

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Jens Beeck, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz) , Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Manuel Höferlin, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Thomas L. Kemmerich, Daniela Kluckert, Carina Konrad, Ulrich Lechte, Bernd Reuther, Christian Sauter, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Sandra Weeser und der Fraktion der FDP

Fahrzeugdaten, Updates und Sicherheit

Moderne Kraftfahrzeuge sind heute immer mehr Daten-getrieben und -produzierend. Informationen werden durch das Auto gewonnen und verarbeitet, verbesserte Leistung, Sicherheit und Komfort sollen dadurch erreicht werden. Die Rolle von Daten und Algorithmen für Kraftfahrzeuge wird deshalb immer größer werden. Beispielsweise Car2Car- und Car2Infrastructure-Anwendungen verlangen nach deutlich größeren Datenvolumen und schneller Analyse und Reparatur von Systemschwächen.

Diese wachsende Rolle von Fahrzeugdaten für Kraftfahrzeuge birgt gleichzeitig Risiken. Welche Updates wann aufgespielt werden und welche, teils persönlichen, Daten gesammelt werden, ist Fahrzeughaltern und -nutzern heute größtenteils unbekannt. Ein exponentielles Wachstum der Datenproduktion und -nutzung in Kraftfahrzeugen sowie der Wechsel zu kabellosen Over-the-air (OTA)-Updates werden diese Probleme in den nächsten Jahren nur weiter verschärfen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Auswirkung von Softwareupdates an Kraftfahrzeugen auf die Verkehrssicherheit und die Umweltverträglichkeit von Fahrzeugen?
2. Ist der Bundesregierung das Ausmaß der genehmigten Softwareupdates für in der Bundesrepublik Deutschland zugelassene Fahrzeuge bekannt (bitte absolut und in Prozent der betroffenen Fahrzeuge auflisten)?
3. Ist der Bundesregierung das Ausmaß der nicht genehmigten Softwareupdates für in der Bundesrepublik Deutschland zugelassene Fahrzeuge bekannt (bitte absolut und in Prozent der betroffenen Fahrzeuge auflisten)?
4. Sollten Fahrzeughalter aus Sicht der Bundesregierung sachgemäß über Inhalte jedes Softwareupdates an ihren Kraftfahrzeugen hingewiesen werden?

5. Plant die Bundesregierung Maßnahmen, um die Kontrolle von Softwareupdates der steigenden Frequenz solcher Vorgänge anzupassen?
6. Wenn ja, wie sehen diese Maßnahmen konkret aus?
7. Ist die Möglichkeit, durch einen „Factory Reset“ Kraftfahrzeuge auf Werkeinstellung zurückzuführen, aus Sicht der Bundesregierung zu begrüßen?
8. Wenn ja, sieht die Bundesregierung Bedarf, einen solchen Mechanismus verpflichtend vorzuschreiben?
9. Wie bewertet die Bundesregierung Softwareupdates von Fahrzeugherstellern und Drittanbietern im Hinblick auf Fragen der Haftung (insbesondere in Fällen von Mehrverbrauch, Leistungsverlust und erhöhtem Verschleiß)?
10. Sieht die Bundesregierung Handlungsbedarf im Umgang mit Softwarenummern und deren Prüfsummen von Kraftfahrzeugen?
11. Wenn ja, strebt die Bundesregierung eine Offenlegung dieser Informationen grundsätzlich oder partiell, für bestimmte Prüforganisationen und Ähnliche, an?
12. Sieht die Bundesregierung Spielraum bezüglich der Weitergabe von Fahrzeugdaten vom Kraftfahrzeug an Dritte?
13. Sieht die Bundesregierung Bedarf, die Weitergabe von Fahrzeugdaten vom Kraftfahrzeug an Dritte neu zu regeln?
14. Wenn ja, wie möchte die Bundesregierung dies tun?
15. Wie will die Bundesregierung personenbezogene Fahrzeugdaten für eine digitale und intelligente Verkehrsführung nutzbar machen?
16. Was sind Maßnahmen, die dabei die Privatsphäre der Fahrzeughalter und -nutzer schützen sollen?

Berlin, den 28. November 2018

Christian Lindner und Fraktion