

E-Fahrzeug-Batterie: Temperaturbeobachtung nach Unfall und der Umgang mit den Kosten

Nachdem immer mehr Elektro- und Hybridfahrzeuge auf den Straßen sind, tauchen auch vermehrt neue Themen auf, die bei der Schadenregulierung eine Rolle spielen. Einige davon werden den Versicherern wenig Freude bereiten. Ein Thema ist, dass man einer Elektrofahrzeug-Batterie bei unbeschädigtem Äußeren nicht ansehen kann, ob sie inneren Schaden genommen hat. Die Temperatur ist deshalb über mehrere Tage zu beobachten, was Kosten nach sich zieht.

Sichtprüfung hilft nur bei offensichtlichen Schäden

Ist die Batterie des Elektrofahrzeugs – Hybrid-Fahrzeuge eingeschlossen – durch einen schwereren Unfall äußerlich beschädigt, muss sie erneuert werden. Das ist eindeutig.

Beobachtung im Hinblick auf Temperaturerhöhungen.

Ist die Batterie jedoch äußerlich unbeschädigt geblieben, aber ist das **umgebende Material des Batteriekastens verformt**, schreiben verschiedene Hersteller vor, dass das Fahrzeug auf einem Quarantäneplatz abgestellt werden und über mehrere (meist fünf) Tage im Hinblick auf Temperaturerhöhungen beobachtet werden muss. In dieser Zeit muss regelmäßig die Temperatur der Batterie gemessen und protokolliert werden.

„Fiebernde“ Batterie ist Alarmzeichen.

Denn wenn sich die Batterie von innen erhitzt, obwohl das Fahrzeug stromlos geschaltet wurde, muss sie erneuert werden. Dann besteht auch Brandgefahr. Folglich müssen auch die – ebenfalls kostentreibenden – Vorsorgemaßnahmen rund um die Brandvorsorge erhöht werden. Entweder, das Fahrzeug wird mit einer brandhemmenden Decke abgedeckt, oder es wird in einen unten geschlossenen Behälter gestellt, der kurzfristig geflutet werden kann.

Endgültiger Zustand zeigt sich erst nach Tagen.

Erhöht sich die Temperatur jedoch nicht, kann die Batterie im Fahrzeug verbleiben. Das aber bedeutet, dass der Schadengutachter bei schwereren Schäden beim Elektrofahrzeug das Schadengutachten erst mit einigen Tagen Verzögerung erstellen kann. Die Ausfallzeiten im Hinblick auf Nutzungsausfallentschädigung und Mietwagenkosten werden sich bei Reparaturfällen also um diesen Zeitraum erhöhen.

Doch auch bei Totalschäden muss der Aufwand getrieben werden. Denn es muss für die Ermittlung des Restwerts wohl zweifellos klar sein, ob die Batterie noch verwendbar ist. Also auch dabei wird man um die Beobachtung inkl. „Fieber messen“ nicht herumkommen. Wir sind gespannt, wie die Schadengutachter der Versicherer bei Kaskoschäden mit der Problematik umgehen.

Fakten:

- Beschädigte Batterie ist zu erneuern.
- Äußerlich unbeschädigte Batterie ist zu beobachten
- Bei erhöhter Temperatur Brandvorsorgemaßnahmen ergreifen
- Schadengutachten verzögert sich – Ausfallzeiten erhöhen sich

Praxisfragen zu den einzelnen Kostenpositionen:

Bei äußerlich nicht beschädigter Batterie, aber bei Strukturschäden am Fahrzeug, die die Batterie dennoch beeinträchtigt haben können, und der Notwendigkeit des „Fiebermessens“ entstehen Kosten. Immerhin steht das Fahrzeug außerhalb der Werkstatthalle auf dem Quarantäneplatz, der sinnvoller Weise auch nicht im Zentrum der Freiflächen des Autohauses liegt. Immer wieder – der Rhythmus hängt von den Herstellervorgaben ab – muss ein dafür qualifizierter Werkstattmitarbeiter zum Fahrzeug laufen, messen und wieder zurück. Der Temperaturverlauf muss protokolliert werden. Noch ist nach unserer Kenntnis kein Werkzeug am Markt, das wie das Bratenthermometer die Temperatur auf das Smartphone sendet.

An wen sollte die Werkstatt die Kosten fakturieren?

Bei Licht gesehen sind diese Kosten Hilfskosten für den Gutachter, denn ohne die Information über den Temperaturverlauf kann er weder bei Reparaturabsicht noch beim eindeutigen Totalschaden sein Gutachten erstellen. Nun gibt es zwei Möglichkeiten des Umgangs bei Haftpflichtschäden, nämlich

- die Arbeitskosten werden an den Gutachter fakturiert, der wiederum nimmt sie als Fremdkosten zur Gutachtenrechnung, oder
- die Werkstatt lässt sich vom Kunden beauftragen, den Gutachter mit allen nötigen Elektrofahrzeugspezifischen Arbeiten zu unterstützen. Dann kann die Rechnung auf den Kunden fakturiert werden. In beiden Fällen muss der gegnerische Versicherer die Kosten erstatten.

Bei Kaskoschäden ist mit dem Gutachter des Versicherers abzustimmen, dass die Kosten direkt an den Versicherer fakturiert werden. Denn nur so muss der Versicherer diese Kosten ersetzen. Sie sind weder Kosten der Reparatur noch gehören sie zum Wiederbeschaffungsaufwand. Sie sind eindeutig Kosten der Schadenfeststellung, die dem Kaskoversicherer zur Last fallen.

Die Standkosten

Während der Quarantäne und der Phase des Fiebermessens steht das Fahrzeug gründlich im Weg herum. Dafür können Standkosten berechnet werden. Zur Höhe siehe den **Beitrag am Ende des Berichts**.

Notfallmaßnahmen bei Nacht oder bei steigender Temperatur

In der Phase der Temperaturüberwachung ist das Fahrzeug nachts nicht unter Aufsicht. Einige Hersteller schreiben vor, dass das Fahrzeug solange mit einer brandausbreitungshemmenden Decke überzogen werden muss. Die ist teuer (**ca. 2.000 Euro**) und kaum von einer einzelnen Person zu handhaben. Wenn es nicht brennt, ist sie mehrfach verwendbar. Zweifelsfrei dürfen die Investition und die Arbeit bepreist und berechnet werden. Das Allgemeinkostenargument wird kommen, liegt aber neben der Sache. Ist die Batterie offensichtlich beschädigt oder „fiebert“ sie, muss das Fahrzeug in einen Brandschutzbehälter. Auch die Kosten dafür fallen dem Schädiger zur Last. Die unbrauchbare Batterie muss, wenn noch möglich, ausgebaut und sicher verpackt werden. Auch dieser Aufwand muss vom Schädiger erstattet werden.

Standkosten für Hybrid- oder Elektrofahrzeug

Ein erheblich unfallbeschädigtes Hybrid- oder Elektrofahrzeug muss wegen der Brandgefahr auf einem Quarantäneplatz verwahrt werden, der in jede Richtung fünf Meter Abstand zu brennbaren Gegenständen hält, also für ein einzelnes Fahrzeug etwa 15 mal 12,50 Meter und damit knapp 200 qm groß sein muss. Erstmals finden sich in der Preis- und Strukturbefragung (PuS) des Verbandes Bergen und Abschleppen (vba-ev.de) dafür übliche Standkostenbeträge mit durchschnittlich 80 Euro bei einer Bandbreite von 25 bis 150 Euro pro Tag.

Muss das Fahrzeug wegen einer beschädigten Batterie in einem geeigneten Behälter verwahrt werden, weist die PuS dafür einen Durchschnittsbetrag pro Tag in Höhe von 248,50 Euro aus, die Bandbreite liegt zwischen 65 und 350 Euro.

PRAXISTIPP | Auch für Standkosten hinsichtlich Verbrenner-Fahrzeugen sowohl im Freien als auch in der Halle lassen sich der PuS Durchschnittsbeträge und Bandbreiten entnehmen.

Quelle: UE Unfallregulierung effektiv