

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),
Oliver Krischer, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/8789 –**

Maßnahmen der Bundesregierung zur dauerhaften Sicherung der Konformität typgenehmigter und in Betrieb befindlicher Pkw in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Als Konsequenz aus dem Abgasskandal wurden durch den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, verschiedene Maßnahmen angekündigt. So sollen insbesondere die Motorensoftware beim Typgenehmigungsverfahren offengelegt, staatliche Prüfeinrichtungen eingerichtet und unangemeldete Abgaskontrollen (sogenannte Schadstoff-Anti-Doping-Tests) durchgeführt werden. Offen blieb bisher, wie und in welchem Zeitraum diese Maßnahmen umgesetzt werden sollen. Dies gilt ebenso für Zuständigkeiten, personelle und technische Voraussetzungen sowie deren Finanzierung.

1. Warum wurde die in den europäischen Vorschriften verankerte Möglichkeit, im Rahmen der Typgenehmigung auf begründete Nachfrage eine Offenlegung der Motorensoftware von den Automobilherstellern einzufordern, nie vom Kraftfahrt-Bundesamt in Anspruch genommen (vgl. die Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 12 auf Plenarprotokoll 18/126, S. 12231; www.welt.de/print/die_welt/wirtschaft/article149920336/Autobauer-sollen-Motor-Software-offenlegen.html)?

Die Möglichkeit, im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens die Software offenlegen zu lassen, ist bisher in den geltenden Emissionsvorschriften für Fahrzeuge nicht explizit beschrieben. Zudem gab es keinen Anlass, aus dem es sich hätte ergeben müssen, die Offenlegung der Motorsoftware einzufordern.

2. Wie genau soll künftig die vom Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt angeordnete Offenlegung der Motorensoftware im Rahmen des Typpengenehmigungsverfahrens aussehen?
3. Sollen dabei die tatsächlichen technischen Spezifikationen der Motorensoftware (Source Code mit Dokumentation) herausgegeben werden, oder soll sich das Kraftfahrt-Bundesamt auf allgemeine Beschreibungen der Automobilhersteller verlassen?
4. Wie sollen die Angaben der Automobilhersteller zur Motorensoftware im Rahmen des Typpengenehmigungsverfahrens durch das Kraftfahrt-Bundesamt fachlich bewertet und überprüft werden?

Die Fragen 2 bis 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Offenlegung und Betrachtung der einer Emissionsstrategie (Standard-Emissionsstrategie-BES) und zusätzliche Emissionsstrategie (AES)) zugrundeliegenden Software begann anlassbezogen mit den Untersuchungen der VW-Abschalteinrichtung sowie der folgenden Felduntersuchung und ist seit dem 22. April 2016 aufgrund eines Erlasses des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) grundsätzlich Inhalt der Typpengenehmigungsverfahren beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA).

Zuerst werden die BES und AES in ihrer Wirkung auf das Emissionsverhalten geprüft. Hierfür hat der Hersteller eine Dokumentation vorzulegen, die die BES und alle AES in ihrer Funktion, den Systemgrenzen und ihrer Wirkung auf das Emissionsverhalten beschreibt. In Fällen, in denen Funktion oder Wirkung einer BES oder AES durch das KBA nicht zweifelsfrei abschließend bewertet werden kann oder Darstellungen des Herstellers nicht plausibel erscheinen, können technische Prüfungen zur Abschätzung der Wirkung der AES durchgeführt werden. Technische Prüfungen führt das KBA selbst durch, beauftragt einen benannten Technischen Dienst oder es fordert den Hersteller auf, diese im Beisein des KBA durchzuführen. Sofern erforderlich, hat der Hersteller bei Prüfungen durch das KBA die notwendigen Informationen zur Lesbarkeit der Software zu geben.

Der Freigabeprozess einer Emissionsstrategie wird sich im Zielprozess so gestalten, dass das KBA den Hersteller entwicklungsbegleitend iterativ Freigaben der verschiedenen Entwicklungsetappen seiner Emissionsstrategie erteilen wird.

5. Welche technischen und personellen Voraussetzungen sollen dafür in der Behörde geschaffen werden?

Die technischen Voraussetzungen zum Lesen von Software sind mittels spezieller Zugangs-Tools, aber auch mit Standard-Tools gegeben. Sofern über die Analyse von BES und AES hinaus eine Software-Analyse erforderlich wäre, so würde dies durch Personal abgedeckt werden, das mit der Errichtung staatlicher Prüfstände geplant ist.

6. Wie soll dabei sichergestellt werden, dass bei Software-Updates bei der Motorensteuerung die typgenehmigte Konformität erhalten bleibt?
7. Ist es beabsichtigt, dass Automobilhersteller künftig Software-Updates bei der Motorensteuerung dem Kraftfahrt-Bundesamt melden und ggf. genehmigen lassen müssen?
8. Ist es beabsichtigt, dass die in den Fahrzeugen vorhandenen Software-Identifikationsnummern, wie z. B. Versionsnummer (CALID) und Prüfsumme (CVN), in den Beschreibungsbogen für die Typgenehmigung aufgenommen werden?

Die Fragen 6 bis 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Einmal genehmigte Emissionsstrategien beinhalten definierte Softwarestände, die in den genehmigten Unterlagen dokumentiert werden. Die Auswirkungen neuer Softwarestände auf bereits genehmigten Emissionsstrategien werden geprüft.

9. Beinhaltet die künftige Verpflichtung zur Offenlegung der Motorensoftware im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens auch die Offenlegung der Software anderer abgasrelevanter Steuergeräte (Getriebe, SCR – Selektive Katalytische Reduktion usw.) und des On-Board-Diagnose-Systems?

Wenn nein, warum nicht?

Ja, diese Verpflichtung besteht, soweit Signale dieser Steuergeräte oder Sensoren direkt oder für Rechenmodelle der BES und AES verwendet werden.

10. In welchem Umfang sollen beim Kraftfahrt-Bundesamt eigene Rollenprüfstände aufgebaut werden?

Wann sollen diese zum Einsatz kommen?

Die Planungen zur Errichtung eigener Rollenprüfstände sind bereits angelaufen. Genaue Termine zur Einsatzbereitschaft können noch nicht genannt werden.

11. In welchem Umfang ist die Einrichtung staatlicher Prüfeinrichtungen (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 32 des Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden) auf Plenarprotokoll 18/154, Anlage 22, S. 15195) vorgesehen?

Welche Aufgaben sollen sie erhalten, und wann sollen sie die Arbeit aufnehmen?

Welche materiellen und personellen Voraussetzungen werden dafür geschaffen?

Es soll ein Abgaslabor beim KBA mit Rollenprüfstand und PEMS-Anlagen eingerichtet werden. Die bereits in den Veröffentlichungen beschriebenen Feldüberprüfungen und „Dopingtests“ sollen durch das KBA durchgeführt werden.

12. Wie soll konkret die von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt angekündigte Rotation der technischen Prüfdienste (vgl. BILD am SONNTAG vom 13. Dezember 2015) aussehen?

Der Bundesminister Alexander Dobrindt hat auf der Sitzung des Verkehrsministerrats in Luxemburg am 7. Juni 2016 die Europäische Kommission aufgefordert, zu prüfen, ob eine Rotation der Technischen Dienste eingeführt werden kann und welcher Zeitraum dafür angemessen wäre.

13. Wo soll die Rotation der technischen Prüfdienste zum Tragen kommen – beim Typgenehmigungsverfahren, bei der Marktüberwachung und/oder bei der Feldüberwachung?

Wann soll damit begonnen werden?

Der Vorschlag des BMVI zur Rotation der Technischen Dienste bezog sich auf den Bereich der europäischen Typgenehmigung von Fahrzeugen, Bauteilen, Systemen und selbstständigen technischen Einheiten.

14. In welchem Umfang sollen beim Kraftfahrt-Bundesamt für die RDE-Prüfungen (Emissionsmessungen im praktischen Fahrbetrieb) die materiellen Voraussetzungen, insbesondere die Beschaffung von PEMS-Messgeräten, geschaffen werden?
15. In welchem Umfang sollen beim Kraftfahrt-Bundesamt für die Durchführung der RDE-Prüfungen zusätzliche Personalstellen geschaffen werden?

Die Fragen 14 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es soll ein Prüflabor eingerichtet werden, PEMS-Straßenmesssysteme befinden sich bereits in der Beschaffung. Das KBA plant die Beschaffung von 2 PEMS-Anlagen.

Der Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Prüfstände kann aufgrund der umfangreichen Planungen derzeit noch nicht sicher festgelegt werden.

Die Personalressourcen werden in der Höhe von ca. 21 Mitarbeitern in unterschiedlichen Berufsprofilen (Informatik, Ingenieurwissenschaften, Fahrzeugtechnik, Mechatronik) geschaffen. Erste Stellenbesetzungen erfolgen noch im zweiten Halbjahr 2016.

16. Ist mit den von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt angekündigten Schadstoff-Anti-Doping-Tests (vgl. BILD am SONNTAG vom 13. Dezember 2015) eine kontinuierliche Feldüberwachung von im Verkehr befindlichen Fahrzeugen gemeint?
17. Welche Messungen sollen im Rahmen des Schadstoff-Anti-Doping-Tests über Messungen auf der Straße mit PEMS-Messgeräten (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Erkenntnisse des Berichts der Untersuchungskommission ‚Volkswagen‘“, auf Bundestagsdrucksache 18/8652) durchgeführt werden?
18. Werden die Schadstoff-Anti-Doping-Tests eine Überprüfung der On-Board-Diagnose-Systeme hinsichtlich möglicher Manipulationen beinhalten?
Wenn ja, wie genau soll geprüft werden?
Wenn nein, warum nicht?

19. Wie soll künftig die Feldüberwachung von Katalysatoren und Dieselpartikelfiltern in Fahrzeugen aussehen, und wie soll sichergestellt werden, dass der Einsatz mangelhafter Katalysatoren und Dieselpartikelfilter vermieden werden kann?
20. Welche Bundesbehörde wird die Schadstoff-Anti-Doping-Tests durchführen bzw. die fachliche Aufsicht innehaben?
Welche personellen und materiellen Voraussetzungen werden dafür geschaffen?
21. In welchem Umfang (Anzahl der Stichproben u. a.) sollen jährlich Schadstoff-Anti-Doping-Tests durchgeführt werden?
Nach welchem Verfahren soll dabei die Auswahl der Fahrzeuge erfolgen?

Die Fragen 16 bis 21 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Vergleiche Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“, Seite 125:

Das KBA wird die Nachprüfungen der Abgasemissionen nach Erteilung der Typgenehmigungen nicht mehr allein einem Technischen Dienst überlassen, sondern sie daneben selbst stichprobenartig durchführen. Das KBA wird dazu regelmäßig Fahrzeuge aus dem Markt entnehmen und auf Vorschriftsmäßigkeit kontrollieren.

Zu einer unabhängigen Überwachung soll es in Zukunft auch gehören, dass Zusatzkontrollen des KBA in eigener Regie und auf eigenen Prüfanlagen durchgeführt werden können. Das KBA wird daher zukünftig geeignete Prüfeinrichtungen vorhalten, z. B. Abgasprüfstand für Labormessungen sowie portable Messgeräte (PEMS). Damit soll das KBA sowohl die in den Typgenehmigungsvorschriften vorgesehenen Tests eigenständig und unabhängig durchführen können, als auch zusätzliche Prüfungen zur Erkennung von Manipulationen, wie die Verwendung unzulässiger Abschaltvorrichtungen, durchführen können. Mit dieser Maßnahme soll das KBA damit zukünftig unabhängig und regelmäßig Fahrzeuge aus dem Markt entnehmen und auf Vorschriftsmäßigkeit kontrollieren können.

Die Planungen zu weiteren Details sind noch nicht abgeschlossen.

22. Wer trägt die Kosten für die Schadstoff-Anti-Doping-Tests?
Werden den Verbraucherinnen und Verbrauchern dadurch nach Einschätzung der Bundesregierung Kosten entstehen?

Die neuen Tests werden aus dem Haushalt des KBA finanziert. Eine Gegenfinanzierung soll über Gebühren und Bußgelder erfolgen, die gegenüber den Herstellern festgesetzt werden. Den Verbrauchern entstehen keine Kosten.

23. Wird sichergestellt, dass die Zuständigkeit für die Typgenehmigung von Fahrzeugen und die Feldüberwachung von Fahrzeugen in unterschiedlichen Behörden liegt?

Die Überprüfung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge (In Service Conformity) einschließlich der Zuständigkeit der Typgenehmigungsbehörde ist in der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 geregelt. Felduntersuchungen bzw. Überwachungsprogramme sind bislang in dieser Verordnung nur als Option geregelt. Die Bundesregierung wird zukünftig in der Zuständigkeit des BMVI und dessen Geschäftsbereich die Behörde für Felduntersuchungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 benennen.

24. Wie genau werden Ordnungswidrigkeiten gegen die EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung sanktioniert?

Wie kamen diese Sanktionsmöglichkeiten bisher zur Anwendung (bitte einzeln aufschlüsseln)?

Hinsichtlich des möglichen generellen Spektrums einer Sanktionierung von Zuwiderhandlungen gegen die EG-FGV wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 23 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „CO₂- und Spritverbrauchsangaben von Pkw“ auf Bundestagsdrucksache 18/5656 verwiesen. Bezüglich des speziellen Aspekts der Bußgeldbewehrung gelten § 37 EG-FGV i. V. m. § 24 Absatz 1 StVG und § 23 Absatz 3 StVG.

25. Hält die Bundesregierung die bestehenden Regelungen in der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung angesichts der Ergebnisse der Untersuchungskommission „Volkswagen“ noch für ausreichend?

Wenn ja, warum?

26. Beabsichtigt die Bundesregierung, im Zuge der Ergebnisse der Untersuchungskommission „Volkswagen“, gemäß Artikel 46 der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG zusätzliche Sanktionsmaßnahmen für Verstöße gegen die Richtlinie im deutschen Recht zu verankern?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, welche?

Die Fragen 25 und 26 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Untersuchungskommission hat ihre Arbeit fortgesetzt. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 110 auf Bundestagsdrucksache 18/6403 verwiesen.

