

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Torsten Herbst, Bernd Reuther, Daniela Kluckert, Dr. Christian Jung, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg, Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Britta Katharina Dassler, Christian Dürr, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Katharina Kloke, Pascal Kober, Dr. Lukas Köhler, Carina Konrad, Alexander Kulitz, Alexander Graf Lambsdorff, Ulrich Lechte, Christian Lindner, Michael Georg Link, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Dr. Stefan Ruppert, Frank Schäffler, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Frank Sitta, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Michael Theurer, Manfred Todtenhausen, Dr. Florian Toncar, Dr. Andrew Ullmann, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Software-Updates beim Motormanagement für Dieselmotorkraftfahrzeuge

Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer hat mehrfach auf Veranstaltungen aber auch im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages berichtet, dass mit der Automobilindustrie vereinbarte Software-Updates beim Motormanagement für bestimmte Dieselmotorkraftfahrzeuge bis Ende 2018 abgeschlossen sein sollen. Derzeit würde es jedoch bei der Genehmigung beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) zu Verzögerungen kommen, weil verschiedene Hersteller die erforderlichen Unterlagen und Softwarepakete nicht liefern würden. Auf Seiten der Automobilindustrie wird hingegen behauptet, dass dem KBA alle erforderlichen Unterlagen und Updates zur Genehmigung vorliegen würden und das KBA für eventuelle Verzögerungen verantwortlich wäre (www.handelsblatt.com/politik/deutschland/dieselskandal-verkehrsminister-scheuer-verlangt-schnelle-software-updates-fuer-dieselmotoren/21231172.html bzw. www.handelsblatt.com/my/dieselfahrverbote-warum-die-autoindustrie-zoff-mit-dem-kraftfahrt-bundesamt-hat/21063936.html). Des Weiteren weigern sich immer mehr Fahrzeughalter, Softwareupdates an ihren Fahrzeugen überhaupt durchführen zu lassen, da noch immer nicht geklärt sei, wer für etwaige Folgeschäden an den Fahrzeugen, die durch die Updates an Motoren oder anderen Fahrzeugteilen entstehen können, hafte.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Bei wie vielen Fahrzeugen wurden bis zum jetzigen Zeitpunkt bereits Software-Updates durchgeführt, und wie sieht der weitere Zeitplan für das Jahr 2018 aus?
2. Welche Hersteller haben wann welche Updates beantragt, und wann wurden diese genehmigt?
3. Von welchen Herstellern und wie viele der vereinbarten und angeordneten Software-Updates liegen dem KBA noch nicht vor?
4. Wie lange dauert das Verfahren beim KBA zur Genehmigung eines Software-Updates im Durchschnitt?
5. Welche Maßnahmen wurden seitens des KBA ergriffen, um für schnellere Genehmigung zu sorgen, wie zum Beispiel Aufstockung mit Fachpersonal, Urlaubssperren oder externe Hilfe?
6. Orientiert sich die Vorgabe der Emissionseinsparung beim Software-Update an der Messung am Rollenprüfstand oder an „Real Driving Emissions“, und was sind hier die Beweggründe?
7. Was sind bei den Software-Updates die konkreten Einsparziele für Stickoxide, und wie wird deren Erreichen sichergestellt?
8. Kann einem Fahrzeug nach einem angeordneten oder freiwilligen Software-Update die Betriebserlaubnis entzogen werden, und wenn ja, unter welchen Umständen?
9. Kann für ein Fahrzeug bei der Hauptuntersuchung die Plakette verweigert werden, wenn der Halter ein angeordnetes Software-Update nicht durchgeführt hat?
10. Wie will die Bundesregierung in der Frage der Zulassung Rechtssicherheit garantieren?
11. Entstehen nach Erkenntnis der Bundesregierung bei einzelnen oder sämtlichen Software-Updates mehr Rußpartikel, und inwieweit kann ausgeschlossen werden, dass dadurch Verschleißerscheinungen und Schäden an Motoren entstehen?
12. Wie kann man sicherstellen, dass der Eigentümer nicht Schäden selbst tragen muss, die die freiwilligen oder angeordneten Software-Updates an seinem Fahrzeug verursachen (z. B. negative Auswirkungen aus Motor- und Fahrleistung, Verbrauch)?
13. Erteilt das KBA die Genehmigung für ein Software-Update nur dann, wenn gleichzeitig durch das KBA geprüft und bestätigt wurde, dass durch die Installation des Updates keine Nachteile für die Bauteile des Abgasreinigungssystems drohen, d. h. die Lebensdauer der Bauteile vor und nach dem Update identisch ist?
14. Wie wird sichergestellt, dass bestehende Gewährleistungsrechte auch nach dem Software-Update weiterhin ausgeübt werden können?
15. Wie können grundsätzlich Manipulationen nach Aufspielung von Software-Updates festgestellt werden, und wer führt entsprechende Überprüfungen im Nachhinein durch?

Berlin, den 14. Mai 2018

Christian Lindner und Fraktion