

Entscheidung
des Beschwerdeausschusses 1
in der Beschwerdesache 0632/24/1-BA

Beschwerdeführer:

Beschwerdegegner:

Ergebnis: **Beschwerde begründet, Missbilligung, Ziffer 2**

Datum des Beschlusses: **19.09.2024**

A. Zusammenfassung des Sachverhalts

I. Eine Tageszeitung titelt am 24.06.2024 online „Explosion in Batteriefabrik tötet 22 Menschen: Wie gefährlich sind Akkus in E-Autos wirklich?“.

In der Einleitung greift sie das Thema wieder auf und verweist darauf, dass vor einem Jahr ein Frachter mit Elektroautos (E-Autos) lichterloh vor der Nordseeküste gebrannt habe. Im Beitrag geht sie dann auf den aktuellen Brand in einer Batteriefabrik in Südkorea und den Schiffsbrand vor einem Jahr in der Nordsee ein. Nun sei es zu einer Explosion in einer Batteriefabrik gekommen. Das werfe die Frage der Sicherheit von E-Autos auf. Damals sei von einem Brand durch die an Bord befindlichen Lithiumbatterien die Rede gewesen. Nun sei es in Südkorea zu einem neuen Unglück gekommen. Eine Batteriefabrik habe Feuer gefangen, infolge einer Explosion seien Medienberichten zufolge rund 20 Personen gestorben. Wofür genau die Lithiumbatterien in der betroffenen Fabrik hergestellt worden seien, sei noch nicht durchgedrungen. Doch erneut müsse man die Frage stellen: Wie gefährlich seien E-Autos, die Lithiumbatterien haben, wirklich?

Später heißt es, brennende E-Autos stellten ein großes Problem dar. Tatsächlich seien brennende E-Autos ein großes Sicherheitsproblem. 2023 habe die Allianz dazu eine Studie herausgegeben, die genau dies zum Thema gemacht habe. Wie der Versicherer in der Schifffahrtsstudie betone, seien Brände im Jahr 2022 sogar die Hauptursache für

Totalverluste bei Schiffen gewesen. Und das Risiko für Brände steige weiter, so die Versicherung, da nun mehr Elektrofahrzeuge und sonstige batteriebetriebene Güter transportiert werden. Lithiumbatterien würden an sich nicht schneller brennen als andere Stoffe. Doch wenn sie einmal Feuer fingen, seien sie schwer zu löschen.

II. Der Beschwerdeführer sieht einen Verstoß gegen Ziffer 2 (Sorgfalt):

1. Die Überschrift „Explosion in Batteriefabrik tötet 22 Menschen: Wie gefährlich sind die Akkus in E-Autos wirklich?“ verfälsche den tatsächlichen Sachverhalt, denn in der betroffenen Fabrik würden keine Antriebsbatterien für E-Autos hergestellt.

2. In dem Text werde in Bezug auf den Autofrachter Fremantle Highway behauptet: „Damals war von einem Brand durch die an Bord befindlichen Lithiumbatterien die Rede.“ Das möge zwar für die ersten Tage der Berichterstattung in einigen Medien zutreffen gewesen sein, doch der Verdacht sei nicht bestätigt worden. Das wäre durch eine einfache Recherche in Erfahrung zu bringen gewesen – so der Beschwerdeführer.

3. Weiterhin werde im Text behauptet: „Tatsächlich sind brennende Elektroautos ein großes Sicherheitsproblem. 2023 gab die Allianz dazu eine Studie heraus, die genau dies zum Thema machte.“ Das entspreche nicht den Tatsachen, wie man dem Artikel, der dazu verlinkt sei, entnehmen könne, warne die Allianz generell vor erhöhtem Brandrisiko auf Schiffen. E-Autos würden dort aber nicht als alleiniger Grund genannt.

III. Anmerkung: In dem beschwerdegegenständlichen Artikel verlinkt die Redaktion auf den Beitrag „E-Autos: Allianz warnt vor erhöhtem Brandrisiko auf Schiffen – Schäden in Milliardenhöhe“ vom 06.07.2023, in welchem sie u.a. schreibt:

„Elektroautos und Batterien: Brandgefahr durch Falschdeklarationen

Auf dem Seeweg werden rund 90 Prozent des weltweiten Handels abgewickelt. Das berichtet die Allianz in ihrer aktuellen Schifffahrtsstudie. Darin weist der Münchner Versicherer auch darauf hin, dass Brände im vergangenen Jahr die Hauptursache für Totalverluste bei Schiffen war. Und das Risiko für Brände steigt – auch wegen des vermehrten Transports von Elektrofahrzeugen und sonstiger batteriebetriebener Güter.

Im Gespräch mit [Verlag] erklärt Justus Heinrich, Leiter der Schiffs- und Transportversicherung in der CEE-Region, die Thematik genauer. „Lithium-Ionen-Akkus sind eine wichtige Energiequelle und an sich nicht das Problem, weil sie grundsätzlich nicht häufiger brennen als andere Güter. Nur wenn sie sich entzünden, sind sie schwieriger zu löschen“, betont der Allianz-Experte. Das eigentliche Problem seien die Falschdeklarationen.

Denn die Akkus sind als Gefahrgut klassifiziert. Das bedeutet: Sie brauchen einen speziellen limitierten Platz auf dem Containerschiff und die Verladung ist teurer. „Manche Unternehmen versuchen, Geld zu sparen und tricksen bei der Deklaration“, erklärt Heinrich. „Dann werden Container verladen, in denen sich laut Deklaration Glasflaschen oder Spielzeug befinden sollen – tatsächlich sind es aber Batterien oder Chemikalien.“

Das passiere recht häufig, so der Experte. Erst vor kurzem sei auf dem AGCS Marine Fachforum eine Auswertung vorgestellt worden, nach der mehrere hundert Container die Woche nachweislich, und alleine von einem Screening-Anbieter identifiziert, falsch deklariert waren. „Ich nehme an, dass die Dunkelziffer noch viel höher ist“, so Heinrich.

Deutscher Presserat Postfach 12 10 30 10599 Berlin

Fon: 030/367007-0 Fax: 030/367007-20 E-Mail: info@presserat.de www.presserat.de

Brände auf Schiffen: Schäden in Milliardenhöhe

Falls dann ein Brand ausbricht, wird die Falschdeklaration zum massiven Problem. „Man hat nur ein kurzes Zeitfenster, in dem man sehr schnell reagieren muss, um den Brand noch unter Kontrolle zu bekommen“, so Heinrich. „Wenn die Akkus nicht an der dafür vorgesehenen Stelle verladen sind, verstreicht wertvolle Zeit, um beispielsweise für den Löschvorgang überhaupt erst den Weg frei zu räumen.“

[...]

Brände führten laut der Schifffahrtsstudie der Allianz zum Verlust von 64 Schiffen in den vergangenen fünf Jahren. Der Versicherer fordert deshalb striktere Vorschriften für die Verladungsdichte und Kennzeichnung von Gefahrgütern sowie mehr Fokus auf das Löschdesign bzw. Löschlösungen auf Containerschiffen.

[...]

IV. Ein Mitglied der Chefredaktion Digital Zentralredaktion äußert sich nach Sichtung des Beitrags und Rücksprache mit der Autorin wie folgt:

Der Artikel sei auf dem Portal der Zeitung ausgespielt worden.

- Im beanstandeten Artikel gehe es um die Explosion in einer südkoreanischen Batterie-Fabrik, die Lithiumbatterien herstelle. Im ersten Absatz der „Erstmeldung“ werde klargestellt: „Wofür genau die Lithiumbatterien in der betroffenen Fabrik hergestellt wurden, war noch nicht durchgedrungen.“
- Unabhängig von der konkreten Verwendung der Batterien in dem Unglückswerk stehe aber fest, dass Lithiumbatterien auch in Elektroautos zum Einsatz kämen. Daher habe man im Artikel die Frage aufgeworfen, ob eine Gefahr von solchen Batterien auch für Elektroautos ausgehen könne. Das habe die Überschrift zum Ausdruck bringen sollen. Im Verlauf des Artikels werde betont, dass Elektrofahrzeuge nicht generell gefährlicher seien als Verbrenner.
- Man räume ein, dass die Überschrift möglicherweise den Eindruck erwecken könne, dass es sich beim Unglückswerk um eine Produktionsstätte von Lithiumbatterien für Autos handle. Darum habe man die Überschrift präzisiert und den Text mit einem Transparenz-Hinweis versehen.
- Der Artikel nehme Bezug auf den Brand der Fremantle Highway ein Jahr zuvor. Dort seien zahlreiche Elektroautos an Bord gewesen. Bis heute sei die Brandursache nicht abschließend geklärt. Im Text heiße es: „Damals war von einem Brand durch die an Bord befindlichen Lithiumbatterien die Rede“. Darüber sei in der Tat „damals“ zunächst spekuliert worden. Um Klarheit zu schaffen, ergänze man den Text um die Information, dass die Brandursache bis heute unklar sei.
- Weiter beanstandete der Beschwerdeführer das Zitieren der Allianz-Studie, die unter anderem Brände auf Schiffen durch E-Autos zum Thema mache. In der Studie heiße es: *„Verschiedene Faktoren tragen zum wachsenden Brandrisiko bei – sowohl auf See als auch an Land. Der allgemeine Trend zu mehr Nachhaltigkeit führt dazu, dass verstärkt Elektrofahrzeuge und batteriebetriebene Güter transportiert werden. Eine weitere Gefahrenquelle ist der Transport potenziell hochentzündlicher Lithium-Ionen-Akkus, insbesondere auf Containerschiffen und Autotransportern.“*

Die Studie sehe also im zunehmenden Transport von Elektrofahrzeugen eine wachsende Risiko-Quelle für Brände auf Schiffen. Dadurch sehe man die beanstandete Textpassage als gedeckt an.

B. Erwägungen des Beschwerdeausschusses

Die ursprüngliche Berichterstattung verstößt gegen die Sorgfalt nach Ziffer 2 des Pressekodex.

Die ursprüngliche Beitragsüberschrift „Explosion in Batteriefabrik tötet 22 Menschen: Wie gefährlich sind Akkus in E-Autos wirklich?“ erweckt insbesondere durch den Doppelpunkt zwischen den beiden Teilen, der eine Verknüpfung zwischen den beiden Aussagen herstellt, den unzutreffenden Eindruck, in der Fabrik seien Batterien für E-Autos gefertigt worden.

Vergleichbares gilt für die Aussage, bei dem Schiffsbrand auf der Fremantle Highway sei damals von einem Brand durch die an Bord befindlichen Lithiumbatterien die Rede gewesen. Diese Aussage macht nicht hinreichend deutlich, dass die Ursache bis heute unklar ist.

Die Sorgfaltsverletzung bewertet der Ausschuss als erheblich, weil hierdurch der Eindruck bei der Leserschaft erweckt werde, E-Autos seien besonders gefährlich.

Die Aussage zur Allianz-Studie halten die Ausschussmitglieder hingegen noch von der zugrundeliegenden Studie für gedeckt.

C. Ergebnis

Der Beschwerdeausschuss hält den Verstoß gegen die Ziffer 2 des Pressekodex für so schwerwiegend, dass er gemäß § 12 Beschwerdeordnung die Maßnahme der Missbilligung wählt. Nach § 15 Beschwerdeordnung besteht zwar keine Pflicht, Missbilligungen in den betroffenen Publikationsorganen abzdrukken. Als Ausdruck fairer Berichterstattung empfiehlt der Beschwerdeausschuss jedoch eine solche redaktionelle Entscheidung.

Die Entscheidung über die Begründetheit der Beschwerde und die Entscheidung über die Wahl der Maßnahme ergehen jeweils einstimmig.

Ziffer 2 – Sorgfalt

Recherche ist unverzichtbares Instrument journalistischer Sorgfalt. Zur Veröffentlichung bestimmte Informationen in Wort, Bild und Grafik sind mit der nach den Umständen gebotenen Sorgfalt auf ihren Wahrheitsgehalt zu prüfen und wahrheitsgetreu wiederzugeben. Ihr Sinn darf durch Bearbeitung, Überschrift oder Bildbeschriftung weder entstellt noch verfälscht werden. Unbestätigte Meldungen, Gerüchte und Vermutungen sind als solche erkennbar zu machen. Symbolfotos müssen als solche kenntlich sein oder erkennbar gemacht werden.

Den Pressekodex und die Beschwerdeordnung finden Sie auf unserer Homepage unter <https://www.presserat.de/pressekodex.html> / <https://www.presserat.de/beschwerdeordnung.html>