



Nur zur dienstlichen Verwendung

**Stenografisches Protokoll
- Endgültige Fassung* -**

5. Untersuchungsausschuss

Berlin, den 1. Februar 2017, 12.00 Uhr
Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach

Vorsitz: Herbert Behrens, MdB

Kommissarische Vernehmung

- Dr. Bernd Bugsel

* Hinweis:

Die Korrekturen und Ergänzungen des Zeugen Dr. Bernd Bugsel sind dem Protokoll als Anlage 1 beigelegt.



(Beginn: 12.03 Uhr)

Vorsitzender Herbert Behrens: Liebe Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrte Dame! Sehr geehrte Herren! Ich darf Sie herzlich begrüßen. Schön, dass wir hier in Bergisch Gladbach heute tagen können.

**Vernehmung des Zeugen
Dr. Bernd Bugsel**

Ich eröffne hiermit die heutige sogenannte kommissarische Vernehmung von Ihnen, Herr Dr. Bugsel. Der 5. Untersuchungsausschuss hat in seiner Beratungssitzung am 19. Januar 2017 einvernehmlich beschlossen, entsprechend § 223 der Strafprozessordnung die Ausschussmitglieder Herbert Behrens, Oliver Krischer, Carsten Müller und Arno Klare damit zu beauftragen, den krankheitsbedingt am Erscheinen vor dem Untersuchungsausschuss in Berlin gehinderten Zeugen Dr. Bernd Bugsel an seinem Dienort in Bergisch Gladbach zu dem im Beweisbeschluss Z-6 bezeichneten Thema zu vernehmen.

Herr Dr. Bugsel, ich danke Ihnen, dass Sie uns heute zur Verfügung stehen, und danke, wie schon gesagt, der BASt, dass wir heute hier tagen können.

Herzlich willkommen seien auch die anwesenden Beauftragten der Bundesregierung. Auch Sie haben die Anreise auf sich genommen, um hier an der Vernehmung teilnehmen zu können. Aber eine besondere Begrüßung möchte ich dem Kollegen Arno Klare zuteilwerden lassen. Der hat nämlich heute Geburtstag und feiert mit uns in diesem Kreis.

(Beifall - Carsten Müller
(Braunschweig)
(CDU/CSU): Das ist schön!
- Arno Klare (SPD): Ich werde 65! Das wäre normalerweise eine Riesenparty!)

Herzliche Glückwünsche und alles Gute!

Herr Dr. Bugsel, damit wir mit der Vernehmung beginnen können, muss ich Sie zunächst über Ihre Rechte und Pflichten aufklären.

Als Zeuge vor einem Untersuchungsausschuss sind Sie verpflichtet, die Wahrheit zu sagen. Das heißt, Sie müssen vollständige und richtige Angaben machen. Sie dürfen nichts weglassen, was zur Sache gehört, und nichts hinzufügen, was der Wahrheit widerspricht. Ein vorsätzlicher Verstoß gegen die Wahrheitspflicht kann zur Strafbarkeit nach § 162 in Verbindung mit § 153 des Strafgesetzbuches führen. Eine solche uneidliche Falschaussage kann eine Geldstrafe oder eine Freiheitsstrafe von drei Monaten bis zu fünf Jahren nach sich ziehen.

Auf bestimmte Fragen allerdings dürfen Sie die Auskunft verweigern. Das gilt zum einen für Fragen, deren Beantwortung Sie oder einen Ihrer Angehörigen der Gefahr zuziehen würde, einer Untersuchung nach einem gesetzlich geordneten Verfahren ausgesetzt zu werden. Das können Verfahren wegen einer Straftat oder Ordnungswidrigkeit sein, aber auch Disziplinar- oder berufsgerichtliche Verfahren. Zivilgerichtliche Verfahren gehören nicht dazu.

Darüber hinaus dürfen sogenannte Berufsgeheimnisträger und ihre Gehilfen grundsätzlich die Auskunft in Bezug auf Dinge verweigern, die ihnen in dieser Eigenschaft anvertraut worden sind oder bekannt geworden sind.

Haben Sie hierzu noch Fragen, Herr Dr. Bugsel?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann möchte ich Sie darauf hinweisen - Sie haben es gesehen -, dass hier eine Tonbandaufnahme gefertigt wird. Das dient der Protokollierung der Sitzung, und die Aufnahme wird nach Abschluss der Protokollerstellung gelöscht. Das Protokoll wird Ihnen ja noch vor einer endgültigen Fertigstellung übersandt. So weit zu diesem Teil.



5. Untersuchungsausschuss

Die Vernehmung wird so ablaufen, dass ich Sie zunächst zur Person vernehmen werde. Dann haben Sie als Zeuge Gelegenheit, das, was Ihnen über den Gegenstand Ihrer Vernehmung bekannt ist, im Zusammenhang darzulegen. Danach werde zunächst ich als Vorsitzender Fragen an Sie richten, und dann haben die Ausschussmitglieder Gelegenheit, Fragen zu stellen.

Werden Ihnen Vorhalte aus Akten gemacht während unserer Fragen, dann wird Ihnen der Fragesteller auf Ihren Wunsch hin die entsprechende Unterlage vorlegen, um das ein bisschen transparenter zu gestalten. In diesem Zusammenhang ist es noch mal wichtig für die Kollegen des Untersuchungsausschusses, bei Vorhalten aus den Akten bei der Zitierung der Fundstellen unbedingt die Materialnummer, den Ordner und die Seitenzahl zu nennen. Die entsprechenden Angaben stehen, wie auch bekannt ist, auf der jeweiligen Seite oben.

Herr Dr. Bugsel, laut dem vorliegenden ärztlichen Gutachten sollte die Befragung nach zwei Stunden für eine Pause unterbrochen werden. Dann könnten weitere Stunden Befragung erfolgen. Ich werde Sie daher spätestens nach zwei Stunden fragen, ob Sie eine Pause benötigen für den weiteren Verlauf. Sagen Sie aber unabhängig davon Bescheid, wenn es Ihrer Auffassung nötig ist, eine Pause zu machen. Signalisieren Sie das bitte, und wir würden entsprechend verfahren.

Bevor wir zur Vernehmung in der Sache beginnen können, verpflichtet mich das Untersuchungsausschussgesetz dazu, Sie zunächst zur Person zu vernehmen, und deshalb möchte ich Sie bitten, sich mit Vornamen, Namen, Ihrem Alter, Ihrem Beruf und Ihrem Wohnort vorzustellen. Bitte schön.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Vielen Dank, Herr Vorsitzender, und guten Tag alle zusammen! Und Ihnen, Herr Klare, auch von meiner Seite aus herzlichen Glückwunsch zum Geburtstag!

(Arno Klare (SPD): Danke schön!)

Mein Name ist Bernd Bugsel. Ich bin 61 Jahre alt, wohne in Aachen und bin von Beruf Diplom-Ingenieur.

Habe ich was vergessen?

Vorsitzender Herbert Behrens: Nein, das war es schon. Danke schön. - Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung schriftlich informiert, Herr Bugsel. Das ist richtig?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich will es trotzdem noch mal eben kurz zusammenfassen, die entsprechenden wichtigen Fragen, die uns beschäftigen. Im Kern geht es um das Abweichen der im Realbetrieb auf der Straße festgestellten Kfz-Kraftstoffverbräuche und Abgasemissionen von den Werten, die von den Herstellern angeben bzw. von den Prüfstellen bei der Typenzulassung ermittelt wurden. Wir fragen: Was waren die Auswirkungen auf die Bevölkerung und die Umwelt? Inwieweit spielten Abschaltvorrichtungen oder sonstige Vorrichtungen zur Zykluserkennung und Beeinflussung des Emissionsverhaltens von Fahrzeugen eine Rolle? Welche Erkenntnisse oder Hinweise lagen der Bundesregierung oder sonstigen staatlichen Stellen dazu im Zeitraum seit dem 20. Juni 2007 vor? Und was wurde gegebenenfalls veranlasst?

Wie schon angesprochen: Falls Sie es wünschen, Herr Dr. Bugsel, haben Sie jetzt die Möglichkeit, im Zusammenhang darzulegen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist. Wenn Sie das wünschen, haben Sie jetzt das Wort.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nein. Ich habe keine Eingangsstellungnahme vorbereitet, vorgesehen. Von daher würde ich vorschlagen, dass Sie mit den Fragen beginnen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut. Dann verfahren wir so. - Herr Dr. Bugsel, es ist klar - und das hat auch schon der bisherige Verlauf der Vernehmungen gezeigt -: Uns interessiert als Untersu-



5. Untersuchungsausschuss

chungsausschuss insbesondere Ihre Wahrnehmung zu den Konzepten, Verlauf und den Ergebnissen des gemeinsamen Feldüberwachungsprojekts des BMVBS und des BMUB seinerzeit, das die BAST als Auftraggeber in den Jahren 2010 bis 2013 vom TÜV Nord als Auftragnehmer hat durchführen lassen. Ferner möchten wir natürlich wissen, wer wie mit welchen Erkenntnissen aus den Messergebnissen und aus der Feldüberwachungssache umgegangen ist und welche Maßnahmen daraus erfolgten. Darum möchte ich Sie zunächst bitten, kurz einleitend zu schildern, wie und wodurch Sie erstmals mit diesem Feldüberwachungsprojekt in Kontakt kamen, ob die BAST das Konzept für dieses Projekt selbst entworfen hat, welche Rolle die BAST bei dessen Durchführung spielte und wie die BAST die Ergebnisse seinerzeit bewertet hat.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, ich - - oder die BAST ist Anfang 2010 mit einem Erlass gebeten worden, ein Feldüberwachungsprojekt durchzuführen. Wir waren Ende 2008 auch schon diesbezüglich mündlich informiert worden, und es ging darum, dass wir ein, wie gesagt, Feldüberwachungsprojekt durchführen sollten. Wir sollten dazu die Leistungsbeschreibung erstellen, wir sollten das Projekt begleiten, wir sollten an die Lenkungsgruppe, die vom BMV und BMU - ich nütze mal die Kürzel „BMV“ und „BMU“ - eingerichtet -

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, ist in Ordnung.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: - worden war - diese Lenkungsgruppe bestand aus BMV, BMU, UBA, KBA und BAST - - dass eben die BAST dann an diese Lenkungsgruppe berichten sollte und an das BMV quasi als Bindeglied zwischen dem Forschungsnehmer, der das externe Projekt - weil das Projekt musste vergeben werden - - und zwischen den Beteiligten eben aufrechterhalten sollte. Das war die Aufgabe. - Was war die nächste Frage in dem Zusammenhang?

Vorsitzender Herbert Behrens: Ob die BAST das Konzept selbst entworfen hat.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nein, wir waren hier ganz klar in der Situation, dass uns gesagt wurde oder dass festgelegt worden war, wie das Feldüberwachungsprojekt inhaltlich aufgestellt sein sollte. Es sollten Fahrzeuge vermessen werden ganz klar nach den Vorgaben, wie sie auch in der Richtlinie abgelegt sind. Dann war das Projekt so angelegt, dass es im Grunde genommen aus zwei Teilen bestand, einmal aus dem Teil Feldüberwachung, wo es eben darum ging, Fahrzeuge in Kundenhand zu überprüfen, um zu schauen, ob die Fahrzeuge dann, wenn sie schon einige Kilometer auf der Straße bewegt worden sind, immer noch den Bedingungen entsprechen, die auch bei der Typgenehmigung abgefragt worden sind, sprich: ob Grenzwerte eingehalten werden oder nicht, und es sollte in einem Teil B untersucht werden, wie sich Austauschkatalsatoren in Bezug auf ihr Emissionsverhalten darstellen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und welche Aufgabe kam Ihnen als BAST in diesem Konzept zu?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Die Aufgabe, wie gesagt, die Leistungsbeschreibung zu erstellen und die Bindegliedfunktion zwischen Forschungsnehmer und der Lenkungsgruppe - - und eben das Projekt auch zu betreuen und eben auch die Berichte dann abzunehmen usw.

Vorsitzender Herbert Behrens: Was muss ich da unter diesem Begriff „Berichte abnehmen“ alles verstehen? War das auch so ein Stück Bewertung dieser Ergebnisse, die Sie dann vorgenommen haben?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nein. Es ging darum, dass der Forschungsnehmer einen Berichtsentwurf vorlegt, und dann war eben meine Aufgabe - - Zum Teil wurden auch die Berichte dann an die Lenkungsgruppe verteilt, weil die auch draufschauen sollten, um zu schauen, ob denn inhaltlich-sachlich alles dem entspricht, wie es auch gemacht wurde.

Eine Bewertung sollte nicht vorgenommen werden. Es war auch in dem Erlass, den wir seinerzeit bekommen hatten, dass Bewertungen, die



5. Untersuchungsausschuss

sich aus dem Vorhaben ergeben, insbesondere von den Ressorts vorgenommen werden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber in Bezug auf die Leistungsbeschreibung hatten Sie schon die Aufgabe, auch zu überwachen, dass es zu den entsprechenden Aufgaben, die dort formuliert worden sind, kommt und dass sie auch umgesetzt werden.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Die Leistungsbeschreibung - das muss man verstehen - ist der Part, den wir machen mussten, bevor das Projekt ausgeschrieben wird.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Das ist ja ein Projekt, was öffentlich aufgeschrieben wurde, und da war die Aufgabe eben, die Leistungsbeschreibung so zu formulieren, dass tatsächlich alle Punkte, die eben wichtig waren, auch in der Leistungsbeschreibung abgedeckt sind.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und die Kontrolle - das war meine Frage - dessen, ob dann wirklich alle Punkte abgearbeitet worden sind, das mussten Sie machen.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Und die Lenkungsgruppe.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und die Lenkungsgruppe.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Dafür gab es ja in Berlin sehr viele Termine und Konversation mit der Lenkungsgruppe.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja. - Herr Bugsel, Sie sind bei der BAST seit 1990 als wissenschaftlicher Mitarbeiter im Referat „Aktive Fahrzeugsicherheit, Emissionen, Energie“ beschäftigt. Gehört es auch zu Ihren dienstlichen Aufgaben, das Erscheinen einschlägiger Fachpublikationen, die für Ihr Arbeitsfeld wichtig sind, zu beobachten und auch diese auszuwerten und die darin enthaltenen Erkenntnisse in das Forschungsvorhaben mit einfließen zu lassen?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Könnten Sie die Frage bitte noch mal - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, ich nehme diesen Begriff des wissenschaftlichen Mitarbeiters. Das heißt, Sie werden sich dann auch mit Fachliteratur auseinandergesetzt haben und mit dem neustem Forschungsstand bezüglich des Forschungs- und Entwicklungsvorhabens der BAST, über das wir hier gerade reden. Das heißt, es ist nicht nur, dass alle Erkenntnisse schon zu dem Zeitpunkt vorliegen, sondern dass Sie auch weiter dann mit weiteren wissenschaftlichen Veröffentlichungen zu tun haben. Gehört das auch zu Ihren Aufgaben?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, zu dem Themenbereich Feldüberwachung ist zu sagen, dass es da, wenn Sie jetzt die ganz normale Literatursituation ansprechen, eigentlich wenig Quellen gab, insbesondere zu dem Zeitpunkt, wo seinerzeit das Vorhaben begonnen wurde, weil diese Art von Feldüberwachung und solche Projekte eigentlich so gut wie gar nicht durchgeführt worden sind. Es gab nur wenige Länder, die sich mit solchen Feldüberwachungsprojekten beschäftigt haben. Das waren Deutschland, die Niederlande, glaube ich, und ein skandinavisches Land und, ich glaube, England. Und insofern gab es da eigentlich mehr oder weniger nicht sehr viel Literatur dazu.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber bezüglich dieser Projekte, die dort gefahren worden sind, haben Sie schon eine Übersicht gehabt.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Die habe ich mir erst im Laufe der Projektbearbeitung dann auch mal angeschaut, weil es im Grunde genommen nicht so wichtig war, wie die anderen Projekte inhaltlich gearbeitet haben. Da sind auch zum Teil die Messungen etwas anders durchgeführt worden, wenn ich recht informiert bin.

Im Rahmen unseres Projektes war es ja so, dass wir streng nach den Vorgaben, wie es in der Richtlinie vorgegeben ist, messen sollten. Das war einer der obersten, ich sage mal, Aspekte und Punkte, die dabei beachtet werden sollten.



Vorsitzender Herbert Behrens: Und ist Ihnen in dieser Bearbeitung vor oder während des Projekts „Feldüberwachung“ folgende Studie bekannt geworden? Und zwar handelt es sich dabei um eine Studie der European Federation for Transport and Environment in Brüssel. Die ist 1998 erschienen. Der Autor ist quasi ein schwedischer Kollege von Ihnen, Per Kageson, und der Titel dieser Studie von 1998 lautet „Cycle-Beating and the EU Test Cycle for Cars“. War Ihnen diese Studie zuvor oder während des Projekts bekannt?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nein, die Studie ist mir nicht bekannt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Die kennen Sie nicht. - Vor dem Hintergrund des Forschungsstandes zum einen und Ihrer dienstlichen Zuständigkeit zum anderen meine Frage: Seit wann war Ihnen bekannt, dass es, wie es bereits im Frühjahr 2008 in dem ersten Konzeptentwurf, den das UBA für das schließlich von der BAST beauftragte Feldüberwachungsprojekt vorgelegt hat, hieß, die moderne Fahrzeugelektronik ermöglicht, „Fahrzeuge mit Einrichtungen auszustatten, die den Betrieb im NEFZ auf dem Rollenprüfstand erkennen, so dass auf ein für die Abgas- und/oder Verbrauchsmessung optimiertes Motorkennfeld umgeschaltet wird, das vom normalen Betrieb abweicht (sog. cycle-beating)“? Das ist die MAT A BMUB-2-1, Ordner 4, Blatt 36 (38). War Ihnen das bekannt, was ich eben zitiert hatte dort, was im ersten Konzeptentwurf des UBA stand?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nein, das war mir nicht bekannt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das heißt, Sie haben dann auch nicht - - Ja, ein Konzeptentwurf ist Ihnen nicht bekannt gemacht worden. Sie haben gleich mit einem fertigen Konzept zu tun gehabt. Wie muss ich mir das vorstellen?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, dieser Konzeptentwurf, den Sie gerade ansprechen, -

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: - der war mir nicht bekannt. Als die BAST den Auftrag vom BMV erhalten hat, da haben wir natürlich gemeinsam in der Lenkungsgruppe festgelegt, was denn im Rahmen unseres Feldüberwachungsprojektes untersucht werden sollte. Aber von diesem Konzeptentwurf, den Sie gerade besprochen haben - - und auch die Inhalte, die Sie gerade genannt haben, die sind im Rahmen der Besprechung, wo die BAST dabei war, wo es um unser Feldüberwachungsprojekt ging, nicht diskutiert worden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Haben Sie möglicherweise in dem weiteren Verlauf, auch in den Lenkungsgruppen, einen Bezug auf diese ursprünglich mal formulierten Fragen erhalten?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ist der Begriff, der uns natürlich sehr interessiert - -

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Das war zu keinem Zeitpunkt diskutiert worden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Weil der Begriff des Cycle Beating natürlich schon von Interesse ist. Es handelt sich dabei um das Jahr 2008. - Noch eine weitere Frage: Ist Ihnen im Rahmen Ihrer dienstlichen Tätigkeit der Vorschlag des UBA eines Konzepts für eine umfassende, über die rechtlichen Pflichtvorgaben aus der Rahmenrichtlinie der EG hinausgehende Feldüberwachung aus dem Jahr 2008 zur Kenntnis gelangt? Also jetzt nicht der Konzeptentwurf, sondern einfach nur Vorschläge des UBA für ein Konzept umfassender und über die rechtlichen Notwendigkeiten - -

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das ist Ihnen nicht bekannt.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nein, ist mir nicht bekannt. Ist mir auch nicht vorgelegt worden.



Vorsitzender Herbert Behrens: Wir haben in den Zeugenvernehmungen häufiger gehört, eine sogenannte Zykluserkennung sei notwendig, um Fahrzeuge überhaupt auf einem Rollenprüfstand prüfen zu können. Meine Frage an Sie: Reicht es dafür nicht aus, dass ein getestetes Fahrzeug erkennt, wenn es sich auf dem Rollenprüfstand befindet und dann zum Beispiel ABS oder andere Systeme deaktiviert werden? Muss es automatisch eine Abschaltvorrichtung geben, um bestimmte Dinge auszuschalten, wenn das Fahrzeug auf dem Rollenprüfstand steht?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Ich weiß jetzt - - Ich habe jetzt nicht so ganz verstanden, in welche Richtung Ihre Frage abzielt. Also, dass der Zyklus - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Hintergrund der Frage ist der, dass wir in einer Zeugenvernehmung erfahren haben, es sei schlechterdings nötig, dass ein Auto automatisch erkennen muss, ob es sich auf einem Rollenprüfstand befindet oder nicht. Ich bin nun kein Techniker, andere auch nicht, und das hat uns zumindest überrascht, und darum frage ich Sie, ob es nicht einfach notwendig ist, dass ein getestetes Fahrzeug dann an den Stellen abgeschaltet werden muss, wo es sonst quasi dann unmöglich ist, einen Rollenprüfstandstest zu machen.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, wenn ein Fahrzeug auf dem Rollenprüfstand getestet wird, dann muss das Fahrzeug wissen und erkennen, dass es sich auf der Rolle befindet, weil ansonsten, wie gesagt, was Sie gerade schon genannt haben, ABS oder ESP aktiviert ist, und dann würde das Fahrzeug nicht laufen, weil dann diese Sensoren entsprechend signalisieren würden: „Die Räder bewegen sich nicht, und da stimmt was nicht“, und dann würde das nicht gehen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und es ist nicht ausreichend, einfach die Teile, die definitiv einen Rollenprüfstandstest nicht zulassen, auszuschalten. Die Frage ist: Das passiert automatisch, ohne jetzt genau zu wissen, was dann alles ausgeschaltet worden ist?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, da bin ich überfragt an der Stelle. Zu diesen Sachverhalten kann ich Ihnen nichts sagen. Da müssten Sie vielleicht Leute fragen, die eigene Rollenprüfstandsmessungen durchführen. Das wären da vielleicht richtigen Ansprech- - die Technischen Dienste oder - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja. - Jetzt geht es noch mal - das ist meine letzte Frage für diesen einleitenden Teil - um die Rollenprüfstandserkennung, und dazu haben wir einen Hinweis in unseren Akten; das ist MAT A BMUB-2-2, Ordner 120, Blatt 127 (129). Im Forschungsbericht der DTP Subgroup Lab Process-Internal Combustion Engines zum 6. Meeting des WLTP am 8. Juni 2011 in Genf heißt es, eine dort mit „dyno operation mode“ bezeichnete Rollenprüfstandskennung - und dann geht es im Englischen weiter - „shall not activate, modulate, delay oder deactivate the operation of any part, that affects the emissions and fuel consumption under the test conditions“. Keinerlei Beeinflussung und Aktivierung von bestimmten Dingen. Das soll Kern einer Rollenprüfstandskennung sein. Kennen Sie diese Haltung der Subgroup zum WLTP?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nein, die kenne ich nicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Wie gesagt, 8. Juni 2011 ist dieser Bericht abgegeben worden. Ist Ihnen nicht bekannt.

Ja, das war es mit meinen Punkten im einleitenden Teil, und dann darf ich das Wort weitergeben an den Kollegen der CDU/CSU-Fraktion.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Sehr geehrter Herr Dr. Bugsel, ich habe zunächst noch mal eine Frage zu Ihrem aktuellen Tätigkeitsfeld. Könnten Sie dazu was sagen? Was machen Sie im Moment beruflich bei der BAST?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, ich bin dort wissenschaftlicher Angestellter, und ich beschäftigte mich dort mit Fragestellungen, die vom BMV an uns herangetragen werden, oder mit der Bearbei-



5. Untersuchungsausschuss

tung von Forschungsprojekten, die wir im Rahmen von externen Projekten bearbeiten. Das ist so der grobe, allgemeine - -

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Das ist nach wie vor das Referat F 1.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Da muss ich vielleicht eine kleine Korrektur anbringen, -

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Okay.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: - und zwar ist Referat F 1 nicht mehr zutreffend. Wir sind im Mai letzten Jahres umstrukturiert worden, und ich gehöre jetzt zum Referat F 3.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Okay. - Aber das Aufgabengebiet -

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Ist geblieben.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): - an sich, wenn man es materiell und nicht formell betrachtet, ist gleich geblieben.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Ja, ja.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Alles klar.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Ich wollte es nur klarstellen.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Weil wir genau diese - - Da ist die Frage deswegen angekommen. - Ich habe zunächst - das ist zum Teil angesprochen - noch mal eine Nachfrage zu möglichen Kenntnissen von verbotenen Abschaltanlagen. Kurz nachdem die US-amerikanische Umweltschutzbehörde EPA mitgeteilt hatte, dass Volkswagen durch den Einbau dieser sogenannten Defeat Devices, also dieser verbotenen Abschaltanlagen, das US-amerikanische Gesetz gebrochen habe, wurde im Umweltbundesamt durch Herrn Mönch, den wir im Ausschuss ebenfalls bereits als Zeugen gehört haben, eine so

bezeichnete Sprachregelung verfasst, die folgende Aussage enthält - ich zitiere -:

Der im Schreiben der EPA an VW dargestellte technische Sachverhalt ist dem UBA grundsätzlich bekannt und wird vom UBA schon über einen sehr langen Zeitraum kritisiert, weil er in vergleichbarer Form auch in der EU vorzufinden ist. Das UBA reflektiert den Sachverhalt zum Beispiel in der Form, dass es Emissionsfaktoren in g Schadstoff pro Kilometer so ermittelt, dass die realen Schadstoffemissionen im Ergebnis wiedergegeben werden.

Das EPA meldete also verbotene Abschaltanlagen. Das UBA schreibt: Das haben wir gewusst. - Hatte Ihre Behörde nach Ihrer Erkenntnis oder nach Ihrer Erkenntnis irgendeine andere deutsche Behörde einen Hinweis auf verbotene Abschaltanlagen? War Ihnen das geläufig? Ist das gesprächsweise -

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nein.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): - mal aufgetaucht in Erörterungen?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Das ist nicht diskutiert worden, also nicht diskutiert worden bei Treffen oder bei Gesprächen, wo ich zugegen war.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Und Ihnen war das auch zuvor - - War ein solcher - - War der Zustand, dass solche verbotenen Abschaltanlagen eingesetzt werden, Ihnen persönlich bekannt? Hatten Sie eine Vermutung, dass so etwas passiert?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Bis zum Zeitpunkt, als das eben in den Medien bekannt wurde, dass das in Amerika erkannt worden ist, habe ich nichts davon gehört.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Sie meinen den Zeitpunkt um den 18./19./20. September 2015.



Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Ja.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Okay. - Zu dem gemeinsamen Forschungsvorhaben von BMU und BMVBS noch mal eine Frage, zum Teil auch schon angeschnitten. Gemeinsam mit dem UBA hat ja die BAST als federführende Behörde diese sogenannte Felduntersuchung in Auftrag gegeben, und Sie haben das Projekt als ausgewiesener Experte auf dem Gebiet der Kfz-Emissionen und auch der Luftschadstoffe maßgeblich betreut und auf diesem Gebiet auch schon verschiedentlich publiziert. Mich würden dazu folgende Einzelfragen interessieren: Für wie viele Fahrzeuge haben Sie die Feldüberwachung im Rahmen des Projektes durchgeführt?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Ich gehe davon aus, dass Sie mit Fahrzeugen Fahrzeugtypen meinen.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Fahrzeugtypen, ja.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Wir haben 17 Fahrzeugtypen -

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Okay.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: - im Rahmen dieses Projektes untersucht.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Waren bei diesen 17 Fahrzeugtypen - - Oder wie viele von diesen 17 Fahrzeugtypen waren Fahrzeuge, die später - - oder die in den USA auffällig geworden sind? Wissen Sie das vielleicht?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, dazu kann ich Ihnen keine Informationen geben, weil mir nicht bekannt ist oder weil ich nicht weiß, welche von den Fahrzeugen - - Das waren ja alles europäische Modelle, die wir untersucht haben oder die in Europa oder in Deutschland verkauft worden sind. Ob baugleiche Fahrzeuge auch in Amerika verkauft worden sind und deswegen dort auch geprüft worden sind, das entzieht sich meiner Kenntnis.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Okay. - Also, Sie wissen nicht, ob die in den USA auffällig gewordenen Fahrzeuge womöglich andere Spezifikationen aufgewiesenen haben.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Ja.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Welche Testmethoden sollten im Rahmen dieser Felduntersuchung angewendet werden?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Es sollten genau die Testmethoden angewendet werden, die auch im Rahmen der Typpgenehmigung geprüft worden sind, sprich: Typ-1-Messungen, Überprüfung der limitierten Schadstoffe.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Das heißt also, Ihre vorherigen Ausführungen hinsichtlich strenger Anwendung von Vorschriften und Richtlinien ist eben auch genau auf die Prüfverfahren auszulegen.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Das Einzige, was man hier an der Stelle noch ergänzen muss - nicht dass das später noch mal hinterfragt wird -: Was wir zusätzlich im Rahmen unseres Feldüberwachungsprojektes mit gemessen haben, das waren die CO₂-Emissionen.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Okay. - Sind Abweichungen von den in der Typprüfung festgelegten Werten hinsichtlich CO₂, Stickoxide oder hinsichtlich der Herstellerangaben zu Kraftstoffverbräuchen und den damit ja korrelierenden CO₂-Emissionen aufgetreten und auffällig geworden?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Wir hatten bei den 17 Fahrzeugtypen 16 Fahrzeugtypen - - Oder da möchte ich noch ein Stück weiter ausholen, und zwar ist es so, dass bei der Feldüberwachung begonnen wurde zu messen mit der Mindeststichprobenanzahl von drei Fahrzeugen, und wenn bei den drei Fahrzeugen keine Auffälligkeiten waren, dann konnte man nach statistischen Vorgaben sagen: Der Fahrzeugtyp ist in Ordnung.



Bei dem Fahrzeugtyp VW Golf, den wir auch vermessen haben, war es so, dass wir da bei den drei ersten Fahrzeugen, die wir vermessen haben, Auffälligkeiten hatten in Bezug auf CO und wir deswegen bei diesem Fahrzeug die Stichprobenanzahl bis auf acht erhöhen mussten, um, wie es die Statistik vorschreibt, dann letztendlich nach acht Messungen eine klare Aussage treffen zu können: Ja, der Fahrzeugtyp ist in Ordnung oder nicht. Und bei VW war es eben so, dass nach acht Fahrzeugmessungen die Situation eingetreten ist: Der Fahrzeugtyp ist in Ordnung.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Wie haben Sie sich diese zunächst festgestellten Abweichungen - vielleicht sollte man auch „Auffälligkeiten“ sagen - zunächst erklärt?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Die hatten wir uns eigentlich an der Stelle erst mal noch gar nicht erklärt, weil wir hatten die Auffälligkeiten festgestellt, und daraufhin wurde VW informiert, dass eben hier Fahrzeuge gemessen wurden, die erhöhte CO-Emissionen hatten, und VW gebeten, eine entsprechende Stellungnahme abzugeben zu diesen erhöhten CO-Emissionen.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Dazu noch mal: In Ihrem Abschlussbericht betonen Sie, die Erklärungen der Fahrzeughersteller zu den erhöhten CO₂-Emissionen seien mitunter abwegig formuliert, würden aber unmissverständlich dokumentieren, dass die im Rahmen der Typprüfung erlaubten Verfahren und Methoden zur Ermittlung zur CO₂-Emissionen in Bezug auf wichtige Prüf- und Messparameter zum Teil große Bandbreiten zulassen, die große Differenzen bei den Messergebnissen nach sich ziehen können. Die Ausführungen zu den erhöhten CO₂-Emissionen würden deutlich zeigen, dass klare Vorschriften bzw. Vorgaben, also Spezifikationen, Messparameter, Default-Weight-Werte usw., in das Typengenehmigungsregelwerk eingearbeitet werden sollten. - Wenn die Einlassungen der Fahrzeughersteller zu den erhöhten CO₂-Emissionen mitunter abwegig formuliert waren, musste sich Ihnen dann nicht jedenfalls ein Verdacht hinsichtlich von Manipulationen hinsichtlich Kraftstoffverbräuchen aufdrängen?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nein, eigentlich nicht, und zwar deswegen nicht, weil bekannt ist in den entsprechenden Kreisen - ich sage es mal so -, dass im Grunde genommen die Streuungen gerade bei CO₂ relativ groß sind. Das basiert zum Teil darauf, dass eben sehr viele Variablen und sehr viele Parameter da mit einfließen und die Toleranzen teilweise sehr groß sind und die Messvorschriften, die zum damaligen Zeitpunkt vorgelegen haben - jetzt mache ich einen Sprung zu den WLTP -, gerade eben bekannt waren und das eben auch mit ein Grund war, dass man gesagt hat: Wir müssen im Zuge der neuen Vorschriften beim WLTP nicht nur auf den Zyklus gucken, sondern wir müssen auch gucken: „Wie sind die eigentlichen Prüfverfahren?“, um dort diese Bandbreiten der Toleranzen entsprechend eingrenzen zu können, um später eben in die Situation zu kommen - das ist der Wunsch, der dahintersteht -, dass man dann eben nicht mehr solche großen Streuungen hat. Also, jetzt so Abweichungen in der Größenordnung bis 8 oder 10 Prozent sind durchaus Werte, die in dem Zusammenhang geläufig sind, wird aber überwiegend darauf zurückgeführt, dass eben, wie gesagt, die Streuung und die Variabilitäten bei der Messung sehr groß sind.

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Müller, sagen Sie eben noch die Fundstelle? Den Abschlussbericht hatten Sie erwähnt.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Das ist die Fundstelle MAT A BAST 2-2, Referat Z 5, Ordner 5, Seiten 11 bis 18. - Der vergleichbare Sachverhalt zu den Sickoxidemissionen: Musste Ihnen da nicht aufgrund Ihrer Erfahrungen und der Forschungsvorhaben der BAST der tatsächliche Einsatz von solchen Abschaltvorrichtungen - - Hat sich der Ihnen nicht aufgedrängt, oder wie stehen Sie dazu? Ist Ihnen das nicht auffällig geworden, oder haben Sie sich das anders erklärt?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Ich habe bei Ihrer Frage nicht so ganz den Link zu den Feldüberwachungen verstanden.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Also, wenn Sie Abweichungen bei Stickoxiden



5. Untersuchungsausschuss

festgestellt haben - - Die Abweichungen, die Sie festgestellt haben, führten die bei Ihnen nicht dazu, dass Sie sagten: „Mensch, da muss was im Spiel sein, womöglich eine Abschaltvorrichtung, die womöglich auch verboten sein kann“? Oder haben Sie dafür andere Erklärungen gehabt? Oder war es im Rahmen von Erfahrungswerten, dass solche Abweichungen auch vorkommen?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, es ist bei so einem Feldüberwachungsprojekt ja immer so: Hier wird ja geguckt, ob ein Fahrzeugtyp in Ordnung ist, und wenn bei den Messungen innerhalb der Stichprobe - das kann bis zu 20 Fahrzeuge gehen - ein Fahrzeug dabei ist, wo - ich nenne jetzt irgendeinen Schadstoff - CO, HC oder NOx, ich sage mal, über Grenzwert liegt, dann ist das eine Situation oder ein Fall, der durchaus auftreten kann, weil, wie gesagt, es dann noch nicht dazu führt, dass man sagen muss: Okay, jetzt sind irgendwelche Sachen im Spiel, oder hier sind irgendwelche Auffälligkeiten, wo man genauer hingucken muss.

Das war bei dem Fahrzeug, wo NOx- oder HC-plus NOx-Überschreitungen aufgetreten sind, eine einmalige Geschichte. Wir hatten daraufhin diesbezüglich - ich nehme an, Sie meinen auch das VW-Fahrzeug - VW auch angeschrieben. VW hat das eigentlich auch plausibel erklärt, hat erst einmal gesagt: „Das ist ein einmaliger Fall oder eine einmalige Situation“, und hat als Begründung angegeben, dass bei diesem Fahrzeug eine ungeklärte Reparaturhistorie vorlag, wo - ich denke, es war irgendwo im Bereich des AGR-Systems - ein Fehler oder ein Bauteil wohl defekt war, was ausgetauscht wurde und möglicherweise nicht korrekt ausgetauscht wurde, oder dass das AGR-System noch vor dieser Reparatur selbst auch einen Schaden erlitten hat.

Und bei allen Messungen danach gab es keine NOx-Überschreitungen mehr, und, ich glaube, das war auch der einzige Fall, dass überhaupt NOx-Über- - oder das einzige Fahrzeug, wo überhaupt NOx-Überschreitungen aufgetreten sind.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Also, die Erklärung von Volkswagen in dem Fall war dann für Sie auch plausibel.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nicht nur von Volkswagen, sondern auch innerhalb der Lenkungsgruppe war das eigentlich für alle plausibel.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Gab es denn Hinweise in Ihrem Haus, dass Hersteller eingeräumte Spielräume überstrapaziert hätten oder zu sehr zu ihren eigenen Gunsten, also zu Herstellergunsten, ausgelegt hätten? Hatten Sie solche Erkenntnisse, solche Annahmen, solche Befürchtungen?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Wenn Sie jetzt mit Spielräumen meinen „in Bezug auf CO₂“, dann war das schon bekannt, dass die Hersteller natürlich die Möglichkeiten - oder einige Hersteller, nicht alle -, die eben, ich sage mal - - die Bandbreiten, die die Variabilitäten vorgeben, schon in ihrem Sinne nutzen. Das ja, aber nicht in Bezug auf limitierte Schadstoffe.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Okay, gut. - Dann würde ich es in dieser Runde erst mal bewenden lassen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke. - Dann Oliver Krischer von den Grünen. Bitte.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, herzlichen Dank. - Herr Bugsel, ich würde noch mal gerne zum Anfang dieser Feldüberwachung kommen. Ich habe Sie jetzt eben so verstanden, dass Sie das UBA-Konzept gar nicht kannten -

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Richtig.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): - und auch bis heute nicht kennen.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, ich habe jetzt im Nachgang schon mal gehört, dass da wohl solche Sachen mit angesprochen worden sind und auch diskutiert worden sind; aber solche Diskussionen haben - - Oder wenn die Diskussionen stattgefunden haben, dann nicht im Beisein der BAST.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie haben eben gesagt, man hat das im Vorfeld



5. Untersuchungsausschuss

schon diskutiert, und 2010 gab es dann einen Erlass. Das war dann der offizielle Auftrag für Sie, jetzt mit dem Projekt loszulegen. Oder wie habe ich das zu verstehen?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nein. Das war so zu verstehen, dass, bevor die BAST den schriftlichen Auftrag bekommen hat, wir schon im Dezember informiert worden sind, also zwei, drei Monate vorher: Hier, da ist ein Projekt, was ihr machen möchtet. Versucht schon mal, so ein paar Sachen in die Wege zu leiten. - So war das zu verstehen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Mich wundert das etwas, weil am 30. Dezember 2008 schreibt Herr Redmann aus dem Verkehrsministerium unter anderem an Sie, aber auch an Eberhardt, KBA, UBA - das ist MAT A BMUB 2-1, Ordner 4, Seite 215; ich sage das nur fürs Protokoll hier, das müssen Sie nicht wissen - - Aber da geht eine Mail auch an Sie, und da steht drin:

Basierend auf einer ... Projektaus-schreibung des UBA hat die BAST einen Vorentwurf für die Leistungsbeschreibung (siehe Anlage) erstellt ...

Also, hier klingt es so, dass die BAST das UBA-Konzept hatte und daraufhin etwas entwickelt hat. Die Frage ist: Wenn Sie das nicht kannten und nicht hatten, wer hatte das denn dann in der BAST?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, dieses UBA-Konzept, was gerade hier schon mal angesprochen war, das war der BAST nicht bekannt. Ich könnte mir vorstellen, dass hier gemeint ist, weil das UBA selbst ja auch schon in der Zeit lange davor selbst Feldüberwachungsprojekte durchgeführt hat - ansonsten würde ich gerne noch mal einen Blick draufwerfen; das erschließt sich mir dann vielleicht besser - - Ich vermute, dass - - Nein, vermuten soll ich ja nicht.

(Heiterkeit)

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Ich habe es hier elektronisch.

(Der Zeuge liest in einem Dokument auf einem iPad)

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, ich lese hier nichts von einem UBA-Konzept. „Basierend auf einer früheren Projektbeschreibung des UBA ...“: Ja, hier ist gemeint eine Projektbeschreibung von einem UBA-Projekt, das das UBA selbst zur Feldüberwachung durchgeführt hat. Weil das UBA selbst hatte schon sehr viele sogenannte Feldüberwachungsprojekte durchgeführt, und die BAST sollte sich bei - - Oder es war hier gemeint gewesen, dass man sich an dieses Konzept, was jetzt die Art und Weise, was beachtet werden muss, nämlich: Wie werden die Fahrzeuge beschafft? Wie ist sichergestellt, dass die Fahrzeuge auch vom Halter zu den Prüfstellen kommen - -

Weil man darf ja nicht vergessen: Bei dieser ganzen Feldüberwachungsprüfung ist es ja so, dass das Fahrzeuge aus Kundenhand sind, die nicht von den Herstellern irgendwie zur Verfügung gestellt werden, sondern es sind Fahrzeuge von Kunden. Die werden über das KBA angeschrieben, dass eben ein Typ untersucht werden soll im Rahmen eines Forschungsvorhabens und dass sie Besitzer eines Fahrzeugs dieses Typs sind und ob sie sich bereiterklären würden, bei diesem Projekt mitzumachen und ihr Fahrzeug für die Messung zur Verfügung zu stellen. Und solche Sachen sind hier gemeint, dass man da eben das Rad an der Stelle nicht neu erfinden sollte, was man beachten muss, wie das am besten vorgeht, sondern dass man hier im Grunde genommen ein bisschen Nektar saugen kann.

Was jetzt die andere Sache anbetrifft, die hier gerade schon mal angesprochen wurde mit Untersuchung von irgendwelchen Defeat Devices oder so was: Das war nicht Gegenstand. Das war damit nicht gemeint.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Die Frage, die sich mir aber jetzt stellt: Sie haben ja offensichtlich mit den Kollegen auch vom UBA, wie der Mail-Verkehr zeigte, zu dem Thema Kontakt gehabt. Ich finde es jetzt erstaunlich, dass man dann nicht darüber spricht, wenn ein Teil da schon mal sich Gedanken gemacht



hat, und gar nicht darüber redet und sagt: „Wir machen jetzt“, also dass es da ein Konzept gab, auch kein Austausch stattfindet. Ist das üblich, also dass, wenn man mit Kollegen von einem anderen Ministerium oder von einer anderen nachgeordneten Behörde zusammenarbeitet, solche Sachen da nicht ausgetauscht werden?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Da kann ich jetzt nichts dazu sagen. Es war so, dass wir im Rahmen dieses Erlasses die Vorgabe hatten oder den Auftrag hatten, ein Feldüberwachungsprojekt durchzuführen, was sich eben streng an den Vorgaben des statistischen Verfahrens und an den, ich sage mal, Vorgaben orientiert, wie es eben in der Regelung abgelegt ist.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Was meinen Sie denn jetzt mit dem Erlass? Was genau ist da gemeint?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: In dem Erlass des BMV an die BAST stand eben drin, dass die BAST ein Feldüberwachungsvorhaben durchführen möchte nach den Kriterien, die ich gerade genannt hatte, dass die BAST das Forschungsvorhaben - - die Leistungsbeschreibung erstellen soll, das Projekt betreuen soll, dass die BAST die Bindegliedfunktion zwischen dem Forschungsnehmer und zwischen der Lenkungsgruppe aufrechterhalten soll und dass die BAST eben das BMV bei den Arbeiten diesbezüglich unterstützen möchte.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber dieser Erlass war nach dem Zeitpunkt, wo schon die Gespräche mit den Kollegen vom UBA und den anderen Behörden ... (akustisch unverständlich) stattgefunden hatten.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Richtig.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wissen Sie noch, wann der Erlass ungefähr war?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Wann die BAST den schriftlichen Erlass bekommen hat?

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, ja.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Das war Anfang 2009, März/April. So was.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Da ist dann vom BMVS das erlassen worden.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Da haben wir den Erlass bekommen, ja.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und Sie sagten eben, für Sie war klar, dass nur streng nach NEFZ überprüft werden sollte.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Ja.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wurde das da irgendwie begründet Ihnen gegenüber?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, ich kann mich nicht erinnern, dass es da diesbezüglich Diskussionen gegeben hat, also mit uns jetzt.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Die Frage ist ja die: Wenn man gerade und innerhalb der Gruppe - - Also, zumindest im UBA und im BMU war ja das Thema Abschalteneinrichtung zumindest eines, was man sich aufgeschrieben hat, und wenn man natürlich nur mit einem Verfahren überprüft, das ausgetrickst wird, dann kann man den Trick nie finden. Das ist ja wohl klar. Da muss man die Randbeding- - Aber das war für Sie alles kein Thema. Das spielte damals bei den Überlegungen keine Rolle, oder? So verstehe ich Sie.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Ja.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, es gab keinerlei - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Deine Zeit ist um.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay.

Vorsitzender Herbert Behrens: Wir sind einmal durch. - Das Wort ist dann bei Arno Klare.



5. Untersuchungsausschuss

Arno Klare (SPD): Herr Dr. Bugsel, Sie haben eingangs auf die Frage des Vorsitzenden nach dem Stellenwert dieser koordinierten Feldüberwachung, wo dann KBA und Sie dabei waren mit Ihrer BAST und viele mitgemacht haben, gesagt, das war Neuland. Jetzt haben Sie gerade aber ausgeführt, dass das UBA sehr zahlreich diese In-Use-Conformity-Überprüfung vorher schon gemacht hat. Was war jetzt Neuland an dieser Feldüberwachung, über die wir gerade hier gemeinsam geredet haben?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, ich kann mich jetzt an den Begriff „Neuland“ nicht so recht erinnern in dem Zusammenhang. Was man sagen muss: Es war das erste Mal, dass die BAST so ein Projekt gemacht hat, -

Arno Klare (SPD): Ach so, ja.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: - wenn Sie das mit „Neuland“ meinen.

Arno Klare (SPD): Ja, ja. - Sie haben auch gesagt, es gebe - ich glaube, der Vorsitzende hat es nachgefragt - wenig - - Er hat, glaube ich, nach der wissenschaftlichen Literatur gefragt, und da haben Sie gesagt, es gab relativ wenig verfügbare wissenschaftliche Literatur. Wenn aber das UBA schon sozusagen in der Historie relativ viel dazu gemacht hat, dann ist das wahrscheinlich - kann man eventuell sagen - keine wissenschaftliche Literatur, so doch aber Dokumentationen und damit auch Muster. Aber die haben jetzt bei dieser Feldüberwachung keine Rolle mehr gespielt oder sind da nicht eingeflossen oder - -

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Eingeflossen ist das, was ich gerade erwähnt hatte, dass zum Beispiel die Erfahrung, die das UBA gemacht hat in Bezug auf: Wie beschafft man die Fahrzeuge? Wie wird sichergestellt, dass die Transporte so funktionieren? Wie wird sichergestellt, dass das alles gut abläuft - - Daran haben wir uns ein bisschen in unserem Projekt orientiert.

Arno Klare (SPD): Das heißt, auch - Ihres Wissens - die vorherigen Projekte, an denen man sich

ja orientiert hat, sind nach diesen strengen Regeln immer nur - - Also, Typpenehmigungsverfahren anwenden sozusagen bei diesem Test und dann eben die statistischen Regeln einhalten, das war immer so; das war jetzt keine Besonderheit bei diesem Projekt, das Sie mit betreut haben.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, wir befinden uns jetzt zwar außerhalb des Untersuchungs- -

Arno Klare (SPD): Nein, ich spreche jetzt von dem Projekt. Das war jetzt nichts herausragend Besonderes, dass gesagt worden ist: Ihr dürft nur nach Typ-1-Genehmigungsverfahren testen und sonst nichts, und ihr müsst die statistischen Regeln einhalten. - War das jetzt etwas, was neu war und was Besonderes war, oder war das immer so?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, man muss sagen, dass bei den UBA - - UBA hat das ja schon sehr früh gemacht nach meinem Kenntnisstand, und UBA hat auch solche Untersuchungen durchgeführt, als es noch gar keine Vorschriften dazu in Regelwerken gab.

Arno Klare (SPD): Ja.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, insofern muss man das Ganze ein bisschen unter dem Aspekt auch betrachten, weil Sie gerade den Aspekt eingebracht hatten: regelkonform.

Arno Klare (SPD): Ja. Die Regelkonformität ist natürlich juristisch wichtig - das ist mir schon klar -, -

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nein, es ist - -

Arno Klare (SPD): - um etwas Vergleichbares liefern zu können.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Bei einigen Projekten, wenn ich das aus dem Gedächtnis richtig rekapituliere, war es so, dass es zu dem Zeitpunkt, wo UBA diese Projekte durchgeführt hat, wie gesagt, noch gar keine entsprechenden Vorgaben in Regelwerken gab, -



5. Untersuchungsausschuss

Arno Klare (SPD): Gut. Okay.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: - sondern UBA hatte im Rahmen der -

Arno Klare (SPD): Dann haben die sozusagen freihändig - -

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: - Forschungsfreizügigkeit gesagt: Okay, wir gucken da mal drauf.

Arno Klare (SPD): Ja, ja, in freier Rechtschöpfung was gemacht.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Ja, ja.

Arno Klare (SPD): Das durften Sie jetzt nicht oder sollten Sie nicht machen.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Ja.

Arno Klare (SPD): Jetzt sind ja innerhalb - das haben Sie auch gerade geschildert - dieser Feldüberwachung durchaus Abweichungen aufgetaucht, die Sie sich erst mal, ja, mit dem Blick auf die Daten und Fakten nicht erklären konnten: Wie kann das - - Dann haben Sie Rücksprache gehalten mit den jeweiligen OEM, in dem Falle jetzt zum Beispiel mit VW. Da gab es Abweichungen beim Golf. Wie sind diese - Ihres Wissens nach, wenn Sie daran beteiligt waren - Kontaktaufnahmen abgelaufen?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Sie meinen jetzt in Bezug auf unser Feldüberwachungsprojekt.

Arno Klare (SPD): Ja. Ja, klar.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Ja, doch, da war die BAST natürlich beteiligt, weil wir haben ja die Hersteller angeschrieben, und das ist dann so abgelaufen, dass wir die Hersteller - - Bleiben wir jetzt mal bei den limitierten Schadstoffen. Da hatten wir ja nur den Fall, dass VW-Fahrzeuge Überschreitungen hatten. Da haben wir VW angeschrieben und, ohne jetzt da inhaltlich auf die Schreiben groß eingehen zu wollen, letztendlich die Hersteller gebeten, uns mitzuteilen oder eine

Stellungnahme abzugeben, was Grund für diese Überschreitungen oder diese erhöhten Werte ist.

Arno Klare (SPD): Und dann hat VW auch die Chance gehabt - in dem Falle des Golf -, da nachzubessern, oder haben die nur die Erklärung geliefert?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Es ist bei VW so abgelaufen: Es wurde dann ein Fahrzeug von den drei zuerst untersuchten Fahrzeugen - - hat VW mit nach Wolfsburg genommen oder nach Wolfsburg geholt und hat dort an diesem Fahrzeug selbst Untersuchungen durchgeführt. Das ist, was die Untersuchung betrifft.

Und wir hatten in unserem Anschreiben auch VW gebeten, eine Stellungnahme abzugeben, was dann auch letztendlich nicht in schriftlicher Form, aber im Zuge eines Herstellergespräches stattgefunden hat, wo eben VW uns erläutern sollte, was die Gründe für die CO₂-Überschreitungen bzw. bei dem einen Fahrzeug, wo auch NO_x plus HC zu hoch waren - - was die Gründe für diese Überschreitungen sind. Aber die BAST war da involviert; natürlich.

Arno Klare (SPD): Ja, klar. - Herr Dr. Bugsel, in einer Mail - jetzt muss ich die MAT-Nummer sagen: Das ist MAT A BMUB-2-1, Ordner 5 von 60, Seite 1 von 1 - schreiben Sie: „Liebe Kollegen, liebe Mitglieder der Lenkungsgruppe“ - Sie schreiben also an diese Lenkungsgruppe -, und weisen darauf hin, dass die Abweichungen, die gemessenen Werte von dem Fahrzeug in Wolfsburg - das ist dann wahrscheinlich bei VW gewesen -

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Ja.

Arno Klare (SPD): - und nicht bei irgendeinem Technischen Dienst, sondern in dem Betrieb selber - und eines Fahrzeugs in Essen - damit ist wahrscheinlich der TÜV in Essen gemeint, -

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Ja, der Forschungsnehmer.



5. Untersuchungsausschuss

Arno Klare (SPD): - diese Untersuchungseinrichtung, die ich ja dann auch ganz gut kenne, weil die ist bei mir in der Nähe - - voneinander abweichen, und es ist die Rede von Messungen mit alter und mit neuer Software. Das heißt, es hat Fahrzeuge gegeben, die unterschiedlich bedatet waren sozusagen, mit alter und neuer Software, in dem Ausschnitt der Fahrzeuge, die Sie aus dem Feld genommen haben. Oder wie muss ich mir das vorstellen?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Ich versuche, das mal zu erklären oder da Transparenz reinzubringen.

Arno Klare (SPD): Ja, ich frage nach einer Erklärung hier.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Und zwar ist es so, dass dann VW selber bei dem einen Fahrzeug entsprechende Versuche unternommen hat und auch bei einem Fahrzeug die Bedatung geändert hat, und diese geänderte Software wurde dann auch in Wolfsburg an einem weiteren Fahrzeug - - oder an einem der Fahrzeuge nochmals eingesetzt, was schon überprüft worden war, um zu gucken, ob denn diese Maßnahme nicht nur bei dem einen Fahrzeug, sondern eben auch bei einem anderen Fahrzeug, was schon geprüft worden war, wirken würde. Das ist die Bezeichnung „alte Software/neue Software“.

Arno Klare (SPD): Das heißt aber, die - -

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: „Alte Software“ bedeutet in dem Zusammenhang: Das ist das Fahrzeug so, wie es vom Kunden quasi übernommen wurde -

Arno Klare (SPD): Ja.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: - und gemessen wurde. „Neue Software“ heißt, es wurde dann auf dieses Fahrzeug oder in dieses Motorsteuergerät die entsprechend andere Software aufgespielt. Das Fahrzeug wurde dann noch mal auf der Rolle gemessen im gleichen Zyklus nach den gleichen Bedingungen, und das waren dann die Ergebnisse „neue Software“.

Arno Klare (SPD): Das führte - -

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Es gab aber - vielleicht darf ich das noch ergänzend sagen - -

Arno Klare (SPD): Ja, klar.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Es darf nicht daraus abgeleitet werden, dass die Fahrzeuge, die aus dem Feld kamen, unterschiedliche Softwarestände - - Das waren immer die Fahrzeuge, so wie sie aus Kundenhand gekommen sind.

Arno Klare (SPD): Ja, klar.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Die waren nicht beim Hersteller gewesen vorher, oder da ist sonst irgendwas damit gemacht worden. Das war nicht der Fall.

Arno Klare (SPD): In dieser gerade schon benannten Quelle weisen Sie darauf hin, dass diese neue Software dazu geführt habe, dass die CO-Werte, die vorher zu hoch waren, um 50 Prozent abgesenkt wurden, also deutlich abgesenkt wurden, während die CO₂-Werte um 11 Prozent gestiegen sind. Das heißt, der Verbrauch muss sich auch geändert haben, sonst ist das ja nicht. Das heißt, es gibt Abweichungen durch unterschiedliche Software. Ich meine, das wusste man vorher; wenn man die Software ändert, klar, dann ändert sich die Motorsteuerung, dann ändern sich Verbrauch, andere Werte. Meine Frage ist jetzt: Hätte man da nicht einen Moment zumindest drüber nachdenken müssen, zu sagen: „Wir müssen noch mal genauer auf diese Software schauen“, oder hat da keiner dran gedacht und hat gesagt: „Gut, das ist so, das ist einfach ein Faktum“?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, ich bin etwas irritiert in Bezug auf Ihre Aussage, die Sie gerade gemacht haben, dass bei 50-prozentiger CO-Reduzierung oder 50-prozentiger Verbesserung der CO-Emission gleichzeitig eine 11-prozentige CO₂-Erhöhung stattgefunden hat. Das - -

Arno Klare (SPD): Darf ich das eben wörtlich zitieren?



Der Tabelle

- es ist Ihr Text; das ist die gleiche Quelle, die ich eben schon mal nannte -

ist zu entnehmen, dass mit der ,neuen‘ Software die CO-Emissionen bei dem geprüften Fahrzeug im NEDC (Typ 1 Test) um ca. 50 % gegenüber der ,alten‘ Software reduziert werden können ...

Und Sie schreiben später in dieser Mail, dass ebendieses Fahrzeug mit der neuen Software bei den CO₂-Werten auf plus 11 Prozent gekommen ist. Das ist die Messung in Essen, und in Essen war das Fahrzeug mit der neuen Software.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, wenn ich mich an die - -

Arno Klare (SPD): Ich kenne den Trade-off zwischen NO_x und Ruß. Der ist wissenschaftlich bekannt.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Ja.

Arno Klare (SPD): Da müssen wir nicht drüber reden. Aber diesen Trade-off kenne ich bisher nicht.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Dürfte ich die Mail mal sehen?

Arno Klare (SPD): Ja, klar.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Weil ich vermute - -

Arno Klare (SPD): Darf ich Ihnen das geben? Ich muss das wieder zurückhaben, weil da sind meine Aufzeichnungen drin. Ich habe da reingemalt.

(Dem Zeugen werden Unterlagen vorgelegt)

Das ist diese Mail. Bitte sehr.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Ja, das ist folgendermaßen zu verstehen, und zwar: Weil wir ja ein Kriterium festgelegt hatten in Bezug auf die CO₂-Veränderungen oder die CO₂-Ergebnisse bei unseren Fahrzeugen, die alle gemessen wurden - - Und hier ist gemeint: Wenn man den neuen - - oder den gemessenen Wert, den CO₂-Wert, bezogen auf den Ausgangszustand, wie er vorher war, und zwar auf das Ergebnis bezieht - - Also, was ich sagen wollte, war im Grunde genommen - - Was ich mit dieser Aussage hier treffen wollte, war Folgendes: dass man dann in Bezug auf die Argumentation, wie hoch denn die Verschiebung der CO₂-Emissionen eigentlich ist, natürlich auch aufpassen muss: Was nimmt man als Basiswert, worauf man sich bezieht? Bezieht man sich dann auf den Wert, den die erste, den die ursprüngliche Software an CO₂-Ergebnissen gebracht hat, oder bezieht man sich auf den CO₂-Ergebniswert, den die neue Software geliefert hat? Dass man da nicht, ich sage mal, über Kreuz das Ganze bezieht.

Deswegen hatte ich hier angegeben: Wenn man sich auf die Messung in Essen bezieht mit der neuen Software, dann würde das eine 11-prozentige Verschiebung ergeben. - Aber da müsste ich mir die Tabellen jetzt noch mal - -

(Der Zeuge blättert in den ihm vorgelegten Unterlagen)

Arno Klare (SPD): Nein, das geht nicht weiter. Da ist nur ... (akustisch unverständlich) Also, so ganz klar ist es mir noch nicht. Aber lassen wir es dabei erst mal in dieser Runde bewenden. - Danke.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Aber was ich vielleicht an der Stelle noch sagen möchte: Selbst diese 11 Prozent - - Ich hatte ja vorhin schon mal ausgeführt, dass, ich sage mal, Abweichungen in der Größenordnung bis 10 Prozent durchaus sich im Rahmen dessen bewegten, was uns auch bekannt war, weil eben unterschiedliche Prüfstände und unterschiedliche Variabilitäten an beiden Messorten, Wolfsburg und Essen, sicherlich da auch



5. Untersuchungsausschuss

mit reingespielt haben. Das sollte damit auch ausgedrückt werden.

Arno Klare (SPD): Habe ich noch Zeit?

RD Karsten Witt (BT): Drei Minuten.

Arno Klare (SPD): Drei Minuten noch. - Meine Frage jetzt in dieser Runde sozusagen als Conclusio daraus: Wenn man feststellt bei diesen, wie auch immer jetzt die Bezugswerte gemessen, gelegt werden, dass solche Änderungen doch sehr zentral softwareinitiiert sind, das ist aber - - Dieser Aspekt ist jetzt in dem ganzen Untersuchungskontext oder in dem ganzen Setting, auch in der Lenkungsgruppe, nie wirklich zentraler Punkt gewesen.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Das ist so nicht diskutiert worden; das ist richtig. Was ich aber in dem Zuge eigentlich sagen würde, ist im Grunde genommen, dass die ganze CO₂-Thematik oder auch die Abweichung sich selbst bei der Größenordnung von 10 Prozent im Rahmen dessen bewegt, was, ich sage mal, als normal zu bezeichnen war. Selbst wenn Sie ein und das gleiche Fahrzeug mehrfach hintereinander auf dem gleichen Prüfstand messen, kriegen Sie relativ große Streuungen, sodass man da jetzt diesem Einzelwert - ob das jetzt 8 Prozent oder 10 Prozent sind oder vielleicht sogar nur 6 - nicht so große Bedeutung beimessen darf, sondern da müsste man eine Statistik drüberlaufen lassen. Das waren hier ja alles nur Einzelmessungen.

Arno Klare (SPD): Gut. - Danke.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, dann würde ich ganz gerne fortsetzen in der Runde für die Linksfraktion. - Noch mal eine Nachfrage zu der Frage, die Sie vorhin folgendermaßen beantwortet hatten - - oder wiederholt sagten, es ging streng nach Richtlinie, darüber hinaus auch kein weiterer Blick auf anderes. Dann sagten Sie aber, zusätzlich mit gemessen wurde eben auch CO₂. Wer hat das entschieden?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Das war in der Lenkungsgruppe besprochen worden. Es war aber

entschieden von den Ressorts. Also, die Vorgabe war auch der BAST mit auf den Weg gegeben worden: CO₂ soll mit gemessen werden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Aber die Anforderung, sich auch mit möglicherweise vorhandenen Abschaltinrichtungen zu beschäftigen, kam nicht.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nein. - Oder ja: Die kam nicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, habe ich verstanden. - Nun hatten Sie eben auf die Frage vom Kollegen Klare in dem Zusammenhang noch mal erwähnt, dass die Software bei einem Fahrzeug von VW überprüft worden ist, dass das Fahrzeug untersucht worden ist in Wolfsburg, nachdem in einem Herstellergespräch nicht aufgeklärt werden konnte, woran es liegt. Und dann sagen Sie, die neue Software wäre auch an einem überprüften Fahrzeug noch mal ausprobiert worden. Kennen Sie die Ergebnisse?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, es wurde zum Teil auch neben der Software der Kraftstoff - - Oder die Kraftstoffqualität spielte auch noch eine Rolle. Weil die Hersteller dürfen fordern, dass die Prüfungen mit Referenzkraftstoff durchgeführt werden. Und ich erinnere mich, dass bei einem Fahrzeug neben der Software auch gleichzeitig der Kraftstoff geändert wurde. Was aber auch deutlich war: dass auch bei dem zweiten Fahrzeug CO dann bei der Verwendung von Referenzkraftstoff und der, ich sage mal, anderen Software - - war CO günstiger, war besser.

Vorsitzender Herbert Behrens: Können Sie mir das noch mal kurz erklären mit dem Kraftstoff? Ich dachte, wenn das alles so stark standardisiert ist, dass es eigentlich da bei den Kraftstoffen zumindest sehr physisch ist, da kann man - -

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Es steht, glaube ich, in der Richtlinie drin, dass auf Wunsch des Herstellers die Messungen mit Referenzkraftstoff durchzuführen sind.



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. Dann habe ich es verstanden; auf Wunsch des Herstellers. - Dann würde ich gerne konkret auf die jetzt in Rede stehenden drei Fahrzeuge von VW und den weiteren Verlauf noch mal zurückkommen. Also, bei der Durchsicht der Akten ist uns aufgefallen: Nach Aktenlage haben Sie Anfang Februar 2011 für Ihren Abteilungsleiter, Herrn Professor Seeck, ein Schreiben an den Leiter der Entwicklungsabteilung von VW entworfen, in dem es um die Ergebnisse von Messungen des TÜV Nord im Auftrag der BAST am Golf VI ging; da haben wir eben gerade drüber gesprochen. Da wird drauf hingewiesen - auch das wurde eben schon erwähnt; ich habe es nur mal im Zusammenhang, was das Datum auch betrifft; das war der Februar 2011 - - datiert dieses Schreiben. Dort werden deutliche Überschreitungen der Grenzwerte der Verordnung 715/2007 für Kohlenmonoxid bei zwei Golf-Fahrzeugen - - Werten, die exakt auf Grenzwertniveau waren.

Und in dem Schreiben selbst wird noch mal direkt auf die neue und alte Software Bezug genommen; das ist auch so erwähnt, und zwar in unserem MAT A BMUB-2-1, Ordner 5, Blatt 186. Dort heißt es, das Schreiben an die Mitglieder der Lenkungsgruppe - das hatten Sie ja eben schon gesagt - - dass eben durchaus Begriffe von „alter“ und „neuer“ Software - in Anführungszeichen - genannt worden sind. Und auf die Frage des Kollegen Klare haben Sie eben gerade gesagt: Ja, das kann alles sein, dass es eben dann doch um 50 Prozent reduziert werden kann.

Ich hatte ja schon kurz fallen lassen, dass ich eben kein Techniker bin, der das wirklich bewerten kann; aber nach einer Neubedatung - so wird es ja genannt - - dass sich Messwerte um 50 Prozent reduzieren bei gleicher Messfahrt auf dem Prüfstand und nach dem gleichen NEFZ und sonst unter unveränderten Laborbedingungen: Hat das Diskussionen zur Folge gehabt? Hat das Fragezeichen ausgelöst? Haben Sie darauf reagiert? Haben Sie nachgefragt, wie es da zustande kommt, oder war das völlig plausibel und sofort einsehbar, dass so was möglich ist?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, diese 50 Prozent, ich glaube, die waren auch gleichzeitig noch mit Referenzkraftstoff und -

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: - handelsüblichem Kraftstoff, also eine Summation von beiden Effekten.

Wir hatten, nachdem VW geantwortet hatte, ja trotzdem beschlossen, dass wir ein Gespräch mit VW durchführen möchten, was ja dann auch für den Sommer geplant war, um so ein bisschen Ihren Aspekt, den Sie gesagt haben, ob wir uns damit zufriedengegeben haben - - Sinn und Zweck war eben in diesem Gespräch, auch von VW das Ganze mal erläutert zu bekommen, auch vor dem Hintergrund, falls weitere Fahrzeuge eben entsprechende Auffälligkeiten zeigen sollten oder VW vielleicht sogar selber sagt: „Ja, mit diesem Typ ist irgendwas nicht in Ordnung“, was VW eben für Maßnahmen ergreifen möchte, um die CO-Emissionen bei diesen auffälligen Fahrzeugen oder bei, müsste man dann sagen, diesem auffälligen Fahrzeugtyp zu beseitigen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Konnte VW erläutern, um welche Maßnahmen es sich gehandelt hat?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Es wurde noch keine Maßnahme eingeleitet. Es war ja noch, ich sage mal, in der Phase, wo wir das Ganze abklären mussten. Wir waren ja auch mit unserem statistischen Untersuchungsprogramm noch nicht durch gewesen. Von den drei Golf, die wir untersucht hatten, waren ja zwei auffällig. Das dritte Fahrzeug war ja in Ordnung. Und ich hatte ja eingangs schon erwähnt, dass wir bei dem VW Golf die Statistik bis zu acht Fahrzeugen erhöhen mussten.

Und wir hatten uns dann auch bei dem Gespräch im Sommer mit VW, bei dem ersten Gespräch, daraufhin verständigt, dass VW berichten sollte zu den Untersuchungsprogrammen, die VW selbst durchführen wollte, und wir hatten beschlossen im Nachgang zu diesem Gespräch, dass



5. Untersuchungsausschuss

wir eben mit unserer Untersuchung selbst auch weitermachen, um eben selber zu einer Aussage kommen zu können: „Ja, der Fahrzeugtyp ist in Ordnung, der Fahrzeugtyp ist in nicht in Ordnung“, weil wir ja zu dem Zeitpunkt auch nicht wussten: Wie geht VW mit der Sache weiterhin um?

Vorsitzender Herbert Behrens: Dieses Herstellergespräch, was Sie eben gerade erwähnt haben, wann war das?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Das war das vom, ich glaube, April. Sie hatten gerade das Datum genannt. Im April 2011, oder Juni oder April 2011, war das. Ich glaube, Sie hatten das Datum gerade genannt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Wir waren - - Bei dem Schreiben waren wir einmal beim 16. Februar, also noch sehr weit im Frühjahr. Dieser Brief an die Lenkungsgruppe war am 2. Februar 2011, und danach kam es dann zu dieser Neufestlegung. Ich frage deshalb nach, weil ich noch eine weitere Nachfrage in der nächsten Runde habe bezüglich einer weiteren Mail auch vom Februar 2011.

Jetzt ist zunächst der Herr Kollege Müller an der Reihe.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Ja, wir hatten ja eben diesen Komplex rund um die Befunde bei dem Fahrzeug VW Golf schon weitgehend erschöpfend besprochen.

Ich möchte noch mal zu dem Thema „Kenntnisse zu Manipulationen aus der Forschungstätigkeit“ kommen. Wir haben im Untersuchungsausschuss Herrn Professor Dr. Hausberger als Sachverständigen gehört, und er erläuterte, dass am Rollenprüfstand ungefähr seit 2002 Messungen in einem Real-World-Zyklus, dem CADC, durchgeführt wurden. Dass die Emissionen von nahezu allen Diesel-Pkw im CADC weit über denen im Neuen Europäischen Fahrzyklus lagen, sei schon vor etwa zehn Jahren publiziert worden; so wurde es ausgeführt. Können Sie die Feststellung von Professor Hausberger bestätigen, dass die

Emissionen von nahezu allen Diesel-Pkw im CADC weit über denen im NEDC liegen?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, was man an der Stelle sagen kann, ist, dass der CADC sehr viel dynamischer ist als der NEDC und auch von der Gesamtdauer länger ist. Und wenn die Beanspruchungen dynamischer sind, ist aus meiner Sicht schon ein Zusammenhang auch da, dass dann auch die Emissionen höher sein können. Aber ob man das unisono so sagen kann, wie das in dem Papier der Fall ist, was Sie gerade zitiert haben, das entzieht sich meiner Kenntnis. Nur, wie gesagt, der CADC ist von der Dynamik her deutlich anspruchsvoller als der NEDC.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Diese Abweichungen würden Sie also im Wesentlichen mit, ich sage mal, der deutlich fahrdynamischeren Auslegung - - argumentieren. Gibt es weitere Ansätze, die Sie heranziehen würden?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Da kann ich jetzt im Moment dazu weiter nichts sagen. Da fällt mir jetzt so ad hoc nichts ein, -

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Okay.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: - weil diese Pauschalierung eben auch, dass da alle deutlich höhere Emissionen hatten - -

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Zum Thema „Erkenntnisse zu Manipulationen bei CO₂-Werten“. Noch mal zusammenfassend und über die Felduntersuchungen hinausgefragt, sind Sie ja aufgrund Ihrer Tätigkeit mit den CO₂-Emissionssachverhalten bei Kraftfahrzeugen ebenfalls befasst. Hatten Sie jemals und, falls ja, ab wann Anhaltspunkte oder Beweise dafür, dass Kfz-Hersteller, wie eben jüngst der *Spiegel* berichtet hat - und zwar reiche ich bei Bedarf die Fundstelle wieder nach; Artikel war überschrieben: „Volkswagen: TÜV und Verkehrsministerium bekriegen sich“, also wie uns der *Spiegel* in diesem namentlichen Artikel benannt hat -, auch den Ausstoß von CO₂ und den Verbrauch von Fahrzeugen



5. Untersuchungsausschuss

bei Messverfahren in der Vergangenheit manipuliert haben? Waren Ihnen solche Manipulationen bekannt und, falls ja, seit wann? So konkret Manipulationen?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nein.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Waren Ihnen nicht bekannt. - Wir sprechen ja - - haben ja eben auch über Forschungsauf-

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, vielleicht noch zu dem gerade: Manipulation nicht, nein, aber dass die Hersteller die Möglichkeiten innerhalb der Prüfprozedur ausgenutzt haben.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Also diese Bandbreitendiskussion, -

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Ja, ja.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): - die wir in der ersten Runde schon geführt haben.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Ja, das schon. Das war bekannt, aber nicht Manipulation im verbotenen Sinne.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Wir haben uns jetzt über Forschungsaufgaben unterhalten, die die BASt erfüllt, das UBA ebenso. Könnte Ihrer fachlichen Einschätzung nach eine Forschungseinrichtung exekutive Kontrollen durchführen, ohne dass dies mit der Unabhängigkeit einer ansonsten mit Forschungsarbeiten betrauten Institution kollidieren könnte? Also, sehen Sie sozusagen ein Spannungsfeld zwischen unabhängiger Forschungsaufgabenübernahme auf der einen Seite und Exekution auf der anderen Seite?

Vorsitzender Herbert Behrens: Das ist ... (akustisch unverständlich)

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Das ist eine hypothetische Frage oder auch eine Frage, die außerhalb des Untersuchungsausschusses -

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Dann würde ich noch mal - in dieser Runde vermutlich abschließend - zum Thema „Luftreinhaltung und Stand der Dieselmotortechnologie“ eine Frage stellen wollen. Sie hatten nämlich im Jahre 2008 bei einer Fachtagung, „Luftqualität an Straßen“, einen Vortrag zum Thema „Abgasnachbehandlung bei Kraftfahrzeugen“ gehalten und dort zusammenfassend in etwa ausgeführt, dass - Zitat - unvollständige Verbrennung sowie Trade-offs zwischen den Abgaskomponenten ein Problem darstellen, dass geeignete fahrzeugtechnische Maßnahmen zur Verminderung der Abgasemissionen existierten, dass dies innermotorisch oder im Wege der Abgasnachbehandlung geschehe, dass auch zur Partikel- und Stickoxidminderung Lösungen vorhanden seien und dass die Grenzwertgesetzgebung zur sukzessiven Ausrüstung der Flotte mit Abgasnachbehandlungstechnologien beitrage.

Ich beziehe mich jetzt gerade auf die letzte Feststellung. Was wollten Sie mit der Feststellung ausdrücken, dass die Grenzwertgesetzgebung zur sukzessiven Ausrüstung der Flotte mit Abgasnachbehandlungstechnologien beitrage?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Ich vermute, das ist ein Vortrag, den ich zusammen mit meinem Kollegen Herrn Dr. Gail ausgearbeitet hatte, -

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Ja, ist richtig.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: - und ich glaube, der Tenor dieser Veranstaltung war gewesen, aus welchen Disziplinen, aus welchen Bereichen Maßnahmen kommen sollten oder müssten, um die Luftqualität insgesamt zu verbessern. Und damit war gemeint, dass auch von der Fahrzeugtechnik ein Beitrag geliefert werden kann. So, in diesem Sinne, war das zu verstehen, dass eben durch strengere Grenzwerte und in der Folge die weitere Verbreitung von bestimmten Abgasnachbehandlungstechnologien eben ihr Beitrag geleistet werden kann, um die Luftqualität zu verbessern. Ich glaube, das war das.



Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Müller, sagen Sie noch mal eben die Fundstelle, bitte.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Das findet sich im Internet, dieser Vortrag, unter - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Jetzt kann ich einen relativ umfangreichen File angeben, wo Sie ... (akustisch unverständlich)

(Arno Klare (SPD): Du kannst es unten abreißen und abgeben!)

die Folie. Also, bei Bedarf kann das rüberkopiert werden. Wir wollen es schriftlich zur Verfügung stellen.

Aber Sie sagten es ja eben gerade: Einen Beitrag zur Ausrüstung der Fahrzeugflotte mit Abgasnachbehandlungstechnologien zu leisten, ist ja eher das Gegenteil eines Vorwurfs an die Grenzwertgesetzgebung. Aber trotz des Auseinanderklaffens von unter Prüfbedingungen eingehaltenen Emissionsgrenzwerten und gemessenen Realemissionen leisten - muss man das so verstehen? - diese Regeln also einen Beitrag zur Senkung der Emissionen, über alles gesehen?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Könnte ich die Stelle mal sehen? Oder könnten Sie es noch mal wiederholen? Ich habe jetzt die Frage nicht so ganz verstanden.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Ja. - Also, wenn Sie sagen, dass die Ausrüstung der Fahrzeugflotten mit Abgasnachbehandlungstechnologien einen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität leistet, dann ist das ja gerade kein Vorwurf, sondern eine eher positive Feststellung, die einen Pfad vorgibt aus Ihrer Sicht. So verstehe ich das jedenfalls. Habe ich das so richtig verstanden, dass Sie also betonen wollen, dass gerade die Grenzwertgesetzgebung auch einen wichtigen Beitrag zur dauerhaften Luftqualitätsverbesserung darstellt?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Wir haben uns zu - - Sie sagten gerade, das wäre zweitausendund - -

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): 2008.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: 2008. Das heißt, da waren wir noch in der Phase vor Euro 5 und vor Euro 6. Das war ein Zeitpunkt, wo noch überwiegend Euro-4-Fahrzeuge und noch älter unterwegs waren, und das war eben ein Punkt gewesen, dass eben mit Euro 5 und 6 sehr große oder sehr starke Grenzwertverschärfungen für Dieselfahrzeuge in Bezug auf die Partikel und in Bezug auf die Stickoxide festgelegt wurden und dass das in der Folge oder als Konsequenz nach sich zog, dass eben die Fahrzeuge mit Partikelfiltersystem und eben zukünftig stärker auch mit Entstickungssystemen ausgerüstet werden müssen.

Und insofern schließt sich dann der Kreis: Natürlich, durch die schärfere Abgasgesetzgebung und die schärferen Grenzwerte kommen entsprechende Technologien auf den Markt, die dann eben auch dafür sorgen, dass die Fahrzeuge auf der Straße besser werden.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Okay. - Das ist es für diese Runde.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich stelle noch mal für mich fest, dass - so habe ich Sie verstanden - die doch deutliche Verbesserung nach der Neubedatung des Golf VI, was zu einer 50-prozentigen Reduzierung des Kohlenmonoxids führte, a) einmal auf der Grundlage der neuen Software und b) damit zu tun hatte, dass man dann einen anderen Kraftstoff gewählt hatte. Und wenn ich Sie richtig verstanden hatte, war das dann nicht weiter Thema in Gesprächen, wo man sich Gedanken machte, ob das plausibel ist. So hatte ich Sie vorhin verstanden. Wenn das falsch ist, dann korrigieren Sie mich bitte.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, nicht weiter Gedanken machte - - Wir hatten dann gesagt: Okay, wir warten jetzt erst mal ab, bis wir wirklich eine klare Aussage treffen können: Der Fahrzeugtyp



5. Untersuchungsausschuss

VW Golf besteht das statistische Verfahren, oder er besteht das statistische Verfahren nicht.

Wir hatten VW angeschrieben, um entsprechend da zu versuchen, möglichst schnell Klarheit zu bekommen, und haben dann nach diesem ersten Schreiben, was Sie gerade angesprochen hatten, ja auch noch ein Schreiben hinterher an VW geschickt, kurze Zeit später, wo eben dann ein Fahrzeug auffällig geworden war, was erhöhte HC- und NOx-Emissionen hatte. Dann gab es das Gespräch mit VW - ich weiß jetzt nicht mehr genau, ob es im April oder im Juni des gleichen Jahres war -, und danach haben wir gesagt: Okay, jetzt warten wir erst mal ab, bis wir unsere eigene Messung, unsere Statistik so weit vorangetrieben haben, dass wir sagen können, der Typ ist in Ordnung oder nicht in Ordnung, um da auch gegenüber VW eine entsprechend klare Position einnehmen zu können.

Und VW hatte bei dem Gespräch im Sommer uns gesagt, dass VW selber eigene Untersuchungen auch durchführen wollte, und das hat dann dazu geführt, dass wir gesagt haben: Okay, gut, wenn die Untersuchungen fertig sind - da war der geplante Zeitraum, glaube ich, dann Ende des Jahres -, treffen wir uns noch mal und schauen dann mal, wie der Stand der Dinge ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: Genau, das würde ich jetzt noch mal so sukzessive abarbeiten wollen. Ich bin noch mal zurück im Februar 2011. Sie sagten, da hat es eben diese Nachfrage gegeben. Wir haben das als Mail hier auch vorliegen in MAT A BMUB-2-1, Ordner 5, Blatt 192 (193), wo Herr Professor Seeck als Ihr Abteilungsleiter eben VW auffordert, die technischen Ursachen für die erhöhten CO-Emissionen zu erklären wie auch die CO₂-Emissionen zu erklären. Dann sollte eben auch - so war die Aufforderung - in diesem Schreiben von Herrn Professor Seeck für den Fall, dass es sich um typspezifische Ursachen handelt - - möge VW bitte mitteilen, welche Maßnahmen VW ergreifen wird, um diesen Mangel bei den ausgelieferten und möglicherweise zukünftig noch zu produzierenden Fahrzeugen abzustellen. Das ist MAT A ebenda, Blatt 208.

Haben Sie Kenntnisse darüber, wie VW darauf reagiert hat, auf diese Aufforderung, richtig zu erklären, was man gemacht hat?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, VW hat entsprechende Antwortschreiben an uns geschickt, und, wie ich gerade schon erläuterte, gab es ja auch das entsprechende Gespräch dazu. - Ja, das ist an für sich die Antwort darauf.

Vorsitzender Herbert Behrens: Es gab eine schriftliche Reaktion von VW -

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: - am 30. März 2011 dazu; das ist MAT A BMUB-2-1, Ordner 5, Blatt 206 f.

Und in einem weiteren Schreiben von Herrn Professor Seeck an VW vom 15. April 2011 wurde im Hinblick auf die Überschreitungen der NOx-Grenzwerte - Sie hatten es erwähnt - und der THC-plus-NOx-Summenwerte bei dem vierten vermessenen VW Golf VI wie auch das bereits zuvor konstatierte CO-spezifische Problem um Klärung der technischen Ursachen gebeten. Das ist die Fundstelle ebenda, Blatt 242 f.

In einer zweiten Stellungnahme schreibt VW am 13. Mai, aus seiner Sicht handelt es sich bei der genannten Überschreitung eines einzelnen Fahrzeugs hinsichtlich der THC-plus-NOx-Summenwerte bzw. NOx-Grenzwerte um einen Einzelfall.

Die Wirksamkeit der in unserem Schreiben vom 30.03.2011 beschriebenen Bedatungsänderung wurde für den genannten Typ VW Golf ... in Messungen sowohl beim TÜV Nord, als auch intern mehrfach nachgewiesen.

Das ist die Unterlage BAST-2-2, Referat F3, Ordner 4_5, Blatt 76.

Hat Sie diese Antwort von VW vom 13. Mai überzeugt?



Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, wir waren ja zu dem Zeitpunkt noch in einem laufenden Verfahren oder in einem laufenden Prozess im Grunde genommen, weil ja, wie gesagt, die Stichprobe noch nicht abgeschlossen war. Wir haben das dann auch in der Lenkungsgruppe diskutiert, allerdings nicht nach dem Schreiben von VW, sondern nach der Besprechung, die stattgefunden hatte, und meine Erinnerung daran ist, dass in Bezug auf die NOx-Überschreitung eigentlich keine Gegenargumente kamen oder keine Gegenfragen kamen, dass das irgendwo nicht plausibel war, weil auch eben, wie sich dann ganz am Ende gezeigt hat - - was auch zum damaligen Zeitpunkt gesagt wurde innerhalb der Lenkungsgruppe: Wir müssen jetzt erst mal abwarten, was eigentlich die Gesamtstichprobe ergibt, ehe wir da weitere Maßnahmen ergreifen oder weitere Schritte von VW abfordern. - Weil wir waren noch nicht in dem Zustand, dass wir von VW irgendwas fordern konnten. Wir waren noch in dem Prozess, dass nicht klar war: Der Fahrzeugtyp ist in Ordnung oder nicht in Ordnung.

Aber für mich waren zumindest die Ausführungen von VW, was jetzt die Stickoxidüberschreitungen anbelangt, stimmig, zumal auch kein weiteres Fahrzeug im Verlauf der weiteren Messungen aufgetreten ist, wo erhöhte NOx-Emissionen aufgetreten sind.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie sagten, Sie seien noch im Prozess gewesen. Gleichwohl habe ich den Eindruck aus dem, was wir in den Unterlagen haben - - wurde es dann schon ein bisschen schärfer im Ton, wie man mit VW umgehen sollte. Das ist die Fundstelle BMUB-2-1, Ordner 5, Blatt 317 (319).

Es gab ein Treffen mit den Vertretern von VW; das war der 20. April, also nach der ersten Reaktion. Und wurde da erwogen, bei unzureichender Kooperation seitens VW auf eine Formalisierung, das heißt Übergabe des Vorgangs an das KBA zur Einleitung einer formalen Untersuchung nach den Vorgaben der EU-Regelung, hinzuwirken? War das Gegenstand in dieser - -

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann gebe ich weiter an den Kollegen Klare.

Arno Klare (SPD): Ich muss noch mal nerven mit dem Zusammenhang dieser Schadstoffe usw. Das ist ja so ein Fünfeck. Man hat NOx, und man hat Partikel, man hat HC, man hat CO, man hat CO₂. Und das hängt miteinander so ein bisschen zusammen, so Trade-off-Effekte, die dadrin sind. Und was mich in dem Zusammenhang wundert - - Und wenn ich jetzt sage „wundert“, dann bitte ich, das mit sehr viel Vorsicht zu genießen, weil wir müssen immer in Rechnung stellen, dass wir aus dem jetzigen Wissensstand argumentieren. Rückwirkend ist es immer schwieriger. Also, die Erkenntnis kommt immer zu spät, hat ein großer deutscher Philosoph namens Hegel gesagt, und der ist bedeutender als wir alle, die wir hier am Tisch sitzen. Und der hat auch recht gehabt.

Aber gleichwohl: Sie haben bei Ihrer Feldüberwachung festgestellt, dass mittels eines Softwareupdates Werte erheblich geändert werden konnten, dass sie sich erheblich verändert haben, also Werte in diesem Fünfeck sich verschoben haben. Sie haben weiterhin festgestellt, dass allein der Einsatz eines Referenzkraftstoffs, was völlig regelkonform ist übrigens - da gebe ich Ihnen auch recht -, auch erhebliche Veränderungen in den gemessenen Werten bedeutet. Ist irgendeiner in Ihrer Runde mal auf die Idee gekommen, zu sagen: „Wir müssen sozusagen den Prüfmodus variieren“? Das ist ja dann gemacht worden. Als das Kind in den Brunnen gefallen war, als der „VW-Skandal“ - in Anführungsstrichen - dann da war, hat man ja bei dieser Feldüberwachung, bei diesen Tests, in acht Modi gemessen, NEFZ minus 10 Prozent, plus 10 Prozent usw. Sie kennen das alle; das muss ich Ihnen jetzt nicht erläutern.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Sie meinen jetzt das KBA.

Arno Klare (SPD): Ja, das KBA ist gemeint, aber trotzdem kennen Sie die Vorgänge. - Das heißt, man hat dort gesagt: Wir müssen variieren, damit wir irgendwas rausfinden und detektieren kön-



5. Untersuchungsausschuss

nen. - Das war aber jetzt bei dieser Feldüberwachung niemals ein Thema. Sehe ich das richtig so?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Richtig.

Arno Klare (SPD): Das heißt, es greift das, von dem ich gerade sagte: Man hat es nicht wissen können, weil es keiner wusste sozusagen; das ist eine Tautologie, ich weiß.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Das wurde auch nicht diskutiert.

Arno Klare (SPD): Ja, okay. - Anderer Punkt: Der Abschlussbericht zu dieser gerade besagten Feldüberwachung, also der, wo Sie beteiligt waren, hat auf sich warten lassen. Es hat längere Zeit gedauert, bis der veröffentlicht wurde, bis der dann über das Netz usw. zur Verfügung stand. Warum hat das so lange gedauert? Oder brauchte man einfach so lange, um die Ausarbeitung zu machen, oder hat da einer gebremst?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Es hat keiner gebremst. Es sind viele Faktoren zusammengekommen. Ich versuche, das mal von der Chronologie her ein bisschen ins rechte Licht zu rücken. Und zwar, wie ich eingangs ja erwähnte, hat ja der Bericht oder das Vorhaben aus zwei Teilen bestanden: einmal die eigentliche Feldüberwachung und dann der Teil mit den Austausch-Kats. Es war in der Lenkungsgruppe festgelegt worden, dass beide Teile zeitgleich veröffentlicht werden. Es sollte also nicht so sein, dass für den ersten Teil die Veröffentlichung schon gelaufen ist, und bei dem zweiten wird noch gemessen, und wir sind noch nicht fertig. Das ist jetzt ein bisschen übertrieben, aber es war festgelegt worden, beide Teile gleichzeitig zu veröffentlichen.

Wir sind mit den Messungen für den Teil B in 2012 fertig geworden, glaube ich, und 2013 wurden vom Forschungsnehmer erste Entwürfe des Schlussberichts vorgelegt. Für die Erstellung von abnahmefähigen Berichten mussten bei diesen beiden Projekten sehr viele Iterationsrunden gedreht werden, weil da etliche Sachen besprochen

werden mussten und weil eben auch die Mitglieder der Lenkungsgruppe draufschauen konnten, sodass dann erst Ende 2014 ein abnahmefähiger Bericht oder abnahmefähige Berichte vorlagen.

Wobei man in dem Kontext auch sagen muss: Das klingt immer so nach einem Bericht. Nein, es waren bei beiden Teilprojekten jeweils eine Langfassung, eine Kurzfassung, ein Kurzbericht sowohl in Deutsch als auch in Englisch abzustimmen und abzunehmen, sodass man sich vielleicht auch vor dem Hintergrund die Zeit ein bisschen eher erklären kann.

Also, wie gesagt, Ende 2014 lag dann ein abnahmefähiger Bericht vor. Wir haben dann Anfang 2015, nachdem hier im Haus entsprechende Papiere fertig waren und Dokumente ausgefüllt waren, BMV angeschrieben - so wie es üblich ist bei solchen Projekten - mit der Bitte um Zustimmung. Dann kam auch, ich glaube, so sechs, acht Wochen später vom BMV die Antwort, dass die Zustimmung erteilt wird. Da sind wir also dann schon, ich sage mal, im Frühling 2015. Und dann dauert hier im Haus die Zeit bis - - von der Auftragserteilung an die, ich sage mal, Firma, die die Berichte auch druckt - - das dauert etwa auch noch mal so insgesamt fünf bis sechs Monate. Und genau in dieser Phase, kurz bevor die Berichte veröffentlicht werden sollten, hatten wir dann vom BMV die Mitteilung bekommen, dass wir den Bericht „Feldüberwachung“ erst mal noch anhalten sollen bzw. die Veröffentlichung erst mal stoppen sollen, und zwar so lange, bis der Bericht der Untersuchungskommission zu der KBA-Untersuchung vorliegt. Weil in unserem Feldüberwachungsprojekt waren auch zwei Motoren untersucht worden, die - ich glaube, das war dieser E800, ich habe die Nummer jetzt nicht -

Arno Klare (SPD): EA189.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: - genau - - dass der auch mit involviert war. Deswegen hat das BMV gesagt: Nein, dann wollen wir erst den Bericht abwarten.

Und dann kam Anfang - ich weiß jetzt nicht mehr, ob das März war oder April - April 2016



vom BMV die Mitteilung: Ja, jetzt kann veröffentlicht werden. - Und drei Wochen später ist der Bericht dann veröffentlicht worden, liegt also als Papierform und auch im Internet auf der BAST-Homepage vor.

Arno Klare (SPD): Also, zu dem Zeitpunkt - - Sie haben jetzt gerade diese Zeit geschildert bis zu dem großen Knall sozusagen, also dem - -

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Bis zur Veröffentlichung.

Arno Klare (SPD): Ab da war ja alles anders sozusagen. Und das ist aber auch sozusagen der normale - aus meiner Sicht jetzt ein bisschen arg langsam; aber das ist meine persönliche subjektive Bewertung - Verwaltungs- und Abstimmungsablauf. Da war nichts Besonderes. Da hat keiner im Bremserhäuschen ständig den Fuß auf der Bremse gehabt - so habe ich Sie gerade verstanden -, -

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Richtig.

Arno Klare (SPD): - sondern das war der normale Ablauf, und dann kam der große Knall September 2015, und dann gab es Motorübereinstimmungen, die überprüft worden waren, und dann ist es aus Ihrer Sicht auch logisch gewesen, dass man das erst noch mal abwartet, was die KBA-Untersuchung macht. Ist das so zusammengefasst jetzt richtig?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Kann man so sagen, ja.

Arno Klare (SPD): Gut.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Vielleicht bis auf die Besonderheit, dass eben dieses eine Projekt im Grunde genommen zwei Projekte war - Teil A und Teil B -, was das Ganze auch noch weiter in die Länge gezogen hat.

Arno Klare (SPD): Ja. - Ich habe keine weiteren Fragen mehr.

Vorsitzender Herbert Behrens: Oliver, dann bist du an der Reihe.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, ich würde erst noch mal grundsätzlich fragen. - Wir haben ja seit längerem die Situation, dass wir zwar immer strengere Grenzwerte bei Stickoxiden haben, tatsächlich aber in den Städten, also da, worum es am Ende dann auch bei dem ganzen Abgasthema geht, die Belastung gerade bei Stickoxiden nicht oder, wenn überhaupt, dann nur geringer zurückgeht. Ist Ihnen der Sachverhalt überhaupt bekannt und, wenn ja, seit wann?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Oh, das kann ich jetzt an für sich an keinem Zeitpunkt festmachen. Man hat das von den - - Wir kommen ja von der Emissionsseite. Man hat das von den Immissionsleuten schon gehört, dass die gesagt haben: Die Luftqualität wird an der Stelle nicht besser, obwohl eben Fahrzeuge mit strengeren Abgasnormen auf dem Markt sind. Ja. Aber diskutiert haben wir das eigentlich so nicht, jedenfalls nicht im Rahmen des Feldüberwachungsprojektes.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wenn Sie sagen „Immissionsleute“: Haben Sie da - - Also, wen meinen Sie damit? Also, wer - -

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, ich komme ja von der Emissionsseite, -

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Klar.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: - und Immission ist ja das, was Sie gerade angesprochen haben mit Luftqualitätsproblemen. Da sind wir aber nicht für zuständig, für Immissions- -

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ist schon klar. Aber Sie haben gesagt: Sie haben das von den Immissionsleuten gehört. Wer - -

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Ja, wenn man schon mal so miteinander spricht, dann hört man so was schon mal, aber da Namen nennen oder so könnte ich jetzt nicht.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also zum Beispiel jemand vom UBA oder - -



Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nein, wüsste ich jetzt nicht.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Aber Sie müssen ja sagen, wenn Sie was von Immissionsleuten gehört haben: Woher die kommen, wer das ist. Ich will gar keine Namen. Wodurch ist das an Sie rankommen?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Wenn Sie auf irgendwelchen Tagungen sind usw. und Sie sprechen irgendwie schon mal mit Leuten, dann hören Sie das. Aber da könnte ich jetzt keinen konkreten Zeitpunkt festmachen oder - -

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
War Ihnen denn vor August 2015 bekannt, dass die Abgasreinigungseinrichtung von Autos - das ist ja jetzt wieder eine Emissionsfrage - aus ganz anderen Gründen - ich rede jetzt nicht von VW und was die gemacht haben, Prüfstandserkennung - - sondern aus Gründen von Temperaturen, Lenkung, Höhe oder so abgeschaltet wird? War Ihnen das vorher bekannt?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nein.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Also, Sie haben auch nie gehört, dass die Abgasreinigung reduziert wird vorher, also vor August 2015, aus Gründen des Motorschutzes oder so was. Sie waren ja auch, wie die Unterlagen belegen, vielfach mit Herstellern im Gespräch. Da ist das nirgendwo mal Thema gewesen?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, wenn Sie Ihre Frage vielleicht etwas mehr konkretisieren. Ich habe es noch nicht so ganz im Detail verstanden, was jetzt die Zielrichtung Ihrer Frage ist.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Also, wir haben ja jetzt gelernt: Nicht nur VW, sondern auch andere Hersteller schalten ihre Abgasreinigungseinrichtungen - - oder reduzieren sie bei bestimmten Temperaturen. Also, unterhalb von 17 Grad, unterhalb von 20 Grad schalten die ab, begründen das mit Motorschutz. So. Die Frage einfach an Sie ist: War Ihnen das vor August 2015 in irgendeiner Weise bekannt? Hat

da mal jemand mit Ihnen drüber gesprochen? Also, nicht nur aus Gründen der Temperaturen. Es gibt da ja eine ganze Menge Faktoren, die die nutzen. Ich denke, das wird Ihnen jetzt inzwischen auch klar sein. Aber war das vorher mal irgendwo - - tauchte das auf, oder war das irgendwo Gesprächsgegenstand? Gab es eine Veröffentlichung? Was auch immer.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nein, war nicht bekannt.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Also, das war nie klar, dass es da irgendetwas gab, das - - Gut.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das ist beantwortet.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, ja, ich wollte die Antwort nur eindeutig haben an der Stelle, damit da jetzt nachher kein Missverständnis auftritt.

Mich würde dann noch mal zu dem ganzen Thema „Messungen im Rahmen des Feldversuches“, die Sie gemacht haben - - Ich habe das jetzt so verstanden: Da waren drei Golf, zwei waren auffällig, -

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Richtig.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): - also die hatten Werte, die waren problematisch. So. Dann sind Sie in den - ich nenne das jetzt mal so - Diskurs mit VW gegangen. Dann sind die beiden Fahrzeuge zu VW gebracht worden, -

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nur ein Fahrzeug.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): - nur ein Fahrzeug zu VW gebracht worden. Das hat eine neue Software bekommen. Und danach war das Problem - zumindest so, wie Sie es vorher problematisiert haben, was Sie hatten mit den CO-Werten - dann erledigt.



Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Ich würde es anders formulieren. Ich würde sagen, die beiden Fahrzeuge, die erhöhte CO-Emissionen aufgewiesen haben - - da konnte gezeigt werden, dass - ja, das waren dann die ersten Fahrzeuge -, wenn man dieses Softwareupdate durchführt bzw. diese neue Bedatung, damit die CO-Emissionen reduziert werden können. Bei den anderen Fahrzeugen, die wir weiterhin im Zuge unserer Untersuchungen dann geprüft haben von VW - bis zu dem Fahrzeug Nummer acht -, sind auch keine erhöhten CO-Emissionen mehr aufgetreten.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber haben Sie sich dann nicht die Frage gestellt: Wenn das jetzt bei einem Fahrzeug auftritt und VW setzte eine neue Software ein - Sie nennen das jetzt Bedatung, ich würde sagen: eine neue Software - oder verändert die Software, dann sind ja viele Fahrzeuge im Feld, bei denen das möglicherweise genauso auftritt - möglicherweise -, und da wird ja keine neue Software aufgespielt. Das muss da irgendwo - - Ist das mal irgendwo diskutiert worden, was das denn heißt dann an Konsequenzen?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, wir waren in der Situation, dass wir streng nach den Vorgaben der Richtlinie prüfen sollten, und wir hatten, wie Sie gerade richtig gesagt haben, zwei Fahrzeuge gefunden, die erhöhte CO-Emissionen hatten. Und bei den anderen Fahrzeugen sind ja keine erhöhten Emissionen aufgetreten. Deswegen hatten wir ja auch VW direkt, als das aufgefallen war, angeschrieben mit der Bitte um Mitteilung und Stellungnahme, woher die erhöhten CO-Emissionen kommen. Und VW hat ja dann diese Versuche mit der unterschiedlichen Bedatung durchgeführt und konnte zeigen, dass, wenn man die Bedatung an der Stelle ändert, die CO-Emissionen reduziert werden können. Mehr ist dann nach meinem Kenntnisstand nicht gemacht worden in diesem Zusammenhang, weil sich eben ergeben hat oder gezeigt hat: Es ist kein weiteres Fahrzeug da, was im Grunde genommen dazu geführt hat, dass die gesamte Stichprobe als nicht in Ordnung eingestuft werden kann.

Was Sie jetzt gerade sagen - dieser Vergleich, ob im Feld noch mehrere Fahrzeuge da waren oder nicht -, das war nicht Gegenstand unserer Untersuchung.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Na ja, es mag etwas laienhaft sein, aber ich möchte hier sagen: Gerade das herauszufinden, macht doch den Sinn so einer Untersuchung aus. Aber ist vielleicht laienhaft gefragt.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Aber das Konstrukt, wie die Feldüberwachung durchgeführt werden sollte, war ein anderes.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Mich würde dann noch mal interessieren - - Sie haben ja mehrfach dann auch - die Kollegen haben das gerade eben schon zitiert - kritisch nachgefragt und haben gesagt: VW muss eine Erklärung liefern. Ich gebe mich da nicht zufrieden. - Dann gibt es eine Mail von Herrn Maag aus dem KBA vom 7. April 2011 in Reaktion auf Ihren Wunsch nach weiterer Nachfrage; das ist BMUB-2-1, Ordner 5, Seite 211. Und da sagt Herr Maag: Jetzt ist nach meinem Verständnis - - Die Mail fängt so an:

Hallo Herr Dr. Bugsel, nach meinem Verständnis sind die gestellten Fragen von VW ausreichend beantwortet worden.

So, da geht es jetzt um die Frage, dass die CO₂-Werte gestiegen sind; das hatten Sie vorher problematisiert. Und dann guckt man in die weiteren Unterlagen, und in der Tat findet man nichts mehr zum Thema CO₂; ich jedenfalls nicht. Es ist auch nicht in weiteren Gesprächen, die Sie - wurde gerade beschrieben: April/Juli - - Da hatten Sie Gespräche mit VW. Da findet sich nichts mehr zum Thema CO₂. -Sie haben das vorher problematisiert. Wieso ist es dann nicht mehr weiter thematisiert worden?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, ich meine mich - - Von wann war diese Mail?



5. Untersuchungsausschuss

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Die ist vom 7. April 2011.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, wir hatten ja mehrere Hersteller angeschrieben in Bezug auf CO₂, nicht nur VW, und die Antworten der Hersteller - das hatten wir gerade auch schon mal - waren zum Teil sehr - - hatten sehr wenig zum Inhalt, bzw. bei einer Antwort - das war Daimler gewesen - war auch die Notwendigkeit gesehen worden, noch mal nachzufassen. Und in diesem ganzen Kontext, denke ich, war dann irgendwann - und das muss nach meiner Einschätzung jetzt nach diesem Termin gewesen sein - überlegt worden in der Lenkungsgruppe: Wie gehen wir jetzt eigentlich weiterhin in Bezug auf CO₂ vor? Weil es war so, dass wir alle Hersteller nach gleichen Kriterien bemessen wollten. Wir wollten also nicht bei dem einen mehr fordern als bei dem anderen. Es sollten also alle gleich behandelt werden. Und da habe ich dann auch so eine, glaube ich, Matrix verschickt, wo dann jeder aus der Lenkungsgruppe ankreuzen sollte, wie wir denn weiter vorgehen in Bezug auf VW, Fiat usw. Und das war zu einem späteren Zeitpunkt.

Das Ergebnis dieser Befragung hat dann eben ergeben, dass wir nicht weiter in Bezug auf CO₂ Nachforderungen stellen, bis auf den einen Hersteller, nämlich Daimler, weil wir da was klarstellen mussten, weil die Antwort war inhaltlich an einer Stelle nicht richtig gewesen. Da mussten wir eine Nachfrage noch mal starten. Dass gesagt wurde: „Nein, wir machen jetzt innerhalb des Projektes mit CO₂ nicht mehr weiter“, weil wir eigentlich keine rechtliche Grundlage haben, in Bezug auf CO₂ überhaupt irgendwas zu fordern, weil CO₂ kein Bestandteil der Feldüberwachung ist, wie sie eben in den Richtlinien abgelegt ist. - Aber da war, wie gesagt, unter dem Aspekt danach noch was gekommen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Ich hätte noch ein paar Fragen, aber ich glaube, meine Zeit ist um.

Vorsitzender Herbert Behrens: Genau, in der nächsten Runde. - Dann darf ich Herrn Müller das Wort geben.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Wir hatten in diesem Untersuchungsausschuss auch bereits Herrn Professor Dr. Koch als Sachverständigen gehört. Es geht also noch mal um den Komplex „Luftreinhaltung allgemein, Dieselsechnologie etc.“, und Herr Professor Dr. Koch hatte in diesem Ausschuss wie folgt ausgeführt, nämlich - Zitat -:

Es war allen Personen mit technischem Sachverstand klar, dass die Fahrzeuge unmöglich mit der verfügbaren EURO4 und EURO5 Dieselsechnologie im gesamten Kennfeld die Stickoxidemissionen einhalten konnten.

Das Statement findet sich in der Drucksache 18(31)48 auf Seite 15. Es heißt wörtlich in seinem schriftlichen Statement - Zitat -:

Eine Erfüllung aller Anforderungen ist mit der Technologie für EURO4 und EURO5 nicht möglich gewesen, wenn auch im gesamten Betriebsbereich die Stickoxide auf Grenzwertniveau sein müssen!

Das geht in etwa in die Richtung, die auch der Kollege Klare angesprochen hat.

Herr Professor Dr. Baar, den wir ebenfalls in diesem Untersuchungsausschuss gehört haben, hat diese Aussage von Professor Koch wie folgt bewertet - Zitat aus dem Protokoll -:

... meinten Sie wahrscheinlich den Prof. Koch aus Karlsruhe, oder? ...

Ich denke, was er gemeint hat, war - wenn man sich die Emissionsgesetzgebung der Jahre anguckt, dann gab es immer eigentlich so eine Art Halbierung; es wurde immer in beide Richtungen, Ruß und NO_x, im Wesentlichen halbiert, Stück für Stück -, dass man bei der Einführung von Euro 5 eigentlich schon sagen konnte: „Oh, das



5. Untersuchungsausschuss

wird ganz schön schwer, das einzuhalten“, weil die Technologie eigentlich noch nicht reif war. Denn die musste ja reifen ...

Zitat Ende.

In einem ergänzenden Statement vom 25.10.2016 - das ist hier die Drucksache 18(31)39 neu, Seite 3 - führte er dann schriftlich aus - Zitat -:

Bis zu den Euro-5-Motorgenerationen basierte die Technologie von Dieselmotoren zur Emissionseinhaltung typischerweise auf gekühlter Hochdruck-AGR und Dieselpartikelfiltern. Für diese Motoren sind Abschaltvorrichtungen zum Bauteilschutz aus technischer Sicht nachvollziehbar.

Zitat Ende.

Meine Fragen: Stimmen Sie diesen Aussagen zu?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Fragen Sie mich jetzt als Zeuge oder als Sachverständigen?

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Ich frage Sie als Zeugen. Wir haben Sie ja als Sachverständigen nicht gehört. Sie haben sich ja verschiedentlich - - Sie haben sich ja umfangreich zu diesen Thematiken auch in Aufsätzen geäußert. Haben Sie diesen Aussagen dort zugestimmt, die in etwa so gefallen sind?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, die Aussagen sind mir bis eben so in der Form gar nicht bekannt gewesen. Also, ich kenne diese Papiere nicht, auch die Aussage der Sachverständigen.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Stimmen Sie denn den Schlussfolgerungen zu, dass es generell immer Unterschiede zwischen Teststands- und Realmessungen gibt?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Ich haben Sie akustisch nicht verstanden.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Stimmen Sie denn den grundsätzlich gezogenen Aussagen zu, dass es immer Unterschiede zwischen Teststands- und Realmessungen geben wird?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Dem muss man eigentlich zustimmen. Weil die Testbedingungen auf der Rolle decken immer nur einen ganz bestimmten Kennfeldbereich ab, und Realmessungen decken einen anderen Bereich ab mit möglicherweise anderen Dynamiken, und das führt zu anderen Emissionen. Ja.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Dann würde ich an dieser Stelle auch mit Blick auf die Uhr, dass wir uns der Zwei-Stunden-Grenze in etwa nähern, für diese Runde meine Fragen beenden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielen Dank. - Aber das heißt nicht, dass wir das jetzt streng in dieser Zwei-Stunden-Vorgabe abarbeiten. Also, wenn Sie der Meinung sind, Sie brauchen eine Pause und wir müssen unterbrechen, dann würden wir dem folgen. Ansonsten machen wir wie vorgesehen dann nach zwei Stunden die Unterbrechung. Das wäre dann in ungefähr 15 Minuten.

Den weiteren Verlauf mit VW betreffend. Also, die Geschichte interessiert mich insofern ganz intensiv - Sie haben darauf hingewiesen -: Auch vor dem Hintergrund, dass zwei Fahrzeuge mit dem entsprechenden Motor EA189 in der Prüfung und in der Feldüberwachung gewesen sind, bin ich natürlich sehr daran interessiert, zu verstehen und nachzuvollziehen, ob möglicherweise seitens VW oder sonstwo da mit Bewusstsein oder in Kenntnis agiert worden ist. Und darum würde mich noch mal interessieren: Sie haben gesagt, Herstellergespräche finden statt, werden auch nicht protokolliert. Dann gibt es den Hinweis in einer Mail vom April 2011 - ich hatte es, glaube ich, vorhin schon zitiert, sonst sage ich es noch mal: Material BMUB-2-1, Ordner 5, Blatt 412 -, wo von Herrn Dr. Eberhardt erwogen worden ist, zur Formalisierung zu kommen, weil VW nicht ausreichend kooperativ zu sein schien. Und



5. Untersuchungsausschuss

dann heißt es in einer Mail vom 6. Juli oder in einem Schreiben an die Mitglieder der Lenkungsgruppe am 6. Juli, wo Sie konstatieren - Zitat eben die genannte Fundstelle -:

Volkswagen hat im Nachgang zu unserem 2. Herstellergespräch (im April)

- 2012 -

... keine Erklärung ... abgegeben, weder zu den erhöhten CO₂-Emissionen, noch zu den CO-Emissionen. Da die gesetzte Frist bereits lange abgelaufen ist, kann man wohl davon ausgehen, dass von Volkswagen keine Reaktion mehr zu erwarten ist.

In einer Besprechung mit der Lenkungsgruppe am 20. Juni 2011 räumte VW ein, dass die neue Software CO zwar senkt, aber dabei zu einem NOx-Anstieg in Höhe von 1 bis 2 Prozent führen wird; das ist aus dem Material BAST-2-2, Referat F3, Ordner 4_5, Blatt 310 [sic!]. Laut einer „Liste der relevanten Fragen + Aspekte für das Herstellergespräch mit VW“ - so ist das betitelt - heißt es - Zitat -:

Bei allen mit neuer Bedatung der Software geprüften Fahrzeugen ist erkennbar, dass gegenüber der „alten“ Software

- in Anführungszeichen -

ein Anstieg der NOx-Emissionen zu verzeichnen ist.

In diesem Zusammenhang muss sichergestellt sein, dass durch die Bedatung der Software zur Reduzierung der CO-Emissionen ein trade-off zwischen CO und THC+NOx bzw. NOx (sowie CO₂) vermieden wird!

Und weiter zitiert:

Diesbezüglich ist von VW darzulegen, wie sichergestellt wird, dass - auch im Langzeitbetrieb, d.h. bei

Fahrzeugen mit höheren Laufleistungen - die THC+NOx- bzw. NOx-Grenzwerte dauerhaft unterschritten werden.

Was hat VW denn diesbezüglich dargelegt und erläutert? Können Sie sich daran erinnern?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Da würde ich gerne noch mal rückfragen, was Sie jetzt mit „diesbezüglich“ meinen, zumal Sie auch am Anfang, meine ich, eine Mail genannt hatten, wo ich geschrieben habe, dass VW wahrscheinlich nichts mehr liefern wird. Das müsste meines Erachtens später gewesen sein. Deswegen jetzt meine Frage in dem Kontext: Welche konkrete Situation meinen Sie jetzt und welche Frage?

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie haben recht. - Also, das eine ist die Mail an die Mitglieder der Lenkungsgruppe, wo Sie sagen, von VW kommt wohl nichts mehr. Das hatten Sie geschrieben am 6. Juli 2012; das ist die Fundstelle BMUB-2-1, Ordner 5, Blatt 412. Und dann, in der Tat, habe ich den Sachverhalt dann auf die nächste Besprechung gelenkt am 20. Juni 2011 betreffend, wo es um diese Geschichte geht. Also ist das voneinander abgekoppelt - und darum reduziere ich noch mal meine Frage -, was VW daraufhin dargelegt hat, nachdem am 20. Juni 2011 dann auf VW sozusagen reagiert worden ist und die Trade-off-Beziehungen festgestellt worden waren. Gab es -

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Was ist jetzt Ihre konkrete Frage?

Vorsitzender Herbert Behrens: Was hat VW dazu geäußert, nachdem Sie das festgestellt haben, dass es dort diese Zusammenhänge gibt: „CO₂ runter, NOx rauf“?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, diese Zusammenhänge sind bekannt bei der Abgasthematik, dass, wenn man innermotorisch die eine Komponente reduziert, das dann unter Umständen - muss nicht, aber kann sein - bei irgendeiner anderen Komponente zu erhöhten Emissionen führt. Das ist also kein Novum. Das war auch VW bekannt. Was wir mit diesem Satz aussagen wollten, ist,



5. Untersuchungsausschuss

dass - - Das war ja noch der Zeitpunkt, wo wir nicht wussten, ob der Typ auffällig oder nicht - - Das war der Zeitpunkt, wo wir eben abklären wollten: Wenn denn diese oder jene Maßnahme - egal, welche jetzt zum Einsatz kommen würde, um CO zu reduzieren - - dass das dann eine Maßnahme sein muss, die nicht am Ende des Tages dazu führt, dass irgendeine andere Schadstoffkomponente ansteigt oder eben CO₂. Das war damit gemeint.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja. - Und hat VW dazu Vorschläge gemacht?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Muss man unter Umständen noch mal eine Software aktualisieren, um - -

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: VW hatte ja bei diesem Treffen auch gesagt, dass sie auch ein eigenes Untersuchungsprogramm durchführen wollten. Und wir hatten ja dann für uns auch festgelegt, wir müssen uns noch mal zusammensetzen. Und wir hatten in der Lenkungsgruppe beschlossen: Um eben auch von dem, was VW macht, unabhängig sein zu können, ziehen wir unsere Untersuchungen weiterhin durch, und wir prüfen nach dem statistischen Verfahren weiterhin VW-Golf-Fahrzeuge, bis wir eine klare Aussage treffen können: Ja, der Typ ist in Ordnung, oder der Typ ist nicht in Ordnung.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann bin ich jetzt im Februar 2012. Da kam in Bonn noch mal die Lenkungsgruppe zusammen, und auf der Tagesordnung stand unter anderem das Thema „Grenzwertüberschreitung bei CO“. Wurde bei VW die bereits angebotene Maßnahme aufgegriffen und, wenn ja, in welchem Umfang? Es gibt bisher von VW nur die Ankündigung, dass die betroffenen Fahrzeuge im Rahmen eines Regelservices eine geänderte Bedatung der Software des Motorsteuergerätes erhalten sollen. Dort heißt es dann aus der Lenkungsrunde:

Derzeit liegen hierzu keine befriedigenden Erklärungen von VW

vor. Ist es zwingend erforderlich, dass VW eine „belastbare“ schriftliche Stellungnahme abgibt, die konkret auf die stark erhöhten CO₂-Emissionen (und auf die CO-Problematik) des in Rede stehenden Fahrzeugtyps eingeht?

Fragen Sie.

Was machen wir, wenn VW keine weitere schriftliche Erklärung abgibt, die den Sachverhalt ausreichend erklärt? Was soll dann in den Typbericht? (ein Abdruck der bisher vorliegenden Antwortschreiben?)

Wird gefragt. - Das ist die Fundstelle BAST-2-2, Referat F3, Ordner 4 von 6, Blatt 184 f. - Bekam die BAST letztendlich dann eine solche belastbare schriftliche Stellungnahme von VW hinsichtlich der CO- und CO₂-Problematik?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nein. - Also, wir hatten ja die, ich sag mal, mündlichen Ausführungen von VW gehört bei den beiden Treffen mit VW; einmal Anfang 2011 und dann noch mal im Jahre 2012. Das ist das, was wir von VW bekommen hatten, und die Antwortschreiben auf unsere ersten Anfragen Anfang 2011. Mehr hat VW - - Oder sagen wir mal so: Eine nochmalige schriftliche Stellungnahme, ich sage mal, dann als Gesamtpaket, als abschließende Stellungnahme, hat VW nicht geliefert.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Hatten wir VW zwar angeboten, dass sie das machen sollten oder können, dass das dann auch Bestandteil des Berichtes werden kann, wenn sie das möchten, aber das hat VW nicht gemacht. Deswegen auch von mir diese Mail, die Sie vorhin zitiert haben:

Vorsitzender Herbert Behrens: Genau.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Von VW ist wohl nichts mehr zu erwarten. - Das war in diesem Kontext zu verstehen.



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Das war am 6. Juli. Genau. - Arno.

Arno Klare (SPD): Ja, ich habe hier gerade, Herr Dr. Bugsel, diesen Abschlussbericht mir noch mal aufgerufen. Der ist jetzt gerade vor mir. Ich sehe jetzt gerade die Zusammenfassung. Da ist ja ganz am Ende eine Tabelle abgedruckt, wo das alles noch mal zusammengefasst ist; das werden Sie kennen, weil Sie haben es ja betreut.

Jetzt gab es ja bei den Fremdzündern, also bei den Ottomotoren - ich sage es mal etwas umgangssprachlicher: den Benzinern - gab es keine Auffälligkeiten. Da steht einfach: keine Grenzüberschreitung. Und dann kommt bei Punkt 10, bei den Kompressionszündern, also Dieselmotoren - das sind dann die Fahrzeuge von VW -: Da gab es dann Grenzüberschreitungen.

Um noch mal darauf zurückzukommen auf das, was gerade Herr Krischer schon mal gesagt hat: Von diesem Golf, von diesem Typ sozusagen, also insgesamt jetzt alle Fahrzeuge betreffend, sind 2,8 Millionen Fahrzeuge gebaut worden. Und Sie haben festgestellt, dass, wenn man ein Softwareupdate macht, die Werte sich - „dramatisch“ will ich nicht sagen, aber doch deutlich - ändern lassen. Und in dem Bericht findet sich jetzt kein Wort darüber, dass man doch eventuell die Fahrer und Halter von Fahrzeugen, die jetzt nicht in den Genuss dieses Updates kommen können, vielleicht mal in Kenntnis davon setzen kann, dass ein einfaches Update ihr Fahrzeug umweltfreundlicher macht. Ich wundere mich darüber.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, vielleicht kann ich an der Stelle ausführen, dass VW bei keinem Fahrzeug Updates gemacht hat. VW - -

Arno Klare (SPD): Bei einem schon, oder? Sie haben es ja bei einem -

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Das ist ja dann - -

Arno Klare (SPD): - bewiesen, dass es gemacht wird, dass es dann geht.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Ja, aber das war ja nur zu, ich sage mal, Zwecken, um zu zeigen: Mit diesem Softwareupdate kann man die CO-Emissionen reduzieren. - VW hat dann bei diesem zweiten Herstellergespräch eben ausgeführt auf unsere Frage hin, ob denn diese, ich sage mal, Neubedatung schon ausgerollt wurde oder nicht - - da hat VW gesagt gehabt: Nein. VW hat dann auch keine Veranlassung mehr gesehen, weil der Typ ja in Ordnung war.

Arno Klare (SPD): Ja. - Der Bericht geht ja dann - - Sie sind ja eine nachgeordnete Behörde, und ich werfe Ihnen jetzt auch persönlich gar nicht vor, dass das da als Schlussfolgerung nicht drinsteht. Um Gottes willen! Denn Sie haben einen deskriptiven Bericht abgeliefert. Das heißt aber, auf der Ebene höher, sprich BMVI - in dem Falle ja schon, als der Bericht abgeliefert wurde, war ja „Bauen“ schon weg -, hätte man ja eine Schlussfolgerung ziehen können. Aber da ist dann - - Da haben Sie nichts mehr von gehört. Oder das ist untergegangen sozusagen nach den Ereignissen im September 2015, wo sich sowieso alles dann anfang zu überschlagen. Aber man hätte mit einem einfachen Schritt sagen können: VW, mach doch bitte dieses Update, und die Fahrzeuge sind viel besser als vorher.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Ist jetzt auch wieder eine hypothetische Frage, aber -

Arno Klare (SPD): Ja, klar.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: - im Grunde genommen: Das wäre ja nur in Richtung CO gegangen, dieses Update, -

Arno Klare (SPD): Ja.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: - nicht in Bezug auf irgendeine andere Komponente.

Arno Klare (SPD): Ja, CO₂ ist aber schlechter geworden.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Und es hat sich ja gezeigt: CO spielt eigentlich bei den Fahrzeugen im Feld nicht die Rolle.



5. Untersuchungsausschuss

Arno Klare (SPD): Ja, aber die NOx-Werte. Wenn ich mir dann angucke - -

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: NOx ist da, aber, ich sage mal - -

Arno Klare (SPD): War unauffällig insgesamt.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Ja. - Bis auf das eine Fahrzeug, aber das ist ja als, ich sage mal, Fahrzeug identifiziert worden, was eben eine bestimmte Historie hat. Ja.

Arno Klare (SPD): Okay, da hat man sozusagen die Reparaturhistorie nicht überprüft. Ja, ja, okay. Das kann ich nachvollziehen. - Ich habe überhaupt keine Fragen mehr.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann ist Oliver Krischer an der Reihe.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, ich wollte noch mal da weiterfragen, wo wir eben waren. Also, Sie haben gesagt - ich wiederhole das noch mal mit meinen Worten -: Es gab die Diskussion mit VW - da haben die Kollegen ja jetzt auch schon mehrfach nachgefragt -, und Sie haben immer wieder mal dann 2011 nachgehakt und sagen: Das ist nicht plausibel, was VW abliefern. - Dann gibt es vom KBA, von Herrn Maag, die Mail, die ich eben zitiert habe, und dann haben Sie eben ausgeführt: Da haben wir uns entschieden, bei CO₂ nicht weiter nachzufragen, weil - so habe ich Sie verstanden - das war nicht unser Auftrag. - War das eine gemeinsame Entscheidung der Lenkungsgruppe? War das auch Ihre Einschätzung? Weil vorher klingt das aus Ihren Mails etwas anders. Oder war das dann - - da hat jetzt jemand gesagt: „So wird das gemacht!“?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, es hat keiner gesagt: So wird das gemacht! - Wir haben das in der Lenkungsgruppe diskutiert. Einmal wollten wir - wie ich schon ausgeführt habe - erreichen, dass alle Hersteller gleich behandelt werden, und dann kam natürlich auch zu dem Zeitpunkt schon so langsam der Punkt auf: Wir müssen ja mit dem Projekt, mit den Messungen auch fertig

werden. Und deswegen war auch von mir dann die Abfrage gestellt worden: Wie gehen wir jetzt eigentlich mit den einzelnen Herstellern um, die erhöhte CO₂-Emissionen haben? - Ich denke, Sie haben jetzt auch gerade den Themenkomplex CO₂ gemeint und nicht CO.- Wie gehen wir damit um?

Ich hatte dann eine entsprechende Matrix verschickt, wie wir da vorgehen wollen, und da war eben die Meinung von den Mitgliedern, dass wir eben keine weiteren Stellungnahmen einfordern sollten, weil die Hersteller sich auf die Position zurückziehen könnten: Wir brauchen nichts zu liefern. CO₂ ist kein Bestandteil der Feldüberwachung, ist nicht dort drin enthalten. Wenn ihr da so was macht - ich sage mal -, dann könnt ihr so was machen, aber das ist eigentlich euer Privatvergnügen. - Ich sage es jetzt mal so flapsig.

Also streng formal nach den Vorschriften, wie wir es gemacht haben, hatten wir keine weitere Handhabe, oder wir hatten keine Handhabe, da was zu machen, und deswegen ist eben gesagt worden: Okay, wir machen jetzt im Rahmen unserer Projektes an der Stelle nicht weiter mit CO₂, zumal ja auch klar war - das hatten die Antworten der Hersteller ergeben -, dass ein Großteil der CO₂-Thematik darauf zurückzuführen ist, dass eben der NEDC und insbesondere auch der NEDC mit seinen Vorgaben in Bezug auf die Prüfvorschrift - - nicht Prüfvorschriften, auf das Prüfverfahren, dass dort eben sehr große Schwankungsbreiten und Toleranzen bekannt sind, die eben mit dem WLTP ja demnächst abgestellt werden oder abgestellt werden. - Das heißt, das, was da in Bezug auf CO₂ bekannt war oder, wie Sie es gerade gesagt haben, erkannt wurde, war eigentlich bekannt.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Ich verstehe aber trotzdem immer noch nicht, obwohl der Kollege Klare gerade eben nachgefragt hat - - Sie haben eben erläutert: VW hat dann bei diesem einen von drei Fahrzeugen, was auffällig geworden war, eine neue Software drauf gemacht, dann war das Problem erledigt. Jetzt rein statistisch - Sie sagen ja auch immer „statistisches Verfahren“ -: Das sind ja immerhin - - könnte es ja



5. Untersuchungsausschuss

dann sein, dass Hunderttausende Fahrzeuge, die, wie das eine von den drei getesteten, dann entsprechend betroffen sind. Dann muss man sich doch die Frage stellen: Was ist dann - - Muss das jetzt nicht auch im Rahmen einer größeren Überprüfung im Feld vorgenommen werden, wenn damit die Werte eingehalten wären?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, in dem Rahmen, wie wir geprüft haben oder was wir als Prüfauftrag hatten, haben wir das statistische Verfahren abgearbeitet, und danach war der Typ als in Ordnung eingestuft. Und damit war die Sache abgeschlossen.

Nur vielleicht eine Sache noch in dem Zusammenhang: Sie haben gerade von ein paar Hunderttausend gesprochen, und Sie hatten, glaube ich, von Millionen Golf gesprochen. Also, wir hatten von VW - - Das müsste in den Unterlagen drinstehen, dass VW, glaube ich, herausgefunden hatte, dass circa 40 000 Fahrzeuge mit diesem Motor in dem Golf verbaut waren. Also, die Stückzahl ist nicht ganz so hoch; wollte ich nur mal darstellen.

Arno Klare (SPD): Ich habe die gesamte Tranche genommen, 50 Prozent davon Diesel und dann dieser Motor hier.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Ja, ja.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay, gut. Belassen wir es mal dabei. - Dann würde mich noch interessieren: Wie haben denn - - Also, Sie hatten ja auch bei anderen Herstellern Abweichungen und - - also Mo- - Fahrzeuge, die die Grenzwerte überschreiten. Und wie haben denn die Hersteller da reagiert?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, wir hatten bei keinem anderen Hersteller Grenzwertüberschreitungen in dem Sinne, wenn man jetzt von Grenzwerten von limitierten Schadstoffen spricht. Wir hatten erhöhte CO₂-Emissionen, aber es gibt ja bei CO₂ keine Grenzwerte, insofern ist der Begriff „Grenzwertüberschreitung“ an der Stelle etwas schwierig.

Wir hatten bei einigen Herstellern auch - wie Sie richtig gesagt haben - ja erhöhte CO₂-Emissionen, aber die waren mehr oder weniger auch alle in dem, ich sage mal, Rahmen, den ich gerade schon genannt hatte, der auch bekannt war. Nichtsdestotrotz hatten wir ja in der Lenkungsgruppe beschlossen: Wir schreiben die Hersteller mit den entsprechend erhöhten CO₂-Emissionen an, um mal zu gucken: Was schreiben denn die Hersteller? Was können wir denn da für eine Antwort bekommen? - Das heißt, an der Stelle wollten wir ja auch mal so ein bisschen aus den Herstellern was rauskitzeln.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das haben Sie gemacht, und dann bekommen Sie eine Antwort von Daimler - das ist BAST, Ordner 4_7, Seite 103 -, und da schreibt Daimler Ihnen: Nehmen Sie einfach alle Fahrzeuge raus, die erhöhte Werte haben.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Eins. Die hatten von einem Fahrzeug gesprochen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Oder von einem Fahrzeug.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Ja, und das war auch der Grund, den ich gerade schon angedeutet hatte, dass wir da bei Daimler unbedingt noch ein zweites Schreiben losschicken wollten/mussten, um eben klarzustellen: So kann man auch nicht verfahren.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. - Und wie hat Daimler denn darauf reagiert, auf das zweite Schreiben?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Daimler hat darauf reagiert, dass bei - - Oder bei diesem Fahrzeug waren im innerstädtischen Teil des NEDC sehr hohe Emissionswerte oder sehr hohe CO₂-Überschreitungen - - nicht Überschreitungen, sehr hohe CO₂-Emissionswerte gemessen worden, und Daimler hat so argumentiert, dass da bei der Messung irgendwas nicht in Ordnung gewesen sein muss. Ja, das war die Argumentation von Daimler.



5. Untersuchungsausschuss

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, kann man immer sagen. Gut. - War das - - Daimler war aber der einzige Fall, oder wie waren die Reaktionen so Ihrer Einschätzung nach? Weil, ich meine: Sie haben ja viel mit den Herstellern zu tun. War das so im Rahmen des Üblichen oder - -

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, dass jetzt jemand gesagt hat: „Da war die Messung nicht in Ordnung“, das war nur bei Daimler. Und auch nur in Bezug auf dieses eine Fahrzeug.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann hätte ich noch eine Frage zu dem Abschlussbericht dieses ganzen Tests. Da haben Sie eben erläutert: Das hat sich alles lange hingezogen, und dann kam August 2015, die Welt war eine andere, und da hat das Verkehrsministerium - so habe ich Sie verstanden - gesagt: Das halten wir jetzt erst mal an und gucken, was weiter passiert. - Da war ja auch - - Zumindest zu dem Zeitpunkt kann ja noch nicht klar gewesen sein, was genau an weiteren Untersuchungen läuft. Ist denn an dem Bericht danach noch etwas geändert worden?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nein.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, der ist genau so veröffentlicht worden, wie er auch vor August 2015 in Ihrer Entwurfsfassung dann hier vorliegt?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Wie er von der BAST abgenommen wurde.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Ich glaube, meine Zeit ist auch um. Ich höre es brummen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja. - Also, ich bin jetzt doch dafür, dass wir Ihnen eine Pause geben und auch uns eine Pause geben, weil die Fragen, die ich noch auf meinem Zettel habe, brauchen doch noch ihre Zeit. Ich weiß nicht, was die Kollegen Müller und Klare auf Ihren Fragezetteln noch haben.

(Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Wir

können das ja noch mal abfragen!)

Auf jeden Fall ist mein Fragenkatalog noch so umfangreich, dass wir auf jeden Fall noch mal eine gewisse Zeit brauchen und nicht nur noch ein paar Minuten zusammenkommen würden. Darum würde ich jetzt ganz gern 20 Minuten die Vernehmung unterbrechen, und dann setzen wir fort um 14.30 Uhr, 14.35 Uhr, wo wir dann hier wieder zusammenkommen. - Danke schön.

Die Sitzung ist unterbrochen.

(Unterbrechung von
14.18 bis 14.38 Uhr)

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann fahren wir fort. Ich glaube, es war gut und richtig, zu unterbrechen, damit wir dann auch gleich die weiteren Fragen noch an Sie richten können und wir nicht mit Fragen nach Hause fahren werden.

Die Fraktionsrunde war jetzt einmal beendet, und jetzt ist zunächst wieder der Kollege Müller für die CDU/CSU-Fraktion an der Reihe.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Ich habe eigentlich auch schon die letzte Frage; wir hatten sie vorhin schon mal gestreift. Es war eben Gegenstand der letzten Fragen noch mal zu den erhöhten CO₂-Werten, die in den Messungen festgestellt worden sind, und den Einlassungen der Fahrzeughersteller.

Sie hatten ja Ihrerseits dann davon gesprochen und geschrieben, dass die Herstellereinlassungen mitunter abwegig formuliert waren. Können Sie das etwas illustrieren? Was sind die Beispiele dafür, dass abwegige Formulierungen und abwegige Argumentationen - so muss ich das dann ja verstehen - herangezogen worden sind, und wie haben Sie auf solche abwegigen Formulierungen dann reagiert?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also „abwegig“ in dem Sinne, wie gerade schon von Herrn Krischer angesprochen. Die Sache mit Daimler, wo die zum Beispiel gesagt haben, das eine Fahrzeug müsste



zum Beispiel aus der Bewertung oder sollte aus der Bewertung rausgenommen werden. Das war mit „abwegig“ gemeint. Das ist jetzt das Beispiel, was mir gerade einfällt. Ansonsten müsste ich die Antworten der Hersteller noch mal sehen, um das jetzt Ihnen konkret ausführen zu können, was ich damit sonst noch gemeint habe. Aber das war so - -

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Also, diese Daimler-Ausführung ist die, wenn ich das richtig verstehe, die sich Ihnen am schärfsten eingebrannt hat?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nein, nicht am schärfsten eingebrannt, sondern eher vielleicht, dass das ein Punkt war, den man aus unserer Sicht und auch aus Sicht des Forschungsnehmers so nicht stehen lassen konnte, nämlich der Vorwurf im Grunde genommen, es ist falsch gemessen worden.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Okay. - Wie haben Sie darauf reagiert?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Wir haben noch ein zweites Mal Daimler angeschrieben, um das - ich weiß jetzt nicht mehr genau, wie der Wortlaut unseres zweiten Anschreibens war - - Daimler hat darauf dann noch mal geantwortet und hat geschrieben, dass sie bei der Messung wohl zugegen waren, dass sie aber CO₂ oder die CO₂-Ergebnisse nicht genauer betrachtet haben, weil eben CO₂ auch nicht Bestandteil der Feldüberwachung eigentlich ist. Deswegen hatten die sich mehr auf die emittierten Schadstoffe fokussiert, hatten geguckt, ob da - - oder wie da die Ergebnissituation ist, und CO₂ hatten sie gar nicht so im Fokus gehabt.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Okay. - Dann war es das für diese Runde und wahrscheinlich bis auf Weiteres.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann würde ich ganz gern noch mal auf das Ende der Geschichte zwischen Lenkungsgruppe und VW eingehen. Ich bin jetzt, was die Fragen anbetrifft, beim 2. April 2012. Zu dem Zeitpunkt kam es beim BMVBS in

Bonn zu einer Besprechung der Lenkungsgruppe „Feldüberwachung“ mit VW, einem Folgegespräch, und bei dem Gespräch antwortete VW laut Ergebnisprotokoll auf die Frage „Wurde die bei der Besprechung am 20.06.2011 seitens Volkswagen vorgeschlagene Maßnahme, nämlich betroffenen Fahrzeugen im Rahmen eines Regelservices eine geänderte Bedatung der Software des Motorsteuergerätes aufzuspielen, bereits eingeleitet“ mit: „Es wurden keine Maßnahmen eingeleitet.“

Und auf die Frage „Existieren weitere Ansätze oder Maßnahmenvorbereitungen, die aus den Ergebnissen des Volkswagen-Untersuchungsprogramms abgeleitet wurden?“ antwortete VW: „Es besteht keine Notwendigkeit einer Maßnahme.“ Das ist das Material BAST-2-2, Referat F3, Ordner 4, Blatt 64 f.

Meine Frage: Wie hat die Lenkungsgruppe darauf reagiert, dass VW, anders als noch im April 2011 vorgeschlagen, doch keine Softwareänderung im Rahmen des Regelservices vornehmen wollte? Ist es Ihres Wissens nach tatsächlich noch zu einer Softwareänderung an den VW-Fahrzeugen gekommen?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, das ist jetzt eine hypothetische Frage. Ich kann jetzt nur das - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Nein, ob Ihnen das bekannt ist, dass es zu einer Softwareänderung -

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: - gekommen ist.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und das widerspricht aber ein bisschen den Aussagen von VW in Ihrer E-Mail vom 2. Februar 2011, wonach die Abweichungen der CO₂- und CO-Emissionen vom Typprüfwert davon abhängen, ob die Messung des Golf mit dessen alter oder neuer Software erfolgte. Das ist das Material BMUB-2-1, Ordner 5, Blatt 186.



5. Untersuchungsausschuss

Also, da ist was offengeblieben. Kann ich das so verstehen? Es gab eine Forderung, das zu tun, und es gab eine Weigerung, das zu tun?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, wenn ich Ihre Frage richtig verstehe, dann würde ich an der Stelle jetzt gerne noch mal darauf hinweisen, dass wir zu dem Zeitpunkt des Gespräches Anfang 2011 die Situation hatten: Wir haben VW informiert, -

Vorsitzender Herbert Behrens: Genau.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: - da sind Fahrzeuge auffällig gewesen. Das war noch vor dem Zeitpunkt, bevor klar war, die Stichprobe ist durchgefallen oder der Typ hat serienspezifische Mängel. Das war im Vorgriff darauf. Wir hatten VW informiert, und VW hat dann diese Versuche mit der anderen Bedatung an einigen Fahrzeugen durchgeführt, um zu sehen oder um zu checken, sage ich jetzt mal, ob man mit dieser Maßnahme die CO₂-Emissionen reduzieren kann, das vor dem Hintergrund, falls ein entsprechendes Mängelbeseitigungsverfahren eben eingeleitet werden würde.

Bei der Situation dann ein Jahr später, da war die Situation folgende: Wir hatten in unserem Feldüberwachungsprojekt herausbekommen: Der Typ ist in Ordnung. Das waren zwei Fahrzeuge, die in Bezug auf CO auffällig waren, aber der Typ als solcher ist in Ordnung. Damit ist auch kein Mängelbeseitigungsplan erforderlich. Und VW hat ja ein eigenes Untersuchungsprogramm durchgeführt. Die haben uns die Ergebnisse auch bei der Besprechung gezeigt, dass auch nach deren Auffassung kein Mangel an dem Typ vorliegt. Und deswegen ist eben diese Software nicht ausgerollt worden, bzw. VW hat gar keinen diesbezüglichen Plan oder keine diesbezügliche Maßnahme eingeleitet.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann hatten Sie auch erwähnt, dass im April 2012 die Projektlaufzeit noch mal verlängert worden ist um sieben Monate, und Sie sagen, das hatte damit zu tun - außerhalb von VW; das schieben wir jetzt

mal an die Seite -, dass eben auch andere Hersteller noch nicht die Gelegenheit genommen hatten, Stellungnahmen abzugeben, und Sie noch mal um sieben Monate verlängert haben, mit dem Ziel, dass die Automobilhersteller noch mal Gelegenheit haben, zu bestimmten Prüfergebnissen Stellung zu nehmen. Habe ich das richtig verstanden?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, ich weiß nicht jetzt, ob diese - es gab mehrere Projektverlängerungen - Projektverlängerung, die Sie gerade ansprechen, damit zusammenhängt oder ob die vielleicht mit dem anderen Teil des Forschungsvorhabens zu tun hatte, mit dem Teil B. Weil, ich sage mal, die Projektlaufzeit als solche, die galt immer in Bezug auf das Gesamtprojekt. Es konnte nicht, ich sage mal, nur der Teil A oder nur der Teil B alleine verlängert werden. Und ob jetzt diese von Ihnen angesprochene Verlängerung um sieben Monate - - ob es sich dabei um den Teil A handelte oder um den Teil B, das entzieht sich jetzt meiner Kenntnis. Da müsste ich die Mail vielleicht noch mal sehen, wenn es die Mail denn überhaupt hergibt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Müsste ich sehen. - Hier habe ich aufgeschrieben, dass eben formuliert worden ist: Auffälligkeiten hinsichtlich der CO₂-Emissionen bei einigen untersuchten Fahrzeugtypen. - Und meine Frage wäre, ob das im Hinblick auf diese Frage passiert ist, dass es eine Verlängerung der Projektlaufzeit gegeben hat.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Das will ich jetzt nicht ausschließen, aber ich kann auch nicht sagen, ob es tatsächlich nur darauf abgestellt war.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann bei einem Treffen der Lenkungsgruppe mit VW, wiederum am 2. April 2012, informierte das Unternehmen über eigene Untersuchungen an Fahrzeugen mit dem Motor CBAB hinsichtlich der Schadstoffkomponente Kohlenmonoxid - Zitat -:

Die Untersuchungen von VOLKSWAGEN wurden insgesamt als „in Ordnung“ eingestuft. Bis auf zwei Messpunkte lagen alle Werte unterhalb der CO-Grenzwertlinie.



Die Lenkungsgruppe kam zu dem Ergebnis - Zitat -:

Die Feldmessung hat somit ergeben, dass die CO-Emissionen des in Rede stehenden Motors/Fahrzeugtyps keinen Anlass geben, Maßnahmen zu ergreifen bzw. einzuleiten.

Da habe ich jetzt keine Fund- - Ach so, da.

Auf welcher Tatsachenbasis und auf welcher Rechtsgrundlage wurden die Untersuchungen von VW im Rahmen des Feldüberwachungsprojekts schließlich insgesamt als in Ordnung eingestuft?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Könnten Sie die Frage bitte etwas präzisieren? Ich weiß nicht - - Ich habe nicht so ganz verstanden, was Sie gerne wissen möchten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann machen wir mal eben - - Das Material ist BAST-2-2, Referat F3, Ordner 4, Blatt 64 f., und dort steht es auf der Seite 65.

(Dem Zeugen werden Unterlagen vorgelegt)

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nein, das war mir klar. Ich hatte Ihre konkrete Frage nicht richtig zuordnen können.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Was das anbetrifft: Das kenne ich.

Vorsitzender Herbert Behrens: Können Sie mir sagen, wie Sie zu diesem Ergebnis gekommen sind, dass alles in Ordnung ist, aufgrund dieser Aussage?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, VW hat uns ihre Unterlagen vorgestellt und gezeigt anhand von Folien, glaube ich, und das war an der Stelle nicht zu beanstanden. Und wir haben eben aus unserem Projekt heraus selber auch festgestellt:

In Bezug auf CO₂ ist kein serienspezifischer Mangel erkennbar. - Das war für uns die Begründung, zu sagen: Okay, wir können die Stichprobe nach dem Verfahren, so wie wir es geprüft haben, als in Ordnung einstufen. - Und damit bestand für uns kein weiterer Anlass, da aktiv zu sein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke. - Arno?

Arno Klare (SPD): Ich habe keine Fragen mehr.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann, Oliver, deine weiteren Fragen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, ich möchte noch mal zu dem Punkt zurückkommen - - Sie haben gesagt, es wäre Ihre Aufgabe gewesen, streng nach NEFZ zu prüfen. Jetzt habe ich mir das Konzept der BAST noch mal rausgesucht. Da steht - - Ich kann auch gern die Nummer sagen; das ist MAT BMUB-2-1, Ordner 4, 217 ff. Da steht drin, „soll“ nach NEFZ geprüft werden. Das ist ja etwas anderes, weil, wenn „streng“, würde ich sagen, dann müsste da drinstehen „muss“.

Mich würde einfach nur noch mal interessieren - - Ich habe das bisher - - Sie haben das so klar gesagt, es soll streng nach NEFZ - - Das habe ich bisher in den Unterlagen nirgendwo so deutlich gefunden bei diesen Tests. Woher Sie diesen Punkt nehmen, das würde mich noch mal interessieren. Was gab es da für einen Anlass, dass Sie zu der Einschätzung gekommen sind?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, ich würde hier „streng“ und „soll“ von - - oder „soll“ und „muss“ gleichsetzen. Ich kenne zwar jetzt die Mail vom BMUB nicht, aber - -

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Nein, nein, es geht um das Konzept. Das ist das, was Ihre Grundlage war, Ihr Arbeitsauftrag. Das ist nur die Grundlage gewesen.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Oder ist das das Konzept, was Sie vorhin angesprochen hatten, -



Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Nein, nein. Nein, nein.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: - was die BAST nicht kennt?

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Nein, nein. Das ist das, was - - der Arbeitsauftrag für - jedenfalls nach meinen Unterlagen hier - - nach dem Sie gearbeitet haben.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Gut, aber NEFZ ist Bestandteil des Regelwerkes, ist Bestandteil der Vorschrift 715/2007, und damit ist klar, das ist der NEFZ, in dem geprüft wird, der Typ-1-Test im NEFZ.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja.
Na gut.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Typ 1. Das steht also in den Vorschriften eigentlich eindeutig so drin.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Okay. - Dann würde mich noch mal interessieren - das habe ich nicht ganz verstanden -: Sie haben eben gesagt: CO₂, das haben wir dann irgendwann gelassen. Also, wir haben ja CO₂ gemessen, und irgendwann haben wir gesagt, damit wir uns nicht - so würde ich jetzt mal für mich übersetzen - verzetteln, haben wir das irgendwann dann - - und auch zu einem Abschluss kommen, haben wir das nicht weiter nachverfolgt. - Wieso haben Sie denn überhaupt CO₂ gemessen? Ich meine, das widerspricht ja dann etwas dieser NEFZ-Geschichte.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Das war eine Vorgabe, die von den Ressorts gekommen war. Das war mit - - Den Punkt hatten wir ganz am Anfang, was die BAST denn messen sollte und wie die BAST dieses Forschungsvorhaben durchführen sollte. Das war einer der Punkte, die eben diskutiert worden waren, dass CO₂ mitgemessen werden soll.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Okay. - Aber das passt ja nicht ganz zu dem Punkt „streng nach NEFZ“ dann, oder?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Ich würde mal sagen: Jein. Es verändert aber auch nichts während der Messung, weil die Messwerte von CO₂ fallen im Grunde genommen mit an. Wir haben nur mit draufgeguckt und haben sie auch beleuchtet usw. Aber es ist nicht so, dass deswegen der Test selbst oder der Zyklus oder - - dass da irgendetwas an der Stelle geändert wurde.

Ich will jetzt nicht sagen: CO₂ ist ein Abfallprodukt. Aber im Grunde genommen - - Es fällt mit an bei der Messung, und von daher sollte es mit betrachtet werden.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Gut. - Darf ich jetzt nicht fragen - dann müsste der Vorsitzende mich wieder rügen -, aber das wäre eine Einschätzungsfrage.

Vorsitzender Herbert Behrens: Genau.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Ich möchte dann noch mal fragen - - In den Entwurfspapieren und auch das, was ich eben - - Ich habe eben schon mal eine Mail von Herrn Redmann zitiert, die am Anfang an Sie gegangen ist. Da wird auch die Frage gestellt: Einbindung von Verbänden und Organisationen. Da wird der ADAC genannt, dann wird die Deutsche Umwelthilfe genannt, der Verband der deutschen Automobilwirtschaft. Ist das erfolgt? Wenn ja, in welcher Weise?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Könnten Sie mir jetzt sagen, in welchem Zusammenhang oder wie die Formulierung da ist? Also, ich stehe da jetzt etwas daneben.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Das war die allererste - müsste ich jetzt raussuchen - Mail, die von Herrn Redmann geschickt worden ist am 17.12.2008 an Sie unter anderem, an Mönch usw., als es um das Konzept geht. Da steht drin - - Da taucht - - Ich suche gleich die Nummer raus. Da wird gesagt, es soll der ADAC eingebunden werden, wenn ja, wie. Da steht dann: „Deutsche Umwelthilfe“ usw. - Da würde mich einfach nur interessieren: Ist das erfolgt?



Hat es das gegeben, oder hat es das nicht gegeben?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Ich vermute, Sie meinen - - Oder das ist, wenn ich das jetzt - - Ohne die Mail zu kennen, denke ich, war damit gemeint, dass es eine Auftaktveranstaltung geben sollte - die gab es auch -, wo die Autoindustrie, Verbände, alle betroffenen Kreise informiert worden sind, dass die BAST ein solches Vorhaben durchführt.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Das ist also an der Stelle, wenn sich das darauf bezieht, erfolgt.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber in der weiteren Untersuchung, in der weiteren Arbeit hat es das nicht gegeben?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nein, überhaupt nicht. Das heißt - - Das Einzige, was ich an der Stelle sagen muss: Die Hersteller sind, wenn Fahrzeuge gemessen wurden, informiert worden, dass Messungen beim TÜV dann an der Stelle stattfinden und die Hersteller diesen Messungen beiwohnen können, wenn sie möchten; aber nur beiwohnen, keine Einflussmöglichkeit oder sonst irgendwas.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, Sie haben im Grunde genommen bei der weiteren Arbeit dann nur mit den Herstellern zu tun gehabt, nicht aber mit weiteren Organisationen jedweder Art.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Ja.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dann würde mich noch interessieren: Sie haben eben gesagt, Abschaltanlagen und ihr Einsatz, also die Möglichkeit - - das sei Ihnen vor August 2015 nicht bekannt gewesen und auch nicht klar gewesen. War Ihnen denn bekannt, dass der Begriff in der entsprechenden EU-Verordnung - die haben Sie gerade selber zitiert: 915/2007 [sic!] - auftaucht, dass da explizit drinsteht, solche sind verboten?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Das war mir bekannt, ja.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das war Ihnen bekannt.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also dass da was drinsteht zu unerlaubten Abschaltanlagen, ja. Dass dieser Punkt schon mal dort formuliert ist, ja.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie haben sich dann aber vor August 2015 nie daraufhin die Frage gestellt, in Umsetzung dieser Richtlinie, dass man auch da mal nachgucken müsste oder muss.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nicht im Rahmen dieses Feldüberwachungsprojektes, auch sonst nicht, nein.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, das war für Sie - - Ihnen war klar, da steht etwas zur Abschaltanlage drin, aber für Ihre Arbeit hatte das irgendwie keine Relevanz in irgendeiner Weise.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Ja.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Waren Ihnen denn Fälle - - Also, uns ist erläutert worden, dass es auch früher schon mal Abschaltanlagen - - solche Phänomene bekannt geworden sind, dass man, um hier halt zum Beispiel bei Lkw und anderen - - War Ihnen da irgendwas bekannt, dass das schon mal irgendwo anders passiert ist?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nein, war mir zu dem Zeitpunkt nicht bekannt. Das habe ich auch jetzt erst im Nachhinein - - nach dem Bekanntwerden der VW-Geschichte bekannt geworden.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Gut, das war es so weit.

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Müller, Sie hatten gesagt, dass kein Bedarf ist.



5. Untersuchungsausschuss

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Dabei bleibt es.

Vorsitzender Herbert Behrens: Es bleibt dabei. - Bezüglich des Abschlussberichts - - Sie hatten auf die Frage vom Kollegen Klare darauf hingewiesen, dass es - - den Verlauf dargestellt, warum es erst sehr spät dazu kam, dass der Bericht veröffentlicht worden ist, und dass kurz vor der Veröffentlichung dann der September 2015 dazwischenkam. Hat der Bericht nach den Sitzungen der Untersuchungskommission noch mal eine Veränderung erfahren?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Oder ist er so geblieben, wie er war?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nein, der ist so geblieben, wie er ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann war ein Argument, wo Sie sagten, das hatte sich sowieso verzögert, weil beide Teile, nämlich A, Fahrzeuge, und B, Austauschkatalysatoren, zusammen und gemeinsam verändert herausgebracht werden sollten. Teil A - so sagt es die Aussage von Stephan Redmann vom BMVI - sei Mitte 2012 abgeschlossen worden; die Ergebnisse lagen damals vor. Das ist die Fundstelle aus unserem Protokoll 18 I, Blatt 148. Und Teil B war noch am Laufen und musste noch nachgearbeitet werden.

Hatte es denn im weiteren Verlauf - - Muss ich mir das so vorstellen, dass eben der Teil A dann schon fertig abgeschlossen da lag und ausschließlich am Teil B noch gearbeitet worden ist, oder ist in dem Zeitraum nach 2012 auch noch mal der Teil A, bei den Fahrzeugen, verändert worden?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, es ist verzahnt abgewickelt worden, das ganze Projekt, -

Vorsitzender Herbert Behrens: Aha.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: - wobei man sagen muss: Wenn die Messungen abgeschlossen waren, dann ist nicht mehr gemessen worden. Da ging es dann nur noch um Berichtslegung oder solche Sachen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut. - Dann zur Einbindung in den Feldversuch anderer Organisationen. Sie haben gesagt: Also direkt beteiligt war der ADAC nicht seitens der BAST. - War denn der ADAC überhaupt eingebunden in das Projekt?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Ja, der ADAC war insofern eingebunden, dass er Unterauftragnehmer des TÜV Nord war. Beim ADAC wurden auch einige Fahrzeuge gemessen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und diese - - War das eine formale Zu- - Ich weiß nur nicht, wie es vertraglich dann abläuft. Ist der TÜV seinerseits so autonom, dass er weitere Unterauftragnehmer -

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: - dann damit beauftragen kann?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Der TÜV war Hauptauftragnehmer, und es war die Möglichkeit eingeräumt worden, auch Unterauftragnehmer einzubinden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und haben Sie Erfahrungen in der weiteren Zusammenarbeit, auch in der Lenkungsgruppe? War der ADAC dort vertreten?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und gab es sonst Berührungspunkte, wo man mit dem ADAC zusammen Ergebnisse bewertet, ausgewertet hat?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und ein Teil sollte ja offenbar die Öffentlichkeitsarbeit betreffen; so lese ich das aus unserem Material. Da



5. Untersuchungsausschuss

heißt es in einer Bemerkung - das ist die Fundstelle - - das ergibt sich aus unserem Protokoll - - auf der Seite 18:

Vor einer Beteiligung des ADAC ist allerdings zu klären, ob bzw. inwieweit hier die regelmäßigen Veröffentlichungen in der ADAC Motorwelt in Bezug auf die Abwicklung des Projektes ~~hinderlich~~ sein könnten.

... Der ADAC wird seinerseits darauf achten, dass eine Beteiligung in einem ausgewogenen Verhältnis zum Nutzen für den ADAC steht.

Das ist halt die Aussage von Herrn - - Das ist aus der - - Entschuldigung, ich muss mal eben nachgucken. - Wer hier zitiert wird, das kann ich nicht belegen. Dann muss ich die Frage zurückziehen.

Es gibt in einer Fundstelle den Hinweis auf die Zusammenarbeit oder auf die Kommentierung der Aktivitäten des ADAC. Das ist Material BAST-2-2, 4_4 von 20, Seite 92 ff. Und zwar schreiben Sie am 22. Februar 2011 in einer Mail an Herrn Schmidt vom TÜV - Zitat -:

... wir beziehen uns in dieser E-Mail auf das Vorgehen eines Ihrer Unterauftragnehmer. Konkret handelt es sich um IUC-Messungen,

- In-Use Compliance -

die vom ADAC im Rahmen des Forschungsvorhabens durchgeführt wurden. Obwohl es sich um ein BAST- Forschungsvorhaben handelt, wurden die Messergebnisse vom Unterauftragnehmer (ADAC) unzulässigerweise dem Umweltbundesamt zugeleitet.

Auch wenn das Umweltbundesamt Mitglied der projektbegleitenden Lenkungsgruppe ist, widerspricht diese Verfahrensweise der vertraglichen Vereinbarung zwischen TÜV Nord Mobilität GmbH

und der Bundesanstalt für Straßenwesen über das Forschungsprojekt 85.009/2009 ... Insbesondere geht es darum, dass die Weitergabe von Daten/Messergebnissen (bzw. „Typberichten“, „Bauteilberichten“ usw. ...), welche im Rahmen des Projekts erarbeitet worden sind, der ausdrücklichen Zustimmung des Auftraggebers, d. h. der Bundesanstalt für Straßenwesen, bedarf.

Mit Unterzeichnung des Forschungsvertrages hat sich die TÜV Nord Mobilität GmbH dazu verpflichtet, die dort festgelegten Bedingungen anzuerkennen.

Das war eben die genannte Fundstelle.

Dann eine weitere Fundstelle, ebenda Blatt 98. Dort heißt es in einer Antwort von Herrn Schmidt vom ADAC [sic!] an Sie:

... wir bedauern sehr, dass die Messergebnisse des FORD S-Max vom ADAC irrtümlich an das UBA weitergegeben wurden. Wir haben in einem Unterauftrag mit dem ADAC vertraglich vereinbart, dass sämtliche Daten nur an uns (den TÜV NORD) weitergegeben werden dürfen.

Bisher hat das auch so weit geklappt.

Wir haben bereits mit dem ADAC Kontakt aufgenommen, um zu vermeiden, dass sich ein derartiger Vorfall wiederholt.

Das UBA war nun einer der Impulsgeber für die Studie und zum anderen durch Herrn Mönch in der Lenkungsgruppe vertreten. Warum sollte denn das UBA die Messergebnisse dieses Mal ausdrücklich nicht bekommen? Können Sie mir sagen - - Wer hat das Interesse?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Ja. - Es ging dabei nicht darum, dass das UBA die Messergebnisse nicht bekommen sollte, sondern es ging darum, dass



5. Untersuchungsausschuss

der ADAC als Unterauftragnehmer Daten oder Ergebnisse weitergegeben hat an eine Stelle, an die er sie hätte nicht weitergeben dürfen. Der ADAC hätte die Ergebnisse genauso gut auch woanders hin geben können, an jemanden, der nicht in der Lenkungsgruppe ist.

Ich weiß nicht, ob dem ADAC bekannt war, dass UBA auch in der Lenkungsgruppe drin war. Es ging nur darum, dass die Formalie nicht richtig eingehalten wurde, nämlich dass der ADAC die Ergebnisse nur an den TÜV Nord bzw. an die BAST als Auftraggeber des Gesamtprojektes hätte weiterleiten dürfen und an keine weitere dritte Stelle. Um da auch für die Zukunft vorzubeugen, dass so was nicht noch mal passiert, das war der Hintergrund.

UBA durfte die Ergebnisse sehr wohl bekommen, hätte sie auch sowieso über den Zirkel der Lenkungsgruppe oder des Lenkungskreises bekommen, -

Vorsitzender Herbert Behrens: Aha, okay.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: - aber nicht direkt vom ADAC.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann hätte Herr Klare noch mal das Wort.

Arno Klare (SPD): Ich wünsche es aber nicht mehr.

Vorsitzender Herbert Behrens: Du wünschst es nicht. - Oliver?

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich hätte nur noch einen Punkt: Das ist die Zeit nach August 2015, Stichwort auch „Untersuchungskommission“. Sind Sie in irgendeiner Weise in die Untersuchungskommission eingebunden gewesen? Sind Sie da mal befragt worden - - oder Ihr Sachverstand da hinzugezogen?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Weder befragt worden noch eingebunden gewesen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und ist, ich sage mal, vonseiten des Verkehrsministeriums oder des Kraftfahrt-Bundesamtes jemand auf Sie zugekommen, auch möglicherweise über Ihren Vorgesetzten oder so, und hat gesagt: „Wir brauchen jetzt mal Expertise; da sind die Leute, die sich auch mit Überwachung oder so beschäftigt haben“, in der Zeit seit Bekanntwerden des - -

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nein. Nein.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Nicht. Ist nicht passiert?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nein.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Danke.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann ist es in Ordnung, wenn ich gleich das Wort an mich gebe?

Arno Klare (SPD): Ja, mach das.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Dann doch noch mal auf diesen Vermerk - - Sie haben erläutert, es sollte nur dieser direkte Weg zwischen ADAC und UBA vermieden werden.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nein, nicht zwischen - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann gibt es von Herrn Redmann vom BMVI in einer Mail vom 22. Februar 2011 - - ich zitiere -: „Sehr gute Reaktion, danke!“ Das ist Material BAST-2-2, Referat F3, Ordner 4_4, Blatt 101. Gab es eine Weisung irgendwie, das UBA aus Detailinformationen herauszuhalten?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nein, ich wiederhole mich da jetzt gerne noch mal.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja. Okay.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, es ging nicht darum, das UBA außen vorzuhalten, es ging darum,



5. Untersuchungsausschuss

dass vermieden werden sollte, dass Unterauftragnehmer -

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: - Ergebnisse, Messergebnisse an Dritte weitergeben, wo der Unterauftragnehmer gar keine Weisung hatte oder keinen Auftrag hatte, sie dorthin zu geben. Er sollte den formalen Weg einhalten, die Ergebnisse nur an den Hauptauftragnehmer, nämlich an den TÜV Nord - - Das war der Hintergrund. Wie gesagt, UBA hat die Ergebnisse sowieso bekommen oder hätte sie sowieso bekommen. Jetzt hatten sie sie an der Stelle schon früher über den Lenkungskreis.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja. - Dann auch noch mal ein Fakt bezüglich der Beziehung mit dem UBA. Per Mail vom 14. März 2011 fragte Herr Schmidt vom TÜV bei Ihnen an, ob er die Folien 24 und 25 seines Vortrags mit den Zwischenergebnissen zu CO₂ - - Hinweise auf steigende Diskrepanzen der Messergebnisse zu Herstellerangaben sind dadrauf zu sehen. Das ist in dem eben von mir genannten Material Blatt 269 bis 270.

Es wurde angefragt, ob die an Frau Dr. Meseth vom UBA geleitet werden können. Herr Schmidt vom TÜV weist darauf hin, dass auch Ergebnisse aus dem BAST-Vorhaben verarbeitet sind, und Sie, Herr Bugsel, möchten wissen, welche Folien genau zu welchem Zweck Frau Dr. Meseth - - aus welchen Gründen sie an Frau Meseth gehen sollen. Das ist ebenda Blatt 238. - Können Sie sich erinnern, welche Bedenken Sie seinerzeit hatten, dass diese Folien, ohne sie vorher noch mal zu prüfen, an Frau Dr. Meseth vom UBA gehen?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Wir hatten keine Bedenken. Hintergrund war nur der: Wir wollten gern wissen, wofür die Folien eigentlich verwendet werden und um welche Daten und welche Informationen es sich handelt, die eben aus dem laufenden Projekt heraus weitergegeben - -

Weil es ist eigentlich grundsätzlich so, dass aus laufenden Forschungsvorhaben heraus keine Informationen veröffentlicht werden, erst dann,

wenn die Projekte abgeschlossen sind. Das ist der normale Weg. Es gibt auch Ausnahmen, aber, wie gesagt, da auch UBA hier ja in der Lenkungsgruppe drin war, haben die die Ergebnisse bekommen. Nur wir wollten halt wissen, wofür.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und hat Frau Dr. Meseth die Daten dann schließlich erhalten?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und gab es aufgrund dieser Werte, die dort zu lesen waren, Reaktionen aus dem UBA bzw. aus dem BMUB?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nein. Also, da kann ich mich jetzt nicht dran erinnern, dass da irgendetwas gekommen ist, was jetzt negativ oder besonders positiv zu berichten wäre. Ich denke, das war ein ganz normaler Vorgang damit. Wir wussten, um welche Informationen es sich handelt, und wir wussten, wofür, und damit war die Sache okay.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut, dann wäre ich zumindest mit meinen Fragen, wenn es da keine weiteren Informationen von Ihnen gibt, am Ende.

Gibt es von dir noch weitere Fragen dazu? - Das ist nicht der Fall.

Herr Dr. Bugsel, ich darf mich herzlich bei Ihnen bedanken, dass Sie uns zur Verfügung stehen konnten heute, und wir werden jetzt die Vernehmung beenden.

Im Rechtssinne abgeschlossen wird diese Vernehmung erst dann, wenn Sie die Möglichkeit hatten, noch mal ins Protokoll zu schauen und binnen 14 Tagen unter Umständen notwendige Korrekturen vorzunehmen. Erst dann würde der Ausschuss über den förmlichen Abschluss der Vernehmung beschließen.

Dann noch mal einen herzlichen Dank an Sie, an alle, und damit kann ich die heutige Sitzung hier beenden.



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Auch von meiner Seite
vielen Dank.

(Schluss: 15.15 Uhr)



Nur zur dienstlichen Verwendung

sich aus dem Vorhaben ergeben, insbesondere von den Ressorts vorgenommen werden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber in Bezug auf die Leistungsbeschreibung hatten Sie schon die Aufgabe, auch zu überwachen, dass es zu den entsprechenden Aufgaben, die dort formuliert worden sind, kommt und dass sie auch umgesetzt werden.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Die Leistungsbeschreibung - das muss man verstehen - ist der Part, den wir machen mussten, bevor das Projekt ausgeschrieben wird.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Das ist ja ein Projekt, was öffentlich aufgeschrieben wurde, und da war die Aufgabe eben, die Leistungsbeschreibung so zu formulieren, dass tatsächlich alle Punkte, die eben wichtig waren, auch in der Leistungsbeschreibung abgedeckt sind.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und die Kontrolle - das war meine Frage - dessen, ob dann wirklich alle Punkte abgearbeitet worden sind, das mussten Sie machen.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Und die Lenkungsgruppe.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und die Lenkungsgruppe.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Dafür gab es ja in **Berlin** sehr viele Termine und Konversation mit der Lenkungsgruppe.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja. - Herr Bugsel, Sie sind bei der BAST seit 1990 als wissenschaftlicher Mitarbeiter im Referat „Aktive Fahrzeugsicherheit, Emissionen, Energie“ beschäftigt. Gehört es auch zu Ihren dienstlichen Aufgaben, das Erscheinen einschlägiger Fachpublikationen, die für Ihr Arbeitsfeld wichtig sind, zu beobachten und auch diese auszuwerten und die darin enthaltenen Erkenntnisse in das Forschungsvorhaben mit einfließen zu lassen?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Könnten Sie die Frage bitte noch mal - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, ich nehme diesen Begriff des wissenschaftlichen Mitarbeiters. Das heißt, Sie werden sich dann auch mit Fachliteratur auseinandergesetzt haben und mit dem neustem Forschungsstand bezüglich des Forschungs- und Entwicklungsvorhabens der BAST, über das wir hier gerade reden. Das heißt, es ist nicht nur, dass alle Erkenntnisse schon zu dem Zeitpunkt vorliegen, sondern dass Sie auch weiter dann mit weiteren wissenschaftlichen Veröffentlichungen zu tun haben. Gehört das auch zu Ihren Aufgaben?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, zu dem Themenbereich Feldüberwachung ist zu sagen, dass es da, wenn Sie jetzt die ganz normale Literatursituation ansprechen, eigentlich wenig Quellen gab, insbesondere zu dem Zeitpunkt, wo seinerzeit das Vorhaben begonnen wurde, weil diese Art von Feldüberwachung und solche Projekte eigentlich so gut wie gar nicht durchgeführt worden sind. Es gab nur wenige Länder, die sich mit solchen Feldüberwachungsprojekten beschäftigt haben. Das waren Deutschland, die Niederlande, glaube ich, und ein skandinavisches Land und, ich glaube, England. Und insofern gab es da eigentlich mehr oder weniger nicht sehr viel Literatur dazu.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber bezüglich dieser Projekte, die dort gefahren worden sind, haben Sie schon eine Übersicht gehabt.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Die habe ich mir erst im Laufe der Projektbearbeitung dann auch mal angeschaut, weil es im Grunde genommen nicht so wichtig war, wie die anderen Projekte inhaltlich gearbeitet haben. Da sind auch zum Teil die Messungen etwas anders durchgeführt worden, wenn ich recht informiert bin.

Im Rahmen unseres Projektes war es ja so, dass wir streng nach den Vorgaben, wie es in der Richtlinie vorgegeben ist, messen sollten. Das war einer der obersten, ich sage mal, Aspekte und Punkte, die dabei beachtet werden sollten.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Also, da ist was offengeblieben. Kann ich das so verstehen? Es gab eine Forderung, das zu tun, und es gab eine Weigerung, das zu tun?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, wenn ich Ihre Frage richtig verstehe, dann würde ich an der Stelle jetzt gerne noch mal darauf hinweisen, dass wir zu dem Zeitpunkt des Gespräches Anfang 2011 die Situation hatten: Wir haben VW informiert, -

Vorsitzender Herbert Behrens: Genau.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: - da sind Fahrzeuge auffällig gewesen. Das war noch vor dem Zeitpunkt, bevor klar war, die Stichprobe ist durchgefallen oder der Typ hat serienspezifische Mängel. Das war im Vorgriff dadrauf. Wir hatten VW informiert, und VW hat dann diese Versuche mit der anderen Bedatung an einigen Fahrzeugen durchgeführt, um zu sehen oder um zu checken, sage ich jetzt mal, ob man mit dieser Maßnahme die ~~CO₂~~ Emissionen reduzieren kann, das vor dem Hintergrund, falls ein entsprechendes Mängelbeseitigungsverfahren eben eingeleitet werden würde.

Bei der Situation dann ein Jahr später, da war die Situation folgende: Wir hatten in unserem Feldüberwachungsprojekt herausbekommen: Der Typ ist in Ordnung. Das waren zwei Fahrzeuge, die in Bezug auf CO auffällig waren, aber der Typ als solcher ist in Ordnung. Damit ist auch kein Mängelbeseitigungsplan erforderlich. Und VW hat ja ein eigenes Untersuchungsprogramm durchgeführt. Die haben uns die Ergebnisse auch bei der Besprechung gezeigt, dass auch nach deren Auffassung kein Mangel an dem Typ vorliegt. Und deswegen ist eben diese Software nicht ausgerollt worden, bzw. VW hat gar keinen diesbezüglichen Plan oder keine diesbezügliche Maßnahme eingeleitet.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann hatten Sie auch erwähnt, dass im April 2012 die Projektlaufzeit noch mal verlängert worden ist um sieben Monate, und Sie sagen, das hatte damit zu tun - außerhalb von VW; das schieben wir jetzt

mal an die Seite -, dass eben auch andere Hersteller noch nicht die Gelegenheit genommen hatten, Stellungnahmen abzugeben, und Sie noch mal um sieben Monate verlängert haben, mit dem Ziel, dass die Automobilhersteller noch mal Gelegenheit haben, zu bestimmten Prüfergebnissen Stellung zu nehmen. Habe ich das richtig verstanden?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, ich weiß nicht jetzt, ob diese - es gab mehrere Projektverlängerungen - Projektverlängerung, die Sie gerade ansprechen, damit zusammenhängt oder ob die vielleicht mit dem anderen Teil des Forschungsvorhabens zu tun hatte, mit dem Teil B. Weil, ich sage mal, die Projektlaufzeit als solche, die galt immer in Bezug auf das Gesamtprojekt. Es konnte nicht, ich sage mal, nur der Teil A oder nur der Teil B alleine verlängert werden. Und ob jetzt diese von Ihnen angesprochene Verlängerung um sieben Monate - - ob es sich dabei um den Teil A handelte oder um den Teil B, das entzieht sich jetzt meiner Kenntnis. Da müsste ich die Mail vielleicht noch mal sehen, wenn es die Mail denn überhaupt hergibt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Müsste ich sehen. - Hier habe ich aufgeschrieben, dass eben formuliert worden ist: Auffälligkeiten hinsichtlich der CO₂-Emissionen bei einigen untersuchten Fahrzeugtypen. - Und meine Frage wäre, ob das im Hinblick auf diese Frage passiert ist, dass es eine Verlängerung der Projektlaufzeit gegeben hat.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Das will ich jetzt nicht ausschließen, aber ich kann auch nicht sagen, ob es tatsächlich nur darauf abgestellt war.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann bei einem Treffen der Lenkungsgruppe mit VW, wiederum am 2. April 2012, informierte das Unternehmen über eigene Untersuchungen an Fahrzeugen mit dem Motor CBAB hinsichtlich der Schadstoffkomponente Kohlenmonoxid - Zitat -:

Die Untersuchungen von VOLKSWAGEN wurden insgesamt als „in Ordnung“ eingestuft. Bis auf zwei Messpunkte lagen alle Werte unterhalb der CO-Grenzwertlinie.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Die Lenkungsgruppe kam zu dem Ergebnis - Zitat -:

Die Feldmessung hat somit ergeben, dass die CO-Emissionen des in Rede stehenden Motors/Fahrzeugtyps keinen Anlass geben, Maßnahmen zu ergreifen bzw. einzuleiten.

Da habe ich jetzt keine Fund- - Ach so, da.

Auf welcher Tatsachenbasis und auf welcher Rechtsgrundlage wurden die Untersuchungen von VW im Rahmen des Feldüberwachungsprojekts schließlich insgesamt als in Ordnung eingestuft?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Könnten Sie die Frage bitte etwas präzisieren? Ich weiß nicht - - Ich habe nicht so ganz verstanden, was Sie gerne wissen möchten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann machen wir mal eben - - Das Material ist BAST-2-2, Referat F3, Ordner 4, Blatt 64 f., und dort steht es auf der Seite 65.

(Dem Zeugen werden Unterlagen vorgelegt)

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Nein, das war mir klar. Ich hatte Ihre konkrete Frage nicht richtig zuordnen können.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Was das anbetrifft: Das kenne ich.

Vorsitzender Herbert Behrens: Können Sie mir sagen, wie Sie zu diesem Ergebnis gekommen sind, dass alles in Ordnung ist, aufgrund dieser Aussage?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, VW hat uns ihre Unterlagen vorgestellt und gezeigt anhand von Folien, glaube ich, und das war an der Stelle nicht zu beanstanden. Und wir haben eben aus unserem Projekt heraus selber auch festgestellt:

In Bezug auf **CO₂** ist kein serienspezifischer Mangel erkennbar. - Das war für uns die Begründung, zu sagen: Okay, wir können die Stichprobe nach dem Verfahren, so wie wir es geprüft haben, als in Ordnung einstufen. - Und damit bestand für uns kein weiterer Anlass, da aktiv zu sein. H CO

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke. - Arno?

Arno Klare (SPD): Ich habe keine Fragen mehr.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann, Oliver, deine weiteren Fragen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, ich möchte noch mal zu dem Punkt zurückkommen - - Sie haben gesagt, es wäre Ihre Aufgabe gewesen, streng nach NEFZ zu prüfen. Jetzt habe ich mir das Konzept der BAST noch mal rausgesucht. Da steht - - Ich kann auch gern die Nummer sagen; das ist MAT BMUB-2-1, Ordner 4, 217 ff. Da steht drin, „soll“ nach NEFZ geprüft werden. Das ist ja etwas anderes, weil, wenn „streng“, würde ich sagen, dann müsste da drin stehen „muss“.

Mich würde einfach nur noch mal interessieren - - Ich habe das bisher - - Sie haben das so klar gesagt, es soll streng nach NEFZ - - Das habe ich bisher in den Unterlagen nirgendwo so deutlich gefunden bei diesen Tests. Woher Sie diesen Punkt nehmen, das würde mich noch mal interessieren. Was gab es da für einen Anlass, dass Sie zu der Einschätzung gekommen sind?

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Also, ich würde hier „streng“ und „soll“ von - - oder „soll“ und „muss“ gleichsetzen. Ich kenne zwar jetzt die Mail vom BMUB nicht, aber - -

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Nein, nein, es geht um das Konzept. Das ist das, was Ihre Grundlage war, Ihr Arbeitsauftrag. Das ist nur die Grundlage gewesen.

Zeuge Dr. Bernd Bugsel: Oder ist das das Konzept, was Sie vorhin angesprochen hatten, -