

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, Daniela Kluckert, Torsten Herbst, Dr. Christopher Gohl, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Karlheinz Busen, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Reginald Hanke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Pascal Kober, Konstantin Kuhle, Michael Georg Link, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Katja Suding, Linda Teuteberg, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Gerald Ullrich, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Software-Updates an Kraftfahrzeugen – Chancen und Herausforderungen für die Fahrzeugsicherheit

Moderne Kraftfahrzeuge, sowohl Pkws als auch Lkws, sind heute durchzogen von der Digitalisierung. Ohne Software sind viele Anwendungen in ihrer Wirkung eingeschränkt oder teils auch komplett funktionsunfähig. Software-Updates stellen daher ein notwendiges Mittel dar, um sowohl Fehler und Schwachstellen an Fahrzeugen zu beseitigen als auch, um Verbesserungen verschiedenster Art auch in Bestandsfahrzeuge einzubringen. Dies kann von Vorteilen bei der Benutzerfreundlichkeit über die Verringerung von Emissionen bis zu Assistanzanwendungen für die Fahrzeugsicherheit reichen.

Software-Updates bilden damit einen wichtigen Bestandteil des modernen Straßenverkehrs. Gleichzeitig können sie aber auch ein Risiko darstellen. Durch fehlerhafte Updates oder Fahrfunktionen ohne Rechtsrahmen sicherheitsrelevanter Funktionen können den Haltern bzw. Nutzern sowie anderen Verkehrsteilnehmern Gefahren und Nachteile entstehen. Daher ist, wie in anderen Bereichen des Straßenverkehrs und der Kraftfahrzeuge, eine praxisorientierte und effektive Kontrolle nach Meinung der Fragesteller von großer Bedeutung, insbesondere auch um die Akzeptanz für neue Anwendungen zu stärken.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Software-Updates wurden im Jahr 2020 nach Kenntnis der Bundesregierung auf Kfzs übertragen?
2. Wie viele davon betreffen nach Kenntnis der Bundesregierung sicherheitsrelevante Funktionen?
3. Sind der Bundesregierung unsichere oder gefährliche Software-Updates bekannt, die in Deutschland auf Kfzs übertragen wurden?
 - a) Wenn ja, was waren die Probleme mit den Updates?

- b) Wenn ja, waren für den Fahrzeugbetrieb sowie die Verkehrssicherheit relevante Aspekte betroffen?
 - c) Wenn ja, waren für die IT-Sicherheit relevante Aspekte betroffen?
 - d) Wenn ja, was wurde gegen die Updates sowie gegen die Urheber sowie ggf. die Übertrager unternommen?
4. Sind durch Software-Updates in Deutschland Fahrfunktionen eingesetzt bzw. freigeschaltet worden, die zu diesem Zeitpunkt keine rechtliche Freigabe besaßen?
5. Sind in Deutschland Software-Updates freigeschaltet, übertragen und eingesetzt worden, die die Umweltverträglichkeit der Fahrzeuge beeinflussen?
- Wenn ja, welche, und wie viele Fahrzeuge waren betroffen (bitte aufschlüsseln)?
6. Wie viele angeordnete und wie viele freiwillige Rückrufaktionen wurden in Deutschland bisher aufgrund von mangelhaften Software-Versionen durchgeführt?
- a) Wann geschah dies, welche und wie viele Fahrzeuge waren jeweils betroffen (bitte aufschlüsseln)?
 - b) Was war jeweils der Auslöser für die Rückrufaktion?
7. Wie viele Fahrzeuge aller betroffenen Hersteller wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen des „Dieselskandals“ mit Software-Updates nachgerüstet?
- a) Wie hoch war ihr Anteil an der Gesamtzahl der betroffenen Fahrzeuge (bitte nach absoluten Zahlen sowie prozentual und nach Hersteller und Fahrzeugmodellen aufschlüsseln)?
 - b) Wann wurde jeweils das erste und wann das letzte solcher Software-Updates durchgeführt?
 - c) Wie weit fortgeschritten sind die Rückrufaktionen (bitte prozentual nach Hersteller und Fahrzeugmodellen aufschlüsseln)?
 - d) Wie wurde und wird die Nachrüstung überwacht, und durch wen?
 - e) Wie hoch war der Anteil der freiwilligen Updates (bitte nach Hersteller und Fahrzeugmodellen aufschlüsseln)?
8. Welche Konsequenzen drohen nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils Kfz-Haltern, wenn ihre Fahrzeuge unsichere oder gefährliche Software-Updates erhalten?
9. Wie hoch ist der Anteil an Software-Updates „over-the-air (OTA)“ nach Kenntnis der Bundesregierung an der Gesamtzahl von Software-Updates?
10. Wie viele der in Deutschland zugelassenen Kfzs sind nach Kenntnis der Bundesregierung OTA-Software-Update-kompatibel?
11. In welchem Maße müssen Fahrzeughalter bei OTA-Software-Updates informiert sowie um Einverständnis gefragt werden?
12. Sieht die Bundesregierung diesbezüglich Änderungs- bzw. Ergänzungsbedarf?
13. Findet dies nach Kenntnis des Bundes statt, und wie wird dies kontrolliert?

14. Werden Software-Updates an Kfzs in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung kontrolliert?
 - a) Wenn ja, wann, durch wen, nach welchen Kriterien, und in welcher Form?
 - b) Wenn ja, wie hoch ist der Anteil an geprüften Updates im Verhältnis zur Gesamtzahl der Updates (bitte nach absoluten Zahlen sowie prozentual aufschlüsseln)?
 - c) Wenn nein, warum nicht, und plant die Bundesregierung hier Änderungen?
15. Welche Rolle spielt das Kraftfahrt-Bundesamt beim Thema Software-Updates?
16. Welche Rolle spielt das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik beim Thema Software-Updates?
17. Welche Rolle spielen Automobilhersteller, Zulieferer und die Hersteller anderer Fahrzeug- und Kommunikationskomponenten beim Thema Software-Updates?
18. Wie lange müssen Fahrzeuge nach ihrer Erstzulassung mit Software-Updates versorgt werden, um die IT- und Verkehrssicherheit sowie die Umweltverträglichkeit zu gewährleisten?
19. Welche Rolle spielen die Prüforganisationen beim Thema Software-Updates?
20. Mit wem und in welcher Form ist die Bundesregierung in Bezug auf Software-Updates im Austausch?
 - a) Wann fanden die jeweils letzten Gespräche dazu statt?
 - b) Welche Ergebnisse wurden bisher erzielt?
 - c) Welche Ziele setzt sich die Bundesregierung diesbezüglich?
21. Welche Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung bezüglich der Sicherheit von Software-Updates vor Hackerangriffen oder anderweitigen Manipulationen?
22. Welche Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung bezüglich der Sicherheit von Software-Updates im Hinblick auf die Zulässigkeit der Update-Inhalte und ihrer Auswirkungen auf den Straßenverkehr, die IT-Verkehrssicherheit und die Umweltverträglichkeit?

Berlin, den 21. Mai 2021

Christian Lindner und Fraktion

