

Elektromobilität - aber sicher!

FAQ-Liste der AG „Handlungsrahmen Elektromobilität“ der DGUV

Mitwirkende DGUV Fachbereiche, Unfallversicherungsträger, Institutionen, Fachverbände der AG „Handlungsrahmen Elektromobilität“:

Fachbereich Feuerwehren, Hilfeleistungen, Brandschutz
Fachbereich Holz und Metall
Fachbereich Verkehr und Landschaft
Fachbereich Verwaltung
Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V. (ZDK)

Impressum:

DGUV Fachbereich Holz und Metall
Sachgebiet Fahrzeugbau, -antriebssysteme, Instandhaltung
Berufsgenossenschaft Holz und Metall
Wiener Platz 6
01069 Dresden
sg-fai.fbhm@bghm.de

Inhalt

Vorwort	6
1 Gesundheit und Erste Hilfe	8
1.1 Als Träger oder Trägerin eines Implantats am Fahrzeug arbeiten	8
1.2 Als Trägerin oder Träger eines Implantats mitfahren	8
1.3 Defibrillator	8
1.4 Voraussetzungen für die Ausbildung.....	8
1.5 Eignungsuntersuchung.....	9
2 Abgrenzung Hochvolt	9
2.1 Batterien und Akkumulatoren	9
2.2 Zweiräder.....	10
2.3 Wasserfahrzeuge	10
2.4 Spannungsgrenze, Hochvolt	10
2.5 48-V-Technik als untrennbare Einheit.....	10
2.6 48-V-Technik in einzelnen Komponenten.....	11
2.7 Niederspannungstechnik auf Fahrzeugen.....	11
2.8 Zwei Elektrosysteme auf dem Omnibus	11
3 Persönliche Schutzausrüstung (PSA)	11
3.1 PSA für Arbeiten an HV-Fahrzeugen	11
4 Qualifikation	12
4.1 Unterweisen	12
4.2 Ausbildung zum Karosseriebauer/zur Karosseriebauerin	12
4.3 Vorkenntnisse nicht bekannt.....	13
4.4 Erforderliche Qualifikation zum Bergen	13
4.5 Qualifikation des Ausbildungspersonals.....	13
4.6 Ausbildung des Servicepersonals.....	13
4.7 Elektroingenieur/Elektroingenieurin als Ausbilder/Ausbilderin	13
4.8 Zweiräder warten und Instandsetzen	14
4.9 Fachkundige/Fachkundiger für E-Zweirad	14
4.10 Berufsabschluss Zweiradmechatroniker/ Zweiradmechatronikerin	14
4.11 Elektrofachkräfte für festgelegte Tätigkeiten.....	14
4.12 Fachkundige als Elektrofachkräfte.....	15
4.13 Ausbildungsträger zertifizieren	15
4.14 Fachkunde zum Einweisen	15
4.15 Fachkunde zum Unterweisen	15
4.16 Qualifizierende Stelle	16
4.17 Qualifikation der Ausbilder und Ausbilderinnen für Spezialfahrzeuge	16
4.18 Lernen mit elektronischen Medien (E-Learning)	16
4.19 Qualifizierungsmaßnahmen.....	16
4.20 Qualifikation von Verkäufern und Verkäuferinnen.....	17
4.21 Berufsausbildung nach Rahmenplan seit 2013	17
4.22 Selbstständiges Arbeiten von Auszubildenden	17
4.23 Prüf- und Forschungsinstitute	18

4.24	Qualifizieren für das Instandsetzen von Karosserien	18
4.25	Qualifizieren für das Bedienen von Motorenprüfständen	18
4.26	Qualifizieren für das Programmieren von Motorenprüfständen	19
4.27	Qualifizieren von Informatikern und Informatikerinnen	19
4.28	Qualifizieren von Rettungskräften	19
4.29	Regelmäßige Teilnahme an Schulungen	20
5	Energiespeicher	20
5.1	Vorschriften zur Lagerung	20
5.2	Entladen von Energiespeichern	21
5.3	Vorschriften zum Transport	21
5.4	Umnutzung von Lithium-Ionen-Akkumulatoren	21
5.5	Ausgasen eines Lithium-Ionen-Akkumulators	22
5.6	Explosion des Lithium-Ionen-Akkumulators	22
6	Ladetechnik	22
6.1	Laden über Steckdose	22
6.2	Unfall an einer Ladesäule	22
6.3	Vandalismus an der Ladesäule	23
7	Werkstätten und andere Servicebereiche	23
7.1	Ausländische Standorte	23
7.2	Schutzmaßnahmen in der Werkstatt bei Arbeiten an Zweirädern	23
7.3	Autowaschanlagen	23
7.4	Recycling	23
7.5	Fahrzeughebebühnen	24
7.6	Kennzeichen von Elektrofahrzeugen	24
7.7	Prüfplatz	25
8	Unfall, Panne	25
8.1	Gefahr des elektrischen Schlags	25
8.2	Fahrzeug im/unter Wasser	25
8.3	Fahrzeug erkennbar abgeschaltet	26
8.4	HV-System manuell deaktivieren	26
8.5	Wiedereinschalten nach einem Unfall	26
8.6	Vom Fahrzeug separierter Energiespeicher	26
8.7	Austretender Elektrolyt	27
8.8	Fahrzeugbrand	27
8.9	Zeitverzögerte Brandentwicklung	27
8.10	Fahrzeug lagern	27
8.11	Brandrauch toxisch	28
8.12	Fahrzeug abschleppen / transportieren	28
8.13	Fahrzeug verladen	28
8.14	Löschmittel	29
8.15	Sichere Abstellflächen	29
8.16	Unklarer Zustand der Sicherheitseinrichtungen	29
9	Prüfungen	30
9.1	Prüfgrundlagen	30
9.2	Prüfgrundlagen, elektrische Komponenten	30
9.3	Ladeleitungen prüfen – WARUM?	30
9.4	Ladeleitungen prüfen – WER?	31

9.5	Ladeleitungen prüfen – WANN?	31
9.6	Ladeleitungen prüfen – WIE?	32

Vorwort

Die Energiewende ist in Deutschland in vollem Gange. Neben dem Erschließen alternativer und besonders regenerativer Energiequellen ist dabei auch der Energieverbrauch im Fokus. Der Straßenverkehr ist einer der größten Energieverbraucher in Deutschland. Deshalb ist es ein erklärtes Ziel, den Straßenverkehr energieeffizienter zu gestalten, zum Beispiel durch verstärkte Elektromobilität.

Dabei ist jede einzelne Person und jede Institution im Rahmen ihrer Möglichkeiten zur Mithilfe aufgefordert. Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) unterstützt die Verbreitung der Elektromobilität durch Informationsschriften, Seminare und Beratung von Herstellern, Anwendern und Anwenderinnen sowie Verbänden.

Darüber hinaus werden regelmäßig Anfragen an die DGUV und ihre Gremien gestellt, die sich auf den Umgang mit Elektro- und Hybridfahrzeugen sowie die Arbeiten an deren Hochvolt-Komponenten beziehen. Da Praktikerinnen und Praktiker im Betrieb möglichst unmittelbar eine Antwort auf ihre Fragen bekommen möchten, haben wir im Folgenden einige häufig gestellte Fragen aufgelistet und beantwortet.

In dieser Liste werden Fragen aus Sicht der Unfallversicherung beantwortet. Gibt es keine konkreten Informationen, Regelungen oder Vorschriften der Unfallversicherungsträger, wird nur kurz auf geltendes Recht verwiesen. Eine regelmäßige Pflege der Antworten inklusive der Verweise auf neuere Dokumente wird angestrebt.

Die an uns gestellten Fragen wurden so verallgemeinert, dass sie unternehmensübergreifend beantwortet werden können. Außerdem wurden Begriffe bereinigt, die umgangssprachlich benutzt werden, aber den technischen Sachverhalt nicht vollständig korrekt wiedergeben. So wurde zum Beispiel durchgängig der Begriff Akkumulatoren benutzt, auch wenn häufig Fragen zu Batterien gestellt wurden. Sollten Sie in den Fragen nach Stichworten suchen, bitten wir diesen Umstand zu beachten.

Weitere Begriffe:

In dieser Liste verwendeter Begriff	Umgangssprachlich häufig verwendete Begriffe
Lithium-Ionen-Akkumulator	Li-Akku, Li-Ion-Akku, Lithium-Batterie
Zweiräder	Pedelecs, E-Roller, Elektroroller, E-Bike, Elektrofahrräder
DGUV Information	DGUV-I,

Die Fragenliste richtet sich an alle an der E-Mobilität interessierten Personen, besonders aber an die Praktiker und Praktikerinnen im Betrieb. Sollten für Sie Fragen offen geblieben sein, richten Sie sie gern an:

DGUV Fachbereich Holz und Metall

Sachgebiet Fahrzeugbau, -antriebssysteme, Instandhaltung (SG FAI)

sg-fai.fbhm@bghm.de

Anmerkungen zur vorliegenden Version

Diese Version wurde gegenüber der letzten Version vom September 2022 redaktionell überarbeitet und um weitere Fragen ergänzt.

1 Gesundheit und Erste Hilfe

1.1 Als Träger oder Trägerin eines Implantats am Fahrzeug arbeiten

Frage: Sind Trägerinnen oder Träger von Implantaten (Herzschrittmacher, ICD) bei Arbeiten an Hochvoltfahrzeugen besonderen Gefahren ausgesetzt?

Antwort: Gefährdungen für Träger und Trägerinnen aktiver Implantate können dann nicht ausgeschlossen werden, wenn höhere magnetische Felder in Folge höherer fließender Ströme auftreten. Das Einbauen von Hochvoltkomponenten ist nicht problematisch. Grundlage der Beurteilung sind die DGUV Vorschrift 15/die DGUV Regel 103-013 sowie Angaben der Herstellfirmen. Unabhängig von dieser Thematik müssen mögliche Gefährdungen durch Kurzschluss etc. berücksichtigt werden, die jedoch generell – nicht nur bei Implantattragenden – im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung zu berücksichtigen sind.

1.2 Als Trägerin oder Träger eines Implantats mitfahren

Frage: Kann ich als Träger oder Trägerin eines Implantats gefahrlos ein Hochvoltfahrzeug fahren oder in einem Hochvoltfahrzeug mitfahren?

Antwort: Grundsätzlich: ja. Sollten an Arbeitsplätzen auf Sonderfahrzeugen (z. B. Abfallsammelfahrzeuge) zu hohe Feldstärken auftreten, müssen diese Arbeitsplätze entsprechend gekennzeichnet sein (siehe DGUV Vorschrift 15).

1.3 Defibrillator

Frage: Benötigen Kfz-Betriebe, die an Hochvolt-Fahrzeugen arbeiten, einen automatischen externen Defibrillator (AED)?

Antwort: Bei elektrotechnischen Arbeiten ist ein Automatischer Externer Defibrillator (AED) grundsätzlich empfehlenswert, um entscheidende Zeit bei der Reanimation zu gewinnen. Zwingend vorgeschrieben ist der AED seitens der Unfallversicherungsträger nicht.

Der regelmäßige Umgang mit Hochvolttechnik kann als „Betriebsspezifische Gefahr“ gemäß DGUV Information 204-010 „Automatisierte Defibrillation im Rahmen der betrieblichen Ersten Hilfe“ ein Anlass für die Anschaffung eines AED („Defi“) sein. Im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung sollte berücksichtigt werden, welcher Art die ausgeführten Arbeiten sind. Regelmäßige Arbeit an geöffneten Akkumulatoren und unter Spannung stehenden Teilen könnten Hinweise darauf sein, dass die Anschaffung eines AED für das Unternehmen sinnvoll ist. Die Organisation der Ersten Hilfe ist Sache der Unternehmerinnen und Unternehmer (DGUV Vorschrift 1); sie sind verantwortlich.

1.4 Voraussetzungen für die Ausbildung

Frage: Ist bereits für die Ausbildung für Arbeiten an unter Spannung stehenden Energiespeichern und an Prüfplätzen die Ausbildung in Erster Hilfe erforderlich? Ist immer eine zweite ausgebildete Person an der Arbeitsstelle erforderlich?

Antwort: Wenn im Rahmen der Qualifizierung Inhalte für das Arbeiten an unter Spannung stehenden Energiespeichern und an Prüfplätzen nach DGUV Information 209-093 vermittelt und auch praktisch eingeübt werden, sind grundsätzlich die Eingangsvoraussetzungen der DGUV Information 209-093 zu berücksichtigen, das heißt, gesundheitliche Eignung und Erste-Hilfe-Ausbildung einschließlich Herz-Lungen-Wiederbelebung (9 Unterrichtseinheiten nach DGUV Information 204-022 „Erste Hilfe im Betrieb“). Das gilt selbstverständlich auch für die Trainer und Trainerinnen. Da es sich bei diesen Arbeiten grundsätzlich um gefährliche Arbeiten nach § 8 der DGUV Vorschrift 1 handelt, ist in der Regel eine zweite Person erforderlich. Sie sollte als Ersthelfer/Ersthelferin ausgebildet sein.

1.5 Eignungsuntersuchung

Frage: Welche Eignungsuntersuchung empfiehlt die gesetzliche Unfallversicherung bei Arbeiten an unter Spannung stehenden HV-Komponenten und an Prüfständen?

Antwort: Inhalt und Umfang der Eignungsuntersuchung ergeben sich aus der Tätigkeit und den damit verbundenen Gefährdungen. Gemäß §§ 3, 5 und 6 Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG) müssen Unternehmer und Unternehmerinnen die Gefährdungsbeurteilung im Hinblick auf gesundheitliche Gefährdungen und daraus abzuleitende Maßnahmen zum Schutz der Beschäftigten durchführen, wobei sie von einem Arzt oder einer Ärztin mit arbeitsmedizinischer Fachkunde (Facharzt/Fachärztin für Arbeitsmedizin, Betriebsärztin/Betriebsarzt) beraten werden.

2 Abgrenzung Hochvolt

2.1 Batterien und Akkumulatoren

Frage: Was ist der Unterschied zwischen Lithium-Batterien und Lithium-Ionen-Akkumulatoren?

Antwort: Als „Batterie“ werden umgangssprachlich zum einen die nicht wieder aufladbaren Primärzellen bezeichnet, die in Geräten der Unterhaltungsindustrie, zum Beispiel als Mignon-Alkaline-Batterie, eingesetzt werden und bei denen die chemische Reaktion, die die Spannung zwischen den Polen erzeugt, nur einmal in Entladerichtung abläuft. Diese sogenannten Primärzellen werden nach Nutzung der in ihnen gespeicherten Energie entsorgt. Andererseits wird auch der in herkömmlichen Automobilen eingesetzte, wieder aufladbare 12-V-Akkumulator als „Starterbatterie“ oder „Autobatterie“ bezeichnet. Dabei handelt es sich jedoch um eine Sekundärzelle, bei der die chemische Reaktion umkehrbar ist, die also nach Abgabe von gespeicherter Energie durch Zuführung elektrischer Energie von außen wieder aufgeladen werden kann. Lithium-Batterien enthalten elementares Lithium als Folie oder Ähnliches, dieses Lithium wird in einer chemischen Reaktion verbraucht, die leere Batterie ist nicht wieder aufladbar und muss entsorgt werden. Im Rahmen der Elektromobilität hat dieser Batterietyp keine Bedeutung. Lithium-Ionen-Akkumulatoren sind wieder aufladbare Sekundärzellen, die kein elementares Lithium enthalten, sondern nur gelöste Lithium-Salze als Leitsalze im Elektrolyten.

2.2 Zweiräder

Frage: Welche Qualifikation ist für Arbeiten an Zweirädern mit Elektroantrieb erforderlich (Nennspannung 60 V DC, bei vollem Akkumulator ca. 64 V DC)?

Antwort: Als Richtlinie für den Bereich „Qualifikation und Organisation“ ist die DGUV Information 209-093 relevant, sobald die Nennspannung 60 V DC oder 30 V AC übersteigt.

2.3 Wasserfahrzeuge

Frage: Gilt die DGUV Information 209-093 auch für Boote?

Antwort: Im Anwendungsbereich der DGUV Information 209-093 steht nur „Fahrzeuge“. Ausgenommen sind explizit „spurgeführte Fahrzeuge“. Der letzte Satz des Anwendungsbereichs lautet: „Für Arbeiten an Fahrzeugen, die nicht in den Anwendungsbereich dieser DGUV Information fallen, das heißt, die nicht der Definition für Fahrzeuge in Abschnitt 2 Nr. 14 entsprechen (z. B. Sportboote), kann die Schrift eine Orientierung geben.“ Das bedeutet auch, dass die DGUV Information 209-093 sinngemäß bei der Gefährdungsbeurteilung vergleichbarer Fahrzeuge oder Arbeitsmittel hilfreich sein kann.

2.4 Spannungsgrenze, Hochvolt

Frage: Bis zu welcher Berührungsspannung ist die Fertigung und Montage von Akkumulatoren ohne besondere Maßnahmen zulässig? 120 V analog DGUV Regel 103-011 oder 60 V analog DGUV Information 209-093?

Antwort: Die DGUV Regel 103-011 enthält organisatorische Anforderungen für Arbeiten an aktiven Teilen > 120 V. Die DGUV Regel 103-011 gilt laut Abschnitt 1 nicht für Arbeiten an Anlagen, deren Spannung weniger als 120 V DC (SELV oder PELV) beträgt“. Die DGUV Information 209-093 legt darüber hinaus organisatorische Anforderungen auch für Arbeiten > 60 V bis < 120 V fest, da bei Spannungen < 60 V DC bereits elektrische Gefährdungen vorliegen. Daher wurde dieser Grenzwert in die DGUV Information 209-093 aufgenommen.

2.5 48-V-Technik als untrennbare Einheit

Frage: Für Mild-Hybrid-Fahrzeuge und für Zweiräder wird häufig 48-V-Technik eingesetzt. Fallen die Antriebe dieser Fahrzeuge gemäß DGUV Information 209-093 auch dann unter HV-Systeme (> 30 V und ≤ 1000 V Wechselspannung), wenn Traktionswechselrichter und Drehstrommotor eine untrennbare Einheit bilden?

Antwort: Sobald am Fahrzeug Hochvoltkomponenten verbaut sind, ist die DGUV Information 209-093 anzuwenden. Bilden Traktionswechselrichter und Drehstromantrieb eine Einheit, die

- unter normalen Umständen und mit üblichen Werkzeugen nicht geöffnet werden kann,
- falls erforderlich nur als Ganzes ausgetauscht wird und
- von außen nur mit Spannungen < 60 V DC oder < 30 V AC versorgt wird,

handelt es sich lediglich um elektrotechnische Arbeiten am Niederspannungssystem und eine Qualifikation zur Stufe 1 (nichtelektrotechnische Arbeiten) nach DGUV Information 209-093 ist ausreichend.

2.6 48-V-Technik in einzelnen Komponenten

Frage: Für Mild-Hybrid-Fahrzeuge und für Zweiräder wird häufig 48-V-Technik eingesetzt. Fallen die Antriebe dieser Fahrzeuge gemäß DGUV Information 209-093 auch dann unter HV-Systeme ($> 30\text{ V}$ und $\leq 1000\text{ V}$ Wechselspannung), wenn sich ein Kabel zwischen Traktionswechselrichter und Drehstromradnabenantrieb befindet?

Antwort: Sobald am Fahrzeug Hochvoltkomponenten verbaut sind, ist die DGUV Information 209-093 anzuwenden. Wenn die Verbindung zwischen dem Traktionswechselrichter und dem Radnabenantrieb nicht gelöst und nur an Komponenten der 48-DC-Spannung (Niedervolt) gearbeitet wird, muss nicht für elektrotechnische Arbeiten qualifiziert werden. Wenn allerdings an der Verbindung zwischen dem Traktionswechselrichter und dem Radnabenantrieb – auch im spannungsfreien Zustand – gearbeitet wird, ist für elektrotechnische Arbeiten zu qualifizieren.

2.7 Niederspannungstechnik auf Fahrzeugen

Frage: Wir bauen Standard-Asynchronmotoren aus dem Niederspannungsbereich (400 V) mit Kompressoren zusammen und verbauen diese Einheiten als Nebenaggregat in Nutzfahrzeugen. Sind diese Einheiten Hochvolt-Systeme?

Antwort: Hochvolt-Systeme sind definitionsgemäß auf den Antriebsstrang und die Betriebs- und Hilfseinrichtungen (Klimaanlage, Lenkhilfe, ...) für den Betrieb von Fahrzeugen begrenzt. Fahrzeugaufbauten fallen unter die Maschinenrichtlinie und nicht in den Anwendungsbereich der DGUV Information 209-093.

2.8 Zwei Elektrosysteme auf dem Omnibus

Frage: In unseren Omnibussen verwenden wir Hochvoltkomponenten im Antriebsstrang und stattdessen die Busse zusätzlich mit 230V-Steckdosen zum Laden von Handys etc. für die Passagiere aus. Wie müssen wir unsere Beschäftigten für Arbeiten an den Bussen qualifizieren?

Antwort: Für Arbeiten an den Hochvoltkomponenten ist nach DGUV Information 209-093 zu qualifizieren. Für die Arbeiten an den Stromkreisen, die die 230-V-Steckdosen versorgen, sind die Anforderungen nach DGUV Vorschrift 3 zu beachten.

3 Persönliche Schutzausrüstung (PSA)

3.1 PSA für Arbeiten an HV-Fahrzeugen

Frage: Welche PSA ist für Arbeiten an HV-Fahrzeugen vorgeschrieben?

Antwort: Je nach Art des Fahrzeugs und individuellem Arbeitsgang kann dazu ganz unterschiedliche PSA sinnvoll sein. In vielen Fällen schreibt die Fahrzeug-Herstellfirma das Benutzen bestimmter Ausrüstungen vor.

Je nach ermittelter Gefährdung gelten für PSA an Hochvoltfahrzeugen also die üblichen Normen für Gesichtsschutz, Schutzhandschuhe etc..

Besondere Vorschriften zur PSA für Arbeiten an Hochvoltfahrzeugen gibt es nicht.

4 Qualifikation

4.1 Unterweisen

Frage: *Wie oft muss die Wiederholungsunterweisung durchgeführt werden?*

Antwort: Maßgeblich sind die Festlegungen und Forderungen aus der DGUV Vorschrift 1 („mindestens aber einmal jährlich“) und dem Arbeitsschutzgesetz („Die Unterweisung muss an die Gefährdungsentwicklung angepasst sein und erforderlichenfalls regelmäßig wiederholt werden.“) Im Arbeitsschutzgesetz heißt es in § 12 weiter zu dem Thema:

„Die Unterweisung muss bei der Einstellung, bei Veränderungen im Aufgabenbereich, der Einführung neuer Arbeitsmittel oder einer neuen Technologie vor Aufnahme der Tätigkeit der Beschäftigten erfolgen.“

Das heißt, bei neuen Batterietypen, geänderten HV-Komponenten, neuen Fahrzeugen usw. ist erneut zu unterweisen. Auch wenn ein Mitarbeiter oder eine Mitarbeiterin längere Zeit nicht mehr im HV-Bereich gearbeitet hat, ist angepasst zu unterweisen.

Sonst reicht die jährliche Unterweisung durch die Arbeitgeberin oder den Arbeitgeber.

4.2 Ausbildung zum Karosseriebauer/zur Karosseriebauerin

Frage: *Ein Beschäftigter aus unserem Händlernetz ist gelernter Karosseriebauer. Er hat seine Ausbildung jedoch vor 2002 abgeschlossen. Somit können wir ihm den Fachkundenachweis zur Arbeit an HV-Systemen nicht ausstellen. Über ein Zeugnis informiert er uns über seine erworbene Zusatzqualifikation zum „Staatlich geprüften Servicetechniker“. Können Sie uns bestätigen, dass diese Zusatzqualifikation ausreicht, um nach Teilnahme an der Qualifikationsmaßnahme „Fachkundiger für Arbeiten an HV-Systemen“ die entsprechenden Arbeiten ausführen zu dürfen bzw. dass wir dem Beschäftigten nach erfolgreichem Besuch der Qualifizierungsmaßnahme den Fachkundenachweis ausstellen können?*

Antwort: Die Qualifikation ist nach DGUV Information 209-093 Anhang 5 individuell zu ermitteln. Denkbar wäre, dass das Ermittlungsergebnis eine Qualifikation wie eine Kfz-Ausbildung ergibt. Auf diese Qualifikation aufbauend könnte der Beschäftigte fortgebildet werden.

4.3 Vorkenntnisse nicht bekannt

Frage: *Wie können Beschäftigte mit unklaren Vorkenntnissen für Arbeiten an Hochvoltfahrzeugen qualifiziert werden?*

Antwort: Elektrotechnische Vorkenntnisse können durch Abfrage der Inhalte, die in der DGUV Information 209-093 genannt sind, ermittelt werden. Danach erfolgt eine Qualifizierung nach DGUV Information 209-093.

4.4 Erforderliche Qualifikation zum Bergen

Frage: *Wir haben ein Abschleppunternehmen. Verstehe ich das richtig, dass mind. die Stufe 1S gemäß DGUV Information 209-093 erforderlich ist, um das Fahrzeug ggf. zu bergen? Unsere Abschleppfahrerinnen und -fahrer sind größtenteils Kfz-Mechanikerinnen und -mechaniker oder Kfz-Meister und -meisterinnen. Reicht hier die Stufe 1S bzw. ist hier überhaupt eine Qualifikation notwendig? Wie ist das geregelt, z. B. bei einer Lehre nach 1972?*

Antwort: Für das Rettungs- und Bergepersonal ist mindestens eine Qualifikation zur Fachkundig unterwiesenen Person (FuP) nach Abschnitt 5.1.3 erforderlich. Bei unklaren Situationen oder wenn eine elektrische Gefährdung nicht ausgeschlossen werden kann, ist eine Fachkundige Person hinzuzuziehen.

4.5 Qualifikation des Ausbildungspersonals

Frage: *Wir setzen HV-Akkumulatoren instand. Deshalb beschäftigen wir uns mit dem Thema „Arbeiten an unter Spannung stehenden Energiespeichern und Prüfplätzen“. Welche Qualifikation ist für das Ausbildungspersonal erforderlich?*

Antwort: Die notwendige Qualifizierung der Beschäftigten muss von Personen durchgeführt werden, die das erforderliche Wissen auf dem zu vermittelnden Arbeitsgebiet, didaktisches Können sowie Erfahrungen in der Erwachsenenbildung haben.

4.6 Ausbildung des Servicepersonals

Frage: *Wir setzen HV-Akkumulatoren instand. Deshalb beschäftigen wir uns mit dem Thema „Arbeiten an unter Spannung stehenden Energiespeichern und Prüfplätzen“. Welche Qualifikation ist für das Servicepersonal erforderlich?*

Antwort: Eine Qualifikation der Stufe 3S Fachkundige Person für Arbeiten an unter Spannung stehenden HV-Systemen ist erforderlich. (Siehe DGUV Information 209-093 Abschnitt 5.1.5)

4.7 Elektroingenieur/Elektroingenieurin als Ausbilder/Ausbilderin

Frage: *Wir arbeiten auf dem Gebiet Elektromobilität in Deutschland und im Ausland. Wir wollen auch in unseren Labors im Ausland die deutschen Richtlinien zur Laborsicherheit umsetzen, da uns die dortigen Richtlinien nicht detailliert genug sind und die deutschen*

Vorgaben alle lokalen Vorgaben mit erfüllen. Wir sind bei unseren Planungen dazu auf die von Ihnen publizierte DGUV Information 209-093 aufmerksam geworden. Für die darin vorgeschriebenen Unterrichtseinheiten werden in Deutschland von verschiedenen privaten Institutionen und Firmen Kurse angeboten, wobei sich aber für uns die Frage stellt, welche Qualifikation Beschäftigte haben müssen, um diese Kurse durchführen zu können? Ist es möglich, dass ein Elektrotechnik-Ingenieur oder eine Elektrotechnik-Ingenieurin mit vorhandener Stufe 3E der DGUV Information 209-093 diese Schulungen durchführt?

Antwort: Die Grundvoraussetzungen sind erfüllt, aber praktische Kenntnisse sind auch erforderlich. Die notwendige Qualifizierung der Beschäftigten muss von Personen durchgeführt werden, die das erforderliche Wissen auf dem zu vermittelnden Arbeitsgebiet, didaktisches Können sowie Erfahrungen in der Erwachsenenbildung haben.

4.8 Zweiräder warten und Instandsetzen

Frage: Welche Qualifikation ist für den Service „Wartung und Instandsetzung“ von Zweirädern erforderlich? Welche Vorschriften sind einzuhalten?

Antwort: Übersteigen die Spannungen 60V DC oder 30V AC, ist die DGUV Information 209-093 für Qualifikation und Organisation relevant. Liegen die Spannungen (z. B. bei Pedelecs) unterhalb der beschriebenen Grenzen, kann die DGUV Information 209-093 sinngemäß angewendet werden.

4.9 Fachkundige/Fachkundiger für E-Zweirad

Frage: Welche Person (FHV bzw. FuP) darf das E-Zweirad spannungsfrei schalten?

Antwort: Sofern das Zweirad über ein HV-System verfügt, dürfen nur qualifizierte Fachkräfte der Stufen 2S und 3S nach DGUV Information 209-093 das System spannungsfrei schalten.

4.10 Berufsabschluss Zweiradmechatroniker/ Zweiradmechatronikerin

Frage: Welche Arbeiten darf ein ausgebildeter Zweiradmechatroniker an Hochvolt-Zweirädern (Fahrrad/Motorrad) durchführen?

Antwort: Zweiradmechatronikerinnen und -mechatroniker, die ihre Ausbildung nach der Ausbildungsverordnung von 2014 abgeschlossen haben, verfügen automatisch über die Qualifikation 2S. Sie dürfen an Zweirädern Arbeiten durchführen, die dieser Qualifikationsstufe entsprechen. Das umfasst allgemeine Arbeiten am Zweirad, das Spannungsfrei-schalten sowie Arbeiten am Hochvoltsystem und Hochvoltkomponenten des Zweirads im spannungsfreien Zustand.

4.11 Elektrofachkräfte für festgelegte Tätigkeiten

Frage: Können Elektrofachkräfte für festgelegte Tätigkeiten als Fachkundige für Hochvoltsysteme eingesetzt werden?

Antwort: Nein, grundsätzlich nicht. Zur erforderlichen Qualifikation für Arbeiten an Hochvoltssystemen siehe DGUV Information 209-093.

4.12 Fachkundige als Elektrofachkräfte

Frage: Es ist geplant, die Studieninhalte an unserer Hochschule um den Themenkomplex „Gefährliche Spannungen im Kfz – Arbeitssicherheit und Unfallverhütung“ zu ergänzen, sodass die Absolventen und Absolventinnen auch in diesen Aufgabenbereichen als Elektrofachkräfte eingesetzt werden können. Was muss ich dabei beachten?

Antwort: Die DGUV Information 209-093 definiert die theoretische und praktische Ausbildung zur Fachkundigen Person Hochvolt, die die Befähigung für Arbeiten mit und an Hochvoltssystemen ermöglicht. Die Elektrofachkraft ist in der DGUV Vorschrift 3 definiert.

4.13 Ausbildungsträger zertifizieren

Frage: Welche Anforderungen werden an die Qualifikation der Ausbilder und Ausbilderinnen gemäß DGUV Information 209-093 gestellt? Zertifiziert die BG Lehrgänge oder Bildungsträger?

Antwort: Zitat DGUV Information 209-093 Abschnitt 3.1: „Die notwendige Qualifizierung der Beschäftigten muss von Personen durchgeführt werden, die das erforderliche Wissen auf dem zu vermittelnden Arbeitsgebiet, didaktisches Können sowie Erfahrungen in der Erwachsenenbildung haben. Bei der Qualifizierung müssen geeignete Schulungsunterlagen zur Verfügung gestellt und praxisgerechte Übungen durchgeführt werden. Die erfolgreiche Teilnahme muss nachvollziehbar unter Angabe der vermittelten Inhalte dokumentiert werden. Die Unfallversicherungsträger erteilen keine Zertifizierungen für Lehrgänge oder Bildungsträger.“

4.14 Fachkunde zum Einweisen

Frage: Wer darf einweisen zum Bedienen?

Antwort: Für das Bedienen von Hochvoltfahrzeugen ist eine Qualifikation der Stufe E oder S erforderlich. Diese sogenannten Sensibilisierungen für das Bedienen von HV-Fahrzeugen weisen auf den bestimmungsgemäßen Gebrauch und die dabei zu beachtenden Besonderheiten der Fahrzeuge hin. Die Sensibilisierungen können von Unternehmerinnen und Unternehmern oder von einer geeigneten Person, z. B. einer Fachkundig unterwiesenen Person (FuP), durchgeführt werden.

4.15 Fachkunde zum Unterweisen

Frage: Unsere Beschäftigten kommen verstärkt in Kontakt mit Hochvolt-Fahrzeugen. Wer darf diese Beschäftigten jährlich nach DGUV Vorschrift 1 unterweisen?

Antwort: Die zuständigen Vorgesetzten, wenn sie über die notwendige Fachkunde zum selbstständigen Durchführen der Arbeiten verfügen. Anderenfalls müssen sie die Unterweisung an Fachkundige übertragen.

4.16 Qualifizierende Stelle

Frage: *Wie muss die qualifizierende Stelle ausgestattet sein?*

Antwort: Nach DGUV Information 209-093 muss die Qualifizierung von Personen durchgeführt werden, die das erforderliche Wissen auf dem zu vermittelnden Arbeitsgebiet, didaktisches Können sowie Erfahrungen in der Erwachsenenbildung haben. Bei der Qualifizierung müssen geeignete Schulungsunterlagen zur Verfügung gestellt und praxisgerechte Übungen durchgeführt werden. Die erfolgreiche Teilnahme ist durch die qualifizierende Stelle nachvollziehbar unter Angabe der vermittelten Inhalte zu dokumentieren.

4.17 Qualifikation der Ausbilder und Ausbilderinnen für Spezialfahrzeuge

Frage: *Wer darf die Beschäftigten schulen, die Arbeiten an Booten mit HV-Komponenten durchführen müssen?*

Antwort: Boote fallen grundsätzlich nicht in den Anwendungsbereich der DGUV Information 209-093, da es sich dabei nach Definition nicht um „Fahrzeuge“ handelt. Man kann die Forderungen aber sinngemäß auf Boote übertragen. In Abschnitt 3.1 der DGUV Information 209-093 steht folgende Forderung: „Die notwendige Qualifizierung der Beschäftigten muss von Personen durchgeführt werden, die das erforderliche Wissen auf dem zu vermittelnden Arbeitsgebiet, didaktisches Können sowie Erfahrungen in der Erwachsenenbildung haben. Bei der Qualifizierung müssen geeignete Schulungsunterlagen zur Verfügung gestellt und praxisgerechte Übungen durchgeführt werden. Die erfolgreiche Teilnahme muss nachvollziehbar unter Angabe der vermittelten Inhalte dokumentiert werden.“

4.18 Lernen mit elektronischen Medien (E-Learning)

Frage: *Ist es vorschriftsgemäß, theoretisches Wissen zum Arbeiten an Hochvoltssystemen über E-Learning zu vermitteln?*

Antwort: Gemäß DGUV Regel 100-001 sind grundsätzlich persönliche Unterweisungen durchzuführen; als Hilfsmittel sind elektronische Medien einsetzbar. Bei Unterweisungen mithilfe elektronischer Medien ist allerdings darauf zu achten, dass

- diese Unterweisungsinhalte arbeitsplatzspezifisch aufbereitet und zur Verfügung gestellt werden,
- eine Verständnisprüfung stattfindet und ein Gespräch zwischen Versicherten und Unterweisenden jederzeit möglich ist.

Beim Qualifizieren ist theoretisches Wissen durch E-Learning vermittelbar. Gegebenenfalls ist der Wissensstand durch eine geeignete Prüfung festzustellen.

4.19 Qualifizierungsmaßnahmen

Frage: *Wer bietet zum Thema Hochvolt-Fahrzeuge Qualifizierungsmaßnahmen an?*

Antwort: Aus- und Fortbildungsmaßnahmen nach der DGUV Information 209-093 führen Fahrzeug-Herstellern oder Zulieferern durch, aber auch freie Ausbildungsträger und -trägerinnen, z. B. die TAK (Ausbildungsakademie des deutschen Kraftfahrzeuggewerbes), der TÜV oder die Dekra.

4.20 Qualifikation von Verkäufern und Verkäuferinnen

Frage: Welche Qualifikation benötigen Verkäuferinnen und Verkäufer, die im Rahmen ihrer Tätigkeit Elektrofahrzeuge vorführen und dabei zum Beispiel die Motorhaube öffnen und Probefahrten begleiten? Wer darf diese Qualifikation erteilen?

Antwort: Die geschilderte Tätigkeit eines Verkäufers oder einer Verkäuferin am HV-Serien-Elektrofahrzeug besteht in der beschriebenen Form ausschließlich aus dem Bedienen des Fahrzeugs; es handelt sich also um Tätigkeiten, die auch der spätere Käufer oder die spätere Käuferin eigenständig ausführt und für die keine Servicewerkstatt aufgesucht wird. Für das Bedienen von Hochvoltfahrzeugen ist eine Qualifikation der Stufe S erforderlich. Diese sogenannten Sensibilisierungen für das Bedienen von HV-Fahrzeugen weisen auf den bestimmungsgemäßen Gebrauch und die dabei zu beachtenden Besonderheiten der Fahrzeuge hin. Die Sensibilisierungen können von der Unternehmerin oder vom Unternehmer oder von einer geeigneten Person, zum Beispiel einer Fachkundigen unterwiesenen Person (FuP), durchgeführt werden.

4.21 Berufsausbildung nach Rahmenplan seit 2013

Frage: Sind Beschäftigte nach erfolgreicher Ausbildung zum Kfz-Mechatroniker/zur Kfz-Mechatronikerin bereits Fachkundige für Hochvoltsysteme?

Antwort: Personen, die die Ausbildung im Bereich Kfz-Mechatronik in den Schwerpunkten

- Personenkraftwagentechnik
- Nutzfahrzeugtechnik
- Motorradtechnik
- Karosserietechnik

nach der Verordnung über die Berufsausbildung zum Kraftfahrzeugmechatroniker und zur Kraftfahrzeugmechatronikerin vom 14. Juni 2013 erfolgreich abgeschlossen haben, besitzen die Fachkunde nach Stufe 2S. Beschäftigte, die ihre Ausbildung nach anderen Ausbildungsordnungen abgeschlossen haben, müssen nach DGUV Information 209-093 qualifiziert werden.

4.22 Selbstständiges Arbeiten von Auszubildenden

Frage: Wie ist die Qualifikation von Kfz-Mechatronikern und Kfz-Mechatronikerinnen einzuordnen, die aktuell in Ausbildung sind? Ab wann können diese Auszubildenden (selbstständig) an Fahrzeugen arbeiten? Ab wann gelten sie als Fachkundige für Hochvoltsysteme?

Antwort: Nach Abschluss der Berufsausbildung gelten diese Personen als Fachkundige für Hochvoltssysteme. Erst dann ist grundsätzlich selbstständiges Arbeiten erlaubt. Soll an Fahrzeugen gearbeitet werden, die aus der Ausbildung nicht bekannt sind, muss gegebenenfalls für diese Fahrzeugtypen eine Einarbeitung erfolgen. Welche Arbeiten während der Ausbildung möglich sind, entscheidet die verantwortlich Ausbilderin oder der verantwortliche Ausbilder.

4.23 Prüf- und Forschungsinstitute

Frage: Welche Qualifikationsanforderungen bestehen für die Beschäftigten in Prüf- und Forschungsinstituten in Bezug auf die HV-Technik?

Antwort: Bei derartigen Beschäftigten handelt es sich in aller Regel um hochqualifiziertes Fachpersonal. Die erforderlichen Qualifizierungen sind daher gefährdungsorientiert in Abhängigkeit von den durchzuführenden Arbeiten und den Eingangsqualifikationen der Beschäftigten individuell festzulegen. Orientierungshilfe kann die DGUV Information 209-093, Anhang 2 bzw. 3 „Flussdiagramm Qualifizierungsbedarf für Arbeiten vor SOP“, geben.

4.24 Qualifizieren für das Instandsetzen von Karosserien

Frage: Karosserien von Unfallfahrzeugen werden häufig in Spezialwerkstätten instandgesetzt. Dort gibt es in der Regel Personen, die elektrotechnisch nur unterwiesen sind. Muss der Karosseriebetrieb Fachkundige für Hochvoltssysteme vorhalten oder reicht es aus, dass er im Zweifelsfall Fachkundige der beauftragten Handelsfirma kontaktieren kann?

Antwort: Wenn keine Arbeiten an Hochvolt-Komponenten durchzuführen sind, reicht es aus, dass die Personen fachkundig unterwiesen sind (Stufe 1S). Ob eine Fachkundige Person Hochvolt (Stufe 2S) benötigt wird, muss der Unternehmer oder die Unternehmerin des Karosseriebetriebs entscheiden. Kommen Arbeiten an Hochvolt-Fahrzeugen nur sehr selten vor, reicht der/die Fachkundige der Handelsfirma aus.

4.25 Qualifizieren für das Bedienen von Motorenprüfständen

Frage: Wie müssen Bediener und Bedienerinnen von Motorprüfständen, die zum Beispiel bei Hybridantrieben Öl oder Kühlflüssigkeit nachfüllen oder ähnliche Tätigkeiten ausüben müssen, qualifiziert werden? Zur Durchführung dieser Tätigkeiten sollen sie als zusätzliche Sicherungsmaßnahme die DC-Steller des Fahrzeugenergiesystems freischalten und Spannungsfreiheit feststellen. Für die Feststellung der Spannungsfreiheit ist eine berührungsgeschützte Messstelle vorhanden.

Antwort: Bedienerinnen und Bediener von Motorprüfständen, die keine elektrotechnischen Arbeiten ausführen müssen, werden zu den elektrischen Gefährdungen unterwiesen und können dann die erforderlichen nicht-elektrotechnischen Arbeiten (z. B. Öl oder Kühlflüssigkeit nachfüllen gemäß Stufe 1 nach DGUV Information 209-093) ausführen. Für das Feststellen der Spannungsfreiheit ist es notwendig, den Berührungsschutz sicherzustellen und geeignete Messgeräte (keine Multimeter) zur Verfügung zu stellen, damit diese Tätigkeiten gefahrlos ausgeführt werden können.

4.26 Qualifizieren für das Programmieren von Motorenprüfständen

Frage: *Wie müssen Programmierer und Programmiererinnen von Motorprüfständen (Informatikerinnen und Informatiker) qualifiziert werden? Zu dieser Tätigkeit gehören auch Messungen zur Fehlersuche unter Spannung an den Wechselrichtern und den DC-Stellern.*

Antwort: Bei den Programmierern und Programmiererinnen ist der Qualifizierungsbedarf abhängig von den möglichen elektrischen Gefährdungen. Relevante Kenngrößen können dabei Spannungshöhe, Kurzschlussströme etc. sein. In Abhängigkeit davon muss entsprechend Kapitel 5.1.5 der DGUV Information 209-093 vorgegangen werden. In diesem Abschnitt sind die erforderlichen Qualifikationen für das Arbeiten an unter Spannung stehenden Prüfplätzen (für den Servicebereich) beschrieben. Auch dabei ist sicherzustellen, dass der Berührungsschutz gegeben ist und geeignete Messgeräte benutzt werden.

4.27 Qualifizieren von Informatikern und Informatikerinnen

Frage: *Ein Beschäftigter ist Informatiker, arbeitet seit über 20 Jahren in unserem Unternehmen, hat den Aufbau aller Fahrzeugenergiesysteme begleitet, verfügt über sehr gute elektrotechnische Kenntnisse und führt elektrotechnische Arbeiten (unter Leitung und Aufsicht) seit Jahren aus. Welche Maßnahmen empfehlen Sie, um diese Person nach DIN VDE 0105-100 Abschnitt 3.2.3 aufgrund ihrer mehrjährigen Tätigkeit auf dem betreffenden Arbeitsgebiet zur Elektrofachkraft zu ernennen?*

Antwort: Wenn eine Beschäftigte oder ein Beschäftigter seit 20 Jahren elektrotechnische Arbeiten ausführt, kann man sicherlich davon ausgehen, dass genügend praktische Kenntnisse und Erfahrungen auf diesem Teilgebiet der Elektrotechnik vorhanden sind. Um als Elektrofachkraft tätig werden zu können, ist nach der Definition darüber hinaus eine fachliche Ausbildung sowie Kenntnisse der jeweiligen für dieses Gebiet der Elektrotechnik relevanten Normen und Vorschriften erforderlich. Inwieweit das bei einem Informatiker oder einer Informatikerin gegeben ist, ist im Einzelfall zu prüfen. Gegebenenfalls muss noch zusätzliches theoretisches elektrotechnisches Grundlagenwissen vermittelt werden. Weiterhin empfiehlt es sich zu überprüfen, ob spezielle Lehrgänge zu relevanten Vorschriften und Normen sinnvoll sein können.

4.28 Qualifizieren von Rettungskräften

Frage: *Gemäß DGUV Information 209-093 ist für das Rettungs- und Bergepersonal mindestens eine Qualifikation zur Fachkundig unterwiesenen Person (FuP) erforderlich. FuPen müssen durch Fachkundige Personen Hochvolt (FHV) unterwiesen werden. Bedeutet das, dass auch eine Qualifizierung von Einsatzkräften der Feuerwehr und der Hilfeleistungsorganisationen gemäß der DGUV Information 209-093 notwendig ist?*

Antwort: Abschnitt 5 der DGUV Information 209-093 befasst sich mit der Qualifizierung für Arbeiten an Serienfahrzeugen mit Hochvoltsystemen in Servicewerkstätten. Die Tätigkeiten der Einsatzkräfte der Feuerwehr und der Hilfeleistungsorganisationen an Fahrzeugen mit Hochvoltsystemen, zum Beispiel zu Rettungszwecken, unterscheiden sich deutlich von denen in Servicewerkstätten und stellen keine Tätigkeiten in Sinne der DGUV Information 209-093 dar. Die Unterweisung dieser Einsatzkräfte kann daher auch, wie bereits in anderen

Bereichen mit elektrischen Gefährdungen bewährt, von den organisationsinternen Ausbildern und Ausbilderinnen oder, an Ausbildungsstätten wie Landesfeuerwehrschulen, unter Berücksichtigung der potenziellen (Rettungs-)Tätigkeiten, der Feuerwehrdienstvorschriften, des feuerwehrspezifischen Regelwerks der DGUV und der Rettungsdatenblätter der Herstellfirmen fachkundig durchgeführt werden.

4.29 Regelmäßige Teilnahme an Schulungen

Frage: *Wie ist die Forderung umzusetzen, dass die Fachkenntnisse, die nach einer erfolgreichen Qualifikation der Stufen 2E, 3E, 2S und 3S erworben wurden, durch regelmäßige Teilnahme an Schulungen auf aktuellem Stand zu halten sind?*

Antwort: An dieser Stelle wird nicht gefordert, dass die jeweilige Qualifikation in regelmäßigen Abständen neu erworben werden muss.

Ein Rückblick in die Vergangenheit zeigt, dass die Technik der Fahrzeuge und die damit verbundenen Arbeitsverfahren sich kontinuierlich weiterentwickelten. Diese Entwicklung ist auch im Bereich der Fahrzeuge mit Hochvoltsystemen festzustellen. Aus vorgenannten Gründen ist von Unternehmerinnen und Unternehmern zu gewährleisten, dass die Qualifikation der Beschäftigten der Entwicklung der Fahrzeugtechnik folgt, damit Arbeitsschutz und Gesundheit der Beschäftigten bei Arbeiten an HV-Systemen gewährleistet ist. Schulungen können zum Beispiel erforderlich werden bei:

- Neuerungen in Vorschriften und Normen
- Einführungen neuer Fahrzeugtypen
- Einführung neuer, von den Herstellfirmen vorgegebenen Arbeitsverfahren
- Einführung neuer Mess- und Prüfgeräte
- Einführung neuer HV-Komponenten (z. B. Feststoffbatterie)

Ziel dieser Forderung ist es, durch eine kontinuierliche, der Entwicklung der Technik angepasste Fortbildung zu vermeiden, dass aufgrund von nicht mehr ausreichender oder unzureichender Qualifikation Defizite im Arbeits- und Gesundheitsschutz entstehen. Art und Umfang der Schulungen, auf Basis der sich fortentwickelnden Technik, Vorschriften und Normen, legt der Unternehmer oder die Unternehmerin fest (Gefährdungsbeurteilung).

Hinweis: Eine unzureichende Qualifikation kann sich auch aus einer nicht zeitnahen oder fehlenden Berufspraxis entwickeln, wenn zum Beispiel eine Person zwar eine fachspezifische Ausbildung (inkl. HV-Stufe 2S/3S oder vergleichbar) erfolgreich absolviert hat, aber danach längerfristig in Praxis und Theorie nicht mehr an HV-Systemen gearbeitet hat.

5 Energiespeicher

5.1 Vorschriften zur Lagerung

Frage: *Wie sind neue Lithium-Ionen-Akkumulatoren für Elektrofahrzeuge außerhalb des Fahrzeugs zu lagern, zum Beispiel vor dem Einbau?*

Antwort: Da die Palette von Elektrofahrzeugen vom Zweirad bis zum LKW reicht, ist eine Gefährdungsbeurteilung im Einzelfall unabdingbar. Eine Regelung (z. B. Quarantäne und Beobachtung) wird besonders für den Fall benötigt, in dem ein Akkumulator ohne äußerlich sichtbaren Schaden hinfällt oder zum Beispiel vom Stapler angefahren wird. Die Anforderungen an die Lagerung sind stark abhängig von der Bauform und der chemischen Zusammensetzung des jeweiligen Akkumulators. Antworten kann demnach nur die Herstellfirma des Akkumulators geben. Diese Hinweise sind zu beachten. In diesem Zusammenhang kann es auch sinnvoll sein, Regelungen zu den Lagerbedingungen von Lithium-Ionen-Akkumulatoren zu treffen.

Bei der Erarbeitung eines Brandschutzkonzepts ist besonders zu berücksichtigen, dass Lithium-Ionen-Akkumulatoren üblicherweise ohne metallisches Lithium hergestellt werden, sodass das Löschmittel unter Berücksichtigung der Angaben der Herstellfirma in erster Linie auf den Elektrolyten und eventuell brennbare Kunststoffteile des Akkumulatorgehäuses abzustimmen ist. Weitere Informationen dazu finden Sie auch in der Fachbereich Aktuell FBHM-124 „Umgang mit Hochvoltspeichern“.

5.2 Entladen von Energiespeichern

Frage: Können Hochvolt-Energiespeicher nach einem Unfall entladen werden?

Antwort: Nein, ein elektrisches Entladen der HV-Energiespeicher an der Unfallstelle ist nicht praktikabel.

5.3 Vorschriften zum Transport

Frage: Welche Vorschriften, Richtlinien, Vorgaben gibt es für den Transport von Lithium-Ionen-Akkumulatoren?

Antwort: Die Beförderung gefährlicher Güter auf Straßen unterliegt der Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern (Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt – GGVSEB), die auf der Grundlage des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter (Gefahrgutbeförderungsgesetz – GGBefG) erlassen wurde. Die Sachinhalte werden für die Beförderung auf der Straße in den Anlagen A und B des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) geregelt. Es wird deshalb an dieser Stelle auf die aktuelle Fassung des ADR verwiesen.

5.4 Umnutzung von Lithium-Ionen-Akkumulatoren

Frage: Wie sind gebrauchte Lithium-Ionen-Akkumulatoren, z. B. bei der Umnutzung gebrauchter Akkumulatoren aus Automobilen mit verwertbarer Restkapazität als Pufferspeicher für Solar oder Windenergie, zu behandeln?

Antwort: Die Akkumulatoren dürfen nur bestimmungsgemäß nach den Vorgaben der Herstellfirma eingesetzt werden. Wenn die Herstellfirma eine Umnutzung nicht vorsieht, ist davon abzusehen.

5.5 Ausgasen eines Lithium-Ionen-Akkumulators

Frage: Welche Gefährdungen bestehen beim „Ausgasen“ eines Lithium-Ionen-Akkumulators?

Antwort: Lithium-Ionen-Zellen sind von ihrer Ausführung her hermetisch verschlossen. Darüber hinaus sind die Zellen entweder aufgrund ihrer Bauform mit einem Überdruckventil ausgestattet oder mit einer ähnlichen Einrichtung versehen, sodass die Zelle erst beim Erreichen eines kritischen Drucks im Zellinneren ausgast. Der normale Betrieb führt nicht zum Ausgasen. Sollte es im Störfall zum Ausgasen kommen, sind die Arbeiten an dem Akkumulator beziehungsweise am Fahrzeug umgehend einzustellen. Die Gase sind reizend, (leicht) entzündlich, zum Teil hochentzündlich, zum Teil gesundheitsschädlich/giftig, brennbar, potenziell ätzend und sollten deshalb nicht eingeatmet werden. Die Gefährdung der Beschäftigten ist zu beurteilen und es sind Sicherheitsmaßnahmen für den Fall des Ausgasens aufzustellen.

5.6 Explosion des Lithium-Ionen-Akkumulators

Frage: Muss in einem Brandfall mit einer Explosion eines Lithium-Ionen-Akkumulators gerechnet werden?

Antwort: Eine Explosion von Lithium-Ionen-Akkumulatoren kann mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden. Eine Verpuffung kann nicht ausgeschlossen werden. Am wahrscheinlichsten ist, dass der Lithium-Ionen-Akkumulator abbrennt

6 Ladetechnik

6.1 Laden über Steckdose

Frage: Darf ich ein Elektroauto an jeder haushaltsüblichen Steckdose laden?

Antwort: Zum bestimmungsgemäßen Laden sind die Sicherheitshinweise der Fahrzeugherstellfirma im Benutzerhandbuch zu beachten. Zudem wird empfohlen, die Steckdose vor der Nutzung durch eine Elektrofachkraft prüfen zu lassen, um Installationsfehler auszuschließen.

6.2 Unfall an einer Ladesäule

Frage: Was ist zu beachten, wenn ein an der Ladesäule angeschlossenes Elektro-/Hybrid-Fahrzeug in einen Unfall verwickelt ist (Standcrash)?

Antwort: Das Ladekabel ist vom Fahrzeug zu trennen und bei schweren Unfällen ist im Bedarfsfall das HV-System des Fahrzeugs zu deaktivieren (siehe Rettungsdatenblatt).

6.3 Vandalismus an der Ladesäule

Frage: Was passiert, wenn durch Vandalismus ein Ladekabel an einer öffentlichen Ladestation während des Ladevorgangs eines Elektro-Fahrzeugs durchgeschnitten wird?

Antwort: Dieser Fall ist von der technischen Infrastruktur der öffentlichen Ladestation abgesichert und es erfolgt in der Regel eine Abschaltung.

7 Werkstätten und andere Servicebereiche

7.1 Ausländische Standorte

Frage: Ist das Einsetzen einer verantwortlichen Person Hochvolt und somit der Aufbau einer HV-Sicherheitsorganisation auch an ausländischen Standorten verpflichtend vorgeschrieben oder hat das nur empfehlenden Charakter?

Antwort: Deutsche DGUV Informationen, Normen und Regeln können im Arbeitsschutz für ausländische Standorte wertvolle Informationsquellen sein. Gerade im Sinne einheitlicher Festlegungen innerhalb einer Firma kann es sinnvoll sein, für Deutschland geschaffene Organisationen auch auf ausländische Standorte zu übertragen. Es sind jedoch auf alle Fälle die örtlichen Gesetze und Vorschriften zu beachten.

7.2 Schutzmaßnahmen in der Werkstatt bei Arbeiten an Zweirädern

Frage: Welche Schutzmaßnahmen sollten bei Arbeiten an einem E-Roller eingehalten werden?

Antwort: Die Schutzmaßnahmen für die Arbeiten an einem E-Roller müssen Unternehmer und Unternehmerinnen durch die Gefährdungsbeurteilung selbst ermitteln (siehe DGUV Information 209-093, Abschnitt 3). Außerdem sind die die Angaben der Herstellfirmen in der Betriebsanleitung und dem Servicehandbuch zu beachten.

7.3 Autowaschanlagen

Frage: Was muss im Hinblick auf den Brandschutz berücksichtigt werden, wenn Elektromobile mit Lithium-Ionen-Akkumulatoren in Autowaschanlagen gereinigt werden?

Antwort: Grundsätzlich sind Maßnahmen wie beim Brand eines konventionellen Fahrzeugs zu ergreifen. Die Gefährdungslage ist bei Elektrofahrzeugen vergleichbar. Das Waschen von Elektroautos ist genauso ungefährlich wie das Waschen von konventionellen Fahrzeugen. Bei einem Brand in der Waschanlage ist die Feuerwehr auf den Brand eines Elektrofahrzeugs hinzuweisen.

7.4 Recycling

Frage: Was muss berücksichtigt werden, wenn Elektromobile oder Lithium-Ionen-Akkumulatoren recycelt werden?

Antwort: Sollen Fahrzeuge mit HV-Systemen inklusive Lithium-Ionen-Akkumulatoren verschrottet oder recycelt werden, sind vor Beginn dieser Arbeiten von fachkundigen Beschäftigten folgende Schutzmaßnahmen umzusetzen:

Zuerst muss das HV-System unter Berücksichtigung der fünf Sicherheitsregeln (DGUV Information 209-093, Kapitel 3.2.2) und der Angaben der Herstellfirma freigeschaltet werden.

Danach sind die Energiespeicher (z. B. Lithium-Ionen Akkumulatoren) gemäß den Vorgaben der Herstellfirma zu demontieren und fachgerecht zu entsorgen. Ein Nichtbeachten dieser Vorgaben kann zu Gefährdung von Beschäftigten führen (Körperdurchströmung, Lichtbogen, Freisetzen von Gefahrstoffen).

7.5 Fahrzeughebebühnen

Frage: *Wie müssen Fahrzeughebebühnen geerdet werden, wenn mit ihnen HV-Fahrzeuge gehoben werden?*

Antwort: Die Erdung von Fahrzeughebebühnen ist, abhängig von deren elektrischen Ausrüstung und nach Vorgaben der Herstellfirma, entsprechend den Regeln der Technik auszuführen. Weitergehende Erdungsmaßnahmen sind aufgrund der Systemarchitektur der HV-Anlage von Elektrofahrzeugen nicht erforderlich (kein Bezug zum Erdpotenzial).

Achtung: Auf der Hebebühne sollten Fahrzeuge mit HV-System nicht geladen werden, da durch Hub- oder Senkvorgänge der Hebebühne oder sonstige Arbeiten Ladekabel und deren Steckvorrichtungen unbeabsichtigt beschädigt werden könnten (Quetschen, Scheren, Abreißen etc.)!

7.6 Kennzeichen von Elektrofahrzeugen

Frage:

a) *Wie sind elektrisch betriebene Fahrzeuge innerhalb des Werkstattbereichs zu kennzeichnen?*

b) *Gibt es Unterschiede bei freigeschalteten und nicht freigeschalteten Fahrzeugen?*

c) *Wann muss der Bereich abgeschränkt werden?*

Antwort:

Zu a) + b): Bei nichtelektrotechnischen Arbeiten (z. B. Auffüllen von Betriebsstoffen, Reifenwechsel), bei denen auch durch Fehlverhalten oder Unachtsamkeit (Beschädigung umliegender Bauteile) keine elektrische Gefährdung zu erwarten ist, kann auf eine Kennzeichnung verzichtet werden. Bei allen anderen Arbeiten ergibt sich aus der Gefährdungsbeurteilung die Erfordernis der Kennzeichnung. Besonders für Arbeiten an unter Spannung stehenden Teilen und an Prüfplätzen sowie Arbeiten, die gemäß Herstellfirma ein Freischalten der HV-Anlage erfordern (z. B. Arbeiten am HV-System oder Arbeiten in der Nähe von HV-Komponenten, die unbeabsichtigt beschädigt werden könnten), ist eine Kennzeichnung des Fahrzeugs erforderlich. Beispielhaft zeigt Abbildung 7 in der DGUV

Information 209-093 Schilder, die für die Kennzeichnung freigeschalteter und nicht freigeschalteter HV-Fahrzeuge genutzt werden können.

Zu c): Bei bestehender elektrischer Gefährdung (Arbeiten an unter Spannung stehenden Komponenten (z. B. Energiespeichern oder Prüfarbeitsplätzen) sollten diese Bereiche abgesichert werden. Eine beispielhafte Abschränkung ist in Abbildung 9 der DGUV Information 209-093 dargestellt.

7.7 Prüfplatz

Frage: *Wie muss ein Prüfplatz eingerichtet sein?*

Antwort: Ein Prüfplatz für HV-Systeme von Fahrzeugen, inklusive deren Einzelkomponenten, muss entsprechend den Regeln der Technik eingerichtet sein. Für diese Prüfplätze ist die Norm DIN EN 50191 (VDE 0104) „Errichten und Betreiben elektrischer Prüfanlagen“ zu berücksichtigen. Die Hinweise der DGUV Information 203-034 „Errichten und Betreiben elektrischer Prüfanlagen“ können die betrieblichen Praktikerinnen und Praktiker bei der Umsetzung der Norm unterstützen.

8 Unfall, Panne

8.1 Gefahr des elektrischen Schlags

Frage: *Besteht nach einem Unfall beim Berühren des Fahrzeugs oder von Fahrzeugteilen die Gefahr eines elektrischen Schlags?*

Antwort: Eine Personengefährdung durch einen elektrischen Schlag ist mit hoher Wahrscheinlichkeit auszuschließen.

Die Fahrzeuge sind in der Regel mit mehreren, voneinander unabhängigen Schutzmechanismen ausgestattet, von denen mehrere gleichzeitig versagen müssten, um eine Gefährdungssituation zu ermöglichen.

Die Systemarchitektur bietet grundsätzlich durch die vollständige elektrische Trennung des Hochvoltsystems von der Karosserie (galvanische Trennung) ein hohes Maß an Sicherheit für Nutzer und Nutzerinnen sowie Rettungskräfte.

Die Sicherheit des HV-Systems wird nach dem derzeitigen Stand der Technik (2022) bei serienmäßigen Personenkraftwagen durch elektronische Systeme überwacht. Bei Unfällen wird mit der Airbagauslösung und zum Teil mit zusätzlichen Crash-Sensoren in aller Regel auch das HV-System abgeschaltet.

8.2 Fahrzeug im/unter Wasser

Frage: *Sind bei einem Elektro-/Hybrid-Fahrzeug, das sich im Wasser befindet, besondere Risiken zu erwarten?*

Antwort: Im Wasser besteht durch das HV-System grundsätzlich kein erhöhtes Risiko einer Körperdurchströmung oder eines Lichtbogens. Die Vorgehensweise beim Bergen ist identisch mit der bei der Bergung konventionellen Fahrzeugen.

8.3 Fahrzeug erkennbar abgeschaltet

Frage: *Kann man bei einem Elektro-/Hybrid-Fahrzeug erkennen, ob das HV-System abgeschaltet ist?*

Antwort: Nein, aber im Fall eines Unfalls oder einer Panne ist die Gefahr eines elektrischen Schlags sehr unwahrscheinlich. Für Rettungskräfte oder den Unfallhilfsdienst gilt Folgendes: Auch wenn nach Unfallsituationen ausgelöste Airbags, Gurtstraffer oder spezielle Crashsensoren das HV-System höchstwahrscheinlich abgeschaltet haben, gelten diese Hinweise nicht als Feststellen der Spannungsfreiheit im Sinne der fünf Sicherheitsregeln (siehe DGUV Information 209-093, Abschnitt 3.2.2). Auf ein Freischalten des HV-Systems gemäß den Rettungsdatenblättern der Herstellfirmen sollte nicht verzichtet werden. Der Pannendienst, der ein defektes, aber unbeschädigtes Fahrzeug vor Ort reparieren möchte, muss bei Arbeiten am HV-System über eine entsprechende Qualifikation verfügen und die fünf Sicherheitsregeln berücksichtigen.

8.4 HV-System manuell deaktivieren

Frage: *Ist eine manuelle Deaktivierung eines HV-Systems für Einsatzkräfte möglich?*

Antwort: Hinweise zum Deaktivieren des HV-Systems sind der Betriebsanleitung des Fahrzeugs oder dem Rettungsdatenblatt zu entnehmen. Bei der Übergabe des verunfallten Fahrzeugs an Vertreterinnen oder Vertreter von Behörden und Bergeunternehmen wird empfohlen, die Maßnahmen zu nennen, die ergriffen wurden, (z. B. durch die Feuerwehr). Auf eine mögliche Gefährdung durch beschädigte HV-Komponenten muss besonders hingewiesen werden.

8.5 Wiedereinschalten nach einem Unfall

Frage: *Ist es einer Rettungskraft (z. B. Feuerwehr) möglich, einen Teil der Spannung bei einem verunfallten Elektroauto wieder einzuschalten? Die Feuerwehr klemmt bei „normalen“ Autos bei Bedarf den 12-V-Akkumulator wieder an, um elektrisch verstellbare Sitze verstellen zu können. Diese Vorgehensweise ist wichtig, um eingeklemmte Personen eventuell ohne Spreizer schneller retten zu können.*

Antwort: Je nach Unfallschwere wird das HV-System irreversibel abgeschaltet. Damit ist eine Gefährdung durch dieses System ausgeschlossen. Für das 12-V-Bordnetz ist das nicht zwingend der Fall, diese Spannung kann gegebenenfalls wieder zugeschaltet werden. Für das 12-V-Bordnetz gelten dieselben Gefahren wie bei konventionellen Fahrzeugen.

8.6 Vom Fahrzeug separierter Energiespeicher

Frage: *Wie ist mit einem beschädigten oder vom Fahrzeug separierten HV-Energiespeicher und Teilen davon zu verfahren?*

Antwort: Der beschädigte HV-Energiespeicher darf nicht berührt werden. Es ist von elektrischen, chemischen, mechanischen und thermischen Gefährdungen durch den HV-Energiespeicher auszugehen. Da das Risiko einer verzögerten Brandentstehung nicht auszuschließen ist, sollte der HV-Energiespeicher beobachtet werden. Es wird empfohlen, eine Fachkundige Person Hochvolt (FHV) hinzuzuziehen, um die konkrete Gefährdung zu beurteilen und das weitere Vorgehen festzulegen.

8.7 Austretender Elektrolyt

Frage: Was ist beim Umgang mit austretendem Elektrolyt aus Lithium-Ionen-Akkumulatoren nach einem Unfall zu beachten?

Antwort: Beschädigte Lithium-Ionen-Akkumulatoren dürfen nur mit entsprechender persönlicher Schutzausrüstung (Gesichtsschutz, bei Bedarf Atemschutz, Schutzhandschuhe für das Arbeiten unter Spannung) gehandhabt werden. Ausgelaufene Flüssigkeiten können, je nach Typ des Lithium-Ionen-Akkumulators, reizend oder ätzend und/oder (leicht) entzündlich und/oder gesundheitsschädlich sein.

Erfahrungsgemäß tritt nur äußerst wenig Elektrolyt aus, da der Elektrolyt in den Zellen eng gebunden ist. Größere Mengen auslaufender Flüssigkeit deuten eher auf Kühlflüssigkeit oder Ähnliches hin.

Jeder Kontakt ist zu vermeiden. Es ist nicht ausgeschlossen, dass die Lithium-Ionen-Akkumulatoren auch später noch durch interne Reaktionen in Brand geraten können.

8.8 Fahrzeugbrand

Frage: Was ist nach einem Fahrzeugbrand zu beachten?

Antwort: Siehe DGUV Information 205-022 „Rettungs- und Löscharbeiten an Pkw mit alternativen Antrieben“, sowie Fachbereich Aktuell FBFHB-024 „Hinweise für die Brandbekämpfung von Lithium-Ionen-Akkus bei Fahrzeugbränden“.

8.9 Zeitverzögerte Brandentwicklung

Frage: Kann es auch zu einem späteren Zeitpunkt nach einem Unfall noch zu einem Brand der Hochvolt-Energiespeicher kommen?

Antwort: Ja, wie auch bei konventionellen Fahrzeugen ist das Restrisiko einer verzögerten Brandentstehung nicht auszuschließen, das gilt besonders bei beschädigten HV-Energiespeichern. Dieses Restrisiko ist auch beim Lagern der Fahrzeuge zu beachten.

8.10 Fahrzeug lagern

Frage: Wie müssen verunfallte Elektro-/Hybrid-Fahrzeuge abgestellt werden?

Antwort: Verunfallte Elektro-/Hybrid-Fahrzeuge können auch zeitverzögert in Brand geraten. Diese Fahrzeuge sind aus Brandschutzgründen mit ausreichenden Abständen zu anderen Fahrzeugen, Gebäuden und anderen brennbaren Gegenständen abzustellen. Weitere Informationen finden Sie im „Pannenhilfe-Flyer“ der BG Verkehr. Auch Herstellfirmen und andere Akteure und Akteurinnen, z. B. Baubehörden oder Brandschutzversicherer, könnten gegebenenfalls Vorgaben oder Hinweise bereitstellen.

8.11 Brandrauch toxisch

Frage: Ist beim Brand eines Elektro-/Hybrid-Fahrzeugs von toxischem Brandrauch auszugehen?

Antwort: Ja, beim Brand von Elektro-/Hybrid-Fahrzeugen entstehen, wie auch bei konventionellen Fahrzeugen, aufgrund von brennenden Materialien, zum Beispiel Kunststoffen, gesundheitsschädlicher Brandrauch und/oder gesundheitsschädliche Gase.

8.12 Fahrzeug abschleppen / transportieren

Frage: Was ist zu beachten, wenn ein Elektro-/Hybrid-Fahrzeug aus einem Gefahrenbereich (z. B. Autobahnbaustellen) per Abschleppseil/-stange entfernt werden muss?

Antwort: Grundsätzlich sollte ein Fahrzeugtransport mit einem Plateaufahrzeug erfolgen. Beim Abschleppen mit der Hubbrille kann es zu Schäden am Elektro-/Hybridsystem kommen, wenn die Antriebsachse auf der Straße verbleibt. **Hinweis: Allradantriebe beachten!** Fahrzeuge mit beschädigtem Energiespeicher sollten möglichst zur nächstgelegenen geeigneten Fachwerkstatt oder zu einem sicheren Verwahrort transportiert werden. Die Angaben in der Betriebsanleitung der Fahrzeugherstellfirma sind unbedingt zu beachten.

8.13 Fahrzeug verladen

Frage: Was ist beim Verladen eines Elektro-/Hybrid-Fahrzeugs nach einem schweren Unfall zu beachten?

Antwort: Vor dem Verladen sollte das HV-System deaktiviert sein. Hinweise dazu sind der Betriebsanleitung des Fahrzeugs oder dem Rettungsdatenblatt zu entnehmen. Für die Pannenhilfe, das Verladen und den Transport sind weiterführende Informationen der Unfallversicherungsträger verfügbar:

- DGUV Information 214-010
- DGUV Information 214-081
- DGUV Information 209-093

Bei Arbeiten mit Kran oder Seilwinde ist darauf zu achten, dass keine HV-Komponenten beschädigt werden. Wird das Fahrzeug an Dritte übergeben, wird empfohlen, die eingeleiteten Maßnahmen mitzuteilen und sich quittieren zu lassen.

8.14 Löschmittel

Frage: Welche Löschmittel können bei Bränden von Lithium-Ionen-Akkus benutzt werden?

Antwort: Nach allen bisherigen Erkenntnissen empfiehlt sich Wasser als universell verfügbares Löschmittel für Brände von Lithium-Ionen-Akkumulatoren, da es neben der direkten Löschwirkung auch kühlend auf benachbarte Zellen wirkt. Wichtig dabei ist, viel Wasser zu verwenden, damit eine ausreichende Kühlwirkung erzielt wird. Weitere Informationen dazu finden Sie in der Fachbereich Aktuell FBFHB-024 „Hinweise für die Brandbekämpfung von Lithium-Ionen-Akkus bei Fahrzeugbränden“.

8.15 Sichere Abstellflächen

Frage: Werden für das Abstellen von Unfallfahrzeugen spezielle sichere Abstellflächen (auch gesicherte Ruheflächen, oder Quarantäneflächen) benötigt?

Antwort: Seitens der Träger der gesetzlichen Unfallversicherung werden keine speziellen Anforderungen an Abstellplätze für Unfallfahrzeuge mit Elektro- oder Hybridantrieb gestellt. Da sich Unfallfahrzeuge mit Elektro- oder Hybridantrieb, genau wie Fahrzeuge mit konventionellem Antrieb, verspätet entzünden könnten, ergibt sich aus der Gefährdungsbeurteilung, solche Fahrzeuge in einem Bereich zu lagern, in dem im Brandfall keine Folgeschäden zu erwarten sind. Da sich auch das Ausgasen eines Lithium-Ionen-Akkus nicht vollständig ausschließen lässt, empfiehlt sich ein Lagerplatz mit guter Belüftung, zum Beispiel im Freien. Weitere Hinweise zur Gestaltung der sicheren Abstellflächen finden Sie im Leitfaden „Technische Quarantäneflächen für beschädigte Fahrzeuge mit Lithium-Ionen-Batterien“ des VDA.

8.16 Unklarer Zustand der Sicherheitseinrichtungen

Frage: Ist beim Bergen eines Unfallfahrzeuges die Qualifikation der Stufe 1S ausreichend, wenn der Zustand des HV-Systems und der Sicherheitseinrichtungen bei dem Unfallfahrzeug nicht eindeutig erkannt werden können?

Antwort: Wurden durch einen Unfall Airbags und Gurtstraffer ausgelöst, ist das HV-System in der Regel automatisch deaktiviert. Es liegt aber kein Freischalten entsprechend DGUV Information 209-093 Abschnitt 3.2.2. vor. Sollten die Sicherheitseinrichtungen und automatische Deaktivierung des HV-Systems nicht greifen oder beurteilt werden können, so bei diversen Unfall-Szenarien wie z.B. beim Heckaufprall ohne Airbag-Auslösung oder schweren Unfällen mit Brandereignis oder stark beschädigten Fahrzeugen, ist eine elektrische Gefährdung nicht ausgeschlossen. In diesen Fällen ist eine Fachkundige Person Hochvolt (Qualifikation gem. DGUV Information 209-093 mindestens Stufe 2S/2E) hinzuzuziehen. Das eingesetzte Personal muss die speziellen Gefährdungen und Schutzmaßnahmen an den Unfallstellen kennen.

9 Prüfungen

9.1 Prüfgrundlagen

Frage: Gibt es Prüfungen, die ein Betreiber oder eine Betreiberin von Elektrofahrzeugen durchführen soll?

Antwort: Zu den Arbeitsmitteln, die unter die Betriebssicherheitsverordnung fallen, gehören auch betrieblich genutzte Fahrzeuge. Dementsprechend ist regelmäßig der sichere Zustand dieses mobilen Arbeitsmittels zu prüfen. Im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung sind Art und Umfang sowie die mit der Prüfung zu beauftragende zur Prüfung befähigte Person festzulegen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass gewerblich genutzte Fahrzeuge ohnehin nach DGUV Vorschrift 70 jährlich zu prüfen sind. Für die Feststellung oder Prüfung des betriebssicheren Zustands von Fahrzeugen (Betriebssicherheit = Verkehrssicherheit + Arbeitssicherheit) kann der DGUV Grundsatz 314-003 „Prüfung von Fahrzeugen durch Sachkundige“ herangezogen werden. Dieser Grundsatz gibt umfangreiche Hinweise für die Beurteilung des betriebssicheren Zustands von konventionellen Fahrzeugen. Spezielle Normen, die den Prüfumfang für eine Wiederholungsprüfung des Hochvoltsystems festlegen, gibt es bisher nicht. Es kann aber die Richtlinie ECE R 100 herangezogen werden. Darüber hinaus kann die Diagnosefähigkeit vieler Hochvoltkomponenten eine Prüfung des Hochvoltsystems unterstützen. Insofern sind Betriebsanleitungen sowie Wartungs- und Prüfvorgaben der Fahrzeugherstellfirmen von entscheidender Bedeutung und daher unbedingt zu berücksichtigen.

9.2 Prüfgrundlagen, elektrische Komponenten

Frage: Gibt es Vorgaben, nach denen die elektrischen Komponenten des Hochvolt-Systems zu prüfen sind?

Antwort: Siehe Antwort zu Frage 9.1. Die Anforderungen zu Prüfungen von elektrischen Komponenten von Hochvoltssystemen muss die Fahrzeugherstellfirma beschreiben. Insofern sind Betriebsanleitungen sowie Wartungs- und Prüfvorgaben der Fahrzeugherstellfirmen von entscheidender Bedeutung und daher unbedingt zu berücksichtigen. Fahrzeug- und Komponentenherstellfirmen müssen die Anforderungen der Richtlinie ECE R 100 erfüllen.

9.3 Ladeleitungen prüfen – WARUM?

Frage: Müssen die Ladeleitungen regelmäßig elektrotechnisch geprüft werden?

Antwort: Jede Ladeleitung, die zum Laden eines gewerbsmäßig genutzten Elektrofahrzeuges genutzt wird, ist als elektrisches Betriebsmittel im Sinne der Unfallverhütungsvorschrift „Elektrische Anlagen und Betriebsmittel“ (DGUV Vorschrift 3 bzw. 4) wiederkehrend zu prüfen. Die Prüfverpflichtung zu diesem Arbeitsmittel ergibt sich auch aus § 14 Betriebssicherheitsverordnung.

9.4 Ladeleitungen prüfen – WER?

Frage: Wer darf die Prüfung der Ladeleitungen durchführen?

Antwort: Prüfungen von Ladeleitungen sind elektrotechnische Arbeiten. Grundsätzlich dürfen elektrotechnische Arbeiten entsprechend DGUV Vorschrift 3 bzw. 4 nur von Elektrofachkräften oder unter deren Leitung und Aufsicht durchgeführt werden.

Fachkundige Personen für Hochvoltssysteme (DGUV Information 209-093) sind durch die entsprechenden Aus- und Weiterbildungen in Verbindung mit praktischer Erfahrung befähigt, Arbeiten an Hochvoltssystemen durchzuführen. Sind Ladeleitungen im Lieferumfang der Fahrzeuge enthalten oder vom Hersteller ausdrücklich für diese Verwendung vorgesehen, können diese ortsveränderlichen (mobilen) Ladeleitungen auch als Komponente der Hochvoltanlage aufgefasst werden. Sollen die Prüfungen durch Fachkundige für Hochvoltssysteme erfolgen, müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- Erfolgreiche Qualifikation zur Fachkundigen Person für Hochvoltssysteme der Stufe 2 oder höher
- Teilnahme an einer mit den Herstellern der Fahrzeuge abgestimmten Fortbildung für die Prüfung der mitgelieferten Ladeleitung (Der erfolgreiche Abschluss dieser Fortbildung ist durch eine Elektrofachkraft anhand einer theoretischen und praktischen Prüfung zu bestätigen.)
- Benutzung von spezifischen für diese Prüfung ausgelegten Prüfgeräte
- Umsetzung einer vom Hersteller erstellten Arbeitsanweisung bzw. Verfahrensanweisung zur Prüfung der Ladeleitung

Hinweis: Die oben für Fachkundige für Hochvoltssysteme angeführten Qualifikationen und spezifischen Fortbildungen gelten nur für die Prüfung der vom Hersteller vorgesehenen Ladeleitungen. Eine Anwendung der o. a. Qualifikationen und spezifischen Fortbildungen auf andere zu prüfende elektrische Arbeitsmittel, z. B. auf nicht vom Fahrzeughersteller empfohlene Ladeleitungen oder Verlängerungsleitungen, die in der Werkstatt verwendet werden, ist unzulässig!

9.5 Ladeleitungen prüfen – WANN?

Frage: Wie oft muss die Ladeleitung geprüft werden?

Antwort: Ladeleitungen sind elektrische Betriebsmittel im Sinne der DGUV Vorschrift 3 bzw. 4. Die Fristen für wiederkehrende Prüfungen sind so zu bemessen, dass entstehende Mängel, mit denen gerechnet werden muss, rechtzeitig festgestellt werden.

In den Durchführungsanweisungen zum § 5 DGUV Vorschrift 3 bzw. 4 werden Richtwerte als Anhaltspunkte angegeben. Richtungsweisende Informationen sollten vorzugsweise den Herstellerhinweisen entnommen werden.

Zur Festlegung der Prüffrist sind die Einsatzbedingungen sowie die Art der Nutzung der Ladeleitung zu bewerten. Zusätzlich können Hinweise in der Betriebsanleitung, Qualifikation der Benutzer, betriebsmittelspezifischer Fehler und Mängel ein wesentliches Kriterium sein.

Der Hersteller muss unter Berücksichtigung der oben genannten Regelwerke entsprechende Hinweise zu den Prüffristen in die Service- und Wartungspläne aufnehmen.

9.6 Ladeleitungen prüfen – WIE?

Frage: *Wie können die Ladeleitungen geprüft werden?*

Antwort: Herstellerinformationen, Normen oder Technische Regeln beschreiben im Detail die Prüfgrundlagen (Sollzustände) und Prüfmethoden.

Die prüfende Person muss unter Berücksichtigung der einschlägigen Normen und der Herstellervorgaben entscheiden, welche Prüfmethoden und Prüfgrundlagen für Prüfungen von Ladeleitungen angewendet werden müssen, um den Nachweis der Wirksamkeit der Schutzmaßnahmen zu erbringen, damit der ordnungsgemäße Zustand (§ 5 DGUV Vorschrift 3 bzw. 4) für den sicheren Weiterbetrieb der Ladeleitung bestätigt werden kann.

Die Hersteller müssen entsprechende Prüfmethoden in den Service- und Wartungsanleitungen beschreiben, sowie klare Spezifikation zu den Mess- und Prüfgeräten und den zu erwartenden Sollwerten vorgeben.