

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Torsten Herbst, Bernd Reuther, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/2284 –**

Software-Updates beim Motormanagement für Dieselmotorkraftfahrzeuge

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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?

Bisher wurde bei rund 2,5 Mio. Fahrzeugen ein Software-Update durchgeführt. Die Automobilindustrie hat die Umrüstung von ca. 5,3 Mio. Fahrzeugen bis zum Ende des Jahres 2018 zugesagt. Das BMVI setzt sich mit Nachdruck für die fristgerechte Umsetzung dieser Maßnahme bis Ende 2018 ein und hat deshalb für die Vorlage der Antragsunterlagen beim KBA eine zeitliche Vorgabe gemacht. Die

Automobilhersteller wurden aufgefordert, bis zum 1. September 2018 die Software-Entwicklung abzuschließen, damit das KBA alle Updates prüfen und freigeben kann.

Im Übrigen wird auf den Bericht zum Umsetzungsstand des Software-Updates auf Ausschuss-Drucksache 19 (15) 16 verwiesen.

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?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die folgenden Hersteller wurden bisher Freigaben erteilt:

Hersteller	Zeitraum
BMW	05/2018
Daimler	02/2017
Opel	02/2017 bis 04/2018
Porsche	11/2016 bis 10/2017
VW	01/2016 bis 01/2018

Von folgenden Herstellern wurden bisher Anträge zu freiwilligen Softwaremaßnahmen im Rahmen des Nationalen Forums Diesel gestellt:

Hersteller	Zeitpunkt
Audi	04/2018
BMW	04/2018
Mercedes	12/2017 bis 04/2018
VW	05/2018

4. Wie lange dauert das Verfahren beim KBA zur Genehmigung eines Software-Updates im Durchschnitt?

Für die Freigabe der Software durch das KBA sind rund 8 Wochen vorgesehen. Die Prüfung kann von Fall zu Fall aber unterschiedlich viel Zeit in Anspruch nehmen.

5. Welche Maßnahmen wurden seitens des KBA ergriffen, um für schnellere Genehmigung zu sorgen, wie zum Beispiel Aufstockung mit Fachpersonal, Urlaubssperren oder externe Hilfe?

Im KBA wurde mit einer neuen Abteilung der Aufbau von zusätzlichen Ressourcen sichergestellt. Bis zur Fertigstellung der eigenen Prüfanlagen wird auch mit externen Dienstleistern kooperiert.

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?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die deutsche Automobilindustrie hat im Rahmen der Sitzung des Nationalen Forums Diesel am 2. August 2017 zugesagt, bei ca. 5,3 Millionen der in Deutschland aktuell zugelassenen Diesel-Pkw die NO_x-Emissionen um durchschnittlich 25 bis 30 Prozent zu reduzieren. Das KBA hat dazu den Herstellern die entsprechenden Prüfanforderungen im Oktober 2017 übermittelt. Im Rahmen der Freigabe der Software-Updates durch das KBA wird die NO_x-Emissionsminderung wegen der höheren Reproduzierbarkeit über einen Labortest auf der Rolle ermittelt und durch eine zusätzliche PEMS-Messung im realen Straßenverkehr validiert.

8. Kann einem Fahrzeug nach einem angeordneten oder freiwilligen Software-Update die Betriebserlaubnis entzogen werden, und wenn ja, unter welchen Umständen?

Die Zulassungsbehörden können in letzter Konsequenz bei angeordneten bzw. verpflichtenden Rückrufen das Verfahren nach § 5 Absatz 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) (Betriebsuntersagung) unter Würdigung der Umstände des jeweiligen Einzelfalles durchführen, sofern der Halter der Aufforderung zur Umrüstung innerhalb der festgelegten Zeit nicht nachkommt.

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?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wurde mit den Ländern ein Verfahren abgestimmt, bei dem im Rahmen der Hauptuntersuchung die fristgerechte Teilnahme der betroffenen Fahrzeuge an der verpflichtenden VW Rückrufaktion aufgrund der angeordneten Nebenbestimmung zur Typgenehmigung dieser Fahrzeuge überprüft wird.

Die Fahrzeughalter erhalten im Vorfeld mit rund eineinhalb Jahren ausreichend Zeit, um an der Rückrufaktion teilzunehmen. Sollte eine Teilnahme nicht nachweisbar sein, kann dem Fahrzeug im Rahmen der nächsten nachfolgenden HU keine Prüfplakette zugeteilt werden.

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?

Die Fragen 11 bis 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der Freigaben des KBA zu den Software-Updates erfolgt ein Nachweis zur Bestätigung der Vorschriftsmäßigkeit nach dem Software-Update. Dies betrifft die Einhaltung der bestehenden Anforderungen, Grenzwerte bzw. Typgenehmigungswerte. Ausgehend von einer Eingangsmessung ohne Software-Update wird nach dem Software-Update die Einhaltung der Schadstoffemissionsgrenzwerte (u. a. auch Partikelemissionen) und die Beibehaltung des CO₂-Typgenehmigungswertes entsprechend der Typgenehmigung zu Grunde liegenden Vorschriften nachgewiesen.

14. Wie wird sichergestellt, dass bestehende Gewährleistungsrechte auch nach dem Software-Update weiterhin ausgeübt werden können?

Die gesetzlichen Gewährleistungsrechte werden durch die Durchführung von Software-Updates nicht geändert.

15. Wie können grundsätzlich Manipulationen nach Aufspielung von Software-Updates festgestellt werden, und wer führt entsprechende Überprüfungen im Nachhinein durch?

Im Rahmen der Freigaben der Software-Updates überprüft das KBA die vom Hersteller angegebenen Emissionsstrategien auf unzulässige Abschaltvorrichtungen. Das KBA wird Stichprobenkontrollen an bereits umgerüsteten Fahrzeugen durchführen. Bei verpflichtenden Rückrufen erfolgt zur Qualitätsabsicherung eine Stichprobenkontrolle im Rahmen der Hauptuntersuchung.