



BRENZLIGES PROBLEM GELÖST

Der Kfz-Sachverständige und DAT Expert Partner Joachim Broetzmann hat schon vor einigen Jahren erkannt, dass mit dem Hochlaufen der Elektromobilität auch ein Netz von Quarantäne-Plätzen erforderlich sein würde.

Binnen kurzer Zeit ist der Bestand rein elektrisch angetriebener Fahrzeuge in Deutschland auf mehr als eine Million gestiegen, und es werden immer mehr. Diese Fahrzeuge geraten nicht häufiger in Brand als Verbrenner. Es gibt aber einige Unterschiede. So ist ein in Brand geratenes Elektroauto von der Feuerwehr schwerer zu löschen. Einzig das Versenken eines brennenden Autos in einem Wasserbecken funktioniert zuverlässig. Doch nicht nur das, auch verunfallte Elektroautos müssen beobachtet werden, weil sich die Akkus durch eine Beschädigung von selbst entzünden können.

Joachim Broetzmann aus Nettetal und sein Partner David Schiffer sind schon vor einigen Jahren, als die E-Mobilität noch in den Kinderschuhen steckte, auf dieses Problem aufmerksam geworden. Sie haben zu dem Thema in der Folgezeit viel recherchiert und nach praktikablen Lösungen gesucht.

Quarantäneplätze unverzichtbar

Dabei stießen sie bald auf die Notwendigkeit, Quarantäneplätze für ihre Kunden anzubieten. Zwar haben die Automobilhersteller für ihre Vertriebs- und Servicepartner inzwischen auch Empfehlungen für

Quarantäneplätze herausgegeben, aber welcher Betrieb kann zum Beispiel eine 180 qm große Fläche nur für diesen Zweck vorhalten? Das Team um Joachim Broetzmann hat in Abstimmung mit den zuständigen Behörden und Spezialisten vom BEM (Bundesverband Elektromobilität) nach der optimalen Ausgestaltung eines Quarantäneplatzes gesucht. So darf der Bodenbelag beim eventuellen Abbrennen eines E-Autos nicht schmelzen oder selbst verbrennen, muss aber gleichzeitig das Eindringen von Schadstoffen in den Boden verhindern. Ein mehrlagiger Unterbau und ein Auffangsystem ähnlich eines Ölabscheiders sind ein Teil der Lösung. Die Aufbewahrung havariierter Fahrzeuge in speziellen, zum Patent angemeldeten Quarantänecontainern, die im Brandfall geflutet werden können, sind ein weiterer Teil der Lösung. Eine akribische Überwachung der Fahrzeuge und das fachgerechte Freischalten der Fahrzeuge sind weitere Lösungsbausteine. Ein großvolumiger Löschwasserbehälter ist auf dem Quarantäneplatz ebenfalls vorhanden, sollte eines der abgestellten Fahrzeuge trotz Überwachung in Brand geraten. Sicher ist sicher.

Da nach Aussage von Markus Emmert vom BEM die Quarantäneflächen zur Infrastruktur E-Mobilität gehören, sind in naher Zukunft bundesweite Quarantäneflächen in Planung. Derzeit wird intensiv an

Das Wissen um die Quarantäneplätze wird vom Büro Broetzmann in Seminaren zur E-Mobilität vermittelt, denn er ist ein Pionier auf diesem Gebiet.



der Umsetzung weiterer Flächen für das Ruhrgebiet, Berlin, Rhein-Main-Gebiet sowie Süd- und Norddeutschland gearbeitet. So müssen keine langen Wegstrecken zurückgelegt werden.

Interesse in der Politik geweckt

Darüber hinaus besteht ständiger Kontakt mit Behörden. Hierzu zählt auch die intensive Schulung an Elektrofahrzeugen und Hochvoltspeichern auf den Quarantäneflächen. Letztere finden auch politisch großes Interesse und wurden auch auf EU-Ebene bereits in Augenschein genommen. Für die Autohäuser ergeben sich aus der Nutzung dieser Quarantäneflächen gleich mehrere Vorteile. Neben der erwähnten Flächensparnis entfällt bürokratischer Aufwand für den Betrieb eigener Quarantäneflächen, es ist kein Brandschutzkonzept erforderlich, zudem entfallen Baukosten und regelmäßige Kontrollen. Und weder das Umweltamt noch andere Behörden eingebunden werden.

Joachim Broetzmann (M.) und sein Partner David Schiffer (r.) mit Dr. Stefan Berger, Mitglied des Europäischen Parlaments.



Quarantäneflächen für beschädigte E-Autos sind baulich anspruchsvolle Plätze.



Auch ein fabrikneues Auto kann auf dem Quarantäneplatz landen.



Jedes Fahrzeug auf dem Quarantäneplatz wird ab der Ankunft thermisch überwacht und dokumentiert.