

Brände von EVs – ein Ergebnis schlampiger Planung?

geschrieben von Chris Frey | 8. Juli 2025

Duggan Flanakin

Vor etwas mehr als drei Jahren befanden sich an Bord der Felicity Ace 3965 Fahrzeuge, als in einem der Elektrofahrzeuge an Bord des Transportschiffes ein Feuer ausbrach. Das Feuer geriet schnell außer Kontrolle, und die gesamte Besatzung wurde evakuiert, bevor das Schiff in 3000 m Wassertiefe versank. An Bord befanden sich 189 Bentleys, 1110 Porsches und die allerletzten Lamborghini Aventadors; der geschätzte Schaden für die japanische Reederei Mitsui OSK Lines belief sich auf mindestens 500 Millionen Dollar.

Am 3. Juni kam es zu einem erneuten Déjà-vu, als die Morning Midas, die fast 3000 Fahrzeuge – darunter 78 vollelektrische und 680 Hybridfahrzeuge – von China nach Mexiko transportiert hatte, im Nordpazifik in internationalen Gewässern vor der Inselkette der Aleuten in Alaska sank. Wie die Felicity Ace fiel auch die Morning Midas einem Feuer zum Opfer, wonach sie in 5000 m tiefen Wasser versank.

Die sich für Elektrobusse einsetzende Website evfiresafe.com hat im Januar 2024 mindestens 27 Brände von Hochspannungsbatterien in Elektrobussen seit 2010 [festgestellt](#) und darauf hingewiesen, dass Brände in jedem Fahrzeug ausbrechen können. Wie diese beiden nautischen Tragödien (bei denen glücklicherweise niemand ums Leben kam) zeigen, sind Brände in Elektrofahrzeugen viel schwieriger zu löschen.

Jose Del Solar, stellvertretender Vizepräsident des Beratungsunternehmens WSP, [erklärt](#): „Bei Bränden von Elektrofahrzeugen (EV) herrschen extrem hohe Temperaturen und Explosionsgefahren in den Batteriezellen. In den Batterien enthaltene Gase wie Fluorwasserstoff können explodieren, und die dabei entstehenden giftigen Dämpfe und der Rauch können zu Atemwegsreizungen führen“. Er fügte hinzu, dass die Konzentration von Fluorwasserstoff bei einem Brand in einem Elektrofahrzeug 60 bis 80 Prozent höher ist als bei einem Brand in einem Verbrennungsmotor.

WSP wies außerdem darauf hin, dass die für dieselbetriebene Fahrzeuge entwickelten Brandschutzbücher nicht ausreichen, um Brände von batteriebetriebenen Bussen (oder anderen Elektrofahrzeugen) zu bekämpfen. Es entstehen erhebliche Kosten für die Verbesserung des Brandschutzes an den Standorten, an denen diese Fahrzeuge gelagert werden, sowohl für die Ausrüstung als auch für die Ausbildung des Personals.

Diese Aussagen legen nahe, dass Städte und andere Käufer von batterieelektrischen Flotten (sowie Privatpersonen, die ein Elektrofahrzeug kaufen) das Geld für Brandschutz und Ausbildung ausgeben sollten, bevor sie sich zum Kauf dieser „emissionsfreien“ Fahrzeuge verpflichten, die bei stundenlangem Brennen große Mengen giftiger Emissionen freisetzen.

Die Stadt Wilbraham in Massachusetts musste dies im Januar auf die harte Tour [erfahren](#), als vier brandneue batteriebetriebene Elektrobusse der Lower Pioneer Valley Educational Collaborative beim Aufladen in Flammen aufgingen. Diese Busse, die mit mehreren vom Steuerzahler finanzierten Zuschüssen bezahlt wurden, waren so neu, dass sie noch keinen einzigen Schüler zur Schule gebracht hatten.

Glücklicherweise war die Feuerwehr dieser Gemeinde so ausgebildet, dass sie die Busbrände innerhalb von drei Stunden eindämmen und kontrollieren (aber nicht vollständig löschen) konnte. Aber die Brände setzten immer noch schädliche Schadstoffe in die Luft frei und hinterließen einen riesigen Müllberg, dessen Beseitigung kostspielig und schwierig war. Darüber hinaus mussten zwei Schulbezirke, die sich auf diese Busse verlassen hatten, nach anderen Möglichkeiten suchen, um die Kinder zur Schule und wieder nach Hause zu befördern.

Der Journalist John Goreham erinnert daran, dass die Befürworter batterieelektrischer Fahrzeuge häufig darauf [hinweisen](#), dass batteriebetriebene Fahrzeuge seltener in Brand geraten als konventionell betriebene Fahrzeuge. Das macht es jedoch nicht weniger tragisch, wenn bei einem Brand eines Elektrofahrzeug-Schulbusses eine so große Summe an Steuergeldern in Luftverschmutzung umgewandelt wird. Diese kleine Gemeinde hatte für jeden Bus etwa 375.000 Dollar (plus 20.000 Dollar für ein Ladegerät) ausgegeben, also etwa 1,6 Millionen Dollar.

Erst letzten Monat kämpften über 150 Feuerwehrleute stundenlang gegen einen Großbrand auf dem Gelände der Southeastern Pennsylvania Transportation Authority (SEPTA), der, wie sich später herausstellte, durch eine defekte Batterie eines batteriebetriebenen Busses von Proterra verursacht wurde.

Mehr als 150 Feuerwehrleute im Osten Pennsylvanias kämpften gegen einen [Großbrand](#) auf einem großen Verkehrsbetriebshof in Philadelphia, nachdem in den frühen Morgenstunden des 5. Juni Dutzende von Bussen in Flammen aufgegangen waren.

Das Feuer [brach](#) gegen 6 Uhr morgens in der Anlage der Southeastern Pennsylvania Transportation Authority ([SEPTA](#)) im 2400er-Block der Roberts Avenue in der Nähe der Pulaski Avenue aus, wie das Philadelphia Fire Department mitteilte.

Die Anlage befindet sich im Stadtteil Nicetown-Tioga, etwa 11 km nördlich des Stadtzentrums.

Kurz vor 6:30 Uhr MEZ reagierte die Feuerwehr auf die Meldung, dass mehrere Busse in Flammen stehen, so SEPTA-Geschäftsführer Scott Sauer gegenüber CBS News.

Vor Ort arbeitete die SEPTA daran, die nicht betroffenen Busse herauszuziehen, um den Feuerwehrleuten einen besseren Zugang zu ermöglichen, so PFD.

Ursprünglich wurde das Feuer um 6:30 Uhr als Feuer der Alarmstufe 2 gemeldet. Die Anzahl der brennenden Fahrzeuge und die großen schwarzen Rauchschwaden ließen die Situation jedoch schnell zu einem Feuer der Alarmstufe 3 eskalieren. Die Feuerwehrleute bestätigten, dass sie den Brand um 8:10 Uhr unter Kontrolle hatten.

Welche Ursache hat der Brand in Philadelphia?

Die Ursache und der Hergang des Brandes werden derzeit vom Büro des Brandinspektors untersucht.

Das Feuer zerstörte etwa 40 Busse, darunter 15 ausgemusterte Elektrobusse, was laut Sauer erklären könnte, wie das Feuer entstand. Nach Angaben des Philadelphia Inquirer geriet 2022 ein ähnlicher Elektrobus auf einem anderen SEPTA-Depot in [Brand](#).

Die in Brand geratenen Busse waren „auf dem Weg zum Schrottplatz“, sagte Andrew Busch, der Direktor für Medienarbeit der SEPTA.

Was ist SEPTA?

SEPTA ist eine öffentliche Verkehrsbehörde, die fünf Bezirke in und um Philadelphia bedient.

Sie wurde 1963 von der Legislative des Bundesstaates gegründet und ist eine von zwei Verkehrsbehörden in den Vereinigten Staaten, die alle fünf wichtigen Arten von Landverkehrsmitteln betreibt: Regionalbahnen, Busse, Straßenbahnen, U-Bahnen und eine Hochgeschwindigkeitsstrecke.

Laut ihrer Website ist die Behörde mit Verkehrssystemen in New Jersey und Delaware verbunden.

Link:

<https://www.cfact.org/2025/07/03/fiery-deaths-for-electric-buses-autos-continue/>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE