SCHADEN.NEWS



10.12.2025

VDA VERÖFFENTLICHT KLARE LEITLINIEN FÜR UMGANG MIT VERUNFALLTEN E-AUTOS

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) hat gemeinsam mit mehr als 20 Verbänden, Institutionen und Fachorganisationen – darunter auch ZKF, ZDK, VBA sowie das KTI – eine umfassende Handlungsempfehlung für den sicheren Umgang mit verunfallten Elektrofahrzeugen veröffentlicht (hier können Sie sich die Handlungsempfehlung herunterladen). Das Dokument, das in enger Abstimmung mit den Berufsgenossenschaften entstanden ist, definiert erstmals einen einheitlichen und praxisorientierten Rahmen für Bergung, Abschleppen und Transport von Hochvoltfahrzeugen und richtet sich gleichermaßen an Abschleppunternehmen, Feuerwehren, Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben, Sachverständige sowie an Werkstätten.

Zwar ist die Empfehlung rechtlich nicht bindend, allerdings orientiert sie sich am aktuellen Stand der Technik und den sicherheitsrelevanten Vorgaben der Automobilhersteller – insofern kommt sie einem Branchenstandard nahe.

EINE REAKTION AUF LANGJÄHRIGE FORDERUNGEN AUS DER BRANCHE

Die Veröffentlichung ist eine wichtige Reaktion auf eine Diskussion, die die Unfall- und Reparaturbranche seit Jahren begleitet. Wie schaden.news seit 2024 wiederholt berichtete, hatten insbesondere das KTI sowie verschiedene Verbände und Fachgremien immer wieder auf die fehlende gemeinsame Linie beim Umgang mit beschädigten Elektrofahrzeugen hingewiesen. In der Praxis

führte das bislang zu unsicheren oder uneinheitlichen Vorgehensweisen sowie überzogenen Sondermaßnahmen.

Die neue VDA-Handlungsempfehlung bietet nun einen breit abgestimmten Orientierungsrahmen, der viele Punkte aufgreift und eine gemeinsame fachliche Grundlage schafft.

KLARE VERANTWORTLICHKEITEN UND STRUKTURIERTER BEWERTUNGSPROZESS

Im Mittelpunkt des Dokuments steht die eindeutige Abgrenzung von Zuständigkeiten zwischen Feuerwehr, Abschleppdiensten und Fachwerkstätten. Der VDA will damit sicherstellen, dass die einzelnen Akteure nur die Maßnahmen durchführen, für die sie qualifiziert und befugt sind. So soll verhindert werden, dass unnötige Sicherungsmaßnahmen ausgelöst oder Risiken falsch eingeschätzt werden, weil Kompetenzen und Aufgaben nicht klar voneinander getrennt wurden.

Für die Ersteinschätzung am Unfallort definiert die Handlungsempfehlung einen strukturierten und nachvollziehbaren Bewertungsprozess. Dieser basiert konsequent auf den Vorgaben der Automobilhersteller, die zentral über die jeweiligen Rettungsdatenblätter bereitstehen. Die Risikomatrix im Dokument zeigt auf, wie sichtbare Schädigungen, Unfallmechanismen oder Hinweise im Fahrzeugdisplay einzuordnen sind und welche Handlungsoptionen sich daraus ergeben. Ziel ist es, Risiken realistisch einzuschätzen und überzogene Vorsichtsmaßnahmen zu vermeiden.

Gleichzeitig erläutert die Empfehlung, unter welchen Bedingungen ein Fahrzeug tatsächlich auf eine Quarantänefläche verbracht werden sollte und wann ein Transport zur geeigneten Fachwerkstatt ohne erhöhtes Gefährdungspotenzial erfolgen kann. Auch die korrekte Anwendung der Gefahrgutvorschriften nach ADR wird detailliert beschrieben.

EINORDNUNG DES BEGRIFFS „BATTERIEEXPERTE“

Ein besonders wichtiger Punkt betrifft die Qualifikationen im Umgang mit HV-Systemen. Die Handlungsempfehlung erklärt ausdrücklich, dass Qualifikationen nach DGUV Information 209-093 weiterhin maßgeblich sind – etwa die Stufen „Fachkundig unterwiesene Person“ (FuP 1S) für allgemeine Abschlepparbeiten oder „Fachkundige Person Hochvolt“ (2S/3S) für weitergehende Tätigkeiten an HV-Systemen.

Darüber hinaus stellt der VDA klar, dass der im Markt verbreitete Begriff „Batterieexperte“ keine offizielle Qualifikationsstufe darstellt. So wird in der Handlungsempfehlung betont, „dass diese Begrifflichkeit als eine firmen- / herstellerinterne Bezeichnung zu verstehen ist“ und keine zusätzliche, anerkannte Schulungs- oder Zertifizierungsebene beschreibt.

WIRD DIE NEUE HANDLUNGSEMPFEHLUNG ZUM BRANCHENSTANDARD?

Mit der neuen Handlungsempfehlung setzt der VDA einen wichtigen Meilenstein für den professionellen Umgang mit verunfallten Elektrofahrzeugen. Sie greift zentrale Forderungen auf, die das KTI und weitere Branchenakteure seit Jahren formuliert haben, und schafft erstmals einen Rahmen, der technische Expertise, rechtliche Sicherheit und praxistaugliche Abläufe miteinander verbindet.

Entscheidend wird nun sein, dass alle Beteiligten – von der Feuerwehr über Abschleppunternehmen bis hin zu Werkstätten – den Standard in ihre internen Abläufe integrieren. Nur wenn die Empfehlung flächendeckend angewendet wird, kann sie die Unsicherheiten und uneinheitlichen Praktiken der vergangenen Jahre tatsächlich überwinden – und gleichzeitig überflüssige Quarantänelagerungen reduzieren oder im besten Fall vermeiden.

Carina Hedderich