

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Omid Najafi, Holger Kühnlenz, Stefan Marzischewski-Drewes und Dennis Jahn (AfD)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Bauen namens der Landesregierung

Brandschutz bei Trucks und Nutzfahrzeugen - wie vorbereitet sind Niedersachsens Automotive-Hersteller, Kommunen und Feuerwehren?

Anfrage der Abgeordneten Omid Najafi, Holger Kühnlenz, Stefan Marzischewski-Drewes und Dennis Jahn (AfD), eingegangen am 16.09.2025 - Drs. 19/8430, an die Staatskanzlei übersandt am 17.09.2025

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Bauen namens der Landesregierung vom 20.10.2025

Vorbemerkung der Abgeordneten

Im Automobil-Segment der Trucks und Nutzfahrzeuge sind neben dem VW-Konzern (Traton SE mit den Marken MAN, Scania, Volkswagen Truck & Bus, International Motors, Neoplan) auch kleinere Hersteller von Spezialfahrzeugen wie Krone oder FAUN sowie Zulieferer mit Sitz in Niedersachsen tätig. Der Markt ist ausgehend von einem niedrigen Ausgangsniveau in den letzten Jahren gewachsen. Im ersten Halbjahr 2025 betrug der Anteil von E-Fahrzeugen in der EU bei Transportern 9,5 %, bei Trucks 3,6 % und bei Bussen 21,6 %.¹ Die zu PwC gehörende Strategieberatungsfirma Strategy& prognostizierte in einer Studie, dass bis zum Jahr 2030 weltweit über 20 % der Lkw und Busse und bis zum Jahr 2040 etwa 90 % des Transports batterieelektrisch betrieben werden.²

Ein Problem für den Betrieb von E-Fahrzeugen ist das Brand-Risiko von Batterien und Fahrzeugen.³ Das chinesische Ministerium für Industrie und Informationstechnik hat zum 1. Juli 2026 die Vorschrift GB38031-2025 „Safety Requirements for Power Batteries of Electric Vehicles“ beschlossen⁴, deren strenge Sicherheitsstandards weltweit erstmalig vorschreiben, dass EV-Batterien auch bei thermischem Durchgehen nicht entzünden. Die Norm verlangt u. a. einen Unterbodenaufpralltest zum Schutz vor Kollisionen und einen Haltbarkeitstest mit 300 Schnellladezyklen und anschließendem Kurzschlussstest.⁵ Der chinesische Batteriehersteller CATL hat angekündigt, diesen Standard bereits erfüllen zu können. Damit gewinnen chinesische Fahrzeughersteller möglicherweise einen Vorteil für den Export nach Europa und schaffen auf dem heimischen Markt eine Barriere für ausländische Hersteller. Auch in der EU (IEC 62660 / EU-BattVO) und den USA (FMVSS 305a) sind ähnliche

¹ <https://ecomento.de/2025/08/04/elektrifizierung-im-eu-nutzfahrzeugmarkt-nimmt-zu-bleibt-aber-hinter-erwartungen-zurueck/>

² Strategy&: „Durchbruch von E-Lkw rückt näher“, September 2024; <https://www.strategyand.pwc.com/de/de/presse/durchbruch-von-e-lkw.html>

³ <https://www.adac.de/services/pannenhilfe/truck-service/presse/meldungen/ratgeber-bergung-e-nutzfahrzeuge/>

⁴ https://www.chinesestandard.net/PDF.aspx/GB38031-2025?gad_source=1&gad_campaignid=22606916798&gbraid=0AAAAADzOr5FI_yNQPq99oMCJsRaw0ymRE&gclid=EAlaIQobChMlu8rudyqujwMVzgAGAB2QVycNEAAYASAAEgKGw_D_BwE

⁵ <https://carnewschina.com/2025/04/17/china-bans-ev-battery-fires-and-explosions-with-groundbreaking-safety-standard-starting-july-2026/>

Vorschriften in der Entwicklung, jedoch mit geringeren Sicherheitsstandards und - im Falle der EU - einer Fokussierung auf Umwelt- und Nachhaltigkeitsaspekte.⁶

1. Wie schätzt nach Kenntnis der Landesregierung die deutsche Automobilbranche den Technologievorsprung chinesischer Hersteller in den Bereichen F&E, E-Mobilität, Konnektivität, Digitalisierung, Sicherheitstechnologien, Fertigungstechnologien und autonomes Fahren ein?

Mit ihren Produkten für eine klimaneutrale und digitale Mobilität der Zukunft zählen deutsche Hersteller und Zulieferer weltweit zu den Marktführern. Die chinesische Industrie verfügt über eine starke Marktposition bei der Batteriezellfertigung. Auf der IAA MOBILITY 2025 haben die deutschen Hersteller und Zulieferer mit konkreten Innovationen und Weltneuheiten unter Beweis gestellt, dass die deutsche Automobilindustrie in den genannten Bereichen international wettbewerbsfähig ist.

2. Welche Folgen könnte nach Einschätzung der Landesregierung die chinesische Normvorschrift GB38031-2025 für die Automobilhersteller in Niedersachsen haben?

Die neuen Sicherheitsstandards gelten herstellerübergreifend ab dem 1. Juli 2026 für neue Fahrzeugmodelle. VW hat sich gemeinsam mit seinen Partnern auf die Umsetzung für Fahrzeuge im chinesischen Markt eingestellt. Durch die chinesische Regulierung wird nach Einschätzung von VW der Export von Elektrofahrzeugen nach China eingeschränkt, wenn in Europa hergestellte Batterien ausschließlich den UN-Standard (UN-ECE R100) erfüllen.

3. Wie bewertet die Landesregierung den EU-Ansatz (IEC 62660 / EU-BattVO) im Vergleich zur chinesischen Verordnung sowohl inhaltlich und technisch als auch in der Wirkung auf die Absatzmärkte?

Die Sicherheitsanforderungen an Elektrofahrzeuge werden durch die UN-ECE R100 geregelt, die in vielen Regionen (z. B. der EU) Anwendung findet. Die EU-BattVO zielt darauf ab, ein effizientes Funktionieren des Binnenmarkts zu gewährleisten. Dabei sollen die menschliche Gesundheit und die Umwelt gleichermaßen geschützt werden, indem die negativen Auswirkungen der Entstehung und Bewirtschaftung von Altbatterien verhindert und verringert werden. Die Verordnung enthält jedoch keine spezifischen für Elektrofahrzeugbatterien ausgelegten Sicherheitsanforderungen zur Brandminimierung, wie sie in der chinesischen Norm GB38031-2025 zu finden sind. Vielmehr wird ein ganzheitlicher Ansatz verfolgt, um die negativen Umweltauswirkungen von Batterien über ihren gesamten Lebenszyklus zu verringern. Dieser ganzheitliche Ansatz wird aus fachlicher umweltpolitischer Sicht unterstützt. Die Norm IEC 62660 beinhaltet Sicherheitsanforderungen für Batteriezellen.

Mit der GB38031-2025 setzt China neue, lokal gültige Maßstäbe für Elektrofahrzeugbatterien. Für die Fahrzeugindustrie sind möglichst global harmonisierte Anforderungen von großer Bedeutung. Aus diesem Grund sollte statt länderspezifischer Anforderungen der globale UN-Standard (GTR 20, Fahrzeugvorschriften) bei Bedarf weiterentwickelt werden. Derzeit stellt der aus der GTR 20 entwickelte Standard UN-ECE R100 ein umfangreiches neues Anforderungsprofil dar. Die gültige Version der UN-ECE R100 deckt die aktuelle Lithium-Ionen-Technologie umfassend ab; weitergehende Anpassungen werden aus Sicht von Automobilherstellern erst mit der Einführung neuer Technologien (z. B. Feststoffbatterien) erforderlich.

⁶ <https://www.all-electronics.de/veranstaltungen/the-automotive-battery/was-chinas-gb-38031-2025-fuer-ev-batterien-bedeutet-797.html>

- 4. Sind nach Einschätzung der Landesregierung das NBrandSchG und die aktuellen Brandschutzkonzepte des Niedersächsisches Landesamt für Brand- und Katastrophenschutz sowie der Kommunen und Feuerwehren (Alarm- und Ausrückeordnungen) auf derzeitigem Stand ausreichend, wenn perspektivisch eine höhere Zahl von E-Nutzfahrzeugen und -Trucks in verdichteten urbanen Zentren auf den Straßen verkehrt?**

Gemäß § 2 Abs. 1 Satz 1 des Niedersächsischen Gesetzes über den Brandschutz und die Hilfeleistung der Feuerwehr (Niedersächsisches Brandschutzgesetz - NBrandSchG) obliegen den Gemeinden der abwehrende Brandschutz und die Hilfeleistung in ihrem Gebiet. Zur Erfüllung dieser Aufgaben haben sie eine den örtlichen Verhältnissen entsprechende leistungsfähige Feuerwehr aufzustellen, auszurüsten, zu unterhalten und einzusetzen. Dies beinhaltet u. a., für geeignete technische Ausstattung zur Bekämpfung in ihrem Zuständigkeitsgebiet zu verzeichnenden Gefahren sowie für persönliche Schutzausrüstung der Einsatzkräfte Sorge zu tragen. Ferner werden Alarm- und Ausrückeordnungen erstellt und fortlaufend an die jeweiligen Gegebenheiten und Entwicklungen angepasst. Die Feuerwehren in Niedersachsen werden im Rahmen der kommunalen Aus- und Fortbildung und an der zentralen Ausbildungseinrichtung (Niedersächsisches Landesamt für Brand- und Katastrophenschutz) auch auf Brandereignisse mit Fahrzeugen vorbereitet. Die Inhalte der Ausbildung sind auf Basis von Feuerwehrdienstvorschriften beschrieben und bundesweit abgestimmt. Dabei werden sowohl im Rahmen des Führungsvorgangs als auch in der Einsatzentscheidung mögliche Gefahren der Einsatzstelle kategorisiert.

- 5. Welche Kenntnisse hat die Landesregierung über Brandschutz- und Löschkonzepte für brennende E-Nutzfahrzeuge und Trucks, die seitens der Automobilverbände, etwa dem VDA, AdV oder ADAC entwickelt werden?**

Aktuelle Themen aus dem Bereich Feuerwehren und Forschungsvorhaben werden in Bund-Länder-Arbeitsgremien erörtert. Das Land Niedersachsen ist regelhaft in den einschlägigen Gremien vertreten.

- 6. Zur Löschung eines brennenden Tesla-Sattelschleppers wurden in den USA rund 190 000 Liter Wasser benötigt. Wie, wo und auf welchen Wegen sind solche Mengen von durch Chemikalien kontaminiertem Löschwasser in Deutschland am Brandort zu entsorgen?**

Kontaminiertes Löschwasser gilt als Abwasser. Nach § 96 Abs. 2 Niedersächsisches Wassergesetz dürfen Gemeinden durch Satzung festlegen, dass Abwasser - einschließlich Löschwasser - nur unter bestimmten Bedingungen in die öffentliche Kanalisation eingeleitet werden darf.

Dies betrifft insbesondere:

- die Zusammensetzung des Abwassers (z. B. frei von bestimmten Schadstoffen),
- eine gegebenenfalls erforderliche Vorbehandlung,
- zeitliche oder mengenmäßige Beschränkungen.

Kontaminiertes Löschwasser muss gesammelt, analysiert und fachgerecht entsorgt werden. Eine Einleitung in die Kanalisation darf nur nach Zustimmung des Abwasserbeseitigungspflichtigen erfolgen. Ist eine Einleitung in die Kanalisation nicht möglich, ist das Löschwasser als Abfall zu behandeln.

Zur ordnungsgemäßen Entsorgung des Löschwassers kann auf die im niedersächsischen Sonderabfallwirtschaftsplan genannten chemisch-physikalischen Behandlungsanlagen verwiesen werden.

- 7. Welche Gefahren drohen bei Bränden von E-Lkw den Anwohnern oder Verkehrsteilnehmern durch die Brandgase?**

Bei Bränden ist immer davon auszugehen, dass Atemgifte entstehen und freigesetzt werden. Die erforderlichen Maßnahmen, die seitens der Feuerwehr zu treffen sind, resultieren aus der jeweiligen

Bewertung der Einsatzstelle auf der Grundlage etablierter Lagebewertungsverfahren. Insofern wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

8. In welchem Umfang haben im Jahr 2025 in Niedersachsen gegebenenfalls Brandschutzübungen für den Fall brennender E-Lkw stattgefunden, und wie sind die Verordnungen dafür ausgestaltet?

Es besteht in Niedersachsen keine gesetzliche Verpflichtung, über derartige Übungen zu berichten. Bezüglich der Einsatzvorbereitung wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.