ist es interessant, daß sich unter den 38 zerstörten Fahrzeugen acht Elektrobusse befanden. Nachdem, was wir bei den PKW sehen, ist zumindest zu vermuten, daß der Lithiumakku eines Busses Feuer fing und die nah geparkten anderen Fahrzeuge schnell mit-entzündet wurden. Das geht erstaunlich schnell; Experten zufolge reicht es in vollgestellten Hallen, wenn nur ein Fahrzeug brennt. Durch die Hitzestauung im Gebäude und andere Effekte brennen auch Konstrukte aus Stahl und Glas rasch. Es gab noch keinen offiziellen Bericht; der wird im Mai erwartet.

Sollte sich herausstellen, daß sich ein Lithium-Akku entzündet hat, dürfte das erhebliche Konsequenzen für die E-Mobilität in den Städten und Gemeinden haben, wo Bürgermeister und Räte deutschlandweit Klimarettung durch den ÖPNV verordnet haben. Daß die Busse mitten im Betrieb auf der Straße in Flammen aufgehen, ist kaum möglich, da der Akku in der Entladungsphase meist nicht überhitzt. Abgestellt oder in der Ladephase sieht das anders aus. Das Beispiel Düsseldorf wird – hoffentlich – dazu führen, daß E-Busse nicht mehr dicht an dicht in Hallen, sondern möglichst einzeln mit Abstand auf dem Hof geparkt werden. Außerdem sind die Betreiber oder die Feuerwehr gut beraten, schnellstmöglich riesige Wassertanks und passende Hebekräne anzuschaffen.

Daß das die teils schon recht üppigen Fahrpreise weiter verteuern wird, liegt auf der Hand. Treffen tut es die Geringverdiener, wie die „Energiewende“ im Ganzen.