

des Kinder- und Jugendhilferechts sowie der Psychologie und der Kommunikation mit Kindern verfügen, bevor ihnen ein solches Amt übertragen wird. Zudem sollen sie künftig neben der erzieherischen Befähigung und der Erfahrung in der Jugenderziehung über Kenntnisse auf den Gebieten der Kriminologie, Pädagogik und Sozialpädagogik sowie der Jugendpsychologie verfügen.

Wir als Landesregierung sind der Meinung, dass es angesichts dieser Neuregelungen keiner Erweiterung der bereits bestehenden allgemeinen Fortbildungspflicht bedarf. Die Justiz in Nordrhein-Westfalen hält über die Justizakademie in Recklinghausen ein breit gefächertes Fortbildungsangebot vor, das von den Richterinnen und Richtern sowie den Staatsanwältinnen und Staatsanwälten seit jeher intensiv auf freiwilliger Basis genutzt wird.

Greifbare Anhaltspunkte, dass sich hieran zukünftig etwas ändern wird, bestehen schlichtweg nicht. Wir fühlen uns in dieser Auffassung durch die Sachverständigen in der Anhörung bestärkt, denn sie haben sich mehrheitlich auch gegen Ihren Entwurf ausgesprochen, und sie teilen im Wesentlichen unsere rechtlichen Bedenken gegen die vorgeschlagene Neuregelung hinsichtlich einer Verpflichtung.

Die Landesregierung spricht sich daher auch weiterhin gegen eine Einführung verpflichtender Fortbildungen in diesen Rechtsbereichen aus und geht davon aus, dass die freiwilligen Angebote mitgetragen und auch weiterhin intensiv genutzt werden. – Vielen Dank.

(Beifall von der CDU – Vereinzelt Beifall von der FDP)

Vizepräsident Oliver Keymis: Vielen Dank, Herr Minister Biesenbach. – Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor.

Wir kommen zur Abstimmung. Der Rechtsausschuss empfiehlt in Drucksache 17/15471, den Gesetzentwurf Drucksache 17/13063 abzulehnen. Wir stimmen jetzt also über den Gesetzentwurf selbst und nicht über die Beschlussempfehlung ab. Wer stimmt dem Gesetzentwurf zu? – Bündnis 90/Die Grünen. Wer stimmt dagegen? – CDU, FDP und AfD stimmen dagegen. Wer enthält sich? – Es enthält sich – wie angekündigt – die SPD-Fraktion. Damit ist der **Gesetzentwurf Drucksache 17/13063** im Hohen Haus mit Mehrheit **abgelehnt**.

Ich rufe auf:

9 Brandgefahr durch Elektro- und Hybridfahrzeuge in Sammelgaragen – Mit einheitlichem Brandschutz der steigenden Gefahr begegnen

Antrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 17/15455

Für die antragstellende Fraktion ist die Aussprache jetzt eröffnet, und es spricht Herr Vogel.

Nic Peter Vogel^{*)} (AfD): Sehr geehrter Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Die Politik hat sich in die Elektromobilität geradezu verrannt. Viel zu verführerisch waren die Versprechungen: Wir bekommen emissionsfreie Städte. Es wird leise. Es wird sicher werden. Es wird erschwinglich werden. Und nebenbei werden wir den Planeten retten.

Mahner, Warner, kritische Stimmen wurden damals systematisch ausgeblendet. Es war geradezu Ketzerei, Fragen dazu zu stellen, wie beispielsweise die Energieeffizienz eines solchen Elektroautos ist. Ab wann wird es denn tatsächlich sauber? Oder die Frage nach den Rohstoffen: Wo und unter welchen Umständen und mit welchen Auswirkungen für Mensch und Natur werden diese gefördert – Stichworte: Kongo, Kobalt, Lithium, Seltene Erden? Andere Fachleute stellten die Frage, wie eine Industrienation wie Deutschland, die gleichzeitig aus der Atomkraft und der Kohleverstromung aussteigen will, diesen zusätzlichen hohen Strombedarf für den gesamten Verkehrssektor organisieren, garantieren und erschwinglich machen will.

Das funktioniert nicht so einfach. Die damals noch leisen Stimmen, dass es hier und da zu Blackouts kommen kann, werden immer lauter. Schauen wir in das Vereinigte Königreich: Da wurde in den vergangenen Wochen und Monaten so manchem Besitzer eines Elektroautos vorgeschrieben, dass er sein Elektroauto nicht mehr zu jeder Uhrzeit und an jedem Platz laden kann.

Hinzu kommt die erhöhte Brandgefahr bei Elektroautos. Es wird abgewiegelt: Die Dinger fangen auch nicht schneller Feuer als die herkömmlichen Benziener. – Aber mit welchen Auswirkungen? – Sie sind geradezu unlösbar, wenn man nicht das Spezialequipment dafür hat. Wenn wir uns geschlossene Räume, wie beispielsweise Parkhäuser, gerade die unteren Stockwerke, oder Tiefgaragen anschauen, stellt sich die Frage, wie wir die Gefahr für Leib und Leben der Menschen minimieren können – Stichworte: die fehlende Luftzirkulation, die eingeschränkten Fluchtwege, die Gasentwicklung bei einem solchen Batteriebrand.

Als wir in die Recherche gegangen sind, waren wir erstaunt, wie viele Hunderttausende von Elektro-Pkws von den Herstellern zurückgezogen wurden – Stichwort: Brandgefahr. Was passiert, wenn ein herkömmliches Elektroauto, wahrscheinlich beim Ladevorgang, in einer Tiefgarage Feuer fängt? – Es ist teilweise tagelang nicht möglich, den Brand zu löschen. Es muss ausbrennen. Dann haben wir auch noch die Auswirkungen für die Stabilität, die Statik, die Sicherheit des Gebäudes. So mancher Betreiber von Tiefgaragen oder Parkhäusern hat schon seine

Schlüsse gezogen, die Versicherungen sind aufmerksam geworden, und die Feuerwehren fühlen sich nicht ausreichend aufgestellt.

Das ist ein Thema, das wir dringend angehen müssen, deshalb plädiere ich hier eindringlich für einen einheitlichen Brandschutz. Wir brauchen diese Brandwarnsysteme und die Löschsysteme, die sehr spezialisiert sind, die auch etwas teurer und aufwendiger sind. Aber glaubt heute wirklich noch jemand daran, dass Elektromobilität, wenn man die ganzen Subventionen abzieht, für den kleinen Durchschnittsverdiener erschwinglich ist?

Wir werden zu diesem Thema eine Sachverständigenanhörung beantragen und sind gespannt, ob die Fachleute Ihnen ein kleines bisschen den Feenstaub von den Augen nehmen werden. – Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der AfD)

Vizepräsident Oliver Keymis: Vielen Dank, Herr Vogel. – Herr Hausmann spricht nun für die CDU-Fraktion.

Wilhelm Hausmann* (CDU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Der vorliegende AfD-Antrag steht natürlich in Ihrer Tradition der Angstmacherei, der künstlichen Aufbauschung von Gefahren und der Verdrehung der Tatsachen.

(Beifall von der CDU – Zuruf von der CDU: Jawoll! – Zuruf von Helmut Seifen [AfD])

Sie haben freundlicherweise einen umfangreichen Quellennachweis beigelegt. Wenn man da hineinschaut, findet man – damit haben Sie vielleicht nicht gerechnet – genauso viele Punkte und Daten, die die – in Anführungszeichen – Fakten, die Sie hier anführen, widerlegen.

(Zuruf von Helmut Seifen [AfD])

Denn Fakt ist: Elektroautos geraten nicht häufiger in Brand als Autos mit Verbrennungsmotor.

(Widerspruch von der AfD)

Das bestätigt die Auswertung der Statistik, die vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft – die müssen es ja wissen, die müssen das Risiko einschätzen – vorgenommen worden ist.

(Helmut Seifen [AfD]: Das haben wir doch gar nicht gesagt.)

Auch DEKRA bestätigt mit zahlreichen Tests, dass die Sicherheit von Elektroautos und Autos mit Verbrennungsmotor vergleichbar ist. Ich habe hier lediglich beispielhaft die GDV und die DEKRA angeführt. Auch andere namhafte unabhängige Gesellschaften und Institutionen bewerten Elektroautos dahin ge-

hend, dass von ihnen keine erhöhte Brandgefahr ausgeht.

Laut Feuerwehr macht es auch keinen Unterschied, ob ein herkömmliches oder ein Elektroauto in einer Garage in Brand gerät.

(Carsten Löcker [SPD]: So ist das! Das kann man nachlesen!)

Die Hitzeentwicklung der Bauteile ist dabei vergleichbar. Der Brandverlauf ist vergleichbar.

Laut DEKRA sind moderne Elektroautos beim Ladevorgang so sicher wie alle anderen parkenden Autos auch. Dafür steht auch die moderne Ladetechnik, die ein Überladen der Batterie verhindert und so bei möglichen Problemen der Hardware den Ladevorgang automatisch abschaltet. Der Brandschutz fängt also nicht erst bei der Batterie an, sondern ist ganzheitlich zu sehen. Er ist ein Hardware- und ein Software-Anliegen.

Entscheidend ist aber ein anderer Aspekt, den Sie in Ihrem Antrag verschwiegen haben. Die Sicherheit einer Garage wird auch durch die Qualität des baulichen Brandschutzes bestimmt. Die Politik ist sich dessen bewusst und stellt gerade bei Brandschutzanforderungen im Bau sehr hohe Hürden auf, um die Sicherheit der Bürger zu gewährleisten.

Ich empfehle daher einen Blick zum Beispiel in die Garagenverordnung bzw. in die Regelungen des Brandschutzes. Sie werden merken, dass sich der Gesetzgeber der Verantwortung für den Schutz der Bürger vor den Gefahren eines Brandes sorgfältig und akribisch annimmt und entsprechende Regelungen erstellt.

Der zweite Sicherheitsschritt liegt in unabhängigen Stellen bei den Kommunen, die bei der Abnahme des Bauwerkes gerade bei Sammel- und Großgaragen – Sie sprechen unverbindlich von Tiefgaragen; es gibt da unterschiedliche bauliche Klassifizierungen – für die geforderte Sicherheit sorgen, unter anderem durch die wiederkehrende Brandschau.

Die Anforderungen an Brandbeständigkeit F90 oder sogar F120, also wie viele Minuten ein Bauteil einer Höchstbrandbelastung standhalten muss, sowie besondere Rauch- und Brandmeldesysteme sind nicht rein zufällig, sondern sind bei diesen Garagen auf dem aktuellen Stand der Technik zu halten, sie sind rechnerisch nachweisbar, sind von externen Fachleuten zu überprüfen. Ein Bestandsschutz in der Form, wie Sie das hier benannt haben, gibt es in dieser Form nicht. Es muss immer den Anforderungen an die Technik angepasst werden. Das ist der Stand der Technik.

(Beifall von der CDU)

Meine Damen und Herren, auch im Straßenverkehr hat die DEKRA durch eigene unabhängige Tests nachgewiesen, dass Elektroautos bei Verkehrs-

unfällen nicht schneller in Brand geraten als herkömmliche Autos. Es sind umfangreiche Sicherheitssysteme vorhanden, die zum Beispiel die Hochvolt-systeme automatisch ausschalten, wenn es zu einem Unfallereignis kommt.

Die Modernisierung der E-Auto-Batteriesysteme geht ebenfalls voran. Das Löschen von Bränden an Elektroautos hat sich weiterentwickelt. Man hat zum Beispiel eine Löschstrecke erarbeitet, in die das Auto geschoben werden kann, um eine vollständige Abkühlung des Fahrzeuges und Löschung des Brandherdes im Auto zu gewährleisten.

Die Forschung geht weiter. Sie konzentriert sich nicht nur auf die Ausdehnung der Reichweite der Fahrzeugbatterie; sie orientiert sich auch an der Sicherheit der Batterie für deren Nutzer. So erkennen moderne Batteriemanagementsysteme Kurzschlüsse und verhindern so überhaupt erst eine Brandentwicklung. Das ist aber auch klar, denn kein Hersteller möchte sich mit Schadensersatzforderungen konfrontiert sehen.

Die Rückrufaktionen, die Sie hier benannt haben, der Fahrzeughersteller müssen im richtigen Zusammenhang gesehen werden, den Sie in Ihrem Antrag wieder bewusst verschwiegen haben. Nur zwei Beispiele dafür: Audi rief seinen e-tron zurück, aber keines der betroffenen e-trons, immerhin 1.650 Fahrzeuge, hat überhaupt ein tatsächliches Brandproblem. Hyundai rief 82.000 Kona-Modelle zurück. Weltweit gab es bei diesem Modell genau 14 Brände.

Das Fazit zu Ihrem Antrag:

Erstens. Es geht nicht um eine erhöhte Brandgefahr von Elektroautos. E-Autos sind so sicher wie herkömmliche Autos.

Zweitens. Brandschutz für Garagen ist nach wie vor streng und effizient geregelt.

Drittens. Es ist Ihr latenter Kampf gegen den Fortschritt, der sich in solchen Anträgen wie diesem hier ausdrückt. Und wenn ich einmal an einen Namensvetter von mir denke, mit dem ich mich hier nicht vergleichen will, der aber steif und fest behauptet hat, dass er nicht an die Zukunft des Autos glaube, sondern dass dem Pferd die Zukunft gehöre, dann gehören Ihre Anträge mit in das 19. Jahrhundert, als man vom Eisenbahnfahren gedacht hat, das wäre so schnell, da würde man unweigerlich wahnsinnig werden.

Stellen Sie sich also dem Fortschritt und gehen Sie mit der Zeit! Deshalb lehnen wir Ihren Antrag in dieser Form hier ab.

(Beifall von der CDU und der FDP)

Vizepräsident Oliver Keymis: Danke schön, Herr Hausmann. – Jetzt gibt es eine Kurzintervention,

angemeldet von der AfD-Fraktion. Es spricht für die AfD-Fraktion Herr Loose. Bitte schön, Herr Loose.

Christian Loose (AfD): Danke, Herr Präsident. – Herr Hausmann, Technik des 19. Jahrhunderts, da sind Sie genau beim Elektroauto, das 1888 entwickelt wurde und in den 20er-Jahren des letzten Jahrhunderts vor allen Dingen von den Verbrennermotoren abgelöst wurde.

Tatsächlich brennen Elektroautos genauso häufig wie Autos mit Verbrennungsmotor, aber den Brand zu löschen, dauert bei einem Verbrennerauto im Durchschnitt 15 Minuten, beim Elektroauto mehrere Stunden.

Sie haben auch das Problem zum Beispiel bei Parkanlagen, Tiefgaragenanlagen. Wenn da Sprinkleranlagen Wasser sprengen, dann beschleunigt sich auch noch der Brand bei den Elektroautos. Das heißt, Sie haben ein komplettes Fehlsystem in dem Bereich. Die Löschmittel sind mit fluorhaltigen Schaummitteln versetzt. Auch das ist ein Problem. Denn das Umweltbundesamt möchte gerne diese fluorhaltigen Schaummittel auch noch verbieten.

All das sollte doch betrachtet werden, wenn wir jetzt über die Gefahr von Elektroautos in Tiefgaragen reden. Aber alles das haben Sie völlig beiseite gewischt, rein aus ideologischen Gründen, weil Sie die Elektroautos voranbringen wollen, ohne über die Risiken dieser Technologie nachzudenken. – Vielen Dank.

(Beifall von der AfD)

Vizepräsident Oliver Keymis: Danke schön, Herr Loose. – Jetzt haben Sie 1 Minute 30 Sekunden für die Antwort.

Wilhelm Hausmann^{*)} (CDU): Herr Loose, ich glaube, ich habe alles fachlich genau, detailliert und mit großer Mühe erklärt. Sie sind nicht bereit, das aufzunehmen. Ich will nur einen Aspekt rausnehmen: Elektroautos werden nicht mit irgendwelchen Schäumen, sondern schlicht und einfach mit Wasser gelöscht. Ich glaube, mehr dazu braucht man jetzt nicht mehr zu sagen. – Vielen Dank.

(Beifall von Josef Hovenjürgen [CDU])

Vizepräsident Oliver Keymis: Danke, Herr Hausmann.

(Carsten Löcker [SPD]: Das war schneller als gedacht.)

– Noch schneller als gedacht, ist er schon am Pult, der Kollege Löcker für die SPD-Fraktion. Bitte schön.

Carsten Löcker*¹⁾ (SPD): Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Lieber Herr Vogel, immer wieder unternimmt Ihre Fraktion Versuche, neue Technologien und die damit verbundenen Probleme für einen Wandel zu instrumentalisieren. So viel kann man sicher feststellen.

(Zuruf von Nic Peter Vogel [AfD])

– Ja, das ist Ihr Vokabular: Warnungen, Drohungen und Angst sind dabei, lieber Kollege von der AfD. Ihr Ratgeber nach der Devise: Das kostet den Durchschnittsbürger und -verbraucher viel Geld und dann „Deutschland, aber normal“. Das ist in diesem Zusammenhang ja Ihr Sprachgebrauch. Den können Sie auch gerne so weiterführen, es hilft nur inhaltlich in der Sache viel zu wenig.

Wir, meine Fraktion, verspüren dieses Thema betreffend wenig Lust zu einer rückwärtsgewandten Debatte – heute mal unter dem Deckmantel der Tiefgaragenproblematik; das ist ja der Anlass, den Sie hier heranziehen. Aber in der Sache haben Sie nicht wirklich viel Neues vorgetragen. Das alles gehört in Ihren postmodernen Nonsense-Kasten, den Sie hier immer gerne bemühen, wenn Sie Ihre Themen platzieren wollen. Das ist entlarvend.

Ich will gerne noch etwas zum Antrag selbst sagen.

(Helmut Seifen [AfD]: Kommen Sie doch mal zur Sache!)

– Ja, das werde ich jetzt gerne tun. Sie sollten es schon mir überlassen, was ich hier zur Sache sage. Das werde ich jetzt vortragen; da können Sie sicher sein.

Es ist in der Summe eine Aneinanderreihung von Quellen. Das ist allenfalls ideologisch. Ein wichtiger Beitrag in der Sache, Fragen rund um die Entwicklung des E-Autos zu beantworten, ist es nicht. In der gesamten Automobilgeschichte hat es, wie Sie wissen – das können Sie alles auch nachlesen –, viele Rückrufaktionen für Verbrennungsmotoren gegeben. Die Liste ist so lang, Sie könnten mit einem Fahrrad daran entlangfahren, Herr Kollege, und Sie wären sicherlich heute Abend oder morgen früh noch nicht fertig.

Warum man diese Rückrufaktionen gemacht hat, wissen Sie auch. Sie sind mit Unfällen verbunden, und sie haben auch Menschenleben gekostet. Erstaunlicherweise haben die Rückrufaktionen in der Regel immer auch zu Wissensgewinn und mehr Sicherheit geführt. Das ist genau das, was wir mit Blick auf diese neue Technologie brauchen. Wir müssen zusätzliches Wissen ansammeln. Wir müssen schauen, was wir verbessern können, und nicht verharmlosen und kritisieren. Ich denke, dann kommen wir, was die Technologie angeht, einen guten Schritt nach vorne.

Ich verharmlose nicht, dass der Akku eines Elektrofahrzeugs in Brand geraten und dabei eine Gefahr für Leib und Leben verursachen kann. Aber die Brandgefahr von Elektrofahrzeugen wird im Antrag übertrieben. Das muss man deutlich sagen.

Sie weisen im Antrag darauf hin – ich zitiere mit Erlaubnis des Präsidenten –, es hätte spektakuläre Brände in zwei Hallen gegeben, auch bei Elektrobussen. – Dann sollten Sie sich mal mit der Vergangenheit beschäftigen, wie viele spektakuläre Brände es mit Dieselnissen und entsprechenden Depots in den letzten 20 Jahren gegeben hat.

(Nic Peter Vogel [AfD]: Das ist doch Whataboutismus!)

Da reden wir nicht über fünf Busse, sondern leider über hundert Fahrzeuge, die verbrannt sind. Da kenne ich mich ein wenig aus.

Lassen Sie einfach die Debatte in dieser Form. Sie führt in der Sache überhaupt nicht weiter, und sie trägt auch nicht dazu bei, zusätzliches Wissen anzusammeln.

Ihrer Argumentation folgend könnten wir nun darauf hinweisen, dass man dafür mehr Aufwand bräuchte, anderes Löschwasser und entsprechende Kühlung. Das ist alles sinnvoll; das kann man machen. Sollte das ein Beitrag dazu sein, dass es einen Wissensgewinn gibt, dann ist das in Ordnung.

Ich habe mir lieber die Expertise im Artikel von Haus & Grund RheinlandWestfalen angeschaut. Dort können Sie sehr sachgerecht nachlesen, was Ihr Blick auf Elektrofahrzeuge in diesem Zusammenhang wert ist. Ich will dazu gerne ein paar Sätze vortragen. Das hätten Sie auch machen können, und dann wären wir mit der Sache sehr schnell fertig gewesen.

Zunächst belegen die Schadensstatistiken der Versicherer, dass Elektrofahrzeuge überhaupt kein größeres Sicherheitsrisiko darstellen als Verbrenner. Das hätten Sie auch wissen können. Das müssen Sie hier doch nicht problematisieren. Das ist so, weil brennbarer Kraftstoff wie Benzin und Diesel ein größeres Risiko bei Brandproblemen auslöst als Kfz-Batterien. Das steht darin geschrieben; das hätten Sie lesen können. Dann wären Sie schlauer gewesen.

Wir sind an dieser Stelle schlauer, und deswegen schauen wir auch nach, was Berufsfeuerwehren in diesem Zusammenhang sagen.

(Nic Peter Vogel [AfD]: Aha!)

Die haben sich dieser Expertise angeschlossen. – Ach, siehe da! Sie haben sich ihr angeschlossen. Sie wissen auch, dass das so ist.

Das bedeutet nicht, dass es keine Probleme gegeben hat. Gerade weil in den letzten Jahren und Jahrzehnten der Kunststoffanteil in Autos gestiegen ist,

gibt es diese Probleme. Das weiß die Feuerwehr, und sie hat sich damit auch beschäftigt.

Von daher sind die Anforderungen sicherlich hoch, auch mit Blick auf die Sicherheitsstandards für Tiefgaragen und Sammelgaragen. Wer will das kritisieren? Frau Bauministerin, die Landesbauordnung ist aber bereits heute exzellent auf den Brandschutz und die Anforderungen von Tiefgaragen ausgelegt. Das kann man alles nachlesen.

Insgesamt sind die baulichen Vorschriften für den Brandschutz in Sammelgaragen auf sehr hohem Niveau. Es besteht überhaupt kein Grund zur Panikmache. Man kann immer noch über Verbesserungsmöglichkeiten reden, und das wollen wir gerne mit der Überweisung dokumentieren. – Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der SPD, der CDU und der FDP – Josef Hovenjürgen [CDU]: Das war eine verhältnismäßig gute Rede!)

Vizepräsident Oliver Keymis: Danke schön, Herr Löcker. – Sehr kollegiales Anklatzen nennt man das.

(Jens-Peter Nettekoven [CDU]: Jetzt wird auch Qualität mal gewertschätzt! – Zuruf von der CDU: Steht auch im Protokoll!)

Danke schön, Herr Löcker. – Jetzt hat für die FDP Herr Reuter das Wort.

Ulrich Reuter (FDP): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Wir befassen uns heute mit einem Antrag zu der Thematik der Brandgefahr von Elektro- und Hybridfahrzeugen speziell in Sammelgaragen.

Wie Sie alle wissen, unterstützt die Landesregierung die Elektromobilität. Der Wirtschaftsminister fördert aktiv den Markthochlauf. Wir schaffen nach und nach im Land die notwendigen Infrastrukturvoraussetzungen und die erforderlichen Ladesäulen.

Das sind umfassende politische Aktivitäten, die Sie, meine Damen und Herren von der AfD, immer vehement abgelehnt haben. So müssen wir immerhin zur Kenntnis nehmen, dass weltweit das E-Auto auf dem Vormarsch ist und unsere Industrie, die zentral vom Automobil abhängt und dort bislang weltweit führend ist, nunmehr ins Hintertreffen zu geraten droht und droht.

(Helmut Seifen [AfD]: Stark subventioniert!)

Die großen deutschen Hersteller haben nun reagiert und ihre Strategien geändert.

(Zuruf von Christian Loose [AfD])

Der größte Autokonzern VW will nur noch Elektroautos bauen und aus der Entwicklung von Verbrennungsmotoren gänzlich aussteigen. Deshalb ist es

richtig, sich als Politik auf das Thema „Elektroauto“ einzulassen und – mehr noch – diesen Trend aktiv zu unterstützen.

Jetzt kommen Sie, meine Damen und Herren von der AfD. Nachdem Sie in den vergangenen Jahren gerne die große Attacke gegen die E-Mobilität gefahren sind,

(Christian Loose [AfD]: Gegen die Subventionen!)

versuchen Sie sich jetzt mal im Grabenkampf. Brandgefährliche E-Autos in Sammelgaragen – wer wäre da nicht in Sorge? Meine Damen und Herren, wir sind es auch.

Neue Techniken bergen immer auch spezifische Risiken. Diese muss man in den Blick nehmen, einschätzen und minimieren. Es ist eine der vornehmsten Aufgaben des Staates, die Gefahrenabwehr sicherzustellen. Genau das tun unsere Feuerwehren, unsere Bauämter, unsere Ordnungsämter und auch die Automobilhersteller selbst.

Im Forschungsprojekt „SUVEREN – Sicherheit in unterirdischen städtischen Verkehrsbereichen bei Einsatz neuer Energieträger“ – gefördert vom Bundesministerium für Bildung und Forschung – werden genau diese Fragen bearbeitet. Da sollten wir die Ergebnisse abwarten und dann entsprechend zur Umsetzung kommen und nicht vorschnell falsche Weichen stellen.

Im Übrigen hat ein österreichischer Feuerwehrausstatter ein Löschesystem entwickelt, mit dem man den Brand einer Batterie bzw. eines Elektroautos relativ schnell löschen kann.

Insofern: Der Überweisung an den Verkehrsausschuss stimmen wir zu. – Vielen Dank.

(Beifall von der FDP und der CDU)

Vizepräsident Oliver Keymis: Danke schön, Herr Reuter. – Nun spricht Herr Rüße für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen.

Norwich Rüße^{*)} (GRÜNE): Vielen Dank. – Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Es ist schon einiges zu dem Antrag gesagt worden. In der Tat handelt es sich um einen Antrag, der wieder einmal gegen die Elektromobilität angeht und Angst schüren will.

Sie führen auf anderthalb Seiten aus, wo es irgendwelche Rückrufaktionen von Fahrzeugen gab. Daraufhin habe ich mir angesehen, welche Rückrufaktionen es gab, und festgestellt, da gibt es eine Menge mehr:

06.10.2021: Ford ruft Transit-Transporter zurück. Grund: Kraftstoffverluste, erhöhte Brandgefahr.

05.07.2021: Land Rover ruft 8.400 Defender zurück. Grund: falsch montierte Katalysatoren, Brandgefahr.

19.06.2021: Mercedes ruft Nutzfahrzeuge zurück. Grund: Montagefehler bei den Verbrennungsmotoren, Brandgefahr.

11.06.2021: IVECO ruft den Transporter Daily zurück. Grund: defekte Ventile am Kraftstofftank, Brandgefahr.

07.05.2021: Hyundai ruft 78.000 Taxen zurück. Grund: Kurzschlussgefahr im ABS-System, Brandgefahr.

Das könnte ich jetzt noch eine ganze Zeit fortführen. Aber wenn man sich das alles mal so anguckt, stellt man einfach fest: Ja, es gibt Vorfälle mit E-Autos, aber es gibt genauso Vorfälle mit konventionellen Fahrzeugen mit Verbrennermotor. Das zeigt alleine schon, dass die von Ihnen heraufbeschworene große Gefahr der E-Mobilität einfach so nicht vorhanden ist.

Auch das haben meine Vorredner schon gesagt: Es gibt auch die entsprechenden Aussagen der DEKRA, der Feuerwehrverbände, der Versicherer, die nun wirklich ein Interesse daran haben, erhöhte Gefahren festzustellen, und die würden sie dann auch darstellen. Alle sagen, dass die Fahrzeuge genauso oder genauso wenig brandgefährdet sind wie normale Verbrennerfahrzeuge.

Vizepräsident Oliver Keymis: Herr Kollege, lassen Sie eine Zwischenfrage von Herrn Vogel zu?

Norwich Rüße^{*)} (GRÜNE): Ja, klar.

Vizepräsident Oliver Keymis: Das ist nett von Ihnen. Bitte schön, Herr Vogel.

Nic Peter Vogel^{*)} (AfD): Vielen Dank. Wenn Sie schon so fleißig recherchiert haben, was Brände von konventionellen Fahrzeugen angeht, sind Ihnen denn bei Ihrer Recherche im Hinterkopf diese zwei Punkte hängengeblieben?

Erstens. Wie viele Elektroautos gibt es analog zu Verbrennern?

Zweitens. Hier wird ja die ganze Zeit gesagt, Verbrenner gerieten genauso häufig in Brand wie Elektrofahrzeuge. Es geht doch um die Auswirkungen und den höheren Aufwand, diese zu löschen. Haben Sie diese Überlegungen bei Ihren Recherchen denn überhaupt berücksichtigt?

Norwich Rüße^{*)} (GRÜNE): Zu dem erhöhten Aufwand haben Ihnen meine Kollegen eben schon zwei, drei Sätze gesagt: Es gibt entsprechende Techniken,

Batterien zu löschen. E-Fahrzeuge kann man ganz konventionell mit Wasser löschen.

Zu der Frage, wie viele E-Fahrzeuge und wie viele Verbrennerfahrzeuge es gibt, muss man sagen, dass der Anteil der E-Fahrzeuge gerade in den letzten Monaten signifikant angestiegen ist, und wenn Sie recht hätten, dann müssten wir ja jede Menge Brände erleben. Das tun wir aber nicht. Von daher wird Ihr Antrag sozusagen im Alltag widerlegt.

Ich frage mich auch immer: Warum führen Sie eigentlich so einen ideologischen Kampf gegen die E-Mobilität?

(Christian Loose [AfD]: Wegen der Subventionen!)

– Ich habe eher den Eindruck, es liegt an Ihren Subventionen. Vielleicht ist das diese Nähe, diese Sympathie zu Russland, wo das ganze Erdgas und Öl herkommen; ich weiß es nicht.

Ich meine – das haben andere Redner vor mir auch schon gesagt –, dass wir Ihren Antrag in der Sache nicht brauchen. Er ist vom Alltag widerlegt, denn mittlerweile fahren E-Fahrzeuge in großer Menge. Aber wir stimmen der Überweisung natürlich zu. – Vielen Dank.

(Beifall von den GRÜNEN)

Vizepräsident Oliver Keymis: Danke schön, Herr Rüße. – Es gibt eine Kurzintervention, angemeldet von der AfD-Fraktion. Es spricht Herr Wagner. Bitte schön.

Markus Wagner^{*)} (AfD): Kollege Rüße, ich höre Ihre Reden hier übrigens immer sehr gern, weil sie häufig sehr differenziert sind.

Sie haben ja hier nun die Problematik aufgezählt, dass es Brandgefahren gibt, die durch verschiedene Rückrufaktionen bei Verbrennerfahrzeugen gelöst werden soll.

Aber für mich gibt es einen erheblichen Unterschied. Die Brandgefahren, von denen Sie sprechen, sind Brandgefahren, die im Betrieb des Fahrzeugs auftreten können. Die Brandgefahren, von denen wir hier sprechen, sind Gefahren, die im Ruhezustand des Elektrofahrzeugs auftreten, beispielsweise in der Tiefgarage. Das wäre bei den Verbrennern nicht der Fall. Das ist der Unterschied zwischen den Rückrufaktionen, die Sie benannt haben, und der Problematik, auf die wir hier anspielen.

(Beifall von der AfD)

Vizepräsident Oliver Keymis: Herr Rüße, wenn Sie eine Antwort haben oder reagieren wollen, bitte schön.

Norwich Rüße* (GRÜNE): Vielen Dank, Herr Präsident. Ich habe immer eine Antwort.

Das Spannende ist, dass der Unterschied eben zwischen Verbrennern und E-Mobilität der ist, dass sich natürlich die Gefahren etwas anders darstellen. Aber das, was Sie an Gefahren bei E-Fahrzeugen haben, auf der einen Seite durch Batterie, durch den Akku, haben Sie auf der anderen Seite eben auch an Minderung dadurch, dass Sie eben keine Kraftstoffe, keine Öle mehr im Fahrzeug haben, die in Brand geraten können.

Von daher bleibt es aus meiner Sicht dabei, dass die Brandgefahr nicht erhöht ist. Sie stellt sich etwas anders dar. Aber da gibt es eben die entsprechenden Möglichkeiten, darauf zu reagieren, und ich finde, dass Sie in Ihrem Antrag vollkommen übertreiben.

Vizepräsident Oliver Keymis: Danke schön, Herr Rüße. – Nun hat für die Landesregierung Frau Ministerin Scharrenbach das Wort.

Ina Scharrenbach*, Ministerin für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung: Vielen Dank. – Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Es ist schon viel Richtiges gesagt worden. In der Tat gilt für alle Antriebsarten, dass sich ein Fahrzeug aufgrund eines Defektes selbst entzünden kann. Das ist kein besonderes Phänomen von E-Mobilität oder von Autos mit Verbrennungsmotor. Wir haben die Statistik des Gesamtverbandes der deutschen Versicherungswirtschaft, GDV, herangezogen. Er hat keinerlei Hinweise darauf, dass es zu einer erhöhten Brandlast bei e-mobilen Fahrzeugen kommt. Insofern kann ich es relativ kurz machen.

Aufgabe des Bauordnungsrechts ist es, für sichere Gebäude zu sorgen. Herr Abgeordneter Löcker, ich nehme Ihr Lob, was die Landesbauordnung angeht, gerne mit. Das habe ich sehr gerne vernommen.

(Carsten Löcker [SPD]: Kommt selten vor!)

Aber man kann das ja immer noch weiterentwickeln. Dazu werde ich mich gleich noch einlassen.

Was die Fahrzeuge selber betrifft, so wissen Sie, dass die Fahrzeughersteller eine Typengenehmigung benötigen, wenn sie ein neues Modell auf den Markt bringen. Die Genehmigung wird in Deutschland ausschließlich vom Kraftfahrt-Bundesamt erteilt. Bei den notwendigen Typenprüfungen werden sicherheits- und umweltrelevante Komponenten eines neuen Modells dann auch getestet.

Natürlich ist es so – darüber wird sicherlich keine Abgeordnete, kein Abgeordneter und genauso wenig ein Regierungsmitglied hinwegsehen –, dass die Bekämpfung eines Fahrzeugbrandes in einer Garage für Einsatzkräfte immer mit Gefahren verbunden ist,

und zwar unabhängig von der Antriebsart. Ich denke, auch das ist klar.

Die Garagen in Nordrhein-Westfalen müssen – wie in nahezu jedem anderen Bundesland auch – die Anforderungen des Teils 5 der Sonderbauverordnung Nordrhein-Westfalen erfüllen. Diese orientiert sich wiederum an der Muster-Garagenverordnung. Uns ist ja durch CDU und FDP aufgegeben worden, auch die Verordnungen an das Musterrecht anzupassen. Das ist in einem ersten Schritt erfolgt.

Aber genauso wie die Landesbauordnung werden auch die Musterverordnungen immer weiterentwickelt und auf Aktualisierungsbedarf hin geprüft.

Vor diesem Hintergrund ist das, was Sie in Ihrem Antrag begehren, nämlich die Bildung einer interdisziplinären Arbeitsgruppe zur Erarbeitung eines Konzepts für alle Arten und Größen von Garagen, nicht erforderlich, weil sich die Gremien der Landesministerien aktuell wieder einmal mit der Muster-Garagenverordnung befassen. Es hat eine öffentliche Anhörung stattgefunden, an der sich viele beteiligt haben. Die Änderungsvorschläge werden gerade ausgewertet. Vor diesem Hintergrund wird die neue Muster-Garagenverordnung auch auf Fahrzeuge mit Elektromotor ausgerichtet werden.

Insofern: Das Verfahren läuft. Alles ist im Fluss. Wenn die neue Muster-Garagenverordnung in der Bauministerkonferenz abgestimmt sein wird, wird die Landesregierung prüfen, ob und inwieweit wir das ins Landesrecht übernehmen. Dann sind wir auch up to date, wenn es um die entsprechenden Elektrofahrzeuge geht. – Herzlichen Dank.

(Beifall von der CDU, der FDP und Mehrdad Mostofizadeh [GRÜNE])

Vizepräsident Oliver Keymis: Danke schön, Frau Ministerin Scharrenbach. – Jetzt hat für die AfD-Fraktion Herr Loose das Wort.

Christian Loose (AfD): Sehr geehrter Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! E-Autos brennen tatsächlich nicht häufiger als Verbrennerautos. Aber die Brände von E-Autos sind viel schwieriger zu löschen. Ich habe es eben schon gesagt: Statt einer Viertelstunde sind Sie mehrere Stunden dabei.

Insbesondere in Parkgaragen ist die Lage bei brennenden Stromern schnell kritisch. Hier können Sie das Auto nicht einfach mit einem Kran in einen Wassercontainer heben; denn Sie kommen mit dem Kranwagen schlichtweg nicht in die Tiefgarage hinein. Und andere Dinge zum Löschen werden gerade erst entwickelt, Herr Kollege.

Im schlimmsten Fall brennt das Auto also über Stunden und zerstört die Substanz des Gebäudes. Was

für Schäden an der Statik ein Brand auslösen kann, haben wir in der Tiefgarage in Kulmbach gesehen. Die Tiefgarage konnte fünf Monate lang nicht genutzt werden. Der Sachschaden betrug mehr als eine Viertelmillion Euro.

(Carsten Löcker [SPD]: Das haben wir doch alles woanders auch!)

Das sind alles Risiken, die wir bei der E-Mobilität betrachten müssen, Herr Löcker –

(Carsten Löcker [SPD]: Ach!)

Risiken, die in dieser Form bei Verbrennern nicht entstehen; Risiken, die die Landesregierung, Frau Scharrenbach, bei den Regeln für die Nutzung von Tiefgaragen missachtet hat. Sie haben keine Regeln für Brände von Elektroautos in Tiefgaragen.

Aber wir können beim Elektroauto den Blick auch auf andere Dinge richten und einfach mal das Inland verlassen. Schauen wir uns doch mal die enormen Schäden an, die im Ausland bei der Gewinnung der Rohstoffe für E-Autos entstehen. So werden Kinder im Kongo in Minen eingesetzt, um das Kobalt für die Batterien zu schürfen.

(Carsten Löcker [SPD]: Jetzt sind Sie wieder beim Thema!)

Dabei arbeiten die Kinder ohne Schutzkleidung und ohne Atemschutzmasken. Viele Kinder werden krank oder sterben gar in den Minen. Für das Lithium wird den Bauern in Südamerika das Wasser entzogen. Davon ist vor allen Dingen die indigene Bevölkerung betroffen, welche hauptsächlich von Viehzucht lebt.

Neben den Risiken muss man natürlich auf der anderen Seite einen möglichen Nutzen von E-Autos betrachten. Der angebliche Nutzen soll bei einer CO₂-Reduzierung und bei einem Nullschadstoffausstoß liegen.

Diesen Nutzen gibt es aber nicht; denn die Emissionen entstehen lediglich woanders, zum Beispiel bei der Herstellung des Akkus und des Autos oder auch bei der Produktion des Stroms.

Längst ist man sich in der einschlägigen Fachwelt deshalb einig, dass moderne Diesel umweltfreundlicher sind als Elektroautos.

So stellt sich die Frage: Warum, Herr Matheisen, müssen die Malocher in Deutschland mit ihren Steuern die Lifestyle-Autos der Besserverdienenden subventionieren,

(Beifall von der AfD)

damit Sie oder vielleicht ein Herr Goeken von der CDU sich moralisch erhaben fühlen, weil sie mit einem E-Auto herumfahren? Ich weiß nicht, ob Sie ein E-Auto haben. Aber Herr Goeken hat das im Ausschuss schön präsentiert: PV-Anlage, auch vom Steuerzahler subventioniert, und dann Elektroauto

fahren – wunderbar! –, ein Elektroauto, das sich die Malocher nicht einmal gebraucht leisten können.

Die Deutsche Bank kam in einer Studie zu dem Ergebnis, Herr Matheisen, dass die Käufer eines E-Auto-Kleinwagens wie dem VW ID.3 über zwölf Jahre Nutzungszeit 15.500 Euro an Subventionen kassieren – bei einem E-Auto-Kleinwagen, nicht bei einem großen Wagen; da sind es laut dieser Studie bis zu 22.000 Euro.

Meine Damen und Herren, wenn wir schon die Subventionen für und die Umweltschäden durch die E-Autos nicht verhindern können, sollten wir wenigstens dafür sorgen, dass unsere Tiefgaragen nicht zu Brandfallen durch Elektroautos werden. Bitte stimmen Sie unserem Antrag zu. – Vielen Dank.

Präsident André Kuper: Vielen Dank, Herr Kollege. – Für die FDP hat der Abgeordnete Herr Matheisen das Wort.

Rainer Matheisen (FDP): Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir haben jetzt gerade von der rechten Seite des Hauses diverse Dinge gehört. Ich habe eben noch einmal mit dem Kollegen Reuter gesprochen. Kollege Reuter hat hier schon deutlich gemacht: Es gibt mittlerweile technische Lösungen, mit denen ein E-Auto innerhalb aller kürzester Zeit gelöscht werden kann. Es gibt einen österreichischen Feuerwehrausstatter, der auch bald ausliefert.

(Christian Loose [AfD]: Bald!)

Er schiebt zwei Dorne unten in den Akku hinein. Damit wird der Akku sofort gelöscht – schneller, als Sie jeden Verbrenner löschen können. Insofern müssen Sie sich wirklich einmal mit den technologischen Fragestellungen beschäftigen.

Was Sie hier machen, ist, Dinge miteinander zu vermengen. Es ging hier überhaupt nicht um das Thema „E-Auto-Förderung“. Man kann gerne darüber diskutieren, Subventionen abzubauen. Das ist aber hier überhaupt nicht das Thema. Sie haben hier das Thema „Brandgefahr durch E-Autos“ gebracht.

Natürlich können auch Verbrenner im Stehen brennen. Das ist auch keine Frage. Es gibt Dutzende verbaute Steuergeräte. Mir ist ein solches Fahrzeug einmal selber in Brand geraten – im Stand, während es sogar ausgeschaltet war. Das ist überhaupt kein Grund, hier einen ideologischen Kampf zu führen.

Uns als Freien Demokraten ist wichtig, dass man auf der einen Seite natürlich sichergehen muss und dass man auf der anderen Seite neue Technologien durch Innovationen voranbringt und auch die Sicherheit durch Innovationen voranbringt.

Damit sollten Sie sich fachlich etwas besser beschäftigen, bevor Sie hier ideologische Anträge einbringen. – Danke schön.

(Beifall von der FDP – Vereinzelt Beifall von der CDU und der SPD)

Präsident André Kuper: Vielen Dank, Herr Kollege Matheisen. – Der Abgeordnete Herr Loose hat noch einmal um das Wort gebeten und bekommt es auch.

(Zuruf von der CDU: Das ist ja Freiheitsberaubung hier! – Weitere Zurufe)

Christian Loose (AfD): Das brauchen Sie jetzt nicht. – Sehr geehrter Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen! Herr Matheisen, Sie haben es gerade selber gesagt: Demnächst gibt es das. – Die Österreicher sind gerade erst dabei, das zu entwickeln. Das heißt: Sie haben jetzt über Jahre Elektroautos subventioniert, ohne an die Gefahren durch die Elektroauto-brände zu denken.

(Mehrdrad Mostofizadeh [GRÜNE]: Schrei mich doch nicht an!)

Das ist das Problem. Sie denken einfach Ihre Subventionen nicht zu Ende. Sie subventionieren sogenannte erneuerbare Energien und denken nachher darüber nach: Ach, wir könnten ja Speicher gebrauchen, Wasserstoff. – Irgendwann gibt es das einmal. Demnächst!

Das ist genau das Prinzip der FDP.

(Rainer Matheisen [FDP]: Übernächsten Monat!)

Sie subventionieren und denken nicht bis zum Ende, Herr Matheisen. Sie denken das Ding nicht bis zum Ende. Sie führen uns damit in die Brände der Elektroautos hinein.

(Zurufe: Oh!)

Sie bringen uns auch in das Chaos der Energiewende hinein, in die Blackouts hinein, weil Sie das Ding einfach nicht zu Ende denken. – Vielen Dank.

(Beifall von der AfD)

Präsident André Kuper: Vielen Dank, Herr Kollege. – Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht mehr vor. Daher schließe ich die Aussprache.

Wir kommen zur Abstimmung. Der Ältestenrat empfiehlt die Überweisung des Antrags Drucksache 17/15455 an den Verkehrsausschuss – federführend – sowie an den Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen. Die abschließende Beratung und Abstimmung sollen im federführenden Ausschuss in öffentlicher Sitzung erfolgen. Ist jemand gegen die Überweisung? Möchte sich jemand

enthalten? – Dann darf ich feststellen, dass die **Überweisungsempfehlung** einstimmig **angenommen** ist.

Ich rufe auf:

10 Gesetz zur Änderung des Schiedsamtsgesetzes

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 17/14961

Beschlussempfehlung
des Rechtsausschusses
Drucksache 17/15472

zweite Lesung

Änderungsantrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 17/15490

Ich eröffne die Aussprache und schalte das Mikrofon für den schon in der Startposition befindlichen Abgeordneten Dr. Geerlings von der CDU-Fraktion frei.

Dr. Jörg Geerlings (CDU): Sehr geehrter Herr Präsident! Meine lieben Kolleginnen und Kollegen! Schiedsfrauen und Schiedsmänner sind wohl Deutschlands älteste und erfolgreichste Institution der vorgerichtlichen Streitschlichtung.

Gewählte Frauen und Männer aus unserer Nachbarschaft engagieren sich ehrenamtlich und kümmern sich darum, Streit zu schlichten und für Rechtsfrieden zu sorgen.

Schiedspersonen sind für uns alle da – zum Beispiel, wenn Nachbarn über herübertagende Äste und Zweige, Grenzabstände von Bäumen und Sträuchern oder Ähnliches streiten, wenn Menschen beleidigt oder in ihrer persönlichen Ehre verletzt werden, wenn jemand Zahlungsforderungen in nicht allzu großer Dimension stellt.

Die Schiedsfrauen und Schiedsmänner lösen bürgerliche Rechtsstreitigkeiten und Strafsachen einvernehmlich und oft auch nachhaltig. Sie tragen so zur Entlastung der nordrhein-westfälischen Justiz bei.

Das Schiedsamtsgesetz enthält grundlegende Regelungen zum Aufbau und zur Organisation des Instituts des Schiedsamts. Es fungiert zugleich als Verfahrensordnung für die Tätigkeit der Schiedspersonen.

Wir von der NRW-Koalition möchten das Schiedsamtsgesetz moderner und das Schiedswesen attraktiver machen. Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf verfolgen wir folgende Ziele:

Erstens. Wir wollen Verfahren und Form vereinfachen, den Zugang zum Schiedsverfahren erleichtern, formale