



## Nur zur dienstlichen Verwendung

### Stenografisches Protokoll der 12. Sitzung - Endgültige Fassung\* -

#### 5. Untersuchungsausschuss

Berlin, den 10. November 2016, 12.00 Uhr  
Paul-Löbe-Haus, Saal E.700  
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Str. 1

Vorsitz: Herbert Behrens, MdB

### Tagesordnung - Öffentliche Beweisaufnahme

#### Einzigiger Tagesordnungspunkt

<i>Zeugenvernehmung</i>	<i>Seite</i>
- Lutz Sturm (Beweisbeschluss Z-15)	14
- Dieter Maag (Beweisbeschluss Z-16)	36
- Sven Paeslack (Beweisbeschluss Z-17)	57
- Dr. Axel Friedrich (Beweisbeschluss Z-18)	94
- Mark Wummel (Beweisbeschluss Z-19)	132

\* Hinweis:

Die Korrekturen und Ergänzungen des Zeugen Mark Wummel (Anlage 1) sind dem Protokoll beigelegt.



## 5. Untersuchungsausschuss

(Beginn: 12.00 Uhr)

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Liebe Kolleginnen! Liebe Kollegen! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich eröffne unsere heutige Beweisaufnahmesitzung.

Ich stelle fest, dass die Öffentlichkeit hergestellt ist, und begrüße ganz herzlich auch die Zuschauerinnen und Zuschauer sowie die Vertreterinnen und Vertreter der Presse unter Ihnen. Außerdem heiße ich die anwesenden Vertreterinnen und Vertreter der Bundesregierung und des Bundesrates willkommen sowie, selbstverständlich, Sie als Zeugen, die Sie bereits Platz genommen haben.

Ich möchte darauf hinweisen, dass eigene Ton- und Bildaufnahmen nicht zulässig sind. Zuwiderhandlungen können dazu führen, dass man von der Sitzung ausgeschlossen wird bzw. auch ein Hausverbot erteilt bekommen kann und es strafrechtliche Konsequenzen möglich macht.

Ich rufe unseren **einzigsten Tagesordnungspunkt** auf:

Öffentliche Zeugenvernehmung

Dr. Bernd Bugsel  
(Beweisbeschluss Z-6)

Lutz Sturm  
(Beweisbeschluss Z-15)

Dieter Maag  
(Beweisbeschluss Z-16)

Sven Paeslack  
(Beweisbeschluss Z-17)

Dr. Axel Friedrich  
(Beweisbeschluss Z-18)

Mark Wummel  
(Beweisbeschluss Z-19)

Der Zeuge Dr. Bugsel ist erkrankt und wird dem Ausschuss heute daher nicht zur Verfügung stehen. Der Zeuge Dr. Friedrich ist für 18.00 Uhr geladen.

Meine Herren, ich darf mich für Ihr Erscheinen bedanken und begrüße Sie noch einmal ganz herzlich.

Aber bevor wir in die Vernehmung einsteigen, muss ich Sie noch über Ihre Rechte und Pflichten aufklären: Als Zeugen vor einem Untersuchungsausschuss sind Sie verpflichtet, die Wahrheit zu sagen; das heißt, Sie müssen richtige und vollständige 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. Solch eine uneidliche Falschaussage kann eine Geldstrafe oder eine Freiheitsstrafe von drei Monaten bis zu fünf Jahren nach sich ziehen.

Auf bestimmte Fragen dürfen Sie allerdings 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 Berufsheimnisträger und ihre Gehilfen grundsätzlich die Auskunft in Bezug auf Dinge verweigern, die ihnen in ihrer Eigenschaft anvertraut oder bekannt worden sind.

Gibt es Ihrerseits dazu Fragen? - Das ist nicht der Fall.

Dann möchte ich Sie darauf hinweisen, dass eine Tonbandaufnahme der Sitzung gefertigt wird, um die Protokollierung der Sitzung zu erleichtern. Deshalb ist es wichtig, dass Sie Ihr Mikrofon einschalten, wenn Sie Ihre Antwort geben und das Wort ergreifen. Die Aufnahme wird nach Abschluss der Protokollerstellung selbstverständlich gelöscht. Das Protokoll wird Ihnen dann vor seiner endgültigen Fertigstellung übersandt.

Wir werden Sie nacheinander in der aus der Tagesordnung ersichtlichen Reihenfolge vernehmen, also da Herr Bugsel, wie schon gesagt, heute



## 5. Untersuchungsausschuss

nicht zur Verfügung steht, mit Herrn Sturm beginnen. Die Vernehmungen werden so ablaufen, dass ich den Zeugen zunächst zur Person vernehmen werde, dann haben Sie als Zeugen Gelegenheit, das, was Ihnen über den Gegenstand Ihrer Vernehmung bekannt ist, im Zusammenhang darzulegen. Danach werde ich einige Fragen an Sie richten, und im Anschluss haben die übrigen Ausschussmitglieder die Gelegenheit, dann die Fragen zu stellen. Werden Ihnen Vorhalte aus Akten gemacht, wird Ihnen der Fragesteller auf Ihren Wunsch die entsprechende Unterlage vorlegen. Das ist alles hier vorhanden. In diesem Zusammenhang bitte ich alle Kolleginnen und Kollegen darum, bei Vorhalten aus Akten unbedingt die MAT-Nummer, den Ordner und die Seitenzahl zu nennen. Die entsprechenden Angaben stehen oben auf der jeweiligen Seite.

Nun mein letzter Hinweis: Sollten Sie während Ihrer Vernehmung den Eindruck gewinnen, dass Sie als VS-Vertraulich oder höher eingestufte Informationen oder sonstige Dinge zur Sprache bringen müssen, deren öffentliche Erörterung überwiegend schutzbedürftige Interessen verletzen würde, bitte ich Sie um einen entsprechenden Hinweis. Der Ausschuss hätte dann über den Ausschluss der Öffentlichkeit sowie den Geheimhaltungsgrad der Sitzung zu beschließen.

Da wir mit der Vernehmung von Herrn Sturm beginnen, möchte ich die anderen Zeugen jetzt bitten, den Saal zu verlassen. Ein Mitarbeiter des Sekretariats wird Sie zum Zeugenraum begleiten. Dort halten Sie sich bitte zu Ihrer Vernehmung bereit. - Vielen Dank bis hierher!



**Vernehmung des Zeugen  
Lutz Sturm**

**Vorsitzender Herbert Behrens:** So. Jetzt können wir einsteigen. Herr Sturm, bevor wir die Vernehmung zur Sache beginnen, muss ich Sie zunächst zu Ihrer Person vernehmen. Ich möchte Sie deshalb kurz bitten, sich vorzustellen, indem Sie uns Ihren Vornamen, Nachnamen, Alter, Ihren Beruf und Ihren Wohnort mitteilen, bitte.

**Zeuge Lutz Sturm:** Guten Tag, Herr Vorsitzender! Mein Name ist Lutz Sturm. Ich bin 64 Jahre alt, bin Diplom-Ingenieur Verkehrswesen/Kraftfahrzeugtechnik und als Sachgebietsleiter im Sachgebiet „Konformitätsüberprüfungen/Produkte“ im KBA tätig. Mein Wohnsitz ist Meggerdorf.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Herr Sturm, Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung bereits schriftlich informiert. Ich fasse noch einmal kurz zusammen: 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 angegeben bzw. von den Prüfstellen bei der Typzulassung ermittelt wurden. Wir fragen: Was waren die Auswirkungen auf die Bevölkerung und die Umwelt? Inwieweit spielten Abschalt-einrichtungen 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?

Herr Sturm, falls Sie es wünschen, dann haben Sie jetzt die Möglichkeit, im Zusammenhang darzulegen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist. In diesem Fall hätten Sie jetzt das Wort.

**Zeuge Lutz Sturm:** Also, ein eigenes Statement wollte ich nicht abgeben. Ich wollte sofort für die Beantwortung der Fragen zur Verfügung stehen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gut, dann verfahren wir so. - Dann, wie eben bereits erwähnt,

habe ich als Ausschussvorsitzender die Möglichkeit, Sie zunächst zu befragen, bevor dann die Fragerunde an die Abgeordneten des Untersuchungsausschusses übergeht.

Herr Sturm, uns interessiert hier im Ausschuss natürlich Ihre Wahrnehmung zu Konzeption, Verlauf und Ergebnissen des gemeinsamen Feldüberwachungsprojekts von BMVS seinerzeit und des BMUB, das die BAST als Auftraggeber in den Jahren 2010 bis 2013 vom TÜV Nord als Auftragnehmer durchführen lassen hat. Ferner möchten wir natürlich wissen, möchte ich wissen, wer wie mit welchen Erkenntnissen aus den Messergebnissen aus der Feldüberwachung umgegangen ist und welche Maßnahmen daraus folgten. Können Sie uns einleitend kurz schildern, wie und wodurch Sie erstmals mit diesem Feldüberwachungsprojekt in Kontakt kamen? Ob die BAST das Konzept für dieses Projekt selbst entworfen hatte? Welche Rolle die BAST bei dessen Durchführung spielte und - - Oh, Entschuldigung. Ich habe jetzt die Fragen für den Zeugen Bugsel hier vorliegen gehabt - entschuldigen Sie bitte -, der steht ja heute nicht zur Verfügung. Insofern sind wir jetzt nicht bei der BAST, sondern bei Ihnen, beim KBA. Entschuldigen Sie bitte.

So, Sie haben kurz Ihre berufliche Qualifikation genannt, auch Ihre Tätigkeit beim KBA. Da möchte ich Sie ganz gerne noch mal zusammenfassend bitten, die im Zusammenhang mit Messreihen bezüglich Pkw-Emissionen zu benennen. Und zweite Frage schon gleich mit anschließend: War Ihnen vor Aufdeckung des VW-Skandals die Existenz von Software zur Erkennung a) der Rollenprüfstandsituation und/oder b) bestimmten Fahrzyklen wie dem NEFZ bekannt? Und worin besteht Ihrer Ansicht nach der Unterschied zwischen einer Rollenprüfstand- und Zykluserkennung?

**Zeuge Lutz Sturm:** Es ist so, dass das Kraftfahrt-Bundesamt, also ich, die Konformität zwischen hergestellten Bauteilen und den Genehmigungen überprüfe. Dabei bezieht sich diese Überprüfung natürlich auf die gesetzlich gestellten Forderungen. Die sind bei dem Abgas die Typ-1-Prüfung nach dem Neuen Europäischen Fahrzyklus. Da-



bei kann also nur ein reproduzierbares Messergebnis erlangt werden, wenn man das eben unter Einhaltung aller Forderungen durchführt. Und dazu ist in der Regel ein Rollenprüfstand notwendig. Ich habe es ja eben: Es - - in der Regel - - Es funktioniert leider nicht anders. Die Überprüfung, die dann durch das Geschehen jetzt - Abgasaffäre - stattfand, war nicht mehr - - hatte keinen, wie soll man sagen, gesetzlichen Hintergrund mehr, sondern war eigentlich ein eigenes gebildetes Prüfverfahren.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Noch eine Präzisierung meiner Frage - und dabei möchte ich Sie bitten, das Mikrofon noch etwas näher zu sich heranzunehmen, damit das Protokoll auf jeden Fall alles mitbekommt -: Ich fragte ja nach Ihrer Kenntnis von der Existenz von Software, wo eben zu überprüfende Fahrzeuge erkennen können, ob es eine Rollenprüfstandssituation ist oder eine reale Fahrsituation.

**Zeuge Lutz Sturm:** Also, die Software kenne ich nicht, aber: Es ist notwendig, dass auf dem Rollenprüfstand eine Erkennung durchgeführt wird, weil sonst die anderen verwendeten Softwares am Fahrzeug ja eine außergewöhnliche Situation nachahmen und eventuell in einen anderen - - Notfallbetrieb übergehen, wie zum Beispiel: Wenn ein Fahrzeug ABS hat und nur eine Achse betrieben wird, steht die andere Achse, und dann werden in der Regel an dem Fahrzeug Maßnahmen ergriffen, um eben dort eine Sicherheit vorzuhalten.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Wenn ich Sie richtig verstehe, geht es darum, dass Maßnahmen ergriffen werden müssen, um diese Überprüfung überhaupt möglich zu machen?

**Zeuge Lutz Sturm:** Um diese Überprüfung durchführen zu können, ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. - Aber eine eigenständige Erkennung -

**Zeuge Lutz Sturm:** Nein.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** - durch eine Software, davon wussten Sie nichts, sagen Sie jetzt.

**Zeuge Lutz Sturm:** Nein.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Hm.

**Zeuge Lutz Sturm:** Nein, nicht vor - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Nun haben ja diese Prüfverfahren schon eine sehr wichtige Funktion. Ist das KBA aus Ihrer Sicht als Typengenehmigungsbehörde von 2007 bis 2015 sämtlichen Typgenehmigungsvorschriften vollumfänglich nachgekommen?

**Zeuge Lutz Sturm:** Wir haben etwas Kapazitätsprobleme, sodass wir - - Also, wir haben natürlich versucht, alle Genehmigungen genau nachzuprüfen, genauso - - also Konformitätsprüfungen durchzuführen, so wie die Regelungen es vorschreiben. Allerdings haben wir ja etwas mehr als 100 000 Genehmigungen, die wir nicht alle prüfen können, kapazitätsmäßig. Ich habe dabei den Schwerpunkt auf Sicherheitsbelange gelegt und Umweltverträglichkeit. Dadurch haben wir in der vergangenen Zeit solche Angele- - also solche Teile vorrangig untersucht. Natürlich, wenn es notwendig war oder Meldungen Dritter da waren, haben wir auch Teile untersucht, die eventuell nicht in unserem Spektrum waren.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Welche meinen Sie damit, was nicht in Ihrem Spektrum war?

**Zeuge Lutz Sturm:** Zum Beispiel: Eine Hupe ist zwar genehmigt, aber ob die zu laut oder zu leise ist - haben wir gemeint -, ist nicht so stark für die Sicherheit notwendig.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Jetzt nicht in Bezug auf Abgasemissionen.

**Zeuge Lutz Sturm:** Auf Abgasemissionen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Das war meine Frage. - Dann eine abschließende Frage für diesen Teil meiner Befragung: Ich möchte Sie darum bitten, zu schildern, eine Schilderung zu geben zum Thema Konformitätsprüfung, wovon Sie sprachen. Wie ist der übliche Ablauf der sogenannten CoP-Prüfungen, Conformity-of-Production-Prü-



## 5. Untersuchungsausschuss

fungen, für die Sie als Sachgebiets- - im Sachgebiet des KBA zuständig waren? Können Sie uns da den üblichen Ablauf einmal kurz darlegen?

**Zeuge Lutz Sturm:** Ich schildere mal den Ablauf: Es ist so, dass wir unter Auswahlkriterien dazu kommen, welches Teil, welche Genehmigung wir überprüfen werden. Dabei sind - - Diese Kriterien sind dadurch gebildet, dass man vorher Kenntnisse hat oder Dringlichkeiten vom allgemeinen Interesse dranstehen. Diese Teile suchen wir aus, gucken nach: „Welche Hersteller haben dieses Teil in Genehmigung?“, wählen von diesem Teil - - von dieser Masse Teile aus, sodass wir sagen: Jeder Hersteller wird einmal geprüft, auch wenn er von dem gleichen Teil mehrere herstellt. Das ist normal, also üblicherweise. Aber es kommen bei besonderen Belangen, wie zum Beispiel jetzt anliegen - - haben wir auch mehrere Teile von einem Hersteller geprüft. Wir wählen die Prüfmethode aus. Die Prüfmethode kann sich etwas abändern, sie ist normalerweise in der Richtlinie beschrieben, die heranzuziehen ist, aber kann auch durch Erfahrungen etwas abgeändert werden. Dafür haben wir aber schon Programme gestaltet, dass man das machen kann. Dann suchen wir aus: „Wer hat das Gutachten zur Genehmigung erteilt?“ und sind bemüht, einen anderen technischen Dienst dann in Auftrag zu setzen, diese Genehmigung an dem Teil, die Forderung, zu überprüfen. Der Überprüfende kriegt von uns einen Auftrag. Da haben wir ein besonderes Programm, damit diese Dinge hier bei uns erfasst werden können. Das beauftragte Institut kriegt natürlich auch die Anweisung, was es zu prüfen hat - das steht ja in der Regelung drin, der Umfang -, und muss uns ein entsprechendes Prüfprotokoll liefern. Dieses Prüfprotokoll - - Als Allererstes bekommen wir natürlich auch eine Rechnung für die Kosten, die entstanden sind. Die werden als Allererstes geprüft, ob sie denn rechnerisch richtig und sachlich richtig sind, und werden zur Begleichung weitergegeben, oder die Begleichung wird veranlasst. Das Protokoll wird dann vom KBA überprüft, verglichen mit den Daten aus der Genehmigung, und je nach dem, was für ein Ergebnis es ist, entweder der Hersteller um Stellungnahme und Abschaltung der Abweichungen gebeten, bzw. der Vorgang ist beendet.

Es ist dabei dann noch - - Es ist mit der - - aus der St- - Also, es ist ja eine alte Geschichte, die Nachprüfung, Konformitätsüberprüfung ist da mit in der StVZO festgehalten, wer die Kosten von dieser Untersuchung zu tragen hat. Das habe ich mir, auch lange her, von unserem Behördenleiter bestätigen lassen, dass das auch für internationale Genehmigungen gilt. Und das heißt eigentlich, so locker gesagt: „Loser pays“, also der, der den Fehler macht, muss das bezahlen, das heißt: Wenn der Genehmigungsinhaber keine Abweichung hat, bezahlt das Kraftfahrt-Bundesamt - - trägt die Kosten, andernfalls muss der Genehmigungsinhaber die Kosten tragen. Außerdem muss der Genehmigungsinhaber natürlich, wenn ein Fehler vorliegt, auf der einen Seite die Möglichkeiten, den Fehler auszuschalten, uns nennen. Er muss in einem Wirkbetrieb zeigen, dass es tatsächlich ausfällt, und darf keine entsprechenden Teile mehr, die die Abweichung besitzen, in den Verkehr bringen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja, danke schön, für diese Darstellung des Ablaufs. - Sie hatten ja erwähnt, dass Gutachtenvergaben da sind, dass stichpunktartig oder stichprobenartig dann geprüft wird. Da möchte ich Sie mit folgender Sache konfrontieren, und zwar hat auf die Anfrage der Abgeordneten Höhn im Antwortentwurf das KBA zu erhöhten CO<sub>2</sub>-Emissionswerten bei VW-Fahrzeugen im November 2015 geantwortet - Zitat -:

Im Rahmen VW-eigener Konformitätsprüfungen wurden nach Mitteilung von VW CO<sub>2</sub>-Werte ermittelt, die sich nicht in Deckung mit den im Rahmen der Typgenehmigung ermittelten und freigegebenen Werten ... befinden.

Das KBA prüft im Jahresrhythmus stichprobenartig die Ergebnisse der Fahrzeughersteller aus der Überprüfung von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen ... Zusätzlich zu den in der Gesetzgebung vorgeschriebenen Abgasemissionen werden bei den ISC-Prüfungen

- so heißt es -



## 5. Untersuchungsausschuss

durch die Hersteller die CO<sub>2</sub>-Emissionen ermittelt und durch das KBA bewertet.

So weit heißt es in dieser Antwort an die Abgeordnete:

Das KBA auditiert stichprobenartig ausgewählte Motortypen im Zuge dieser Untersuchungen und wohnt in solchen Fällen der Abgasprüfung bei.

Fundstelle: KBA-2-1, Ordner A 112, 4.1, Blatt 56. Und hierzu warf Ihr Präsident, Herr Zinke, bei einer Kommentarbemerkung die Frage auf - Zitat -:

War das vorliegend bei VW auch der Fall? Wohl eher.

Zitat Ende. - Wie war es denn tatsächlich? Hat das KBA im Fall von VW stichprobenartigen Auditierungen ausgewählter Motortypen beige-wohnt?

**Zeuge Lutz Sturm:** Dazu muss ich leider sagen, dass der gesamte Vorgang ab 15 nur teilweise in meinen Händen lag und auch nur teilweise von mir behandelt wurde. Ich habe, weil ich eben ein besonderes Arbeitsprogramm habe, ein Datenverarbeitungsprogramm, die Aufträge papiertechnisch erstellt, aber die Inhalte, Prüfverfahren, waren von anderer Stelle genannt, ebenso wie die weitere Bewertung der Gutachten und Prüfberichte in diesem Fall. Das liegt nicht mehr in meinen Händen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay, schönen Dank. - So weit dann zu meinen Fragen in dieser ersten Runde. Ich darf weitergeben an die Kollegen der CDU/CSU.

**Veronika Bellmann (CDU/CSU):** Herr Sturm, Sie sind ja Sachgebietsleiter der Konformitätsprüfung/Produktüberwachung, wenn ich das so richtig -

**Zeuge Lutz Sturm:** Ja.

**Veronika Bellmann (CDU/CSU):** - mitgeschnitten habe. Bis zum 31.12.2009 gab es im KBA nur ein

Sachgebiet Konformitätsprüfung. Das hatten Sie ja geleitet. Und seit dem 01.01.2010 gibt es mittlerweile zwei Sachgebiete. Sie leiten das Sachgebiet Produktüberwachung. Meine Frage: Hängt das möglicherweise mit den von Ihnen schon geschilderten Kapazitätsproblemen zusammen oder eben mit der Aufdeckung dieses Abgasskandals, dass hier auch im KBA entsprechende Struktur-schlussfolgerungen getroffen wurden? Und würden Sie uns vielleicht kurz schildern - Sie haben es schon ansatzweise gemacht -, was Sie direkt in Ihrem Sachgebiet bei der Produktüberwachung genau machen? Sie haben ja auch jetzt vorhin gesagt, dass Sie die Aufträge schriftlich zusammenstellen usw. Vielleicht können Sie das noch einmal etwas vertiefen.

**Zeuge Lutz Sturm:** Also, als Erstes: Es sind ja da zwei Sachgebiete aus meinem Sachgebiet entstanden, aus meinem ehemaligen Sachgebiet, und zwar einmal das Sachgebiet für Produktüberprüfung und einmal für das - - haben wir CoP-Q genannt: Qualitätsmanagementsystem. Das Ganze ist aus anderem Grund entstanden, nicht aus Abgasproblemen, na ja, insofern: Ich hatte zu der Zeit die Partikelminderungssysteme geprüft, die einen großen Umfang hatten. Es ergab sich, dass in erster Linie die Qualitätsmanagementsysteme dort bei den Firmen nicht korrekt durchgeführt wurden, auf der einen Seite. Auf der anderen Seite: Das hatte ich vorhin schon gesagt, dass wir nach nationalen Forderungen, zum Beispiel die Leistungs- oder die Kostenträger vergeben haben. Das müssen wir aber. Na ja, die Kostenträger - Also, man müsste da theoretisch etwas ändern, aber auf jeden Fall ist in den nationalen - - den internationalen Regelungen jeweils Rücksicht auf das Qualitätsmanagement zu legen, nicht allein auf die Produkte. Und so ist auf der einen Seite Kapazitätsmangel, auf der anderen Seite auch der Untersuchungsgrund. Dadurch ist das entstanden, dass wir zwei Sachgebiete gebildet haben. Dafür haben wir - in Anführungsstrichen - unseren Mitarbeitern, die beste Kenntnisse von Qualitätsmanagementsystemen haben, weil sie nämlich vorher eine Zertifizierungsstelle waren, die Aufgabe übertragen und haben für mein Gebiet neue Sachbearbeiter eingesetzt. - Das also, warum die Tren-



## 5. Untersuchungsausschuss

nung in zwei Sachgebiete. Wir sind dadurch natürlich auch stärker, stärkere Mannschaft, aber immer noch zu wenig.

Was wir speziell machen bei der Überprüfung: Ich hatte ja am Anfang gesagt: Wir stellen die Aufträge an Technische Dienste, die nicht das Gutachten zu der Genehmigung des einzelnen Teils erteilt haben, um eine gute Unabhängigkeit bei den Bearbeitern zu erlangen und auch ein Gutachten zu erhalten, was eben auf alle Möglichkeiten - - auf alle möglichen Abweichungsbelange Rücksicht nimmt. - Wenn wir das bekommen, prüfen wir das ja nach. Das heißt, wir gucken, ob es mit den Richt- - den Grenzwerten der einzelnen Richtlinien übereinpasst, ob es mit den Typprüfwerten übereinpasst, ob irgendwelche Maßnahmen zu ergreifen sind, um das zu erlangen, und stellen dann als Allererstes dem Genehmigungsinhaber die Frage, ob er dort Änderungen durchführen kann. Wenn er keine Änderung durchführen kann, können wir natürlich die Genehmigung nicht bestehen lassen. Aber das ist eben der Grund, dass der Hersteller in der Regel mehr als seine Stellungnahmen abgibt, sondern er gibt uns an, welche Maßnahmen er vorsieht, um diese Abweichung zu beheben. Und wenn diese Abweichung uns genügt - das heißt, wir müssen dort technische Überprüfungen machen - und die Wirksamkeit garantiert ist, dann können wir die Genehmigung weiterhin bestehen lassen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Frau Bellmann, Herr Sturm, ich muss Sie um Verständnis bitten, dass wir jetzt zunächst kurz unterbrechen müssen. Es geht um eine Entscheidung im Parlament, wo wir als Parlamentarier gefragt sind. Für diesen Zeitraum muss ich jetzt die Sitzung unterbrechen, und ich bitte Sie, danach dann wieder zur Verfügung zu stehen. - Danke für Ihr Verständnis.

(Unterbrechung von 12.31  
bis 13.23 Uhr)

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Liebe Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrte Damen und Herren! Wir sind vollzählig, wenn ich das richtig sehe. Dann können wir weiter fortfahren. Wir hatten an der Stelle unterbrochen, als die CDU/CSU am

Zuge war. - Frau Bellmann, Sie haben weiter das Wort. Bitte schön.

**Veronika Bellmann (CDU/CSU):** Ja, Herr Sturm, Sie sind ja für die Konformitätsprüfung im Gleichgewicht sozusagen mit der Typengenehmigung zuständig. Können Sie mir die Rechtsgrundlage noch mal nennen? Ist das möglicherweise der Artikel 9 der Durchführungsverordnung Nr. 692 aus 2008? Und liegt auch dieser Durchführungsverordnung bzw. dieser Konformitätsprüfungspflicht - so will ich es mal nennen - eine Verpflichtung des Herstellers zugrunde? Und ich will gleich noch anschließen, damit wir diesen Block im Prinzip dann abschließen können: Wenn das so ist - und Sie haben ja vorhin gesagt, dass die Prüfungen stichprobenartig stattgefunden haben - - Stichprobenartige Prüfungen kann man aber auch regelmäßig machen. Deswegen meine Frage: Gibt es eine regelmäßige Kontrollpflicht bei dem Thema Produktprüfung/Konformitätsprüfung? Und ist dadurch quasi beabsichtigt, die Konformität über die ganze Laufzeit des entsprechenden Fahrzeugtyps nachzuweisen, also dass man da quasi eine Nachweiskette aufbauen kann? Und vielleicht erläutern Sie in dem Zusammenhang auch noch mal den Unterschied bei der Produktüberwachung/Konformitätsprüfung der leichten Fahrzeuge mit den schweren Nutzfahrzeugen.

**Zeuge Lutz Sturm:** Ja, Frau Abgeordnete, es ist so, dass schon aus der Vergangenheit der Anhang X zur Rahmenrichtlinie diese CoP-Überprüfung fordert und gestaltet. Da steht also drin, dass auf der einen Seite ein Qualitätsmanagement beim Hersteller vorhanden sein muss - oder eine Anfangsbewertung bestehen muss. Es steht drin, was der Genehmigungsinhaber selber zu tun hat, dass er die Behörde informieren muss darüber, die die Genehmigung erteilt hat, und dass die Behörde auch prüfen kann. Die Intervalle für die Überprüfung von Abgasen sind in der Regel nicht festgelegt. Allerdings muss ich sagen, es wird seit dem Überprüfen der Genehmigungserteilung nach der Änderung 98/69 eine Sicherheit gefordert, dass das Abgasverhalten von Fahrzeugen über eine bestimmte Kilometerleistung und Lebensdauer konstant bleibt. Und das muss der



## 5. Untersuchungsausschuss

Hersteller überprüfen und die Behörde überprüfen. Dazu ist eine lange Geschichte, aber es ist so, dass das Kraftfahrt-Bundesamt sich da vorrangig bemüht hat, diese Forderung zu erfüllen. Und als Ergebnis war, dass ich speziell im Jahr 2000 einen Leitfaden dafür erstellt habe, wie zu prüfen ist. Dieser Leitfaden wurde mit Abstimmung vom BMV - jetzt: BMVI -, Herstellern und Prüfinstitutionen geschaffen. Da steht eben drin, wie zu verfahren ist. Das war recht gut gestaltet; denn es ist heute in die gültigen Richtlinien übernommen worden. Dabei ist das Überprüfungsintervall damals zwischen 18 Monaten und drei Jahren festgelegt worden. 18 Monate hatte noch eine Variable drin, dass er auch länger sein könnte. Drei Jahre habe ich als Termin gesetzt oder hat das Kraftfahrt-Bundesamt als Termin gesetzt. Das haben wir aber mit dem Fall, worüber Sie vorhin auch sprachen, dass das Sachgebiet geteilt wurde - - haben wir das Überprüfungsintervall verkürzt, und das ist so, dass wir heute jährlich diese Überprüfung selbst vor Ort machen.

Ein Unterschied zwischen leichten und schweren Fahrzeugen ist gegeben. Die leichten Fahrzeuge werden nach diesem beschriebenen Leitfaden untersucht, wie es auch in der Richtlinie drinsteht. Die schweren Fahrzeuge haben schon eine im Betrieb befindliche - nein, wie heißt es immer? - - eine Real Driving Emission, also ein - -

(Zurufe: RDE!)

- Nein, nicht HBE, sondern die - -

(Zurufe: RDE!)

- RDE, so. Entschuldigung, ja. - Und die werden auch so untersucht. Das hat aber - - In erster Linie werden die Abgasuntersuchungen am Motorblock selber durchgeführt, also nicht auf der Rolle, sondern am ausgebauten Motor, und der kriegt auch dafür eine Genehmigung, wenn er erfüllend ist. Und um das in der laufenden - - im Betrieb befindliche Fahrzeuge damit zu überwachen, wurde dabei eine RDE-Prüfung eingesetzt. Man vergleicht hinterher praktisch nur Prüfstandslauf mit damaliger RDE zur gleichen Zeit, und der Bestand dieser Daten von der RDE über die Jahre wird nachträglich überprüft. Dann muss

man dazu sagen, dass das am Anfang steht und wir natürlich bei Schwer-Lkw-Herstellern auch so eine Untersuchung schon durchgeführt haben.

**Veronika Bellmann (CDU/CSU):** Also, wenn Sie jetzt gesagt haben, dass Sie quasi RDE überprüfen, gehe ich mal davon aus, dass Sie auch Austauschkatalysatoren und derartige Anlagen überprüfen. Überprüfen Sie auch oder prüfen Sie auch nach der Unzulässigkeit - - bzw. ob unzulässige Abschaltvorrichtungen vorhanden sind? Bekommen Sie das quasi bei der Prüfung mit? Und dann noch vorangestellt: Hat es jemals stattgefunden, dass - wenn Sie jetzt die Prüfung machen, Sie stellen Unregelmäßigkeiten fest oder Abweichungen, der Hersteller quasi kann das nicht beseitigen oder will das nicht beseitigen, je nachdem - Sie dann eine Typengenehmigung widerrufen haben?

**Zeuge Lutz Sturm:** Also, als Erstes bestand eigentlich nie ein Indiz dafür, dass Abschaltvorrichtungen vorhanden sind. Wir prüfen nach den Vorschriften der Regelung, und da sehen wir eigentlich keine Abschalteinrichtung.

Dass so Abweichungen erkannt wurden und nicht behoben wurden, ist mir nicht bekannt. Wir haben gerade bei den Katalysatoren auch ausländische genehmigte Teile, also Teile, die von anderen Genehmigungsbehörden sind, überprüft oder festgestellt. Die wurden aber - - Da haben wir einen Mangel festgestellt, aber dieses Teil war nicht mehr in der Produktion. Also, insofern ist die weitere - - Also, dass Maßnahmen durchgeführt wurden, ist nicht dagewesen.

**Veronika Bellmann (CDU/CSU):** Herr Sturm, haben Sie jetzt möglicherweise in ihren Leitfaden aufgenommen auch die Prüfung dieser Abschaltvorrichtungen, also auch die abstrakte Möglichkeit, dass sie vorhanden sein könnten?

**Zeuge Lutz Sturm:** Nein, das ist nicht drin.

**Veronika Bellmann (CDU/CSU):** Gut. - Dann will ich noch mal darauf zurückkommen, dass fast alle hier vorgeladenen Sachverständigen gesagt



## 5. Untersuchungsausschuss

haben, dass es sie überrascht hat, dass es derartige Manipulationen gegeben hat. Der, glaube ich, Professor Hausberger hat dazu wörtlich gesagt:

Wir haben nichts entdeckt. Wir haben natürlich nicht unendlich viel geprüft; aber was wir geprüft haben, hat keinerlei Anlass gegeben, eine Manipulationssoftware zu erwarten.

Wie sieht das jetzt nach Ihrer fachlichen Einschätzung aus? Hätte das im Rahmen der Produktüberwachung, die ja Ihnen obliegt, und, wenn ja, ab wann Möglichkeiten gegeben - eine solche Abgasmessung im realen Fahrbetrieb -, das Vorhandensein auch von den Abgasbehandlungen durch manipulierende Abschalteneinrichtungen zu erkennen? Und haben Sie dann quasi auch nur verdichtet geprüft, als dieser VW-Skandal schon offensichtlich war, oder sind Sie im Prinzip auch von sich aus noch mal in die Aktion gegangen?

**Zeuge Lutz Sturm:** Also, die Real Driving Emission war nie Umfang der Regelung oder Richtlinienforderung, insofern wurde ja auch nie geprüft. Der Abgasskandal jetzt - wenn man so locker sagt: die VW-Angelegenheiten - führte dazu, dass auch RDE-Prüfungen gemacht wurden. Allerdings bin ich da nicht mehr involviert gewesen, um die auszuwerten. Ich bin auch nicht Beauftragter gewesen, insofern kann ich Ihnen da nichts weiter zu sagen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gibt es weitere Fragen Ihrerseits? - Das ist nicht der Fall. Dann haben die Grünen das Wort.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Vielen Dank.

(Rückkopplungsgeräusche)

- Herr Vorsitzender, irgendwie stimmt was mit der Technik hier nicht. Da regelt mal vielleicht einer das runter. Sonst gibt es da noch Schwierigkeiten. - Herzlichen Dank.

Herr Sturm, Sie haben ja jetzt eine ganze Reihe Sachen berichtet. Sie haben ja eben auch noch

mal auf Ihre Produktüberwachung und den von Ihnen beschriebenen Leitfaden hingewiesen. Ich möchte das noch mal erweitern, das ganze Feld, Herr Sturm. Wir haben ja da auch schon eine ganze Reihe Zeugen gehabt, und da waren ja durchaus auch Aussagen dabei zu diesem Thema Feldüberwachung. Und da hatte uns ja durchaus auch ein Zeuge, und zwar war das damals der Zeuge Mönch, dargestellt, dass das BMU ebenfalls ein Konzept für eine Feldüberwachung gemacht hatte. Dieses UBA-Konzept hatte dann durchaus auch vorgesehen - - Ich verweise da mal auf das Material, das uns vorliegt, das ist MAT A BMUB-2-1, Ordner 4 von 60, auf Seite 82. Da ist drin:

- Ermittlung der Schadstoffemissionen

- in diesem UBA-Konzept -

außerhalb des Prüfbereichs (off-cycle-Emissionen)

- In Verdachtsfällen: Überprüfung, ob Einrichtungen zur Zykluserkennung vorhanden sind (cycle-beating)

Ist Ihnen dieses Konzept aus dem UBA in irgendeiner Form bekannt?

**Zeuge Lutz Sturm:** Nein, Frau Abgeordnete, ich bin nicht davon informiert.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Und Sie haben auch mit dem UBA nie gesprochen, nichts?

(Rückkopplungsgeräusch)

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Valerie, nimmst du vielleicht das Mikro von Oliver, bitte.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ja, wahrscheinlich ist es da - - Diesmal gibt es hoffentlich was anderes. - Gut, dann gucken wir mal weiter. - So, Sie haben stichprobenartig nach NEFZ überprüft, wenn ich das richtig verstanden habe, Herr Sturm?



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Lutz Sturm:** Ja, die Gesetzesforderung ist der NEFZ mit den beschriebenen Parametern.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Warum haben Sie nicht mindestens auf der Rolle, bei diesen Rollenprüfstandsuntersuchungen, irgendwo mal ein kleines Tupf etwas verändert?

**Zeuge Lutz Sturm:** Eine Konformitätsüberprüfung kann ich nur im Vergleich machen, wenn ich genau das prüfe, was eben geprüft wurde. Sonst kann ich es ja nicht vergleichen.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Also, wissen Sie, das erstaunt mich etwas. Denn wenn ich mal gucke, dann gibt es da einen § 24 im Verwaltungsverfahrensgesetz: „Die Behörde ermittelt den Sachverhalt von Amts wegen.“ Das heißt, Sie hätten also durchaus weitergucken können. Warum hat das nicht stattgefunden?

**Zeuge Lutz Sturm:** Kann ich nichts zu sagen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Herr Sturm, gehen Sie bei Ihren Antworten -

**Zeuge Lutz Sturm:** Ja, ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** - bitte etwas näher ans Mikrofon.

**Zeuge Lutz Sturm:** Kann ich leider nichts zu sagen.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Gut, dann würde ich mal diesen Komplex etwas erweitern, und zwar muss ich jetzt mal weiter in den Unterlagen nachschauen. Herr Sturm, dann kommen wir noch mal zu netten anderen Sachen. Während der Tests ist aufgefallen, dass viele der geprüften Fahrzeuge die CO<sub>2</sub>-Angaben der Hersteller überschreiten, und zwar teilweise um mehr als 10 Prozent - CO<sub>2</sub>-Angaben, nicht? Die BAST hat die Hersteller damals mit den Ergebnissen konfrontiert und nach einer Begründung gefragt. Dieser Sachverhalt ergibt sich auch aus dem Material, das wir haben, das ist der Ordner MAT A BMUB, Ordner 5, unter anderem Seite

192. Wissen Sie, wie die Hersteller darauf reagiert haben? Und was folgte daraus für die weiteren Messungen?

**Zeuge Lutz Sturm:** Also, ich kenne diesen Auszug da nicht, ist mir nicht geläufig, nicht im Kopf, weil ich habe Untersuchungen gemacht, die gezeigt haben, dass die CO<sub>2</sub>-Werte erfüllt werden.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Also, Sie kennen da nicht - - Sie kennen auch nicht den Schriftwechsel mit Daimler?

**Zeuge Lutz Sturm:** Wenn es - - Wir haben einen Schriftwechsel gehabt, ich glaube, mit einem kleinen Fahrzeug, einem Smart. Der Vorgang ist aber noch am Laufen, muss ich sagen. Da waren Unstimmigkeiten, die aber in der Interpretation der Richtlinie waren. Und wir sind da noch am Prüfen. Da muss ich aber sagen: Das fällt genau in diesen Bereich rein, wo ich eben insofern nicht mehr involviert bin. Ich habe da, wie gesagt, bürotechnisch die Papiere erstellt, also Auftrag erfasst, Aktenzeichen festgelegt und werde die Prüfberichte erhalten, aber eine Beurteilung, Bearbeitung dieser Vorgänge werde ich nicht machen.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Danke. - Nächster Fragenkomplex: Seit wann wissen Sie, dass Hersteller technisch in der Lage sind, Abschaltvorrichtungen - wir lassen mal außen vor, ob legal oder illegal - zu verbauen?

**Zeuge Lutz Sturm:** Also, mit dem aufgedeckten Fall ab September 15 ist mir das erstmalig bekannt geworden. Die Überprüfungen beziehen sich ja auf die Gesetzesforderungen, die Verfahren, die dort angegeben sind. Und innerhalb dieser Verfahren haben wir keine Abweichung festgestellt.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Und Abschaltvorrichtungen haben Sie nicht festgestellt?

**Zeuge Lutz Sturm:** Nein.



## 5. Untersuchungsausschuss

(Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Auch nie vorher von gehört?)

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):  
Nicht von gehört, nichts - -

**Zeuge Lutz Sturm:** Also - -

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):  
War da im Kollegenkreis mal eine Debatte zu dem Thema?

**Zeuge Lutz Sturm:** Nein. Nein.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):  
Also, Flensburg ist so weit weg von der Fachdiskussion?

**Zeuge Lutz Sturm:** Ich habe Sie jetzt eben nicht verstanden.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):  
Das war nur eine spitze Bemerkung von mir, keine Frage.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Aber wir bleiben bei Fragen.

**Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, ja. - Dann, schaffe ich noch mal weitere Fragen? Wie viel habe ich denn noch? - Fünf Sekunden. Nein, dann lassen wir mal den Nächsten ran.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay, dann gebe ich das Wort an die Fraktion der SPD.

**Kirsten Lühmann** (SPD): Danke schön. - Herr Sturm, Frau Wilms hat Sie angesprochen auf das Verwaltungsverfahrensgesetz, und da steht drin, dass die Behörde Sachverhalte eigenständig ermittelt. Jetzt haben Sie uns erklärt: Eine Konformitätsprüfung besteht darin, dass ich die Daten, die geliefert wurden, überprüfe, ob sie noch so sind. - Habe ich Sie richtig verstanden, dass dieser § 24 des Verwaltungsverfahrensgesetzes auf eine Konformitätsprüfung nicht anzuwenden ist, weil eben eine Konformitätsprüfung daraus besteht, dass ich eine Prüfung, die ich mal gemacht habe, exakt so wiederhole, damit ich

feststellen kann, ob beide Werte gleich sind? Habe ich das so richtig verstanden?

**Zeuge Lutz Sturm:** Ja.

**Kirsten Lühmann** (SPD): Danke. - Dann möchte ich gerne noch mal von Ihnen wissen: Ich habe immer noch keine Vorstellung, wie sich das abspielt. Also, ich bin Autoherstellerin. Ich beantrage Typengenehmigungen, die kriege ich auch. Nehmen wir mal an, ich bin eine Autoherstellerin. Ich beantrage in jedem Jahr zehn Typengenehmigungen. Wann prüfen Sie dann die Konformität bei wie vielen meiner Typen, und wonach wählen Sie das aus? Das habe ich noch nicht begriffen. Ich habe verstanden, dass Sie das jetzt jährlich machen. Das hatten Sie gesagt, Sie machen jährliche Abgasuntersuchungen. Aber nehmen Sie mal ein Beispiel: Ich habe 100 Typengenehmigungen, jedes Jahr 10. Wie kommen Sie jetzt zu mir?

**Zeuge Lutz Sturm:** Sie müssen bei uns eine Genehmigung für das Abgasverhalten haben. Dieses Abgasverhalten müssen Sie als Herst- - oder muss der Hersteller eine bestimmte Dauer garantieren, entweder 100 000 Kilometer oder fünf Jahre, und muss dazu Untersuchungen durchführen und Dokumente bilden, die das beweisen. Um eben mit einer Stichprobe viel abzudecken, ist in der Richtlinie vorgegeben, dass Sie Fahrzeugfamilien bilden können. Und da steht drin: Diese Überprüfung wird dann einer geografischen Marktdurchdringung gerecht. Das heißt, Sie bilden Fahrzeugfamilien, da stehen die Kriterien in der Richtlinie drin, wie man Fahrzeuge zusammenfügen kann, zum Beispiel 30 Prozent Leistungsunterschiede oder - - Also, die stehen da drin, die Kriterien. Das sind Fahrzeugfamilien. Die Hersteller, nur so beispielhaft, die haben, ich würde mal sagen, so zwischen 7 und 14 Familien, manche noch mehr, die dort aufgeführt sind.

Als Nächstes ist eine Mengen- - Also, diese Marktdurchdringung wird durch Verkaufszahlen pro Jahr festgelegt. Das heißt, in diesen Fahrzeugfamilien sind ja mehrere Typen drin, und ich habe es so gemacht, dass der Hersteller diese Fahrzeugfamilien aufführt, die Verkaufszahlen der jeweiligen Typen dazu ausführt und mir auch



## 5. Untersuchungsausschuss

sagt, wo das hergestellt wird bzw. wo die in Verkehr kommen. Dabei haben wir auch schon damals - und das steht auch in der Richtlinie drin - festgestellt, dass die geografische Lage sehr wenig Einfluss auf das Abgasverhalten hat. Das war damals noch so, dass es zwei Kraftstoffe gab, europäische Kraftstoffe, die haben das unterschieden, die Geografie. Da war halt in den südlichen Ländern ein - ich will nicht so einfach sagen - schlechterer Kraftstoff, der ein anderes Verhalten hatte, und in den nördlichen war der heute überall verwendete Kraftstoff da. Und außerdem haben die Hersteller oder ich auch festgestellt, dass die meisten Fahrzeuge in diesen Gebieten, wo dieser Kraftstoff verwendet wird, verkauft werden. Jetzt habe ich noch mal gesagt, wie - - Die Fahrzeugfamilien zeigen auch die Mengen an, die die einzelnen Typen dadrin haben, und daraus stelle ich dann wieder dem Hersteller - - gebe ich an, welche Typen ich geprüft haben will. Und das wechselt natürlich jedes Mal, weil ja die Fahrzeuge dazu beschafft werden müssen, die auch eine gewisse Kilometerleistung haben. Die müssen zwischen 15 000 und 100 000 km gefahren haben. Das ist also nicht ganz so einfach. Bevor wir also jährlich dort erscheinen, ist es in der Regel so, dass im Vorjahr schon gesagt wird, welche Typen wir haben wollen. Der Hersteller, so ist die Regel, gibt uns eine Menge von speziellen Fahrzeugen an, die den Typen entsprechen, und wir wählen aus, welche Fahrzeuge davon geprüft werden. Und dann sind wir bei der Prüfung dabei, und die Prüfung läuft ab, und wir beurteilen die Ergebnisse. Das ist so - noch weiter, Entschuldigung -: Dieses Verfahren läuft nach einem statistischen Verfahren ab, dabei kann die Prüfung bis zu 20 Fahrzeuge umfassen. Aber das steht in der Regelung drin.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Danke, das ist etwas klarer. - Mir fehlt noch eine eindeutige Aussage zur Frage von der Kollegin Bellmann: Gab es jemals aufgrund Ihrer Prüfungen zum Abgasverhalten einen Widerruf der Typgenehmigung?

**Zeuge Lutz Sturm:** Nein. - Entschuldigung, dass ich so schnell geantwortet habe. - Einen Widerruf gab es nicht. Es gab aber Maßnahmen, die ergriffen wurden, die aber - - Also, die Maßnahme, die ich - - Da gibt es zwei Maßnahmen, die sind - wie

soll man sagen? - nicht gravierend gewesen. Es ist natürlich - - Gravierend bei der einen Maßnahme war zum Beispiel, dass ein Messkabel fehlte. Man konnte also diese Messdaten nicht abnehmen. Man musste eben eine spezielle Anforderung machen, das hat der Hersteller aber einfach gelöst, indem er alle entsprechenden Fahrzeuge umgerüstet oder noch um dieses fehlende Kabel erweitert hat. Und ein anderer Hersteller hatte den Höhengeneinfluss nicht korrekt behandelt. Die Fahrzeuge werden ja auch hier in Deutschland zwischen 0 und 700 m Höhe betrieben, und, um das Abgasverhalten gleichzuhalten, haben die Höhenregler in der Software drin. Und dieser Höhenregler war bei diesem einen Fahrzeug genau auf die Grenze 400 m eingestellt, wo die Firma, die dort etwas über 400 m festgestellt hat - - Und Ergebnis war, dass eben der Höhenregler verändert wurde an allen Fahrzeugen, die diesen Höhenregler hatten.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Das finde ich jetzt einen sehr spannenden Aspekt; denn alles, was die vorherigen Gutachter gesagt haben, war, dass in der Richtlinie eben nicht vorgeschrieben ist, wann ein Fenster - also wir haben es ja irgendwann mal Thermofenster - - in diesem Fall wäre es aber ein Höhenfenster - passieren darf oder nicht. Denn in der Richtlinie steht ja drin: Es sind sehr wohl Thermofenster oder Höhenfenster zulässig, wenn dies zum Motorschutz dient.

**Zeuge Lutz Sturm:** Ja.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Und nun wird der Hersteller mit Sicherheit auch gesagt haben: Diese 400 m waren erforderlich, um unseren Motor zu schützen. - Und dann haben Sie gesagt: Das glaube ich euch aber nicht. - Und dann ist das verändert worden. Jetzt finde ich den Fall sehr gut, aber meine Frage ist erstens: Warum hat der Hersteller das gemacht? Er war ja nicht verpflichtet. Hatten Sie also irgendeine Handhabe ihm gegenüber, um ihm das vorzugeben? Und die zweite Frage ist: Wenn das bei einem passiert ist - war das wirklich nur bei einem? Oder haben Sie dann zukünftig mal den Prüforganisationen gesagt: „Passt mal auf, das ist uns jetzt bei einem aufgefallen. Bitte prüft doch die anderen auch mal in Höhenlagen, damit wir gucken, ob das



## 5. Untersuchungsausschuss

möglicherweise nicht nur bei diesem Hersteller ist, sondern auch bei anderen“?

**Zeuge Lutz Sturm:** Den Prüfvorschlag habe ich nicht gemacht, aber er wurde von anderen Prüfinstitutionen wahrgenommen. Wir haben aber keine andere Abweichung festgestellt. Und dieser Hersteller hat aus eigenem Interesse auch diesen Fehler gemeldet und behoben.

**Kirsten Lüthmann (SPD):** Freiwillig, obwohl er dazu eigentlich nach der Richtlinie - - nach der Verordnung nicht verpflichtet wäre?

**Zeuge Lutz Sturm:** Ja. - Darum hatte ich auch am Anfang gesagt - Entschuldigung -, dass diese Fehler nicht so gravierend waren.

**Arno Klare (SPD):** Herr Sturm, wenn ich es richtig verstehe, dann gibt es drei Ebenen der Konformitätsprüfung. Es gibt einmal die Typgenehmigungsebene, wo also ein Typ genehmigt wird, und da wird überprüft, ob der den Maßgaben und den Regelungen gemäß wirklich auf die Straße gelassen werden darf. Wenn das nicht so ist, wird die Typgenehmigung versagt. Das ist die eine Ebene. Dann gibt es die Konformitätsprüfung, die hinten mit Q bezeichnet wird, das ist die Qualitätsprüfung. Das machen Sie, das KBA, bei den Unternehmen - kostet 716 Euro, wenn Sie sich da anmelden übrigens, man kann ja in der Gebührentabelle da nachgucken. Sie überprüfen aber das QM-System des Herstellers, -

**Zeuge Lutz Sturm:** Ja.

**Arno Klare (SPD):** - die Conformity of Production. Da meine erste Frage jetzt: Welche Unterlagen müssen dann beigebracht werden von dem Unternehmen? Welche Stückzahlen müssen sozusagen da enthalten sein, damit Sie sagen: „Okay, das sind jetzt valide Daten“? Und die dritte Ebene ist dann die Conformity of Production, die quasi Feldüberwachungscharakter hat, indem Sie stichprobenartig Fahrzeuge herausgreifen. Habe ich die richtige Systematik dargestellt? Und dann bitte die Antwort auf die Frage: Welche Unterlagen müssen bei dieser Qualitätsmanagement-Überprüfung vorgelegt werden, und um welche Fallzahlen geht es da?

**Zeuge Lutz Sturm:** Also, die Qualitätsmanagement-Untersuchung machen eben die Kollegen von mir - kann ich Ihnen nicht genau sagen, was genau vorgelegt werden muss. Es ist aber auf jeden Fall so - das ist im Anhang X zur Rahmenrichtlinie beschrieben -, dass der Hersteller Dokumente von seinen Prüfungen liefern muss, die bestätigen, dass er keine Abweichungen hat. Und dieses Verfahren muss er natürlich zeigen bzw. Dokumente davon vorliefern. Es ist in der Regel so - also, da spreche ich eigentlich nicht für mich, sondern für den anderen, das andere Sachgebiet -, es ist natürlich klar, dass das Zertifikat auch herangezogen werden kann, als Unterlage des Herstellers. Nur: Das Zertifikat betrachtet ja nicht die straßenverkehrsrechtlichen Belange, die dabei ankommen. Dazu gibt das andere Sachgebiet Auskunft.

In dem Anhang X sind eben diese Schritte, sagte ich ja, drin. Einfach die Anfangsbewertung - - Das ist, dass der Hersteller dazu dann in der Lage ist, so eine Produktion durchzuführen - - und die eben kontinuierlich gleiche Ergebnisse hat. Dazu wird er anfangsbewertet. Das kann er zum Beispiel mit einem Zertifikat nachweisen, wobei die straßenverkehrsrechtlichen Belange dabei zu beachten sind, oder er kriegt diese Anfangsbewertung von dem Kraftfahrt-Bundesamt-Mitarbeiter selber.

Die zweite Forderung ist, so steht es in Anhang X drin, erstens, dass er dieses Qualitätsmanagementsystem hat bzw. irgendwie nachweisen muss: Entweder hat er es, oder er weist es über die Anfangsbewertung nach. Das Zweite ist, dass er eigene Prüfungen macht und dabei Dokumente schaffen muss, die er der Behörde zur Einsicht zur Verfügung stellen muss. Und das Dritte ist, dass, wenn - so steht es da drin - da Anhaltspunkte bestehen, man diese Dokumente in Zweifel zieht, dann auch die Behörde Prüfungen durchführen kann. Dieses habe ich mit Absprache der Hersteller - - Diese Infragestellung der Prüfergebnisse habe ich einfach übergangen, dass ich immer eine Prüfung mache. Wenn ich eine Prüfung machen will, mache ich die, egal welche Ergebnisse vorliegen.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gibt es weitere Fragen der SPD-Fraktion? - Das ist nicht der Fall. Dann ist die Linke dran. Thomas, machst Du, oder? - Gut, okay, dann übernehme ich diesen Part. - Herr Sturm, Sie hatten vorhin in der ersten Fragerunde von mir darauf hingewiesen, dass das aktive Suchen, das aktive Forschen und Prüfen, um Hinweisen auf illegale oder nicht zulässige Einrichtungen nachzugehen, keine gesetzliche Grundlage haben. Können Sie mir sagen, welche gesetzliche Grundlage dem widerspricht und Ihnen untersagt, dem nachzugehen?

**Zeuge Lutz Sturm:** Es widerspricht nicht nur bei der Konformitätsüberprüfung, welche - - Also, gibt es keine Indizien dafür, dass wir das machen sollten, weil wir ja die Übereinstimmung prüfen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay, also - -

**Zeuge Lutz Sturm:** Und es gab eben keine Indizien dafür, dass außerhalb des Regelzyklus ja irgendwelche Abschaltungen da sind.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Aber inzwischen unternimmt das KBA -

**Zeuge Lutz Sturm:** Ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** - diese Untersuchungen und wendet auch eigene Prüfmethode an. Auf welcher Grundlage ist diese Entscheidung entstanden?

**Zeuge Lutz Sturm:** Also, die Forderung bestand ja, dass eben - ist ja von Herrn Dobrindt auch gemacht worden - das Kraftfahrt-Bundesamt - - oder dass eben auch Überprüfungen von den vorgestellten Abweichein- - Abschalteinrichtungen durchgeführt werden. Ich muss aber dazu sagen, da bin ich nur insofern involviert, dass ich eben die Papiere sicher verwahre, aber nicht auswerte und nicht weiterbehandele.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und können Sie mir noch zur Rechtsgrundlage etwas sagen? Wo müsste ich da nachschauen, was erlaubt ist und was nicht?

**Zeuge Lutz Sturm:** Na, also, ich habe für meine Konformitätsüberprüfung - - Da nehme ich immer den Anhang X dazu, um die einzurichten. Zu dem, was eben jetzt neu geschieht, zum Beispiel die RDE-Prüfung, kann ich Ihnen also keine Rechtsgrundlage nennen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke schön. - Dann würde ich ganz gern noch mal ein Stück in die Vergangenheit zurück: Haben Sie das KBA in der Lenkungsrunde und den Lenkungsgruppensitzungen des Forschungsprojekts vertreten, das sich mit der Untersuchung des Abgasverhaltens von im Betrieb befindlichen Fahrzeugen und emissionsrelevanten Bauteilen befasst hat? Das ist im Jahr 2008; ist ja dieser Konzeptentwurf entstanden. Waren Sie als KBA oder Sie in Person für das KBA in dieser Lenkungsrunde mit vertreten?

**Zeuge Lutz Sturm:** Also, ich selber nicht.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gut; dann können Sie also auch nicht direkt Hinweise, die dort gegeben worden sind, geben. Dann will ich die weiteren Fragen dazu sein lassen. - Sie haben aber aus dem Projekt heraus sicherlich Ergebnisse. Oder haben Sie aus diesem Projektverlauf, aus den Berichten Kenntnis erlangt, oder sind Sie informiert worden über bestimmte Ergebnisse dieser Feldüberwachungsarbeit?

**Zeuge Lutz Sturm:** Würde ich jetzt sagen: Nein. Also, ich kann mich nicht daran erinnern. 2008, also, da ist mir im Kopf, dass ich eigentlich ein anderes Projekt oder Problem behandelt hatte ... (akustisch unverständlich)

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Sie hatten ja vorhin gesagt, dass Sie über illegale Abschalteinrichtungen nicht informiert waren. Nun taucht dieser Begriff von Cycle Beating ja auf. Seit wann ist Ihnen dieser Begriff bekannt?

**Zeuge Lutz Sturm:** Genauso ist mir also nur aus der Presse bekannt und insofern also eigentlich nicht bekannt. Es ist auch so, weil diese ganze Problematik wird von anderer Hand betreut.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und es gab auch nicht irgendwie zwischendurch Arbeitsgruppensitzungen oder andere Sitzungen, wo man sich über diese Dinge mal ausgetauscht hat?

**Zeuge Lutz Sturm:** Nein, nicht mit mir.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Nun haben wir hier einen Hinweis aus der Lenkungsgruppensitzung vom 09.05.2011, und da sind Sie als Teilnehmer mit aufgeführt. Die Fundstelle ist MAT A BASt-2-2, Referat F3, Ordner 4\_5, Seite 81. Das für das Protokoll.

**Zeuge Lutz Sturm:** Kann ich mich leider nicht daran erinnern.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja, vielleicht vom Inhalt her. Weil es ging in dieser Sitzung darum, dass der TÜV Nord über den Stand und die Zwischenergebnisse des Projekts informiert hat. Und danach fragte ich ja gerade, weil da eben entsprechende Hinweise auftauchten, dass möglicherweise oder zumindest große Fragen auftauchten bezüglich abweichender Werte.

**Zeuge Lutz Sturm:** Kann ich Ihnen nichts dazu sagen, also nicht bekannt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Vielleicht hilft es ja einfach, inhaltlich noch mal nachzufragen bezüglich - - Ein anderes, wo es darum ging, wo der TÜV dann auch tätig gewesen ist, und zwar: Es gibt eine schriftliche Einzelfrage Nr. 11 177 der Abgeordneten Renate Künast, weshalb die Prüforganisationen wie der TÜV Nord - Zitat - „keinen Einblick in die Motorsteuerung und die dort verbaute Software nehmen können, um etwaige Software entdecken zu können, die falsche CO<sub>2</sub>-Werte angibt ...“. Daraufhin hat das Verkehrsministerium geantwortet:

Ein Einblick in die Motorsoftware ist dem Technischen Dienst und der Typengenehmigungsbehörde auf begründete Nachfrage bereits heute im Rahmen der Typengenehmigung möglich.

Sie hatten vorhin gesagt, Sie hatten keine Grundlage, um dort reinzuschauen. Wie erklären Sie,

dass es hier eine Antwort des Verkehrsministeriums gibt, dass man „bereits heute im Rahmen der Typengenehmigung“ das vornehmen kann?

**Zeuge Lutz Sturm:** Ja, also dazu kann ich Ihnen nicht helfen. Nein, kann ich keine Auskunft geben, weiß ich nicht.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. - Danke erstmal.

**Zeuge Lutz Sturm:** Bitte.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann Sie seitens der CDU/CSU-Fraktion.

**Veronika Bellmann (CDU/CSU):** Herr Sturm, ich will noch mal nachfragen, was die Tests betrifft nach Bekanntwerden des VW-Skandals, wenn wir es mal so bezeichnen wollten: Sie sind doch im Rahmen der Beauftragung durch die Untersuchungskommission „Abgas“ noch mal mit Tests betraut gewesen. Jetzt haben Sie gesagt, Sie hätten nur die Ergebnisse quasi verwaltet; ich sage es mal so. Können Sie uns trotzdem erläutern, wie diese Tests durchgeführt wurden? Und hätte es diese Tests überhaupt noch gegeben ohne das Vorhandensein quasi dieser Skandalmeldung?

**Zeuge Lutz Sturm:** Wir haben aufgrund dieser Skandalmeldung die Tests begonnen. Ich habe am Anfang, wo das bekannt wurde, mir mitgeteilt wurde, einen Entwurf eines Prüfverfahrens gestellt, der dann etwas abgeändert wurde und auch von anderer Stelle insgesamt bearbeitet wurde. Es sind - - Am Ende ist die Gesamtaufgabe in andere Hände gelegt worden, und meine Datenverarbeitung ermöglichte allerdings die leichte Papiererstellung der Aufträge der gesamten Verwaltung dazu und ist darum benutzt worden.

Ich habe dieses Prüfverfahren, das ich da vorgeschlagen hatte - - wurde auch verändert, und es gab auch neue Prüfverfahren. Aber da habe ich keinen Einblick mehr, wie die aussehen.

**Veronika Bellmann (CDU/CSU):** Wer war diese andere Stelle, und wer hat das Prüfverfahren verändert bzw. bearbeitet?



**Zeuge Lutz Sturm:** Meine Leitung.

**Veronika Bellmann (CDU/CSU):** Okay. - Können Sie uns auch noch eine Aussage dazu machen, was erforderlich gewesen wäre, um eben die Tests so auszugestalten, dass man auch damit mögliche Manipulationen hätte nachweisen können, rechtssicher nachweisen können?

**Zeuge Lutz Sturm:** Ich habe nur an meinem Entwurf schon festgestellt, dass es sehr, sehr schwer ist, solche Abstelleinrichtungen zu erkennen. Man muss da andere Tests machen. Also, ich bin praktisch überfragt dabei, welche Tests man machen müsste. Man müsste - - Aber ich sage ja, es ist so eine - - Vielleicht und so - - Also, eine Spekulation könnte ich da nur weitergeben, und das wollte ich nicht machen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Keine weiteren Fragen? - Dann muss ich - - Nachdem Sie sagten, dass Sie an dieser von mir erwähnten Lenkungsgruppensitzung nicht teilgenommen haben, hatte ich noch mal geguckt, was denn weiter Gegenstand in dieser Sitzung am 09.05.2011 gewesen ist. Also, Teilnehmer waren Dr. Bugsel, BAST, Dr. Eberhardt, BMU - nach dieser Teilnehmerliste -, Herr Sturm, KBA, Herr Schmidt vom TÜV Nord und Herr Redmann vom BMVBS. Es gab eine Verabredung in dieser Sitzung, wo eben das KBA direkt informiert, und da möchte ich ganz gern von Ihnen wissen, wer diese Informationen wohl dann gegeben haben könnte. Und zwar heißt es dazu:

- KBA informiert, ob der bereits geprüfte A&S-Kat eine KBA-Genehmigung besitzt und welche weiteren Kats der Auswahlliste des TÜV Nord dieses Kriterium erfüllen.

Können Sie mir sagen, wer diese Aussage für das KBA gemacht haben könnte?

**Zeuge Lutz Sturm:** Herr Vorsitzender, es tut mir leid, dass - - Wenn ich dadrin stehe als Teilnehmer, wird es so gewesen sein. Ich kann mich, wie gesagt, nicht daran erinnern. Es dreht sich da um

Austauschkatalysatoren, wenn ich Sie so verstanden habe. Davon hatten wir dann auch Messungen gemacht, wenn ich mich erinnere. Aber ich weiß nicht mehr, wie es weiterging. Also, ich bin da etwas überfragt, also habe ich nicht mehr in Erinnerung.

Es waren da, wo ich eben am Anfang sagte, auch Teile, die im Ausland genehmigt waren oder in anderen Mitgliedstaaten genehmigt waren, und da habe ich eben auch den normalen Weg ergriffen, dass man die ausländischen Genehmigungsbehörden informiert und um Abstimmung bittet. Aber, also speziell um die Sache - - Also, ich bin im guten Austausch mit Herrn Schmidt gewesen; bin ich noch immer. Aber ich kann speziell diese Sachen - - kann ich nicht sagen; weiß ich nicht. Habe ich im Moment nicht in Erinnerung.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Wenn Sie im Austausch mit Herrn Schmidt vom TÜV Nord waren, möglicherweise auch außerhalb dieser Sitzungen, hat er Sie in diesen Gesprächen auch über den Stand und Zwischenergebnisse des Projekts informiert, was dort an Erfahrungen gemacht worden war?

**Zeuge Lutz Sturm:** Nein. Das sind eben relativ alte Angelegenheiten. Also, über das einzelne Thema haben wir eigentlich keinen Kontakt mehr gehabt, nein.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Aber Sie können sich sicherlich vorstellen, dass Ihre Person oder das KBA für den Gegenstand des Untersuchungsausschusses schon von großer Bedeutung sind. Sie waren in der Position, wo es um die Frage der Konformitätsprüfung geht, also auch eine Stelle, wo - so ist es zumindest auf der Website auch des KBA zu lesen - „das produzierte Objekt mit den Angaben in der Typgenehmigung und den jeweiligen gültigen Vorschriften übereinstimmt“. Also, insofern ist das schon eine zentrale Stelle, meine ich, um auch feststellen zu können, ob die Voraussetzungen noch erfüllt sind, die einst zu einer Typengenehmigung geführt haben.

Dann will ich ganz gern noch mal zurückkommen auf die Frage, dass es Abweichungen gege-



## 5. Untersuchungsausschuss

ben haben könnte; zumindest waren externe Hinweise auf diese Art Abweichungen da. Und da ist die Frage: Ist das KBA Ihrer Auffassung nach dafür verantwortlich, die von Ihnen genehmigten Fahrzeuge auf diese Rechtskonformität, also Nichtvorhandensein von illegalen Einrichtungen, zu prüfen? Das entnehme ich zumindest so diesem Ansatz auf Ihrer Homepage.

**Zeuge Lutz Sturm:** Ja, wir sind natürlich darum bemüht, so etwas zu erkennen. Es ist aber sehr schwierig. Wir haben es bisher nicht erkannt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und wenn Sie von Abweichungen gehört haben von anderer Stelle, auch wenn Sie sie nicht selber festgestellt haben, wenn es denn illegale Abschalteneinrichtungen gibt und das KBA auf Rechtskonformität zu prüfen hat, gehören da nicht auch die Prüfung und Bewertung von Abschalteneinrichtungen dazu, also richtig einzusteigen in die Prüfung?

**Zeuge Lutz Sturm:** Ja, es ist schwierig für mich, da einen Weg zu finden, weil ich bin dafür, einerseits die Konformität festzustellen, und die haben wir ein bisschen begrenzt auf die Vergleichung zwischen Typprüfung und hergestellten Objekten. Und da haben wir bisher beim Abgas eben die Typ-1-Prüfung nach dem Neuen Europäischen Fahrzyklus herangezogen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Können Sie mir sagen, ob Sie jemals - - Haben Sie Kenntnis davon, dass überhaupt jemals Prüfungen von Abschalteneinrichtungen durchgeführt worden sind?

**Zeuge Lutz Sturm:** Nein, habe ich keine Kenntnis davon.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gibt es dazu - - Nein, Sie haben es anfangs schon gesagt, es gibt keine; eine rechtliche Grundlage dafür war Ihnen nicht bekannt. - So habe ich Sie vorhin verstanden.

**Zeuge Lutz Sturm:** Ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann von Ihnen eine Erfahrung oder Wahrnehmung von der Debatte seinerzeit: Wie wurde die Frage nach der

Behandlung der in der Verordnung explizit erwähnten Abschalteneinrichtung denn im KBA diskutiert? Wurden auch Hersteller und das Verkehrsministerium zu dieser Frage zurate gezogen?

**Zeuge Lutz Sturm:** Also, wie gesagt, das hatte ich schon mal gesagt, dass das von anderer Seite behandelt wurde, also - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay.

**Zeuge Lutz Sturm:** Ja. Ich wollte nur sagen, so, wie ich sagte, dass eine andere Seite das behandelt hat und ich nicht mehr dabei war.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann etwas weiter gefasst: Gab es denn jemals, also seit Inkrafttreten der EU-Verordnung zur Typengenehmigung, Hinweise an das KBA, dass Abschalteneinrichtungen verwendet werden könnten, und, wenn ja, von wem kamen diese Hinweise?

**Zeuge Lutz Sturm:** Also, ich kann mich daran nicht erinnern. Aber Hinweise kamen zum Beispiel zum CO<sub>2</sub>-Verbrauch, der höher ist. Aber, in Anführungsstrichen, mit Abschalteneinrichtungen hat das ja wahrscheinlich nichts zu tun. Also, Abschalteneinrichtungen wurden ja bisher, also vor dem September letzten Jahres, nicht benannt. Nur, ich habe keine Kenntnisse davon. So muss man das sagen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und wurde das seitens des KBA zur Kenntnis genommen, also wenn nicht direkt nachgefragt worden ist, nachgeforscht worden ist, woran es denn liegen könnte, ob es Abschalteneinrichtungen gibt, wenn Sie darüber nichts sagen können? Wie ist man seitens des KBA überhaupt mit diesen Hinweisen umgegangen? Die sind ja zumindest presseöffentlich gewesen.

**Zeuge Lutz Sturm:** Also, ich habe - - Diese Hinweise waren ja - - Also, im Abgas bestanden die überhaupt nicht. In den Kraftstoffverbräuchen, was ja auch Abgas ist, CO<sub>2</sub>, bestanden schon Meldungen. Die habe ich auch verfolgt, und die haben bis auf den einen Fall alle ein positives Ergebnis gehabt. Das liegt daran, dass - - Es kamen



## 5. Untersuchungsausschuss

ja auch hier aus dem Hause, also jetzt BMVI, Meldungen, dass dort Auffälligkeiten bei Fahrzeugen vorhanden sind im Kraftstoffverbrauch. Diese Fahrzeuge habe ich auch überprüft neben anderen Fahrzeugen, und bis auf das eine haben die alle mit positivem Ergebnis geendet. Das liegt meiner Meinung nach daran, dass die Angaben vom Hersteller natürlich entstanden sind durch die Prüfung nach dem Neuen Europäischen Fahrzeugzyklus, Typ 1, und bei Kraftstoffverbrauch ist ja eine logarithmische Häufigkeitsverteilung vorgesehen von bis zu 32 Fahrzeugen oder 32 Messungen, und das ist ein anderer Zyklus, als der Kunde eben draußen sein Fahrzeug fährt, also der Fahrzeugbesitzer, der eben an der Tankstelle seinen Kraftstoffverbrauch misst. Das ist eben was ganz anderes, weil der ganz anders fährt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ich danke Ihnen. - Das Wort geht an die SPD-Fraktion. - Dort gibt es keine weiteren Fragen. Dann ist die grüne Fraktion an der Reihe.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ja, herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. - Herr Sturm, ich hätte erst mal eine Frage: Sie haben eben gesagt: Die Konformität wird über eine Stichprobe überprüft, also die - - Wie viele Fahrzeuge pro Jahr testen Sie denn da? Also, bei wie vielen Fahrzeugen werden konkret Abgasmessungen gemacht, und wie kommen Sie an die Fahrzeuge? Also, wo werden die hergeholt? Von Privatleuten? Wo kommt das her?

**Zeuge Lutz Sturm:** Also, wir untersuchen alle Hersteller. Wir haben uns auf die Hersteller konzentriert, nicht auf Fahrzeuge oder auf Typen, weil das eben sonst noch umfänglicher würde. Wir konzentrieren uns auf die Hersteller. Die Hersteller geben ihre Fahrzeugfamilien an in diesem Fall, und wir suchen die meistverkauften bzw. die raus, die wir noch nicht geprüft haben, um eben die Abdeckung zu haben. Dabei ist in der Regel von - - Wenn wir vor Ort prüfen, sind dort pro Hersteller in der Regel etwa neun Fahrzeuge, neun Überprüfungen plus die Überprüfung, also die Begutachtung der Prüfergebnisse von den selbst oder von den Herstellern - - Arbeit dabei. In der Regel ist es so, dass der Hersteller alle seine Fahrzeugfamilien prüft. Dabei ist ja die

Mindestzahl an Prüfungen drei, die er machen muss.

Wir haben festgestellt oder ich habe festgestellt, dass durch dieses statistische Verfahren in der Regel nicht mehr als fünf Fahrzeuge geprüft werden müssen. Es kommt auch darauf an, wie die Fahrzeugfamilien gebildet sind. Wenn Sie zum Beispiel - - Manche bilden die Fahrzeugfamilie motorbezogen, manche bilden die Fahrzeugfamilie fahrzeugbezogen, und bei der fahrzeugbezogenen Bildung sind in der Regel mehr Prüfungen durchzuführen, sodass wir am Jahresende so etwa auf - also ich kann es nicht hundertprozentig sagen, aber ich würde mal sagen - 50 Prüfungen kommen, die wir dort bewerten.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Also, Sie machen die beim Hersteller von Fahrzeugen des Herstellers, und der Hersteller sucht auch die Fahrzeuge raus?

**Zeuge Lutz Sturm:** Ja. Wir sind selbst dabei und betrachten dort den Fahrzeugpool, der angeliefert wird, und bestimmen daraus die Fahrzeuge.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Also, das ist ein Fahrzeug im Eigentum des Herstellers.

**Zeuge Lutz Sturm:** In der Regel sind das Kundenfahrzeuge, also von Fahrzeughaltern, -

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

**Zeuge Lutz Sturm:** - die dort zur Wartung an den Hersteller abgegeben werden, und der benutzt die weiter.

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

**Zeuge Lutz Sturm:** Wir haben natürlich auch andere. Wenn ich zum Beispiel so Sportwagenhersteller oder Fahrzeuge von ganz besonderer Klassifizierung habe, die sind natürlich schwer von den Kunden zu bekommen, und da nehmen wir



## 5. Untersuchungsausschuss

teilweise auch Fahrzeuge, die der Hersteller selber besitzt, wobei aber keine außergewöhnlichen Reparaturen durchgeführt wurden.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Okay. - Sie haben eben gesagt, das Wort „Abschalteinrichtung“ oder „Defeat Device“ - oder bei VW nennt man das jetzt, habe ich gelernt, „Umschalteinrichtung“ - haben Sie vor September letzten Jahres nie gehört. Habe ich Sie da richtig verstanden: „Diesen Begriff, nie“?

**Zeuge Lutz Sturm:** Ja. Also, wir haben davon - - Es gab keine Indizien, die darauf hinwiesen, weil - -

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Ich frage nicht, ob Sie davon wussten, dass es das gibt. Ich frage: Haben Sie den Begriff vorher gehört?

**Zeuge Lutz Sturm:** Nein. „Defeat Device“ ist mir sozusagen mit der Bildung im September erst bekannt geworden, September 15.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Finde ich sehr erstaunlich, dass Sie das vorher nie gehört haben, weil andere Behörden der Bundesregierung haben da schon Untersuchungsaufträge formuliert, um diese zu entdecken. Gut. - Mich würde noch interessieren: Es ist klar, ich habe verstanden, Sie prüfen nach dem NEFZ, klar, die Regeln. War Ihnen denn bekannt, dass es beim Thema Stickoxid im Realbetrieb zu enormen, teilweise um ein Vielfaches, Überschreitungen der Grenzwerte kommt, und haben Sie sich nie die Frage gestellt: „Was hat das mit meiner Arbeit, mit meinen Tests zu tun?“? Wo kommt das her? Wieso haben wir hier perfekte Werte, und draußen passiert - - Oder war Ihnen das auch völlig unbekannt?

**Zeuge Lutz Sturm:** Also, es ist mir schon bekannt, dass die Werte im Realbetrieb anders sind als die auf den Richtlinien, Forderungen des Neuen Europäischen Fahrzyklus. Auch nur da gelten die Grenzwerte. Es ist ganz klar: Wenn man das Fahrzeug anders benutzt, andere Leistungen abfordert, kommt auch ein anderes Abgas heraus. Das ist so.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Gut. - War Ihnen denn bekannt, dass von Euro 4 nach Euro 5 die Werte - das ist ja dokumentiert im *Handbuch Emissionsfaktoren* des Umweltbundesamtes -, die Emissionen sogar gestiegen sind, obwohl sie hätten sinken müssen?

**Zeuge Lutz Sturm:** Im Realbetrieb, oder?

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

**Zeuge Lutz Sturm:** Ich kann natürlich nur sagen, dass auf dem Betrieb nach dem NEFZ, so wie die Richtlinie es vorschreibt - - Da sind sie eben nicht gestiegen.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Aber Sie haben sich nie die Frage gestellt, dass das irgendwie merkwürdig ist, dass das komisch ist? Also, ich - - Sie sind ja nun wirklich nah dran. Da muss man sich doch mal fragen: Was passiert hier eigentlich? Warum mache ich das Ganze hier, wenn gleichzeitig draußen auf der Straße irgendwie die Emissionen steigen?

**Zeuge Lutz Sturm:** Also, diese Kenntnisse, dass da eben so große Steigerungen von den Abgaswerten, gerade NOx, sind, sind natürlich ganz besonders bekannt oder durchgedrungen an mich auch natürlich. Aber das hat sich ab der Meldung eben konzentriert. Vorher hatten wir da also das Ganze nie betrachtet, also konnten wir das auch nicht wahrnehmen.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Kannten Sie denn - - Also, ich meine, Sie interessieren sich wahrscheinlich ja auch, wenn man zu Hause privat mal irgendwo was liest oder sieht - - Es gab ja nun Studien, die auch in Medien wiederhall gefunden haben. Der ADAC hat Tests gemacht. Haben Sie das auch nie so richtig registriert, oder - -

**Zeuge Lutz Sturm:** Also Abschalteinrichtungen habe ich - -

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Nein, nein. Ich rede hier gar nicht von Abschalteinrichtungen. Ich rede von überhöhten Werten;



## 5. Untersuchungsausschuss

ICCT-Studie 2014, also deutlich vor Bekanntwerden des VW-Skandals. Der ADAC hat regelmäßig Veröffentlichungen gemacht, hat auch Briefe geschrieben. Kannten Sie das, oder - -

**Zeuge Lutz Sturm:** Also wenn, dann habe ich das nur privat gekannt und habe das natürlich anders eingeschätzt. Weil es ist ganz klar, dass, wenn man außerhalb des Regelzyklus prüft, kommt etwas anderes raus. Das ist ganz logisch.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Das ist klar. Aber dass es mehr wird oder ein Vielfaches ist, das ist ungewöhnlich.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann habe ich aus meiner Sicht, für mich - -

(Zuruf)

- Ach so, Entschuldigung. - Frau Bellmann, bitte.

**Veronika Bellmann (CDU/CSU):** Also, ich möchte noch mal darauf zurückkommen auf die Konformitätsprüfung, den Unterschied zwischen den schweren Nutzfahrzeugen und den leichten; Sie haben das ja vorhin dargestellt. Der Vorsitzende hat auch noch mal nachgefragt. Ich möchte jetzt noch mal auf das Thema Hersteller kommen. Liegt bei der Prüfung bei den leichten Pkw-Fahrzeugen gegenüber den Nutzfahrzeugen eine Verpflichtung des Herstellers zugrunde? Haben Sie das jetzt von sich aus - ich will nicht sagen: „willkürlich“, aber im Prinzip ja, also stichprobenartig - gemacht, oder gibt es da eine gesetzliche Vorgabe?

**Zeuge Lutz Sturm:** In der zugehörigen Richtlinie steht ja die Forderung bei der IUC-Überprüfung, dass er das machen muss, und zwar Abgas für eine Dauer von 100 000 km fünf Jahre garantieren muss. Und dazu muss er Prüfungen machen. Das steht in der Richtlinie drin.

**Veronika Bellmann (CDU/CSU):** Das gilt für die leichten oder auch für die schweren?

**Zeuge Lutz Sturm:** Für die schweren auch.

**Veronika Bellmann (CDU/CSU):** Gut.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann an dieser Stelle meine Frage: Also, ich bin nicht damit zufrieden, dass Sie sagen, dass Sie bei den Konformitätsprüfungen halt Soll und Ist vergleichen, und wenn das übereinstimmt, dann ist alles im grünen Bereich. So fasse ich es mal ein bisschen salopp zusammen.

Nun wissen wir aber eben auch aus der EU-Verordnung - da steht es in Artikel 5 -, welche Anforderungen und Prüfungen vorgesehen sind. Und da wird erwähnt, dass die Hersteller ihre Fahrzeuge so auszurüsten haben, dass sie so konstruiert sein müssen, dass sie der Verordnung entsprechen. Es steht drin: Die Verwendung von Abschaltvorrichtungen ist unzulässig. Und dann wird die Ausnahme gemacht: Dies ist nicht der Fall, wenn die Einrichtung notwendig ist, um die Motoren vor Beschädigung usw. zu schützen, und die Einrichtung nicht länger arbeitet, als zum Anlassen des Motors erforderlich ist. - Und eine dritte Bedingung auch noch. - Das deutet für mich doch darauf hin, dass Sie auch da prüfen müssen, ob das so zutrifft, wie es die Verordnung sagt. Wie sind Sie dort vorgegangen?

**Zeuge Lutz Sturm:** Also, der, tja, ich muss sagen - - Wir haben die Prüfung vorgenommen nach dem NEFZ, der ja mit dem Kaltzustand beginnt, und haben eben, da wir ja mehrere Prüfungen machen, dabei also gar keinen Hinweis gefunden, dass dort Abschaltvorrichtungen vorhanden sind, die eben außerhalb wirken könnten. Und darum haben wir auch keine weiteren Prüfungen vorgenommen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und das Funktionieren von legalen Abschaltvorrichtungen im Rahmen der Verordnung, haben Sie deren Wirksamkeit überprüft?

**Zeuge Lutz Sturm:** Nein.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Die SPD-Fraktion wäre jetzt an der Reihe. - Wunschlos glücklich. Die Fraktion der Grünen.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Herr Sturm, ich möchte doch noch mal auf ein anderes Thema



## 5. Untersuchungsausschuss

kommen. Wenn ich das so richtig aus den Unterlagen entnommen habe, dann waren Sie ja bei gut der Hälfte aller Besprechungstermine zum Thema Untersuchungskommission mit den Prüfergebnissen bei den Herstellern dabei; diese Untersuchungskommission, die jetzt nach dem Aufdecken des Skandals da neu eingesetzt worden ist.

**Zeuge Lutz Sturm:** Ich?

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja.

**Zeuge Lutz Sturm:** Nein. Ich bin nicht beschäftigt dabei gewesen.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Überhaupt nicht?

**Zeuge Lutz Sturm:** Nein.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Den Unterlagen konnten wir was anderes entnehmen. Da bin ich ein bisschen erstaunt.

**Zeuge Lutz Sturm:** Untersuchungsausschuss - ich bin jetzt das erste Mal hier.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Untersuchungskommission, nicht -ausschuss.

**Zeuge Lutz Sturm:** Ja, da war ich auch nicht dabei.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also das, was der Herr Dobrindt eingesetzt hat.

**Zeuge Lutz Sturm:** Das hat Herr Wrobel gemacht, aber nicht ich.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aha. Gut. - Dann gehen wir noch mal auf einen anderen Punkt zurück, an den Sie sich vielleicht erinnern können. Da kommen wir noch mal wieder zurück zur Felduntersuchung - - dieses Projekt „Untersuchung des Abgasverhaltens von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen und emissionsrelevanten Bauteilen“ -: Inwieweit waren Sie dort eigentlich in diese Untersuchung mit eingebunden?

**Zeuge Lutz Sturm:** In was für Untersuchungen, also - -

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): In diese - Entschuldigung, also, ich tue mich jetzt da langsam ein bisschen schwer - Felduntersuchung: Wie waren Sie mit eingebunden?

**Zeuge Lutz Sturm:** Also, ich habe diese Untersuchungen des IUC nach den Richtlinien der Hersteller gemacht.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wissen Sie - - Entschuldigung, ich habe hier ein Protokoll vorliegen. Ich lese mal die Materialnummer vor: MAT A BAST-2-2, Referat F3, Ordner 4\_5 von 20, Seite 208. Das war ein Protokoll der Lenkungsgruppensitzung Projekt „Untersuchung des Abgasverhaltens von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen und emissionsrelevanten Bauteilen“; Besprechung mit Volkswagen, BMVBS, 20.06.2011, Ergebnisprotokoll. Teilnehmer: Herr Sturm, KBA. Gibt es da noch einen zweiten Herrn Sturm?

**Zeuge Lutz Sturm:** Nein.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Können Sie sich an diese Besprechung - -

**Zeuge Lutz Sturm:** Also, ich müsste da Einblick haben. Aber wenn es sich darum dreht, wurde mit VW dabei besprochen, wo und wie viel wir prüfen sollten.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Es ging da um die Probleme mit den erhöhten CO-Emissionen bei VW.

**Zeuge Lutz Sturm:** Ja, CO<sub>2</sub>.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): CO.

**Zeuge Lutz Sturm:** CO?

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): „CO“ steht hier drin.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Lutz Sturm:** Also, wenn ich mich richtig erinnere, habe ich mit VW natürlich - - war ich bei diesen Gesprächen dabei, wo eben genau besprochen wurde, wo wir solche Fahrzeuge prüfen. Ein Problem war auch die CO<sub>2</sub>-Messung oder -bewertung wegen der unterschiedlichen Toleranzlage in der Regelung, in der Richtlinie dazu. CO - -

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Kürzen wir es mal ab, Herr Sturm: Sie reden jetzt, wenn ich es richtig verstehe, über das, was Sie dort als Standardaufgabe haben: Konformitätsüberprüfung.

**Zeuge Lutz Sturm:** Ja.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ich habe gezielt gefragt nach diesem Projekt, das mal aufgesetzt worden ist, wo die BAST federführend war, diese Felduntersuchung. Inwieweit waren Sie da mit involviert?

**Zeuge Lutz Sturm:** Also, ich habe für die Felduntersuchung, die die BAST gemacht hat, höchstens Daten geliefert von meinen IUC-Untersuchungen. Aber an den Feldversuchen, die die BAST unternommen hat - - habe ich also höchstens Informationen daraus gezogen.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Also, Sie waren ja nun bei dieser Sitzung laut Protokoll eindeutig dabei gewesen.

**Zeuge Lutz Sturm:** Mhm. Ich nehme an, dass da auch mein damaliger Vorgesetzter, Herr Maag, mit bei war.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Nein.

**Zeuge Lutz Sturm:** Nein.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Also, das war in Essen.

**Zeuge Lutz Sturm:** Ja, habe ich nicht - -

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Dann habe ich keine Frage. Hast du noch eine?

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ja. - Fünf Jahre her, 2011; ich weiß gar nicht, wie oft Sie nach Essen fahren. Also, eigentlich würde ich sagen, daran kann man sich erinnern, wenn man dahin gefahren ist; aber gut. - Waren Sie - - Haben Sie Gespräche - - Also, wir reden jetzt über die Kommission Dobrindt, VW-Skandal; alles das, was ab September 2015 passiert. Da hat es Gespräche mit Herstellern über die Ergebnisse, an denen Sie ja eben auch, haben Sie gesagt - - Sie - - Wenn ich mich richtig erinnere, haben Sie gesagt, Sie sammeln die Daten. Haben Sie an den Gesprächen mit den Herstellern über die Messungen teilgenommen?

**Zeuge Lutz Sturm:** Also, ich war in den Gesprächen vorrangig in - - Gesprächen dabei, habe aber das nur informativ aufgenommen.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ah ja. Und wenn Sie das informativ aufgenommen haben, worüber wurde denn mit den Herstellern da gesprochen? Also, was war der Inhalt dieser Gespräche?

**Zeuge Lutz Sturm:** Es wurden ja da andere Prüfverfahren vom KBA vorgeschlagen oder durchgeführt, die sich zum Beispiel auf Temperaturverhalten beziehen, und die Hersteller - - Das lag daran, weil diese Prüfungen, die durchgeführt wurden, ja bei anderen Temperaturen als bei denen, die die Grenzwerte beschreiben, durchgeführt wurden. Und dort wurden die Hersteller ... (akustisch unverständlich) gebeten, doch Maßnahmen zu ergreifen, um dieses Temperaturfenster zu erweitern. Aber was daraus geworden ist, weiß ich bloß indirekt, weil ich bei einer CO<sub>2</sub>-Prüfung Daten erhalten habe von einem Fahrzeug, das mit anderen Temperaturen geprüft wurde.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Bei welchen Herstellern waren Sie denn mit dabei? Ich meine, das können Sie - -

**Zeuge Lutz Sturm:** Ich war bei keinen Herstellern dabei, sondern ich habe davon nur erfahren. Ich war bei - -



## 5. Untersuchungsausschuss

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Eben haben Sie doch gesagt, Sie waren bei den Gesprächen dabei. Oder habe ich Sie da falsch verstanden?

**Zeuge Lutz Sturm:** Ja, ach so, bei diesen Gesprächen. Das waren einmal die Firma Fiat und einmal die Firma Porsche.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und ist da auch darüber gesprochen worden, über den Bericht, der aufgrund der Untersuchung veröffentlicht wurde, wie dieser Bericht aussehen würde?

**Zeuge Lutz Sturm:** Es hat - - Da müssen Sie - - Nein. Also, kann ich Ihnen nicht sagen, weil ich habe da, wie gesagt, in diesem kurzen Moment nur eben informativ aufgenommen, so gut es ging. Und der Bericht - - das wurde von anderer Seite erstellt.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Nein. Sie waren bei dem Gespräch dabei, haben Sie eben gesagt. Ich möchte jetzt - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Wir sind über die Zeit, Oliver. Sorry. - Aber die Fragerunde ist ja weiterhin hier im Gang. Es ist die Frage an Sie. - Wir sind mit keinen weiteren Fragen versehen. SPD-Fraktion? - Dann darfst du jetzt weitermachen.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Mich würde einfach nur interessieren, wenn Sie dabei waren - also, Sie sind ja nun bei einem interessanten Termin dabei gewesen, wo über die Frage gesprochen worden ist, Untersuchungsbericht nach VW-Abgasskandal bei zwei Autoherstellern -, worüber da mit dem Hersteller gesprochen worden ist. So, und ich habe das so verstanden: Selber haben Sie nichts gesagt. Wenn Sie sagen „informativ“ oder so, dann okay. Aber Sie haben ja dann gehört, worüber da gesprochen worden ist. Und meine Frage wäre: Ist zum Beispiel über die Frage gesprochen worden: „Wie werden die Ergebnisse dieser Untersuchung veröffentlicht?“?

**Zeuge Lutz Sturm:** Also, da muss ich sagen: Dazu müsste man diesen Bericht angucken; da steht es drin. Ich kann Ihnen dazu aus dem Kopf nicht so einfach antworten; weiß ich nicht.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wie oft fahren Sie denn zu Fiat und Porsche und führen da Gespräche?

**Zeuge Lutz Sturm:** Ja, zu Fiat gar nicht, weil Fiat ist nicht bei uns genehmigt. Bei Porsche - das hatte ich vorhin erwähnt - ist das große Problem, dass Sie schwer Fahrzeuge bekommen können, die wir prüfen, sodass wir da auf einen Abstand von etwa drei Jahren gegangen sind, zu prüfen, und das macht mein Mitarbeiter.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Aber ich finde es jetzt schon erstaunlich, dass Sie sich da an gar nichts erinnern. Können Sie sich an etwas anderes aus diesen Gesprächen - - Also, wenn Sie dabei waren - - Da ist ja jetzt nicht - - Die eine Sache, der Termin in Essen, war vor fünf Jahren. Daran können Sie sich nicht mehr erinnern, was ich auch schon verwunderlich finde, weil so oft fährt man wahrscheinlich ja von Flensburg nicht nach Essen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gut. Die Kommentierung lass mal weg.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay, gut. - Mich würde dann aber schon interessieren: Gibt es irgendeine andere Erinnerung, die Sie an diese Gespräche haben?

**Zeuge Lutz Sturm:** Also, wir hatten als Erstes die Erinnerung, dass eben die Hersteller Überlegungen gemacht haben, wie sie dieses Temperaturfenster ändern wollen.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und wie sahen die Überlegungen aus? Ging das von den Herstellern aus, oder wurde das von Ihnen - -

**Zeuge Lutz Sturm:** Ja, es kam von den Herstellern. Es wurde erklärt auf der einen Seite, dass eben dort vielleicht Abweichungen sind, weil



## 5. Untersuchungsausschuss

eben große Werte vorhanden sind. Und die Hersteller haben angedeutet, dass man das verändern könnte.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Die haben angedeutet, dass sie - - Wurde auch über die Frage gesprochen: Ist das, was da mit diesen sogenannten Temperaturfenstern oder Thermofenstern praktiziert wird, legal, oder ist es illegal? Wurde diese Frage erörtert mit den Herstellern? Oder dass es da Konsequenzen geben könnte, dass man möglicherweise da mit Sanktionen rechnen muss?

**Zeuge Lutz Sturm:** Nein, die Sanktionen wurden nicht angedeutet. Ich muss dazu - - hinweisen, dass die Firma Fiat auch dann den Rückzug angetreten hat, also hat da nicht mehr mit dem KBA Kontakt aufgenommen, soviel ich das weiß. Und die Firma Porsche hat Änderungen durchgeführt auf eigenen Wunsch oder eigene Initiative.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Welche Änderungen hat Porsche durchgeführt?

**Zeuge Lutz Sturm:** Ja, die hat - - Ich - - Also, das zeige ich - - Ich habe es ja nicht mehr betreut; aber ich habe gesehen, dass dort Messungen da waren, die eben bei anderen Temperaturen, als die im Neuen Europäischen Fahrzyklus gefordert sind, durchgeführt worden sind.

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

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gibt es weitere Fragen hier in diesem Kreis, die öffentliche Sitzung betreffend? Wenn es jetzt seitens des Ausschusses den Wunsch gibt, den Zeugen später noch mal, nach der öffentlichen Beweisaufnahme, in eingestufte Sitzung zu befragen, dann möchte ich - - Okay.

Also, dann können wir jetzt die Befragung von Ihnen für heute beenden. Ich bedanke mich. Im Rechtsinne abgeschlossen ist Ihre Vernehmung, nachdem Ihnen das Protokoll zugegangen ist, Sie noch mal zwei Wochen die Zeit haben, Korrekturen an der Übertragung vorzunehmen oder Richtigstellungen und Ergänzungen Ihrer Aussage

mitzuteilen. Erst danach beschließt dann der Ausschuss offiziell den Abschluss der Vernehmung. - Ich danke Ihnen für Ihr Erscheinen hier. Vielen Dank.

**Zeuge Lutz Sturm:** Vielen Dank.



**Vernehmung des Zeugen  
Dieter Maag**

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Wir fahren fort. - Herr Maag, noch mal herzlich willkommen! Die für alle gleichermaßen geltenden Rechte und Pflichten hatte ich bereits vorher erwähnt, und dann können wir schon so weit einsteigen, dass ich Sie zunächst, bevor wir in die inhaltliche Vernehmung gehen, zur Person vernehme. Das heißt, ich möchte Sie bitten, sich kurz vorzustellen. Wenn Sie Ihren Vornamen, Namen, Ihr Alter, Ihren Beruf und Ihren Wohnort bitte nennen mögen.

**Zeuge Dieter Maag:** Mein Name ist Dieter Maag. Ich bin 67 Jahre alt; bin seit circa zweieinhalb Jahren jetzt im Ruhestand. Studiert habe ich Maschinenbau; ich bin Dipl.-Ingenieur und wohne zurzeit in Flensburg.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Vielen Dank. - Herr Maag, Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung bereits schriftlich informiert. Ich möchte das noch mal eben kurz zusammenfassen: 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 angegeben bzw. von den Prüfstellen bei der Typzulassung ermittelt wurden. Uns interessieren die 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? Und welche Kenntnisse oder Hinweise lagen der Bundesregierung oder sonstigen staatlichen Stellen im Zeitraum vom 20. Juni 2007 insoweit vor, und was wurde gegebenenfalls veranlasst?

Herr Maag, wenn Sie es wünschen, können Sie jetzt im Zusammenhang darstellen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist. Dann hätten Sie jetzt das Wort, bevor wir dann in die Fragerunde einsteigen.

**Zeuge Dieter Maag:** Ich möchte nur sagen, dass ich über diese Problematik nur durch die Presse informiert bin.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann möchte ich ganz gern mit ein paar einleitenden Fragen von Ihnen Erkenntnisse über bestimmte Sachen erfahren, die dann auch ein Stück vor dem Zeitraum liegen, wo der Abgasskandal offenkundig geworden ist. Uns interessieren natürlich - das werden Sie wissen - Fragen oder Ihre Wahrnehmungen auch zur Konzeption, zum Verlauf und zu den Ergebnissen des gemeinsamen Feldüberwachungsprojekts des damaligen Verkehrsministeriums und des damaligen Umweltministeriums, das die BAST als Auftraggeber in den Jahren 2010 bis 2013 vom TÜV Nord als Auftraggeber hat durchführen lassen.

Ferner möchte ich natürlich wissen, wie das KBA mit den Erkenntnissen aus den Messergebnissen aus der Feldüberwachung umgegangen ist und welche Maßnahmen daraus folgten. Und eine konkrete Frage: Ich möchte Sie ganz gern bitten, kurz zu schildern, wie und wodurch Sie erstmals mit diesem Feldüberwachungsprojekt in Kontakt gekommen sind und welche Rolle dem KBA zukommt - - die ja für die Typgenehmigung, Typprüfung und die CoP-Überprüfung zuständig sind, also wie Sie in diese Prüfungen eingebunden waren.

**Zeuge Dieter Maag:** Ich war zu der Zeit damals Referatsleiter für den Bereich CoP und Marktüberwachung ... (akustisch unverständlich) Produktsicherheit. Und ich wurde eingebunden in dieses Projekt, als so die ersten Entwicklungen, die ersten Gedanken schon da waren, dass das KBA mitwirken sollte oder das KBA mitwirken musste und das KBA auch gewisse Daten zu liefern hatte, einmal über die Fahrzeuge selbst. Also, welche Typen sind hier auszuwählen? Diese Typen sollten ja bundesweit letztlich ausgewählt werden, und das KBA hat ein entsprechendes Register dafür, sodass man dort Stichproben ziehen kann aus diesem Register. Das war also schon eine wichtige Maßnahme.

Das KBA ist auch finanziell noch beteiligt gewesen, hat also dort einen finanziellen Beitrag geleistet. Diese Gedanken, die waren vor mir, also diese Entscheidung vorher schon getroffen, und ich wurde dann eingebunden, als zum ersten Mal



## 5. Untersuchungsausschuss

auch eine Informationsveranstaltung für die Industrie stattfand. Dort wurde nämlich vom Verkehrsministerium über dieses Projekt, was man vorhat, berichtet. Damals war ich dann auch zum ersten Mal auf dieser Sitzung mit dabei, wo also besprochen wurde, was man vorhat, dass man also die Emissionen gewisser Fahrzeugtypen ermitteln wird und dafür jeweils von einem Fahrzeugtyp drei Fahrzeuge gemessen werden und dann natürlich auch ein entsprechender Bericht gemacht wird. - So bin ich in diese Projektarbeit und in die Lenkungsgruppenarbeit eingebunden worden.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und ist Ihnen in diesem Stadium auch der Konzeptvorschlag des Umweltbundesamts bekannt gewesen, auf dessen Grundlage ja auch dann letztendlich das Feldüberwachungsprojekt aufgebaut worden ist?

**Zeuge Dieter Maag:** Im Detail kannte ich den nicht.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Aber Sie wussten, dass eben das UBA die Grundlage oder erst einmal den Aufschlag gemacht hat, was man ganz gerne herausfinden möchte? Das ist Ihnen so weit bekannt?

**Zeuge Dieter Maag:** Das ist mir bekannt, dass vom UBA gewisse Anstöße kamen, um eben dort mehr nachforschen zu müssen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Haben Sie dabei auch Kenntnis über Folgendes erfahren: Es heißt dort unter 2.1 „Bisherige Feldüberwachung“, und dazu gibt es einen Unterpunkt 2.1.3 „Defizite, nicht geregelte Bereiche“. Das ist MAT A BMUB-2-1, Ordner 4, Blatt 37. Darin heißt es:

Aus technischer Sicht bestehen - neben einigen unzureichend definierten Details in der Richtlinie - folgende Defizite: ...

- Die moderne Fahrzeugelektronik ermöglicht es, die 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 MAT A BMUB-2-1, Ordner 4, Blatt 38.

**Zeuge Dieter Maag:** Nein, kannte ich nicht.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Sie haben aber Hinweise bekommen, wenn Sie sagen, Sie hätten den Ansatz des UBA durchaus gekannt, bevor es dann in die Projektbeschreibung ging. Sind Ihnen denn in diesem Zusammenhang überhaupt Hinweise erinnerlich, dass das UBA auf Abweichungen bzw. Abschaltvorrichtungen hingewiesen hat in seiner ursprünglichen Konzeption?

**Zeuge Dieter Maag:** Also dass durchaus Abweichungen von verschiedenen Stellen berichtet worden sind, auch vom UBA Abweichungen, das ist mir bekannt. Aber dieses Detail jetzt von Abschaltvorrichtungen: Diese Information wusste ich nicht, nein, wusste ich nicht.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Es ist immer ja zu hören, dass - nicht nur zu hören, sondern es ist in der EU-Verordnung eben auch so festgelegt, eine sogenannte - - Nein, gar nicht wahr. In der Diskussion, die wir seit einigen Monaten führen, wird ja darauf hingewiesen, eine sogenannte Zykluserkennung sei notwendig, um Fahrzeuge überhaupt auf dem Rollenprüfstand prüfen zu können. Reicht es dafür nicht aus, dass ein getestetes Fahrzeug erkennt, wenn es sich auf einem Rollenprüfstand befindet? Und kann man dann dieses System nicht einfach auch extern deaktivieren, was dann eine Rollenuntersuchung möglich macht?

**Zeuge Dieter Maag:** Diese Frage habe ich jetzt nicht ganz verstanden.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Also: Bedarf es automatischer Abschaltvorrichtungen, um einen Prüfzyklus erkennen zu können?

**Zeuge Dieter Maag:** War für mich auch nicht bekannt, dass wir also so ein System brauchen, um



## 5. Untersuchungsausschuss

auf dem Rollenprüfstand Messungen machen zu müssen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und haben Sie im Rahmen Ihrer Tätigkeit im KBA seit Juli 2007 niemals Hinweise aus Kollegenkreisen oder von Externen auf die Verwendung möglicherweise illegaler Abschaltvorrichtungen erhalten?

**Zeuge Dieter Maag:** Also, ich habe auch jetzt die letzten Tage überlegt: Habe ich von irgendeiner Stelle dieses Thema überhaupt mal besprochen, oder ist es mal am Rande besprochen worden? Ich kann mich an kein einziges Gespräch erinnern, wo über solche illegalen Abschaltvorrichtungen gesprochen worden ist.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Also, ich hatte an anderer Stelle schon darauf hingewiesen oder eben diesen Beitrag damit eingeführt, dass natürlich auch in der entsprechenden EU-Verordnung von Abschaltvorrichtungen die Rede ist, und zwar in dem Zusammenhang, dass Abschaltvorrichtungen grundsätzlich nicht erlaubt sind, es sei denn, sie dienen dem Motorschutz. Also der Begriff und das Vorliegen, das Vorhandensein von Abschaltvorrichtungen müsste Ihnen dann doch bekannt gewesen sein.

**Zeuge Dieter Maag:** Das war keine Thematik, über die irgendwie gesprochen worden ist.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja, ich gebe erst mal das Wort weiter. - Es ist an der Reihe die CDU/CSU-Fraktion.

**Uwe Lagosky (CDU/CSU):** Herr Maag, gemäß Artikel 5 der EU-Verordnung 715/2007 sind die Hersteller verpflichtet, das Fahrzeug so auszurüsten, „dass die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sind, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen der Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht“ und keine Abschaltvorrichtungen verwendet werden, es sei denn, ein Ausnahmetatbestand ist erfüllt. - Was ist der gesetzliche Auftrag des Kraftfahrt-Bundesamtes als Genehmigungsbehörde für die Typgenehmigung gemäß dem § 2

Absatz 1 der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung bezogen auf die EU-Verordnung 715/2007 und speziell den Artikel 5? Was ist der Auftrag des Kraftfahrt-Bundesamtes?

**Zeuge Dieter Maag:** Das Kraftfahrt-Bundesamt hat im Rahmen der Typgenehmigung natürlich festzustellen, ob dieses Fahrzeug den Anforderungen genügt, die jetzt die Vorschrift mit all ihren - - oder die gesamte Vorschrift für dieses Fahrzeug zu erfüllen hat. Das ist zu prüfen: Sind diese Anforderungen an diesen Fahrzeugtyp alle gegeben? Das ist also eine Prüfung, die zu machen ist, und danach, wenn diese Anforderungen erfüllt werden, auch die Genehmigung da zu erteilen. Dazu gehört dann auch die entsprechende Prüfung im Nachgang, ob diese Bedingungen weiterhin eingehalten sind.

**Uwe Lagosky (CDU/CSU):** Können Sie noch mal beschreiben, welche Prüfungen Sie dort genau vornehmen in Bezug auf die Abgaseinrichtungen und welche Aufgaben die Hersteller bei diesem - - Also, Sie haben Aufgaben als Kraftfahrt-Bundesamt gehabt, und welche Aufgaben sind auch noch bei den Herstellern entsprechend verankert? Können Sie das noch mal beschreiben, was das Kraftfahrt-Bundesamt macht und was die Hersteller zu machen haben?

**Zeuge Dieter Maag:** Der Hersteller hat insbesondere dann auch sicherzustellen, dass das, was typgenehmigt worden ist, auch in der Serienproduktion nach den Vorschriften, wie es genehmigt worden ist, gefertigt wird. Das ist also, dass das Fahrzeug, wenn es vom Band läuft, all diese Anforderungen, die in der Typgenehmigung beschrieben worden sind, und den Vorschriften entsprechend - - dass dieses Fahrzeug dann auch all diese Bedingungen erfüllt.

Und für das Kraftfahrt-Bundesamt ist damit ebenso die Aufgabe, dieses aus Sicht des Kraftfahrt-Bundesamtes dann auch zu prüfen: Erfüllt der Hersteller hier seine Pflicht, dass er also seine Prüfungen auch durchführt? Also dass man entsprechende Unterlagen verlangt oder eben, dass man direkt konkrete Prüfungen selbst durchführt, wenn Zweifel bestehen.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Uwe Lagosky** (CDU/CSU): Wenn Sie als Kraftfahrt-Bundesamt Prüfungen durchgeführt haben, gehen die dann nach dem Neuen Europäischen Fahrzyklus auf dem Rollenprüfstand? Wie ist das vonstattengegangen?

**Zeuge Dieter Maag:** Also, ich habe jetzt nicht an allen Prüfungen direkt teilzunehmen, sondern wir haben ja den Auftrag vergeben an Technische Dienste, Prüfungen durchzuführen. Das ist für die Typgenehmigungserteilung der Fall, und das ist auch für Nachprüfungen der Fall. Das heißt, das Kraftfahrt-Bundesamt, wenn es Nachprüfungen hat machen lassen, hat dann den klaren Auftrag an einen Technischen Dienst gegeben, nach dieser oder jener Vorschrift diesen Fahrzeugtyp dann noch mal zu untersuchen.

**Uwe Lagosky** (CDU/CSU): Dann noch mal eine Nachfrage zu den Abschalteneinrichtungen: Sind Abschalteneinrichtungen Gegenstand des Prüfverfahrens, wenn ein Verdachtsfall vorliegt?

**Zeuge Dieter Maag:** Ich kann jetzt nur aus meiner Zeit das berichten: Ich habe dieses Thema niemals in irgendeiner Diskussion gehabt.

**Uwe Lagosky** (CDU/CSU): Würden Grenzwertüberschreitungen - - Ich meine, Sie haben die Diskussion nicht geführt; deshalb ist wahrscheinlich die Antwort auch schon gegeben. Aber sind Grenzwertüberschreitungen nicht ein Zeichen dafür, dass man so einen Verdacht haben sollte?

**Zeuge Dieter Maag:** Also, Grenzwertüberschreitungen sind jetzt nicht für ein einzelnes, individuelles Fahrzeug von Bedeutung, sondern Grenzwertüberschreitungen muss man dann wiederum unter dem Aspekt „Typ“ sehen, also: Erfüllt dieser Typ nicht die Anforderungen der Vorschrift? Und es kann durchaus sein, dass bei Prüfungen ein Fahrzeug einen Grenzwert oder auch mehrere Grenzwerte überschreitet, andere Fahrzeuge nicht. Doch dafür gibt es dann bestimmte Vorschriften, wie damit umzugehen ist. Das heißt also, wenn man hier feststellt, hier sind gewisse Grenzwertüberschreitungen da - - Also, man fängt an mit drei Fahrzeugen, das zu prüfen, und dann kommt es bei dem einen oder anderen Typ zu

Grenzwertüberschreitungen. Dann gibt es ein Verfahren - das sogenannte statistische Verfahren -, in das man dann hineingehen muss, weitere Fahrzeuge dann hinzuziehen muss, weitere Fahrzeuge prüfen.

Das Verfahren ist beschrieben in der Vorschrift, und das kann dann durchaus sein, dass man gerade bei Emissionen - ich weiß es heute nicht mehr ganz; da waren 20 oder 22 Fahrzeuge - eventuell so einen langen - - oder so viele Fahrzeuge prüfen muss, um am Ende die Aussage machen zu können: Ist dieser Fahrzeugtyp noch - - Entspricht er den Vorschriften, oder entspricht er nicht den Vorschriften, der Fahrzeugtyp?

Das heißt, bei diesen 20 Fahrzeugen sind durchaus einige Fahrzeuge dabei, die Grenzwertüberschreitungen haben. Dafür sind andere wiederum besser. Aber dieser genaue Verlauf der Prüfung ist beschrieben, sodass man eventuell manchmal schon bei sieben, acht, neun oder zwölf Fahrzeugen zum Ergebnis kommt: durchgefallen oder nicht durchgefallen.

**Uwe Lagosky** (CDU/CSU): Das heißt also: Grenzwertüberschreitungen bedingen nicht gleichzeitig den Verdacht auf Manipulation und Abschalteneinrichtungen, sondern sind erst mal ganz natürlich in der Natur der Sache, dass es so etwas geben kann, und dann wird weiter geprüft. - Ist das richtig?

**Zeuge Dieter Maag:** Genau so sieht es die Vorschrift vor: dass man also bei einzelnen Fahrzeugen bei Grenzwertüberschreitungen weiter prüfen muss bei anderen Fahrzeugen.

**Uwe Lagosky** (CDU/CSU): Sie sagten ja, dass die Hersteller dann im Nachgang der Prüfung entsprechend auch ihre Aufträge erfüllen müssen, um das zu beheben, was an Feststellungen gemacht wurde. Haben die von Herstellern ergriffenen Maßnahmen immer zur nachträglichen Einhaltung der Grenzwerte geführt? Oder musste in der Folge einer anhaltenden Grenzwertüberschreitung auch mal ein Fahrzeug nicht aus dem Verkehr gezogen werden, sondern die Typgenehmigung entsprechend auch angefochten werden?



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Dieter Maag:** In meiner Zeit kann ich mich nicht erinnern, dass wir Fahrzeuge, dass jetzt wiederum den Typ Fahrzeug - - wiederum einzelne Fahrzeuge lagen drüber, aber dass der Typ Fahrzeug also den Vorschriften damit nicht entsprach. Ich kann mich nicht erinnern, dass wir da ein Fahrzeug aus dem Verkehr - - oder die Typgenehmigung zurückziehen mussten; nein.

**Uwe Lagosky (CDU/CSU):** Vielleicht noch mal einen Blick auf die Selbstverpflichtung der Hersteller: Das Umweltbundesamt bemängelt seit Jahren mit Blick auf die Feldüberwachung und deren Ergebnisse, dass die Selbstverpflichtung der Hersteller nicht zielführend sei. Welches Vertrauen hatte das Kraftfahrt-Bundesamt in Ihrer Zeit und Sie in die Hersteller, dass sie die Fahrzeuge den Emissionsanforderungen entsprechend betreiben und die Nichteinhaltung melden? Also, wie ist die Beziehung zu den Herstellern dort an der Stelle gewesen, und wie muss man das einordnen?

**Zeuge Dieter Maag:** Also, ich denke mal, als Behörde hat man immer ein gesundes Misstrauen. Deswegen machen wir ja auch solche Überprüfungen. Aber unsere Überprüfungen haben eben gezeigt, dass die Fahrzeuge in dem gesetzlichen Rahmen geblieben sind.

**Uwe Lagosky (CDU/CSU):** Ich gebe erst mal weiter.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann ist die Grünenfraktion an der Reihe.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Herzlichen Dank. - Ich habe doch eine ganze Reihe Fragen. Ich möchte mal kommen, Herr Maag, auf das Thema dieser Felduntersuchung, wo damals die BAST federführend war. Sie haben davon ja auch schon gesprochen, wenn ich es richtig im Kopf habe. Warum wurde bei der Felduntersuchung 2010 bis 2012 nur stichprobenartig nach NEFZ geprüft, und warum wurde nicht nach einer Abschalt einrichtung gesucht? Warum wurde der Prüfzyklus auf der Rolle nicht wenigstens etwas verändert?

**Zeuge Dieter Maag:** In den Sitzungen, an denen ich teilgenommen habe, war das kein Thema, sondern es war das Thema, die Fahrzeuge nach dem NEFZ zu überprüfen. Das war für mich - - Also, in den Sitzungen, wo ich war, kann ich mich nicht erinnern, dass wir dort aus irgendeinem Grund das Thema unerlaubter Abschalt einrichtungen - - wir hätten danach suchen müssen. Auch die Messergebnisse über den NEFZ gaben da keinen Anlass irgendwie. Gut, das war auf dem Prüfstand gemessen. Aber es ist nicht in meinem Beisein - - Also, ich kann mich an nichts erinnern, dass wir jemals so ein Misstrauen hatten: Da müsste gesucht werden; da könnte irgendetwas nicht in Ordnung sein. Habe ich nicht in Erinnerung.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Wäre es denn denkbar gewesen, dass man so etwas in so einem Felduntersuchungsprogramm hätte einbauen können? Wie ist da Ihr Kenntnisstand davon? Wäre da eine Möglichkeit gegeben gewesen?

**Zeuge Dieter Maag:** Also, aus heutiger Sicht denke ich mal: Nach den Erkenntnissen, die jetzt in der Vergangenheit oder in den letzten zwei Jahren sicherlich gewonnen sind, wird das zu so einem Prüfumfang sicherlich gehören. Damals habe ich, also ich persönlich, in keinsten Weise an so etwas gedacht.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Also, Sie sehen keinen rechtlichen Hinderungsgrund, da mal über den NEFZ hinauszugucken?

**Zeuge Dieter Maag:** Heutzutage schon.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Das widerspricht eben der Aussage von vorher. Sehen Sie da einen rechtlichen Hinderungsgrund, über den NEFZ hinauszugucken?

**Zeuge Dieter Maag:** Der NEFZ ist heutzutage die Grundlage für solche Prüfungen, und da ist also beschrieben, wie dieses Verfahren - - was im Einzelnen zu messen ist. Und ich halte es also für die Zukunft für wichtig, dass man hier Ergänzungen in diesen NEFZ hineinbringt, um auch solche



## 5. Untersuchungsausschuss

Möglichkeiten, die es offenbar gegeben hat, solche Manipulationen zukünftig dann erkennen zu können.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Okay. - Und können Sie sich vorstellen, dass es auch, ohne dass wir jetzt eine NEFZ-Änderung oder irgendwas anderes machen - - da auch schon als Behörde, als Kraftfahrt-Bundesamt eine Möglichkeit gehabt hätten, dort mal etwas näher nachzuschauen?

**Zeuge Dieter Maag:** Also, das ist jetzt eine Frage, die ich so - - weil ich damals nicht damit konfrontiert worden bin. Ich denke schon, dass es - - weil die Vorschriften erwähnen solche Abschalt-einrichtungen. Was im Einzelnen dort gemacht werden kann, kann ich hier aus meiner Sicht gar nicht mehr beurteilen. Aber wenn der Verdacht auf Manipulation besteht, denke ich, dass eine Behörde jederzeit das Recht hat, sich Unterlagen geben zu lassen: Was wird dort gemacht?

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Danke. - Dann will ich noch mal auf einen etwas anderen Komplex kommen, aber immer noch im Zusammenhang mit der Felduntersuchung: Während der Tests war aufgefallen, dass viele der geprüften Fahrzeuge die CO<sub>2</sub>-Angaben der Hersteller überschreiten, also dass da in irgendeiner Form etwas nicht stimmte. Das BAST hat dann die Hersteller damals mit den Ergebnissen konfrontiert und nach einer Begründung gefragt. - Dieser Sachverhalt ergibt sich aus dem Materialordner MAT A BMUB, Ordner 5, unter anderem Seite 192.

Ihr Kollege Bernd Bugsel von der BAST war der Meinung, man müsste hier bei VW mal genauer nachfragen. Das ergibt sich aus dem Materialordner MAT A BMUB, Ordner 5, Seite 204 und 219. Warum waren Sie eigentlich der Ansicht, ein weiteres Schreiben an VW sei nicht erforderlich? - Diese E-Mail haben wir gefunden in den Materialunterlagen MAT A BMUB, Ordner 5, Seite 211.

**Zeuge Dieter Maag:** Ich denke, da muss man die Zeiträume sehen. Jetzt muss ich also sehr weit - - weil es auch für mich jetzt schwierig ist, das noch mal chronologisch einzuordnen: Wir hatten

den Auftrag, die Abgase zu untersuchen und nicht CO<sub>2</sub>. CO<sub>2</sub> ist aber bei dieser Messung mit angefallen. Wir standen dann erst mal vor dem Problem, dass eben auch ein Fahrzeug bei den Abgasemissionen zumindest erst mal aufgefallen ist. Ob es die Vorschriften erfüllt oder nicht erfüllt, war zu dem Zeitpunkt noch nicht gegeben. Es musste jetzt erst mal eine Entscheidung gefällt werden: Wie gehen wir weiter mit den Emissionen, die hier angefallen sind? Und zu diesem Zeitpunkt lagen auch CO<sub>2</sub>-Emissionen vor. Ich hielt es aber zu einem Zeitpunkt, wo wir das Thema „übrige Abgasemissionen“ noch gar nicht abgeschlossen hatten, nicht für richtig, jetzt schon mit irgendwelchen Fragen zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen einzusteigen, sondern das musste erst mal in der Projektgruppe aus meiner Sicht damals erörtert werden: „Wie gehen wir mit dem Thema vor?“, und nicht dass jetzt Fragen an VW gerichtet wurden.

Denn ich sehe auch das Problem - oder: ich sah; jedenfalls so kann ich mich erinnern - - Ich sah das Problem, dass wir, wenn wir zu früh mit irgendwelchen Fragen oder auch Entscheidungen zu einem Hersteller gehen, das noch gar nicht feststeht: Ist dieser Typ - - Hat er nun die Anforderungen erfüllt, oder hat er sie nicht erfüllt - - und eventuell schon Absprachen der Besserung getroffen werden. Und nachher stellt sich heraus, dass das Problem viel schlimmer ist und wir eventuell behördlicherseits dann eingreifen müssen und vielleicht das eine oder andere zurücknehmen.

Für mich war es wichtig, das Thema Abgas erst mal fertig abzuschließen. Das war zu dem Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen; denn damals waren die Entscheidungen noch gar nicht getroffen, in ein statistisches Verfahren reinzugehen. Das musste also erst mal getroffen werden.

Der CO<sub>2</sub>-Block - und so ist es auch nachher erfolgt - wurde dann anschließend gesondert noch mal behandelt: Wie gehen wir damit um? Und da hatte ich keinerlei Bedenken zu dem Zeitpunkt dann, als wir das eine Thema abgeschlossen hatten, auch jetzt die Hersteller mit Fragen zu kon-



## 5. Untersuchungsausschuss

frontieren. Und das ist auch erfolgt. Die Hersteller wurden dann auch befragt zu ihren Ergebnissen.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Das wär's für diese Runde, Herbert.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke. - Dann ist die SPD an der Reihe.

**Kirsten Lühmann** (SPD): Danke schön. - Meine erste Frage ist noch mal: Es wurde ja mehrfach darauf hingewiesen, dass die Herstellenden verpflichtet sind, selber Untersuchungen durchzuführen, nachdem das Fahrzeug eine Typprüfgenehmigung erhalten hat. Haben Sie bei solchen Untersuchungen schon mal erlebt, dass es dort eine Rückmeldung gab von einem Hersteller, der sich gemeldet hat und gesagt hat: „Ich habe da gewisse Werte überschritten“?

**Zeuge Dieter Maag:** Wir haben ja vom Hersteller solche Unterlagen gefordert. Wir waren oder sind ja teilweise auch bei solchen Überprüfungen mit dabei, selbst wenn der Hersteller eigene Messungen macht. Wir bekommen dann auch die Messschriebe. Und es gibt aus den Unterlagen schon, dann sage ich wiederum, einzelne Fahrzeuge, die Werte überschreiten. Aber nachher in der Summe, so wie es nachher erforderlich ist - - Ich hatte ja auch vorhin dieses statistische Verfahren angeführt, was etliche Hersteller auch sehr intensiv betreiben, die dann teilweise 20 Fahrzeuge auch durchtesten oder sogar bei CO<sub>2</sub> noch weiter gehen bis 30 Fahrzeuge - - dass dort dann immer wiederum es passiert, dass einzelne Fahrzeuge - bei CO<sub>2</sub> ist das nicht der Fall, aber bei anderen Werten - Grenzwerte überschreiten und trotzdem der Fahrzeugtyp die gesetzlichen Anforderungen erfüllt.

**Kirsten Lühmann** (SPD): Danke. - Noch mal, damit ich das verstehe: Müssen die alle Prüfungen bei Ihnen anmelden, weil Sie sagen: „Wir sind teilweise dabei“, oder - -

**Zeuge Dieter Maag:** Nein. Der Hersteller führt in eigener Verantwortung eigene Konformitätsprüfungen durch, damit er sicher ist oder nach außen sagen kann: Mein Fahrzeug ist auch in der

Produktion genehmigungskonform, vorschriftenkonform.

**Kirsten Lühmann** (SPD): Richtig, und sie kriegen alle diese Prüfungsunterlagen. Jetzt haben Sie aber gesagt: „Teilweise sind wir bei diesen Prüfungen dabei“, was ich ja gut und richtig finde. Aber wie kriegen Sie davon Kenntnis, dass jetzt gerade ein Hersteller an dem Tag prüft?

**Zeuge Dieter Maag:** Also, da gibt es Absprachen mit dem Hersteller. Man ist ja auch mit den Herstellern im Kontakt. Manche Hersteller führen regelmäßig jedes Jahr auch solche Prüfungen dann immer wieder an ganz bestimmten Orten oder auch unterschiedlichen Orten durch, und da werden Fahrzeuge ausgewählt. Und dann spricht man auch mit dem Kraftfahrt-Bundesamt, oder es wurde mit dem Kraftfahrt-Bundesamt abgesprochen. Und das Kraftfahrt-Bundesamt hat sogar entschieden: Ich möchte jetzt mal diesen oder jenen Typ - - dass der geprüft wird. - Also, das Kraftfahrt-Bundesamt hat dann festgelegt, was zu prüfen ist.

Das ist bei einigen Herstellern dann ein richtiger Rhythmus, wo man genau weiß: Zu dem Zeitpunkt ist es. In anderen Fällen spricht man das locker ab und sagt: So, jetzt ist das Kraftfahrt-Bundesamt mal - - Oder: Wir möchten zu diesem Typ mal mit dabei sein.

**Kirsten Lühmann** (SPD): Da gibt es Fälle, wo eine Typzulassung in einem anderen Land gemacht wird. Wir haben teilweise davon gehört, dass es unterschiedliche Zeiten für Typzulassungen gibt. Also nehmen wir mal an, eine Typzulassung eines deutschen Fahrzeugs ist in Frankreich durchgeführt worden oder so was. Gibt es das? Und wenn das der Fall wäre, müssten aber diese Überprüfungen trotzdem in Deutschland stattfinden, und Sie wären für die Überwachung trotzdem zuständig, obwohl die Typzulassungsbehörde woanders wäre?

**Zeuge Dieter Maag:** Wir haben in Europa ja - oder in der EU - die Möglichkeit, dass der Genehmigungsinhaber oder Hersteller sich aussuchen kann, zu welcher Genehmigungsbehörde er geht. Und die Genehmigungsbehörde, die auch jetzt



## 5. Untersuchungsausschuss

die Abgasemissionen typgenehmigt hat, auch diese Genehmigungsbehörde ist jetzt die zuständige Behörde, die die Überwachung durchführt, also die Konformitätsüberprüfungen, bei diesem Hersteller.

Diese Genehmigungsbehörde hat aber unverzüglich alle anderen Genehmigungsbehörden zu informieren, falls festgestellt wird, dass diese gesetzlichen Vorschriften nicht mehr eingehalten werden, sodass die anderen Typgenehmigungsbehörden bzw. die anderen EU-Länder darauf reagieren können und auch Maßnahmen ergreifen können.

**Kirsten Lüthmann (SPD):** Das heißt also, wenn ich in Deutschland ein Auto bauen möchte und das in Litauen typzulasse, aber meine Produktionsstätte nur in Deutschland ist, müsste die litauische Typzulassungsbehörde dann nach Deutschland kommen und hier die Konformitätsnachprüfung durchführen?

**Zeuge Dieter Maag:** Ja. Dort, wo eben die entsprechenden Technischen Dienste - weil Litauen hat dann auch keine eigenen - - welche Technischen Dienste sie dann für diese Untersuchungen nimmt.

**Kirsten Lüthmann (SPD):** Danke. - Ich mache mal einen kleinen Zeitsprung und komme jetzt zu dem Themenkomplex, den wir hier auch haben: Nämlich nach Bekanntwerden der Manipulationen von VW waren Sie mit den Prüfungen, die ja dann durchgeführt wurden vom Verkehrsministerium - - War das KBA in irgendeiner Weise da eingebunden?

**Zeuge Dieter Maag:** Ich war zu dieser Zeit nicht mehr im Kraftfahrt-Bundesamt.

**Kirsten Lüthmann (SPD):** Danke schön.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Weitere Fragen gibt es offensichtlich nicht. - Dann möchte ich ganz gern noch mal an den Beginn gehen. Sie hatten erwähnt, dass Sie den Prüfanforderungen nicht nachgegangen sind, ob zulässige Abschalt-einrichtungen ihren Dienst auch wirklich tun. Wer wäre danach dafür verantwortlich gewesen,

das zu initiieren und zu sagen: „Ja, wir müssen kontrollieren, ob es Abschalt-einrichtungen gibt und ob die Wirksamkeit wirklich so ist, wie sie in der EU-Verordnung niedergelegt ist“?

**Zeuge Dieter Maag:** Also, wie gesagt: Ich kann mich nicht erinnern, dass das ein Thema der Projektarbeit war oder Projektgruppenarbeit war. Wenn aber dort ein Verdacht bestanden hätte, hätte jedes der Mitglieder aus der Projektgruppe das in die Diskussion hineinbringen können, und dann bin ich sicher: Wenn dort ein Verdacht besteht, wenn dort unerlaubte Einrichtungen benutzt werden, dass man das auch diskutiert hätte und sagt: Wie gehen wir jetzt damit um? - Also, ich kann jetzt nicht - - die Entscheidung, wie man damit umgegangen wäre. Aber es wäre ein Punkt gewesen, der ganz bestimmt eine hohe, wichtige Bedeutung gehabt hätte.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und jetzt bezüglich der in der EU-Verordnung bereits niedergelegten Vorgaben: Gibt es da Verantwortlichkeiten, Zuständigkeiten im KBA? Wer wäre zuständig gewesen und hätte zu entscheiden, dass eben auch, ich sage jetzt einfach mal, legale Abschalt-einrichtungen auf ihre Wirksamkeit hin hätten überprüft werden können?

**Zeuge Dieter Maag:** Also, grundsätzlich haben wir ein Grundsatzreferat, das diese Thematik erst mal erörtert und dann auch mit dem Bereich, nämlich mit dem Typgenehmigungsbereich, diskutiert. Aber der Grundsatzbereich hat eben sehr genaue Kenntnis über diese Vorschriften und würde das erst mal durcharbeiten, was dort letztlich zu veranlassen wäre.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und wie sieht es mit der Zuständigkeit aus, wenn dieser Auftrag gekommen wäre? Wäre das in Ihren Zuständigkeitsbereich gefallen? Oder wer wäre dann verantwortlich gewesen?

**Zeuge Dieter Maag:** Also so, wie ich - - Ich kann es jetzt nicht - - Ich kenne wirklich nicht die ganzen Hintergründe, wie was gelaufen ist. Aber es wäre natürlich zu überprüfen: Ist bei der Typgenehmigung selber schon etwas nicht angegeben worden? - Das wäre hier schon mal der erste



## 5. Untersuchungsausschuss

Punkt. Aber um überhaupt mal festzustellen: Ist dort ein unerlaubtes Produkt im Eingang - - wäre natürlich auch ein CoP-Bereich, der solche Überprüfungen durchführt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ich beziehe mich konkret auf die EU-Verordnung, wo es eben steht, dass die Verwendung von Abschaltvorrichtungen unzulässig ist. Sie wäre nicht unzulässig in den Fällen, wo es eben notwendig wäre, den Motor zu schützen oder vor einem Unfall zu schützen, dass die Einrichtung nicht länger arbeitet, als zum Anlassen erforderlich ist - - und die Bedingungen in den Verfahren zur Prüfung im Wesentlichen enthalten sind. Also, es bezieht sich darauf. War es aktiv Gegenstand von Prüfungen, ob diese Abschaltvorrichtungen, die diese Bedingungen A bis C erfüllen - - Sind die Gegenstand von Prüfungen seitens des KBA gewesen?

**Zeuge Dieter Maag:** Ja, ich möchte das noch mal sagen: Ich kenne diese ganze Thematik nicht, habe mit der Thematik zu meiner Zeit nichts, ganz platt gesagt, zu tun gehabt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Wen müssten wir einladen, um zu dieser Frage Auskunft zu erhalten? Welche Abteilung im KBA war zum damaligen Zeitpunkt für diese Frage zuständig?

**Zeuge Dieter Maag:** Ich denke, dass wirklich, was ich im Moment schon sagte, der Grundsatzbereich dieses intensiv prüft, was dort zulässig ist oder was nicht zulässig ist.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann hätte ich Fragen zum Verlauf und zu Ergebnissen des von der BASt beauftragten Feldüberwachungsprojekts vom damaligen Umweltministerium und Verkehrsministerium. Bei der Durchsicht der dem Ausschuss vorliegenden Akten fällt auf: In einer E-Mail an die Mitglieder der Lenkungsgruppe vom 2. Februar 2011 sprach der Herr Dr. Bugsel von der BASt zum Betreff „Projekt Feldüberwachung/Ergebnisse Golf-Messung in Wolfsburg“ in Bezug auf die Messergebnisse des in Wolfsburg untersuchten Golf des TÜV Nord von einer alten

und einer neuen Software. Mit der neuen Software könnten die CO<sup>\*</sup>-Emissionen bei den geprüften Fahrzeugen im NEDC um circa 50 Prozent gegenüber der alten Software reduziert werden und nun deutlich unterhalb der CO-Grenzwerte in etwa auf dem Niveau des Typprüfwertes liegen. - Das ist MAT A BMUB-2-1, Ordner 5, Blatt 186. - Können Sie mir etwas dazu sagen? Worum handelt es sich bei der von Herrn Dr. Bugsel angesprochenen alten und neuen Software bei VW? Können Sie uns dazu etwas sagen?

**Zeuge Dieter Maag:** Ja, es war auffällig. Ich meine, es waren die ersten drei Fahrzeuge, die damals in die Messung kamen. Aber auffällig war, dass bei Dieselfahrzeugen die CO<sup>\*</sup>-Werte so hoch waren; für diese Werte ungewöhnlich. Und in Absprache jetzt mit der Projektgruppe hatte man dort Kontakt aufgenommen mit VW, um eben herauszufinden: „Was könnte die Ursache dafür sein?“, jetzt ohne - - Also ich jedenfalls - - Auch der Auftragnehmer, nämlich der TÜV Nord, hatte dann auch Gespräche mit VW geführt. Ja, Dr. Bugsel hatte wohl auch Gespräche geführt. Ich kann mich - - Ich war jetzt nicht in diese Gespräche eingebunden, sondern ich hatte nur von diesen Ergebnissen gehört.

Aber dort kam raus, dass VW das dann auch geprüft hatte - nämlich: da sind also Fahrzeuge mit relativ hohen CO-Werten -, und die haben festgestellt, dass für einen gewissen Zeitraum eine Software falsch aufgespielt worden ist. Das war eben ein Punkt, wo man auch gesagt hatte, dass dies rasch beseitigt werden muss und die Fahrzeuge, die im Verkehr sind, dann auch über einen Automatismus wieder korrigiert werden, nämlich wenn Fahrzeuge in die Werkstatt kommen, dass man dann die Softwarekorrektur durchführt.

Zu dem Zeitpunkt war aber eben auch noch nicht festgestellt worden, dass dieser Fahrzeugtyp nicht die Anforderungen der Vorschrift erfüllt, sondern es sind Fahrzeuge auffällig geworden, gerade hinsichtlich CO, und was ich vorhin sagte: Wenn das der Fall ist, muss man eben weitere Prüfungen durchführen. Wir waren also

\* Korrektur durch den Zeugen



## 5. Untersuchungsausschuss

noch nicht zum Ende gelangt mit der ganzen Prüfung.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Wir sprachen über die alte und neue Software beim Golf, und Sie sagten, Sie hätten das auch erfahren. Können Sie sich daran erinnern: Welche Funktionsweise maßen Sie als Vertreter des KBA in der Lenkungsrunde der sogenannten neuen Software daraufhin bei, dass sich nach der Neubedatung bei dieser Software die CO-Messwerte des Golfs um 50 Prozent reduzierten? Also, aufgrund welcher Funktionsweise konnten Sie sich das erklären, diese Abweichung?

**Zeuge Dieter Maag:** Nein, ich weiß es heute nicht. Das heißt also, ich stecke auch nicht so weit drin - in Software -, um da jetzt genau zu sagen, wie dort der Funktionsmechanismus funktioniert.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Aber da wäre es ja schon erheblich, meine ich. Also, da müssten Sie als Experte ja doch überlegt haben: Was kann denn wirklich diese groben Abweichungen erklären? - Wie konnte es sein, dass bei einer Messfahrt ein und desselben Golf nach dem gleichen NEFZ unter unveränderten sonstigen Laborbedingungen bei gleichem Rollenprüfstand dann werkseitig eine Software ausgetauscht wird, die dann zu diesen neuen Werten führt? Ist das nachvollziehbar, erklärbar aus Ihrer Sicht als Experte?

**Zeuge Dieter Maag:** Für mich war es zu dem Zeitpunkt nachvollziehbar, weil ich nicht in dem Mechanismus der Software stecke, was dort wirklich fehlerhaft gewesen ist.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Haben Sie sich das erläutern lassen, welche Veränderung der Software man vorgenommen hat, um diese Dinge zu - -

**Zeuge Dieter Maag:** Haben wir zu dem Zeitpunkt nicht gemacht.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. - Dann geht es weiter in die nächste Runde. Bitte schön.

**Uwe Lagosky (CDU/CSU):** Vielleicht noch mal zu dieser Serienbedatung; da können wir ja noch mal anschließen. Die Serienbedatung ist ja da durch einen Übertragungsfehler seinerzeit - so hat man das von VW als Stellungnahme vom 30.03. eben an den Lenkungsreis auch geschrieben - - Das ist die Materialnummer hier BMUB-2-1, Ordner 5 von 60, Seite 336 bis 337. Diese Serienbedatung mit den Übertragungsfehlern ist ja dann neu - - Danach ist die Software neu aufgespielt worden. Hatten Sie denn den Anlass, dann überhaupt noch weitere Prüfungen dort vorzunehmen in der Folge, nachdem diese fehlerhafte Softwareübertragung entsprechend bereinigt wurde?

**Zeuge Dieter Maag:** Also, nach der Lage war es notwendig gewesen. Das heißt, drei Fahrzeuge waren getestet worden, dort waren Auffälligkeiten der Grenzwertüberschreitungen, und jetzt musste man eben sagen: Jetzt müssen noch mal weitere Fahrzeuge in diesen Test hinein. - Da ist dann auch wiederum vorzuschreiben: Aha, das sind also irgendwelche Fehler auch in der Produktion oder in der Serienproduktion. Ist aber insgesamt der ganze Typ noch in Ordnung? - Und deswegen statistisches Mittel aus der Gesamtmenge der Fahrzeuge: Wie verhält sich die Gesamtmenge? Und es wurden dann eben weitere Fahrzeuge aus dem gesamten Fahrzeugpool willkürlich herausgezogen und getestet. Das ist nach dem Verfahren für die Untersuchung dieser Fahrzeuge notwendig, um zum Ergebnis zu kommen: Ist der Typ in Ordnung, oder ist der Typ nicht in Ordnung?

**Uwe Lagosky (CDU/CSU):** Also, Sie haben neben dieser Softwareüberprüfung oder -veränderung, die vorgenommen wurde, eben weitere Prüfungen und Tests durchgeführt, die dann am Ende vollumfänglich entsprechend ein Ergebnis hatten, wo Sie sagen: „Das war okay“?

**Zeuge Dieter Maag:** Ja.

**Uwe Lagosky (CDU/CSU):** Okay. - Dann vielleicht noch mal zurück zur Feldüberwachung. Das Umweltbundesamt hat ja kontinuierlich unabhängige Feldüberwachungen durchgeführt und neben den Messungen im NEFZ ja auch die im



## 5. Untersuchungsausschuss

Realbetrieb durchgeführt. Welche Detailtiefe wurde Ihnen denn als Ergebnis der Felduntersuchungen des Bundesumweltamtes - und von wem genau - zur Verfügung gestellt?

**Zeuge Dieter Maag:** Also, mir wurde konkret nichts zur Verfügung gestellt - nicht aus den vergangenen Untersuchungen des Umweltbundesamtes.

**Uwe Lagosky (CDU/CSU):** Okay. - Im Rahmen der Feldüberwachung wurden ja immer wieder auch Abweichungen im Emissionsverhalten festgestellt, sowohl im NEFZ und auch bei anderen Fahrzyklen unter realen Betriebsbedingungen. Gab es gar keine Schlussfolgerungen im Kraftfahrt-Bundesamt zu dieser Frage? Das hatten Sie ja eben eigentlich schon beantwortet. Sie wurden gar nicht damit konfrontiert?

**Zeuge Dieter Maag:** Mir war schon bekannt, dass es anderweitige Untersuchungen gibt, dass es auch Untersuchungen gibt im Realbetrieb. Die waren mir zu dem Zeitpunkt aber auch verständlich. Das heißt, der NEFZ - das ist bekannt - ist ein Fahrzyklus, der relativ harmlos jetzt mal verläuft, ob es hinsichtlich Beschleunigungen sich verhält oder auch hinsichtlich Endgeschwindigkeiten. Also, wenn ein Fahrzeug im Realbetrieb gefahren wird, das also nicht diesem Zyklus mehr entspricht, war für mich verständlich, dass dort deutliche Abweichungen gegenüber einem Laborbetrieb im NEFZ auftreten.

Wie groß man es als zulässig oder als noch normal - - das war für mich nicht abzuschätzen. Ich weiß auch nicht immer, unter welchen Bedingungen nachher die anderen Prüfungen durchgeführt wurden. Denn bereits kleine Abweichungen von irgendwelchen Verfahrensabläufen können sehr stark nachher auf die Abgase wirken. Ich habe selber damals als junger Ingenieur, als ich anfang, am Prüfstand mehrere hundert Stunden verbracht, und bereits kleine Änderungen am Prüfstand, ob es nun die Temperatur war oder auch der Zündzeitpunkt oder auch der Einspritzbeginn - es waren auch noch andere harmlose -, haben zu erheblichen Veränderungen der Emissionen geführt.

**Uwe Lagosky (CDU/CSU):** Okay. - Herr Maag, Sie haben ja eingangs und im Verlaufe des Gespräches, des Verhörs hier, auch über Ihren gesetzlichen Auftrag gesprochen. Und es ist ja so, dass der gesetzliche Auftrag - so habe ich das jetzt auch noch mal wieder aus Ihren Worten entnommen - sich eben auf den NEFZ entsprechend bezieht. Das haben Sie ja auch in den Prüfungen im Kraftfahrt-Bundesamt gemacht. Gab es dennoch vom Kraftfahrt-Bundesamt aus entsprechend Prüfungen, die den Realbetrieb nachstellten?

**Zeuge Dieter Maag:** Ist mir nicht bekannt.

**Uwe Lagosky (CDU/CSU):** Okay. - Herzlichen Dank erst mal.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gibt es weitere Fragen aus Ihrer Runde? - Dann wäre ich dran. Ich hätte Einzelfragen zu stellen bezüglich Ihrer Beteiligung am Feldüberwachungsprojekt, was ich eben ja schon mal angerissen hatte, und zwar geht es darum, dass Sie in einer E-Mail vom 7. April 2011 - eine Mail von Ihnen an Herrn Bugsel - schreiben - das ist die Fundstelle BMUB-2-1, Ordner 5, Blatt 211 -:

... nach meinem Verständnis sind die gestellten Fragen von VW ausreichend beantwortet worden. Demnach sind die rel. hohen CO-Werte aufgrund einer fehlerhaften Softwareaufspielung zurückzuführen. Die betroffenen Fahrzeuge erhalten im Rahmen eines Regelservices eine geänderte Bedatung ... Die im Rahmen dieses Projekts durchgeführten Messungen mit geänderter Software zeigen auch diese deutliche CO-Reduzierung.

Das ist jetzt der für mich wichtige Satz:

Ich kann zum jetzigen Zeitpunkt auch noch keine Mängel erkennen, insofern kann auch ... keine Rede von Mängelbeseitigungsmaßnahmen sein.

Weshalb hielten Sie, Herr Maag, anders als die übrigen Mitglieder der Lenkungsrunde, die Auskunft für VW seinerzeit für ausreichend und



## 5. Untersuchungsausschuss

lehnten es ab, von einem Mangel der Fahrzeuge zu sprechen, wie es beispielsweise Herr Professor Seeck in einem Anschreiben an VW getan hatte?

**Zeuge Dieter Maag:** Der Mangel, von dem ich spreche, ist - - Ich nenne ein Fahrzeug mangelhaft, wenn wir festgestellt haben, dass der Typ nicht den Anforderungen der Vorschrift entspricht. Das ist für mich hier in diesem Falle die Begründung „Mangel“ gewesen. So sprechen wir auch in der Produktsicherheit. Also, das Fahrzeug hat erst dann den Mangel, wenn es den Vorschriften nicht entspricht. Alles andere ist noch erlaubt, und wir hatten insofern erst - jetzt weiß ich nicht mehr ganz genau - drei oder vier Fahrzeuge von dem Typ Golf geprüft. Wir konnten noch nicht die Aussage machen zu dem Zeitpunkt: „Ist das Fahrzeug mangelhaft, so wie ich es im Moment gesagt habe, oder ist es nicht mangelhaft?“, weil der statistische Zyklus noch forderte, dass weitere Fahrzeuge geprüft werden müssen.

Und das war für mich, zu sagen: Also, zum jetzigen Zeitpunkt können wir noch gar nicht sagen: „Das Fahrzeug ist mangelhaft“, sondern wir müssen erst noch weitere Prüfungen machen. Das ist auch vorgeschrieben, wie viel, und dann gibt es - wie so eine Kaskade - immer weitere Entscheidungen: Muss man es weiter machen oder nicht? Wie viele sind nämlich durchgefallen, einzelne Typen? - Und zu dem Zeitpunkt war noch keine Entscheidung möglich über die Mangelhaftigkeit dieses Fahrzeugtyps. Deswegen habe ich auch gesagt: Hier können wir jetzt noch nicht weiter, wir müssen erst mal weitere Erkenntnisse haben.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** In Ihrer Mail vom 7. April 2011 heißt es zu einem anderen Fakt noch weiter:

Da diese Softwaremaßnahme zumindest in dem einen Testfall eine signifikante Erhöhung des NOx-Wertes (über Grenzwert) mit sich brachte, ist zu vermuten, dass dadurch generell die NOx-Werte ansteigen. ...

Obwohl in einigen Fällen die Summe aus HC+NOx über dem

Grenzwert liegt, kann auch hieraus noch nicht auf einen Mangel geschlossen werden. Diese Messwerte zeigen vielmehr, dass man zwecks Klärung in das vorgeschlagene statistische Verfahren einsteigen muss.

Und weiter:

Für mich ergibt sich hieraus nicht die Notwendigkeit weiterer Fragestellungen an die VW AG. ...

Die hier gezeigten Messwerte bieten meines Erachtens nach jedoch Grund genug, in eine COP-Überprüfung einzusteigen, bei der das statistische Verfahren Berücksichtigung findet. Hierbei wären auch die von VW intern durchgeführten CoP-Messungen bzw. ermittelten Messwerte zu prüfen.

Ist das KBA als die für die CoP zuständige Behörde aufgrund der Messwerte beim Golf im Jahr 2011 in diese Überprüfung eingestiegen?

**Zeuge Dieter Maag:** Ich habe es im Moment also auch gesagt - - Das ist genau der Punkt, den ich vorhin sagte: Wir müssten weitere Messungen erst machen, nämlich in das statistische Verfahren einsteigen, um festzustellen, ob ein Mangel da ist oder nicht. - Und zu dem Zeitpunkt war in der Projektgruppe noch nicht klar - - Das heißt, es wurde nämlich diskutiert: Wie gehen wir jetzt weiter? Gehen wir in das statistische Verfahren? Brechen wir ab oder nicht? Was fragt man VW?

Ich muss jetzt noch mal, für mich auch noch mal - - Was ist damals alles für mich an Gedanken gewesen? Denn wenn abgebrochen wird, diese Untersuchung an dieser Stelle - man hat also einige Fahrzeuge festgestellt, sind fertig -, dann war es für mich notwendig, zu sagen: Hier hat es Hinweise gegeben, dass irgendetwas vielleicht nicht in Ordnung ist. - Das heißt, wir als KBA - war für mich die Verantwortung - müssten dann etwas machen. Wir haben das Mittel der CoP. CoP ist nämlich dann, dass wir noch mal wirklich einzeln einsteigen und das untersuchen, aber auch mit dem statistischen Verfahren, und im Rahmen



## 5. Untersuchungsausschuss

von CoP können wir uns dann auch diese Unterlagen, die VW selber für Tests oder für Untersuchungen führt, geben lassen. Das heißt: Was hat VW eigentlich gemacht? Wann ist festgestellt worden, dass eventuell - - Also bis im Einzelnen.

Das war für mich also ein Punkt: Hier müssen wir dann ran, wenn sich herausstellt, dass entweder abgebrochen worden ist oder aber dass vielleicht sogar festgestellt wurde in der Felduntersuchung, dass dieses Fahrzeug nicht in Ordnung ist. Für mich war es eigentlich selbstverständlich, dass hier die Projektgruppe nicht alleine weitermachen kann. Wenn die Projektgruppe festgestellt hätte, dieses Fahrzeug hat einen Mangel, also, wie ich es vorhin sagte, der Typ hat einen Mangel, dann muss das KBA aktiv werden. Wir müssen uns dann überlegen: Was ist dort? - Und es ist dann CoP, dass man noch mal rangeht oder auch die Untersuchungsergebnisse, die bisher gelaufen sind, dann übernimmt, aber auf jeden Fall hätten wir in irgendeiner Form dann auch aktiv werden müssen.

Und was ich auch noch damals sagte: Nicht zu viel im Moment, zu dem Zeitpunkt, mit VW sprechen. - Das war für mich auch sehr wichtig; denn wenn die Projektgruppe jetzt irgendetwas bestimmt oder sagt: „VW, mach mal dieses oder jenes!“ - vielleicht im gegenseitigen Einverständnis -, dann hätten wir als Behörde wahrscheinlich ganz andere Maßnahmen verlangen müssen. Was, weiß ich nicht, sondern die Frage hätte sich ja erst dann gestellt, wenn wirklich herausgekommen wäre: Das Fahrzeug ist mangelhaft. - Wir hätten auch die anderen Genehmigungsbehörden informieren müssen.

Also, ich wollte an dieser Stelle erst mal sagen: Was kommt heraus? Was kommt heraus? - Wenn herauskommt: „mangelhaft“, dann hätte ich in der Projektgruppe sagen müssen: So, jetzt müssen wir diesen Fall aber auch aus Sicht des KBA übernehmen. Dann muss das gemacht werden. - Das war für mich so dieser Hintergrund.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Das heißt, das KBA ist als zuständige Behörde damals nicht in die CoP eingestiegen?

**Zeuge Dieter Maag:** Nein, sondern der Fahrzeugtyp stellte sich als nicht mangelhaft heraus.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Wurde seinerzeit in der Lenkungsgruppe des Feldüberwachungsprojekts auch erwogen, „bei unzureichender Kooperation seitens VW auf eine Formalisierung (= Übergabe des Vorgangs an KBA zur Einleitung einer formalen ‚Untersuchung‘ nach den Vorgaben der EU-Regelungen) hinzuwirken“?

**Zeuge Dieter Maag:** Nein, das stellte sich nicht. VW stellte sich damals als sehr kooperativ heraus. Also, auch das war kein Thema.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. - Nachklapp nur, dass das die Fundstelle war: BMUB-2-1, Ordner 5, Blatt 319.

Ich gebe das Wort weiter an die SPD.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Ich habe zwei Fragen. Das heißt, das Erste ist eine Klarstellung. Wir haben jetzt mehrere Fragen gehört, die darauf abzielten, warum das KBA so gehandelt hat, wie es gehandelt hat. Habe ich Sie richtig verstanden? Sie hatten einen klaren Auftrag, das ist eine Konformitätsprüfung, dafür gibt es Regeln, und die haben Sie eingehalten, und innerhalb dieser Regeln haben Sie auch mit Herstellern gesprochen, und die Antwort der Herstellenden war so, dass sie der Verordnung entsprach. Insofern hatten Sie keinen Anlass, sowohl anders, härter gegen Herstellende vorzugehen oder auch Ihre Prüfmethoden zu ändern. Habe ich das so richtig verstanden?

**Zeuge Dieter Maag:** Bei den CoP-Prüfungen, die das Kraftfahrt-Bundesamt durchgeführt hat, gab es keinen Anlass - jedenfalls die ich kenne -, wo wir irgendwelche Maßnahmen ergreifen mussten oder schärfere Maßnahmen ergreifen mussten, sondern es gab einzelne Überschreitungen. Das Zweite war dieses Feldüberwachungsprojekt, was aber nicht als CoP-Prüfung lief.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Und würden Sie mir zustimmen, wenn ich sage: „Wenn man jetzt sagt, Sie hätten anders prüfen müssen, dann wäre das



## 5. Untersuchungsausschuss

gegen die damalige Rechtslage oder auch jetzt noch bestehende Rechtslage gewesen“?

**Zeuge Dieter Maag:** Ich möchte das noch mal deutlich machen: Wenn Verdacht besteht auf Manipulation, denke ich mal, hätte das - - Das wäre sicherlich besprochen und auch geprüft worden mit dem Grundsatzreferat zusammen, welche Maßnahmen hier durchzuführen sind. Ich kann das jetzt im Einzelnen nicht sagen, weil ich damit so nicht konfrontiert worden bin.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Das war eine Rechtsfrage, die ich gestellt habe. Ihre Prüfungen - und insofern haben Sie eine Antwort gegeben - waren gemäß geltendem Recht, und wenn jetzt wer auch immer sagt, Sie hätten damals anders prüfen müssen, ging das nicht, weil die Rechtslage einfach so ist, wie sie ist. Stimmt das so, oder stimmt das nicht?

**Zeuge Dieter Maag:** Ich kann das jetzt nicht beurteilen.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Danke. - Dann habe ich nur noch eine Frage. Es gibt ja mehrere Institutionen und Menschen, die sagen, sie hätten früher ja sehr viel gewusst. Wir hatten allerdings noch keinen hier. Die Frage ist: Hatten Sie Kontakte zur Deutschen Umwelthilfe oder zu Axel Friedrich?

**Zeuge Dieter Maag:** Nein, hatte ich nicht.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Danke.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann geht die Frage an die Grünenfraktion. - Bitte.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Herr Maag, ich möchte doch noch mal wieder zurückkommen auf dieses ganze Themengebiet Felduntersuchung und das, was Sie mir in der ersten Runde ja auch so bestätigt haben. Ich hab jetzt mal die Mail hier vorliegen, auf die ich mich beziehe - von Dieter Maag von Montag, dem 7. Mai 2015, 15.06 Uhr, an Herrn Bugsel und noch eine ganze Reihe anderer. Das ist MAT A BASSt-2-2, Referat F3, Ordner 4\_7 von 20. Dort, in dieser Mail - ich zitiere mal - schreiben Sie:

Meine Empfehlung ist daher, im Hinblick auf CO<sub>2</sub> im Projekt nicht mehr weiter zu machen. Es sollte ein Dankschreiben an alle betroffenen Hersteller versendet werden.

Da bitte ich doch noch mal um eine Erläuterung. Heißt das, das ist dann wirklich eingestellt worden, diese CO<sub>2</sub>-Geschichte?

**Zeuge Dieter Maag:** Nein. - Erst mal die letzte Frage: Die CO<sub>2</sub>-Geschichte ist nicht eingestellt worden. Wir hatten die Hersteller angeschrieben, und zwar nur jene Hersteller angeschrieben, die aufgefallen sind. Das waren so Größenordnungen, CO<sub>2</sub>-Überschreitungen bei diesen Tests. Ich glaube, es war so ab 6 Prozent; ich weiß es heute nicht mehr genau. Wenn die Überschreitung höher gewesen war, wurden diese Hersteller angeschrieben und um Stellungnahme gebeten, und das hatte ich ja auch mitgetragen. Vorher kam eine andere Frage, weshalb ich dagegen war, sondern zu dem Zeitpunkt habe ich auch gesagt: Wir müssen die Hersteller anschreiben - so war man sich in der Projektgruppe einig -, dass sie Aussagen machen zu diesen hohen CO<sub>2</sub>-Werten.

Sechs Hersteller wurden angeschrieben. Also, ich bitte jetzt, nicht - - Die Zahl kann auch fünf oder sieben gewesen sein, aber in dieser Größenordnung lag es. Und es waren zwei Hersteller - das waren BMW und VW - in einer Besprechung - - Die hatten sich auch bereit erklärt, zu einer Besprechung zu kommen. Beide Hersteller haben sehr offen ihre Unterlagen präsentiert und der Projektgruppe auch zur Verfügung gestellt, nämlich über statistische CO<sub>2</sub>-Tests. Da waren Prüfungen dabei, wo 32 Fahrzeuge jeweils von so einem Typ geprüft worden sind, ein sehr aufwendiges Verfahren. Und dieses statistische Verfahren - - Es ist nicht unbedingt erforderlich, aber der Hersteller hat die Pflicht, nachzuweisen, dass seine Produktion stabil ist, also den Vorschriften entspricht.

Und BMW und VW haben für mich überzeugend nachgewiesen, dass sie nämlich für diesen Typ auch solche statistischen Untersuchungen mit so viel Fahrzeugen gemacht haben, und die Werte waren sauber. Also, es war sicherlich der eine



## 5. Untersuchungsausschuss

oder andere auch, der mal wieder hoch, drüber lag, aber das statistische Verfahren war voll erfüllt. Beide Hersteller haben dann aber auch noch über Punkte gesprochen, wo sie auch sagten: Dieser oder jener Punkt ist aus der Vorschrift im Moment möglich - - so zu handeln. Das heißt - der Begriff „Schlupflöcher“ ist ja dann immer mal wieder auch so erwähnt -, man kann auch Fahrzeuge nicht gegen die Vorschrift - - innerhalb der Vorschrift aber so einstellen. Haben sie offen gesagt, ganz offen gesagt: So ist das bei uns möglich.

Andere Hersteller wiederum - hatte ich das Gefühl -: Da wurde richtig gemauert. Die haben uns auch gemeldet, aber es war lange nicht diese Offenheit, die diese beiden Hersteller uns gegeben haben. Denn ich habe sogar gesehen, dass man mit diesen Unterlagen, wenn ein Konkurrent die in die Hände bekommt, da durchaus gewisse Erkenntnisse erzielen kann: Oh, wie prüft der seine Produkte? Wie groß geht der eigentlich an den Grenzwert, bzw. - er hat einen CO<sub>2</sub>-Wert genannt - wie weit bleibt er drunter in seiner Produktion? - Das ist für einen Konkurrenten sicherlich schon von Bedeutung.

Ich fand das sehr überraschend, wie offen diese beiden Hersteller ihre Unterlagen uns präsentiert haben und überzeugend dargelegt haben, dass sie die Pflicht der Überprüfung durchführen und dass diese Fahrzeuge, die sie da überprüft haben, die da zur Rede standen, auch die Bedingungen einhalten. Deswegen habe ich gesagt: Da sollten wir zumindest ein Dankeschön für die Übersendung der Unterlagen senden. - Das war für mich so der Hintergrund.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay, verstanden. Herzlichen Dank. - Dann habe ich noch mal eine andere Frage auch zu diesem Feldtest. Herr Maag, die Messungen wurden ja im Wesentlichen in 2012 gemacht, wenn ich es richtig verstanden habe, und die Felduntersuchung wurde dann aber erst 2014 abgeschlossen, und der Bericht sogar erst 2016 veröffentlicht. Warum diese langen Zeiträume dazwischen?

**Zeuge Dieter Maag:** Ich habe da nie hinterfragt, sondern ich habe gesagt: Okay, da sind andere für

verantwortlich. - Ich habe mich auch selbst gefragt, aber ich habe diese Frage nicht offen gestellt.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. - Wer war denn dafür verantwortlich?

**Zeuge Dieter Maag:** Nun, der Bericht ist herausgegeben von der BAST. Aber welche Gründe jetzt im Einzelnen dazu führten, dass dieser Prozess so lange dauerte? Kann ich nicht beantworten.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie waren doch in der Lenkungsgruppe mit dabei. Ist das da irgendwo mal - -

**Zeuge Dieter Maag:** Das war nicht - - Die Tests waren abgeschlossen, und die Aufgaben für die Lenkungsmitglieder waren erledigt. Das heißt, es kamen dann auch keine Sitzungen mehr zustande.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Danke. - Ich habe noch eine Frage, jetzt mal zu einem anderen Komplex: Thema Abschalt einrichtungen. Mussten eigentlich die Hersteller dem KBA gegenüber bei der Typgenehmigung - jetzt mal eine ganz andere Baustelle - offenlegen, dass sie Abschalt einrichtungen verwenden?

**Zeuge Dieter Maag:** Ich habe zu diesem Thema keine Erinnerung. Also, ich weiß es nicht, weil ich auch nicht mit diesen Fragen konfrontiert war.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie sind überhaupt nicht davon betroffen. - Gut. Dann mache ich jetzt erst mal Schluss. Danke.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann ist die CDU/CSU-Fraktion an der Reihe.

(Uwe Lagosky (CDU/CSU):  
Keine Fragen!)

Dann möchte ich ganz gern an der Stelle noch mal weitermachen, wo Sie geendet haben - dass es eben keiner Einleitung eines formellen Verfahrens oder einer formalen Untersuchung bedurfte, weil VW sich sehr kooperativ verhalten habe. Sie



## 5. Untersuchungsausschuss

haben ja eben erläutert, worin diese Kooperation bestand. Damit haben Sie offenbar dann die gesamte Lenkungsrunde auch überzeugt, und es wurde davon abgesehen, zu einer formalen Untersuchung zu kommen.

**Zeuge Dieter Maag:** Die CO<sub>2</sub>-Messwertermittlung war kein Auftrag für dieses Projekt. Wir hatten - also, was ich vorhin sagte - festgestellt: Es gab bei einigen Fahrzeugtypen Abweichungen. - Wir haben um Mitteilung gebeten, was die Ursache sein könnte - bei diesen Herstellern. Einige Hersteller haben sehr gutes Informationsmaterial geliefert bzw. Aussagen gemacht, andere weniger gute Aussagen. Was für mich zu dem Zeitpunkt im Projekt als Begründung war, wo ich von mir aus, aus meiner Überlegung, gesagt habe: Wir können hier nicht weitermachen. Denn welche Informationen bekommen wir? Wir haben die Hersteller um Stellungnahmen gebeten, die haben sie gegeben. Sie müssen uns nicht im Detail darlegen, was sie machen; das heißt unserer Projektgruppe. Den Genehmigungsbehörden gegenüber sind sie schon verpflichtet, wenn die zuständige Genehmigungsbehörde das verlangt, dass sie diese Unterlagen geben.

Für mich war aber das Ergebnis dieser CO<sub>2</sub>-Untersuchung so, dass die Ergebnisse gerade von diesen fünf, sechs Herstellern, die da so von 6 bis 10 Prozent oder teilweise leicht darüber waren, nicht so waren, dass man jetzt aufgrund dieser drei Tests, die man gemacht hatte, sagen könnte: Dieses Fahrzeug hat einen CO<sub>2</sub>-Mangel erfüllt oder die Vorschrift. Es gibt ja sowieso keinen Grenzwert. Aber dass man sagen kann: „Hier wird der Typgenehmigungswert, den man angegeben hat, manipuliert oder irgendwie falsch angegeben“, war für mich nicht Anlass, dieses aufgrund dieser drei Messungen festzustellen, sondern um das wirklich wiederum herauszufinden, wäre ein aufwendiges Verfahren notwendig gewesen, das, was ich vorhin schon mal gesagt hatte, bis zu 32 Fahrzeuge geführt hätte.

Die Begründung dafür, dass es zu CO<sub>2</sub>-Abweichungen kommt - auch bis 10 Prozent -, war für mich eigentlich klar. Da komme ich wieder mit eigenen Erfahrungen - die Berichte, die ich so gelesen hatte als Ingenieur -, dass nämlich in dem

Rahmen der Vorschrift gewisse Freiheitsgrade, ob es um die Temperatur geht - - Ich kriege das heute sicherlich nicht mehr alles zusammen, aber es sind also gewisse Freiheitsgrade im Rahmen der Testdurchführung möglich, die es dem Hersteller erlauben, den Prüfstand so einzustellen - was aber immer noch im Rahmen der Vorschrift liegt -, dass durchaus mit ein und demselben Fahrzeug unterschiedliche CO<sub>2</sub>-Werte kommen. Die Temperatur am Prüfstand, ein ganz erheblicher Einfluss, den ich selber festgestellt habe, als ich noch am Prüfstand stand. Ob Sie die Temperatur auf 20 Grad oder 30 Grad stellen - diesen Freiheitsgrad erlaubt die Vorschrift -, kann erhebliche Einwirkungen haben auf die Gemischbildung, auf die Verbrennung, auch auf Start-Stopp-Automatik, auf die Organe, die eben die Reduzierung machen, sodass alleine dieses erhebliche Prozente, je nach Fahrzeugtyp oder so, Einfluss nehmen kann.

Es gibt aber auch noch andere Einflüsse, auch das Thema Batterie: Wie groß, wie voll ist sie geladen worden? Auch da gibt es Gründe, dass hier der Motor ganz einfach dann erst mal Energie braucht, um die Batterie wieder aufzuladen. Das sind so Rahmenbedingungen, die im Rahmen dieses unseres Feldüberwachungstests ja nicht so stringent eingestellt gewesen waren, weil der Schwerpunkt lag nicht auf CO<sub>2</sub>, sondern auf Abgasemissionen. Aber man hätte jetzt hier, um wirklich sagen zu können: „Diese Fahrzeuge sind mangelhaft“ oder so, wie ich es vorhin sagte: „Dieses Produkt erfüllt nicht die gesetzlichen Forderungen“, viel, viel tiefer einsteigen müssen in eine Untersuchung mit sehr vielen Fahrzeugen, die aber aus meiner Sicht nicht Projektauftrag war, zumal für mich erklärbar war - - Bis 10, 12 Prozent war für mich durchaus erklärbar, dass das auftritt. Deswegen habe ich gesagt: Ich sehe im Moment keinen Anlass - aus meiner Sicht -, hier weiterzumachen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Sie wissen ja: Gegenstand des Untersuchungsausschusses ist es eben, herauszufinden, ab welchem Zeitpunkt hätte erkannt werden können, dass es unter Umständen eine illegale Software gibt, die zur Abschaltung führen kann.



## 5. Untersuchungsausschuss

In diesem Zusammenhang stoßen wir hier auf eine Besprechung der Lenkungsgruppe vom 20. Juni 2011. In dieser Runde räumt VW ein, dass die neue Software zwar CO<sub>2</sub> senkt, aber beim NO<sub>x</sub> zu einem Anstieg von 1 bis 2 Prozent führen wird. Das ist die Fundstelle BAST-2-2, Referat F3, Ordner 4, 310 f.

Laut einer Liste der Aspekte und Fragen für das Herstellergespräch mit VW ist bei allen mit neuer Bedatung der Software geprüften Fahrzeugen erkennbar, dass gegenüber der alten Software ein Anstieg der NO<sub>x</sub>-Emissionen zu verzeichnen ist.

Und weiter an anderer Stelle heißt es:

Diesbezüglich ist von VW darzulegen, wie sichergestellt wird, dass - auch im Langzeitbetrieb, d. h. bei Fahrzeugen mit höheren Laufleistungen - die THC+NO<sub>x</sub>- bzw. NO<sub>x</sub>-Grenzwerte dauerhaft unterschritten werden.

Was hat aus Ihrer Sicht VW damals konkret dargelegt zu diesem Sachverhalt?

**Zeuge Dieter Maag:** Ich muss sagen: Ich weiß es heute nicht mehr. Ich weiß es nicht mehr.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann gab es am 2. Februar 2012 in Bonn ein weiteres Treffen der Lenkungsgruppe. Auf der Tagesordnung stand unter anderem auch - das ist die Fundstelle BAST-2-2, Referat F3, Ordner 4, Blatt 184 -:

- Grenzwertüberschreitung bei CO:  
Wurde von VW die bereits angebotene Maßnahme aufgegriffen und wenn ja, in welchem Umfang? ...

→ 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen (und auf die CO-Problemik) des in Rede stehenden Fahrzeugtyps eingeht?

→ Was machen wir, wenn VW keine weitere schriftliche Erklärung abgibt, die den Sachverhalt ausreichend erklärt?

Bekam die Lenkungsgruppe - ist meine Frage - letztlich am Ende noch eine solche belastbare schriftliche Stellungnahme von VW hinsichtlich dieser Problematik?

**Zeuge Dieter Maag:** Also, ich muss da jetzt im Moment auch zurückgehen. Ich meine, auch nicht, weil das Ganze ist nachher, weil eben die weiterführende Untersuchung zu dem Ergebnis kam: Das Produkt ist in Ordnung - - dass dann nicht mehr weitergegangen worden ist, jedenfalls auf freiwilliger Basis nur noch mit VW darüber gesprochen worden ist. So habe ich es in Erinnerung.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann Ihre Fraktion, die CDU/CSU. - Keine Fragen dazu. - Nein, gar nicht wahr. Entschuldigung, die SPD.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Nein, keine Fragen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann ist die Grünenfraktion dran.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Herr Maag, ich würde doch noch mal bei dem Thema nachfragen. Es ist ja nun so, dass Sie uns eben erläutert haben - - Sie haben gesagt: Okay, lass uns nicht nachfragen bei VW wegen der erhöhten Stickoxidwerte, weil - - Das war ja Ihre Begründung. Sie schreiben das ja Ihrem Kollegen in der BAST, Bugsel, dass nicht nachgefragt werden soll. Sie haben eben gesagt, die Begründung dafür ist: Wir wollen uns da jetzt noch weiter mit beschäftigen und dann den gesammelten Sachverhalt - so habe ich es verstanden - VW auf den Tisch legen, wenn das notwendig ist.

Was mich aber so ein bisschen wundert: Bei intensivem Studium der Unterlagen findet sich nachher nichts mehr, was denn an Erklärung für die überhöhten Stickoxidwerte da ist. Was gab es denn nun für eine Erklärung?



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Dieter Maag:** Das, was ich vorhin ausgeführt habe: Fahrzeuge können sehr wohl sehr unterschiedliches Verhalten haben, gerade Fahrzeuge, die in Betrieb sind, die über längere Zeit gelaufen sind. Also, ein individuelles Fahrzeug kann durchaus sehr hohe Werte haben, ein Fahrzeug, was danebensteht und aus der gleichen Produktion gekommen ist, hat sehr geringe Werte. Deswegen gibt es ein von der Vorschrift vorgesehenes Verfahren, um eben eventuell sogar 20 Fahrzeuge zu untersuchen, und man akzeptiert dann, der Gesetzgeber akzeptiert dann, dass es in Einzelfällen zu solchen Überschreitungen kommt, ohne das in jedem einzelnen Fall nachzuprüfen. Das wäre gar nicht möglich, für jedes einzelne Fahrzeug nachzuprüfen, warum dieses eine Fahrzeug jetzt gerade so große Werte hat. Das ist im Moment in der Praxis so: Fahrzeuge, die im längeren Betrieb sind, verhalten sich so unterschiedlich. - So, solche Werte. Deswegen ist dort das ganze Ergebnis als zufriedenstellend bewertet worden, weil die nach der Vorschrift durchgeführte Überprüfung zu einem positiven Ergebnis kam - trotz individueller Einzelfälle, die höher liegen.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Gut, okay. - Dann habe ich noch mal eine Frage zu einem Punkt. Das ist MAT BAST-2-2, Ordner 4\_5 von 20. Da gibt es Mail-Diskussionen mit den Herstellern. Sie haben eben gesagt, die haben sich wunderbar kooperativ verhalten. So habe ich das verstanden. Hier antwortet aber ein Herr Mönch auf Seite 102 - der Zeuge Mönch, den hatten wir auch schon hier, vom UBA - und sagt - ich zitiere -:

Kein Hersteller hat von sich aus aktiv mitgearbeitet oder sich durch besondere Hilfsbereitschaft ausgezeichnet.

Da kriege ich jetzt Ihre Aussage nicht mit der von Herrn Mönch übereinander.

**Zeuge Dieter Maag:** Ich habe diesen ganz konkreten Fall angesprochen, wo wir von VW und von BMW Unterlagen bekommen haben, die für mich sehr offen waren, und deswegen habe ich auch nur gesagt: Dafür sollten wir auch in unseren

Antwortschreiben zumindest noch sagen: Vielen Dank für Ihre Unterlagen, die Sie uns mitgeteilt haben.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Gut, aber Herr Mönch spricht ja hier von „kein Hersteller“. Das wundert mich so ein bisschen.

**Zeuge Dieter Maag:** Ich habe diese Unterlagen als sehr positiv eingeschätzt, diese zwei.

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

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Wie viele Minuten habe ich denn noch? - Das ist ja noch gut. Vier Minuten. Vielen Dank.

Herr Maag, wir kommen noch mal auf die Felduntersuchung zurück. Wir sind noch nicht ganz damit durch. Wenn Sie diese Felduntersuchung mal rückblickend betrachten, betrachten Sie die als Erfolg?

**Zeuge Dieter Maag:** Als Erfolg insofern: Wir haben vorschriftsmäßig unsere Untersuchung durchgezogen. Wir haben festgestellt, dass die Hersteller, also jetzt im Rahmen von Laboruntersuchungen, die Werte, die der Gesetzgeber vorgegeben hat, also die Grenzwerte, eingehalten haben. Insofern fand ich das als Erfolg, dass man sagen kann: Das, was hier auch beabsichtigt ist, die Umwelt rein oder reiner zu halten, haben diese Untersuchungen gezeigt. - Ich habe nie an Manipulation gedacht und denke auch heute nicht daran. Unter dem Aspekt, dass keine Manipulationen - - dass diese Fahrzeuge wirklich das liefern, was wir gemessen haben, unter dem Aspekt sehe ich es als Erfolg.

Ich hätte mir bei der CO<sub>2</sub>-Diskussion etwas anderes gewünscht. Das sehe ich nicht als Erfolg; denn da habe ich aus meiner Sicht gesehen: Hier sind dringendst Maßnahmen notwendig, um wirklich die CO<sub>2</sub>-Emissionen erst mal vernünftig testen zu können. Das ist aus meiner Sicht ein riesenbreites Feld, was man an Ergebnissen bekommen kann, wenn man CO<sub>2</sub>-Emissionen macht. Der eine macht ganz streng im Labor,



## 5. Untersuchungsausschuss

stellt das Labor in seinen Umgebungsbedingungen so ein. Ein anderer stellt das Labor anders ein. Obwohl der gleiche Zyklus durchfahren wird: Es kommen andere Ergebnisse heraus - was ich vorhin schon mal sagte, zum Beispiel Temperatur und weitere Aspekte. Da sehe ich Freiheitsgrade, die nicht da sind, und was ich ganz schlimm finde - - Ich finde es wirklich für die Umwelt schlimm aus meiner Sicht, dass, wenn man dann in einen Zyklus hineingeht, der auf der Straße ist, das Fahrzeug wiederum noch höhere und deutlich höhere Emissionen ausschüttet, die dann nicht mehr mit den Laborversuchen vergleichbar sind. Da wünschte ich mir, dass da wirklich etwas passiert, um das auf einen Nenner zu bringen, und diese Erkenntnisse kann man sicherlich ableiten.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Konnte man ableiten. - Wenn ich das jetzt mal beziehe, was Sie eben zum CO<sub>2</sub> gesagt haben: Haben Sie das denn irgendwo mal höher im KBA weitergeleitet, dass da noch zusätzlicher Aufklärungsbedarf ist? An wen haben Sie sich mit dieser Überlegung, die Sie jetzt eben dargestellt haben, mal gewandt im KBA?

**Zeuge Dieter Maag:** Diese Diskussion ist nicht neu. Also, auch 2010 waren diese Mängel grundsätzlich bekannt, also für mich oder unter Experten. Die wussten, wo im Moment die Mängel liegen. Also, ich musste da nicht an irgendjemanden etwas berichten, sondern diese Mängel sind Diskussionsstand schon damals gewesen.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ist in irgendeiner Form mal etwas in Gang gesetzt worden, ein Projekt darauf aufgesetzt worden? Haben Sie da mal Anregungen gegeben, das weiter in Gang zu setzen, wie man das abstellen kann?

**Zeuge Dieter Maag:** Ich habe es selbst - - Sie hatten vorhin einige Mails von mir zitiert. Ich meine, dass ich das sogar in einer Mail geschrieben habe, dass wir sagen, hier wäre es gerade von Gesetzgeberseite - - das weiter zu untersuchen. Im Rahmen des Projektes habe ich das erwähnt.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Aber das dann nicht weiterverfolgt danach von Ihrer Seite aus?

**Zeuge Dieter Maag:** Wir wissen ja, dass es auf Gesetzgeberseite weiterverfolgt wird. Es wird ja ein neuer Zyklus kreiert. Es werden auch die Schlupflöcher, die da sind - - Die sollen ja auch ausgemerzt werden. Das heißt, es sind Entwicklungen da.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Gut, aber das war Ihr Stand von 2010.

**Zeuge Dieter Maag:** Ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gibt es Ihrerseits von der CDU/CSU noch Fragen? - Dann möchte ich für die Linke ganz gern noch mal ansetzen an dem Prozess, den ich vorhin schon mal eingeleitet hatte, den Umgang mit VW oder den Verhandlungsprozess mit VW. Da gibt es im April 2012 im BMVBS in Bonn eine weitere Besprechung der Lenkungsgruppe mit Volkswagen, und bei dem Gespräch soll 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 der Motorsteuerung aufzuspielen, bereits eingeleitet? Wenn ja, in welchem Umfang?

geantwortet haben:

Es wurden keine Maßnahmen eingeleitet.

Auf die Frage:

Existieren weitere Ansätze oder Maßnahmenvorbereitungen, die aus den Ergebnissen des Volkswagen-Untersuchungsprogramms abgeleitet wurden?

antwortete VW mit - Zitat -:



## 5. Untersuchungsausschuss

Es besteht keine Notwendigkeit einer Maßnahme.

- Das ist BAST-2-2, Referat F3, Ordner 4, Blatt 64.

Wie passt diese Aussage von VW zusammen mit der vom Frühjahr 2011, in der Sie ja festgehalten hatten - Zitat -:

Diese aktualisierte Bedatung wird voraussichtlich ab der 25. KW/2011 zur Verfügung stehen.

Quelle: BMUB-2-1, Ordner 5, Blatt 211.

**Zeuge Dieter Maag:** Letztlich hat VW dort aus meiner Sicht auch enttäuschend formal geantwortet. Aber das Ergebnis jetzt unserer Felduntersuchung war: Das Produkt ist in Ordnung. - Jetzt kann ein Hersteller sagen: „Okay, ich habe Einzelfälle, wo ich Probleme hatte oder habe, aber das Gesamtprodukt ist in Ordnung“, sodass der Hersteller sich auf den Standpunkt gestellt hat - so habe ich es interpretiert -: Es gibt im Moment keine rechtliche Grundlage, hier etwas machen zu müssen. Mein Produkt erfüllt die gesetzlichen Bedingungen. - So habe ich es interpretiert.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Demnach war es aus Ihrer Sicht dann nicht erforderlich, was zunächst angekündigt war, nämlich eine Softwareänderung vorzunehmen?

**Zeuge Dieter Maag:** Diese Untersuchung hat gezeigt, dass ich nicht von gesetzgeberischer Seite sagen könnte: Das Produkt ist mangelhaft.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Hat sich aus Ihrer Kenntnis bis zu Ihrem Ausscheiden in 2014 noch irgendetwas ergeben in dieser Frage, oder war zum damaligen Zeitpunkt der Fall erledigt?

**Zeuge Dieter Maag:** Das Produkt ist kurz danach nicht mehr hergestellt worden in dieser Form. Es hat ein neues Produkt gegeben, sodass sich das dann von allein erledigt hatte.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Zwei abschließende Fragen bezüglich des Veröffentlichungszeitraums der BAST-Studie: Sie ist ja nur 2015

quasi der Öffentlichkeit dann übergeben worden. Haben Sie Kenntnis darüber, warum der Veröffentlichungszeitraum so spät war?

**Zeuge Dieter Maag:** Ich habe keinerlei Kenntnisse darüber.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gab es denn innerhalb der Lenkungsgruppe Diskussionen über eine Veröffentlichung der Messergebnisse und zum Beispiel darüber, ob CO<sub>2</sub>-Werte mit veröffentlicht werden sollen? Welche Kritik gab es hierzu von außen, also auch vonseiten der Hersteller oder gegebenenfalls auch des ADAC? Ist Ihnen bekannt, warum die BAST den bereits 2014 vorliegenden Zwischenbericht nicht im Rahmen ihres Jahresberichts veröffentlichte?

**Zeuge Dieter Maag:** Nein, das ist mir nicht bekannt. Es gab sehr wohl Diskussionen in der Projektgruppe, in welcher Form die CO<sub>2</sub>-Werte veröffentlicht werden sollen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke. - Dann ist die SPD an der Reihe. Bitte schön.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Sie haben eben geschildert, dass Sie bereits 2010 darauf aufmerksam gemacht haben auf das, was aber damals alle schon wussten: die Unterschiede zwischen dem Rollenprüfstand und der Realemission. Die Frage war: Daraus ist nichts erwachsen. Wann haben Sie mitbekommen, dass auf europäischer Ebene an RDE gearbeitet wird?

**Zeuge Dieter Maag:** Kann ich jetzt zeitlich nicht - - Ich weiß es heute auch nicht mehr.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Wissen Sie, wann Sie das erste Mal damit befasst waren?

**Zeuge Dieter Maag:** Also, an diesen neuen Vorschriften war ich ja direkt nicht beteiligt, aber natürlich liest man, hört man auch in Gesprächen darüber. Aber ich kann jetzt zeitlich das nicht eingrenzen.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Wenn Sie das vorher gewusst hätten, wäre RDE Ihrer Meinung nach eine



## 5. Untersuchungsausschuss

Antwort gewesen auf die von Ihnen geschilderten Probleme?

**Zeuge Dieter Maag:** Kann ich auch nicht im Moment beantworten.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Die Fraktion der Grünen? - Keine weiteren Fragen. Gibt es sonst aus dieser Runde weitere Fragen an den Zeugen Maag?

(Ulrich Lange (CDU/CSU):  
Nein!)

Dann besteht seitens des Ausschusses kein weiterer Fragebedarf an Sie. Dann können wir Ihre Befragung für heute beenden. - Ach so: Ich muss noch formal fragen, ob seitens des Ausschusses Bedarf besteht, den Zeugen in einer eingestuften Sitzung zu befragen. - Wenn das nicht der Fall ist, dann können wir die Befragung für heute beenden.

Im Rechtssinne - noch mal zur formalen Klärung - ist Ihre Vernehmung damit noch nicht beendet. Sie haben noch mal die Möglichkeit, nachdem Sie das Protokoll bekommen haben, binnen zwei Wochen Korrekturen an der Übertragung vorzunehmen oder auch Richtigstellungen und Ergänzungen Ihrer Aussage mitzuteilen, und erst danach wird dann der Ausschuss darüber beschließen, dass der Abschluss der Vernehmung festgestellt ist.

Ich danke Ihnen für Ihr Kommen und wünsche Ihnen eine gute Heimfahrt.

**Zeuge Dieter Maag:** Danke.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Herr Vorsitzender, liebe Kolleginnen und Kollegen, wenn ich auf die anstehenden namentlichen Abstimmungen und den Zeitrahmen blicke, stellt sich schon die Frage, wie sinnvoll es ist, jetzt für 10 oder 15 Minuten anzufangen. Sollten wir jetzt nicht unterbrechen bis zum Abschluss der zweiten namentlichen Abstimmung?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ich möchte ein Meinungsbild darüber herstellen: Circa 16.40 Uhr

ist die nächste namentliche Abstimmung. Jetzt einsteigen oder jetzt die Pause machen und nach dem Abschluss der zweiten namentlichen Abstimmung wieder einsteigen?

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Ganz offen: Ich halte es auch für den Zeugen besser. Der fängt zehn Minuten an, dann sitzt er hier eine Dreiviertelstunde, und dann macht man weiter.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Die betreffende Zeit ist dann natürlich hintendran zu setzen; das muss uns allen klar sein.

(Zuruf vom BÜNDNIS  
90/DIE GRÜNEN: Der  
Nachmittag ist sowieso ge-  
laufen!)

- Gut, der Nachmittag ist gelaufen. Das ist wohl wahr. - Wir können es so machen, wie es vom Kollegen Lange vorgeschlagen worden ist. Wir treffen uns dann wieder nach der zweiten namentlichen Abstimmung unmittelbar hier im Raum und machen weiter mit der Vernehmung des Zeugen Paeslack.

(Unterbrechung von 16.20  
bis 18.07 Uhr)



**Vorsitzender Herbert Behrens:** Liebe Kolleginnen! Liebe Kollegen! Sehr geehrte Damen und Herren! Wir können dann fortsetzen und in die weitere Vernehmung einsteigen.

**Vernehmung des Zeugen  
Sven Paeslack**

Herr Paeslack, herzlich willkommen! Noch mal und der Hinweis: Ich habe Sie vorhin gemeinsam auf die Rechte und Pflichten als Zeugen hingewiesen und werde jetzt, bevor wir in die Vernehmung zur Sache einsteigen, Sie noch mal zu Ihrer Person vernehmen, das heißt, ich möchte Sie bitten, sich kurz vorzustellen, indem Sie Ihren Vornamen, Ihren Namen, Ihr Alter, Ihren Beruf und Ihren Wohnort nennen. - Sie haben das Wort.

**Zeuge Sven Paeslack:** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Einen schönen guten Abend allerseits! Mein Name ist Sven Paeslack. Ich bin seit 14 Jahren im Kraftfahrt-Bundesamt tätig, ich bin 49 Jahre alt, wohnhaft in Flensburg, und vom Beruf her bin ich Diplom-Ingenieur Elektrotechnik.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Vielen Dank. - Herr Paeslack, Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung bereits schriftlich informiert. Im Kern geht es darum, dass wir hier erforschen wollen: Wie ist das Abweichen der im Realbetrieb und auf der Straße festgestellten Kfz-Kraftstoffverbräuche und Abgasemissionen, die stark abweichen von denen, die von den Herstellern angegeben bzw. von den Prüfstellen bei der Typenzulassung ermittelt worden sind, aufzuklären? Was waren die Auswirkungen auf die Bevölkerung und auf die Umwelt? Inwieweit spielen Abschaltvorrichtungen und sonstige Vorrichtungen zur Zykluserkennung und Beeinflussung des Emissionsverhaltens von Fahrzeugen eine Rolle? Welche Erkenntnisse oder Hinweise lagen der Bundesregierung oder sonstigen staatlichen Stellen im Zeitraum seit dem Juni 2007 insoweit vor, und was wurde gegebenenfalls veranlasst?

Herr Paeslack, wenn Sie es wünschen, dann haben Sie jetzt die Möglichkeit, im Zusammenhang darzulegen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist. Dann würden Sie jetzt

das Wort haben, und danach würden wir in die Befragung einsteigen.

**Zeuge Sven Paeslack:** Danke. - Ich möchte an dieser Stelle jetzt kein Eingangsstatement geben oder irgendeinen Abriss, sondern würde es bevorzugen, wenn wir direkt in die Sache einsteigen. - Danke.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gut, dann werden wir das tun. - Bevor wir in die Fragerunde reingehen, würde ich ganz gern noch mal darauf hinweisen, weil es eben an mich herangetragen worden ist, bei der Benennung der Fundstellen etwas sorgsamer zu sein, damit wir wirklich auch in der Lage sind, im Protokoll das wiederzufinden, was dort zitiert worden ist. Also bitte achten Sie auf die Fußnoten bezüglich der Fundstellen.

Ich habe ein paar einführende Fragen aus der Position des Ausschussvorsitzenden, Herr Paeslack, und da würde ich Sie ganz gern danach fragen, wie Sie sich auf die heutige Sitzung vorbereitet haben und mit wem Sie im Vorfeld bezüglich des Untersuchungsgegenstandes gesprochen haben, bevor es in diese Runde hier ging.

**Zeuge Sven Paeslack:** Ich hatte ein Vorbereitungsgespräch mit dem BMVI letztendlich hinsichtlich der administrativen Dinge, die hier sind, die rein juristischen Dinge - ein kurzes Gespräch gestern oder ein Gespräch. Und ansonsten hinsichtlich der fachlichen Belange: Das ist meine tägliche Arbeit immer noch. Deswegen kann ich jetzt im Einzelfall gar nicht sagen, mit wem ich mich besprochen habe, weil das eben mein Dienstgeschäft auch ist, diese Problematik. Ich bin ja im KBA damit auch immer noch mehr oder weniger befasst und habe natürlich dann auch über fachliche und technische Dinge ständig Austausch gehalten, sowohl mit meinem Vorgesetzten als auch mit meinen Mitarbeitern.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Sie haben es bereits erwähnt, in welcher Funktion Sie tätig sind im KBA. Sie tragen den Titel Referatsleiter „Grundsatzfragen, zentrale Abteilungsangelegenheiten“ im Referat 41. Was habe ich mir unter dieser Tätigkeit und Ihrem Verantwortungsbereich vorzustellen?



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Sven Paeslack:** Die Aufgaben sind vielfältiger. In dem Referat ist eben ein Grundsatzsachgebiet, wo grundsätzliche Fragestellungen beantwortet werden, das heißt also, grundsätzliche Fragen zu Vorschriften, zur Vorschriftenauslegung auch werden dort behandelt - oder besser gesagt: Sonderfälle im Genehmigungsverfahren, die vielleicht im Referat, wo die eigentlichen Typgenehmigungen erteilt werden, nicht so ohne Weiteres abgearbeitet werden können, wenn sich also besondere Fragestellungen ergeben.

Weitere Aufgaben des Referates sind eben die zentralen Abteilungsangelegenheiten. Für Registrartätigkeiten gibt es dort ein Sachgebiet, also die Registratur ist dort weiterhin angesiedelt, und ich habe noch ein weiteres Sachgebiet, wo entsprechende Daten aufbereitet werden für die Fahrzeugzulassung und damit auch eine Dienstleistung für die Zulassungsbehörden letztendlich stattfindet.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** War Ihnen vor der Aufdeckung des VW-Skandals die Existenz von Software zur Erkennung von Rollenprüfstandssituationen und/oder bestimmten Fahrzyklen wie dem NEFZ bekannt?

**Zeuge Sven Paeslack:** Also, dass bestimmte Software erkennt, dass das Fahrzeug auf einem Rollenprüfstand ist, oder dass die Software des Fahrzeugs das erkennt, das war mir nicht unbekannt, weil moderne Fahrzeuge ja über vielfältige Sensorik verfügen, und ein Fahrzeug, das auf einem Rollenprüfstand ist und wo nur die vordere Achse angetrieben wird, wird natürlich automatisch merken, dass an der hinteren Achse kein Antrieb stattfindet, und dort würde es schon Probleme hinsichtlich der Fahrzeugelektronik geben.

Also, dass Fahrzeuge zwangsläufig erkennen, dass sie auf einem Rollenprüfstand stehen, war mir bekannt. Aber das ist eben eine Prüfstandserkennung und nicht eine Zykluserkennung. Das ist für mich ein Unterschied an dieser Stelle. Und die Prüfstandserkennung ist, wie gesagt, zwangsweise notwendig. Entweder erkennt das Fahrzeug das von alleine, oder üblicherweise muss das

Fahrzeug dahin gehend natürlich auch - - Dem Fahrzeug muss das mitgeteilt werden, dass es auf dem Prüfstand ist, ansonsten gibt es massive Probleme.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Besteht Ihrer Ansicht nach ein - - Oder wie muss ich mir das vorstellen, das Erkennen, auf einem Rollenprüfstand zu sein? Wie muss ich das rechtlich oder technisch auch bewerten? Diesen Unterschied, den es da gibt, ist der - - Wie relevant ist diese Unterscheidung in rechtlicher Hinsicht beispielsweise?

**Zeuge Sven Paeslack:** Nach meinem Dafürhalten ist die Erkennung, dass das Fahrzeug auf dem Prüfstand ist, ja nicht zwingend verwerflich - jetzt rechtlich verwerflich -, sondern es ist technisch notwendig. So würde ich das einschätzen. Die Frage ist natürlich, was das Fahrzeug mit diesem Wissen macht. Das ist für mich das Entscheidende und nicht die eigentliche Tatsache, dass jetzt eventuell automatisch erkannt wird, dass es auf einem Prüfstand steht.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und was sagt Ihnen der Begriff „Cycle Beating“? Wann und in welchem Zusammenhang haben sie ihn zum ersten Mal gehört?

**Zeuge Sven Paeslack:** Der Begriff „Cycle Beating“ ist nicht in den Vorschriften irgendwo niedergelegt, und deswegen kenne ich auch nicht die genaue Definition, was man unter Cycle Beating versteht. Also, ich kann an der Stelle nicht sagen, wann ich den Begriff mal gehört habe. Auf jeden Fall - - Nein, ich kann es nicht sagen. Ich wüsste es nicht. Ich habe den Begriff mal gehört in der Vergangenheit, aber ich könnte es nicht einordnen, in welchem Zusammenhang.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ist das eher die Geschichte gewesen, dass Sie dann halt mit den Begriffen von Prüfstandserkennung umgegangen sind?

**Zeuge Sven Paeslack:** Also, die Frage ist: Was verknüpfe ich mit einem Begriff? Für mich ist eigentlich Prüfstandserkennung der entsprechende Begriff. Ob Cycle Beating jetzt besonders negativ



## 5. Untersuchungsausschuss

behaftet ist und dadurch irgendwo etwas Ungesetzliches ausgedrückt werden soll, dazu kann ich nichts sagen, weil ich diesen Begriff nicht benutzt habe und auch nicht in irgendeiner Art und Weise geprägt habe daher.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann möchte ich noch gern von Ihnen erfahren, welche Kenntnisse Sie von dem Verlauf und von den Ergebnissen der Feldüberwachung mit dem Titel „Untersuchung des Abgasverhaltens von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen und emissionsrelevanten Bauteilen“ der BAST gehabt haben.

**Zeuge Sven Paeslack:** Ich bin in dem - - Also, mir ist das bekannt, dass dort ein Projekt gelaufen ist, ein Feldüberwachungsprojekt. Ich bin aber in diesem Projekt nicht eingebunden gewesen, dass ich also da irgendwelche Erkenntnisse direkt aus - - oder eigene Erkenntnisse wiedergeben könnte. Natürlich ist über das Projekt gesprochen worden, auch im Hause das eine oder andere Mal, wenn man sich mit den Kollegen austauscht. Aber das sind alles keine Informationen aus erster Hand. Ich habe in diesem Projekt keine aktive Rolle gespielt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Aber in diesen Gesprächen haben Sie durchaus von Zwischenergebnissen oder von Erkenntnissen gehört und diese auch erörtert?

**Zeuge Sven Paeslack:** Also, ich kann an dieser Stelle dazu nichts sagen. Ich bin mir da nicht sicher, ob ich da wirklich zum damaligen Zeitpunkt - 2012 oder wann das Projekt war - Informationen erhalten habe oder ob das später gekommen ist, dass mal darüber gesprochen wurde, über das Ergebnis. Ich habe nur im Hinterkopf, dass dort keine besonderen Auffälligkeiten entdeckt worden sind. Das ist, was ich gehört habe, und, wie gesagt, vom Hörensagen, dass in einem Fall dort wohl ein Problem bestand, das aber abgestellt wurde. Aber, wie gesagt, das sind alles keine belastbaren Aussagen meinerseits, weil ich, wie ich angedeutet und bereits gesagt habe, in diesem Projekt nicht aktiv eingebunden war.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Aber dann hat es darüber hinaus auch keine direkten Hinweise an

Sie gegeben aus der Lenkungsgruppe, als dann Ergebnisse aufgetaucht sind im Hinblick auf Auffälligkeiten bei der Messung oder bei bestimmten Fahrzeugen?

**Zeuge Sven Paeslack:** Nein, ich kann mich jetzt nicht erinnern, dass dort im Grundsatzbereich irgendwas hinsichtlich dieser Sache aufgeklärt werden musste. Dazu muss ich aber auch sagen, dass ich das Grundsatzreferat seit zweieinhalb Jahren leite, knapp zweieinhalb Jahren. Ich war vorher auch im Grundsatzbereich tätig, habe dort auch hin und wieder Emissionen natürlich betreut, aber das ist mir jetzt nicht bekannt, dass dort im Grundsatzbereich umfangreicher - - oder irgendwelche Probleme aufgetaucht sind. Ob dort in der Leitung, in der damaligen Grundsatzreferatsleitung, etwas war, kann ich nicht sagen. Aber bei mir ist es nicht angekommen, dass es dort irgendwelche Probleme gab, die auf Grundsatzebene geklärt werden mussten.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Können Sie aufgrund Ihrer Tätigkeit, die Sie eben vor der Referatsleitung hatten, ein bisschen was über Ihre damalige Tätigkeit sagen? Ich wollte ein bisschen einschätzen können, was möglicherweise an diesen Stellen, wo Sie tätig waren, diskutiert worden ist.

**Zeuge Sven Paeslack:** Ich war im Grundsatzbereich als Sachbearbeiter tätig und habe dort Gremien betreut, sowohl nationale als auch internationale Gremien, und habe dort am Ende auch allgemeine Grundsatzarbeit geleistet, etwas herausgehoben im Vergleich zu den Kollegen, die dort dabei waren.

Das Grundsatzsachgebiet oder -referat bearbeitet ja nicht nur Emissionsvorschriften. Diese Emissionsvorschrift ist natürlich ein wichtiger Baustein, aber eben nur eine von hundert Regelungen und Richtlinien, die man im Pkw-, Lkw-, Traktoren- und Zweiradbereich bearbeiten muss. So gesehen, ist der Grundsatzbereich - - Dort sitzen schon Generalisten, die, wenn Probleme auftauchen, sich näher mit der Vorschrift beschäftigen, aber nicht zu jedem Zeitpunkt jede Vorschrift auswendig kennen. Das ist einfach nicht möglich. Und in diesem Bereich, in dieser Tätigkeit habe



## 5. Untersuchungsausschuss

ich auch an Sitzungen teilgenommen, die emissionsbezogen waren.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Aber diese Sitzungen mit Emissionsbezug bezogen sich jetzt nicht auf das Projekt der Feldüberwachung?

**Zeuge Sven Paeslack:** Nein, also nicht im Projekt der Feldüberwachung. Dort war ich nicht.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und nach Abschluss dieser Studie konnten Sie aus den Erkenntnissen, die diese Studie erbracht hat, Schlüsse ziehen für künftige Typgenehmigungen oder auch Konformitätsprüfungen?

**Zeuge Sven Paeslack:** Ich bin nicht hundertprozentig im Bilde über die Schlüsse dieser Studie, was am Ende rausgekommen ist. So wie ich das verstanden habe, sind dort keine besonderen Auffälligkeiten aufgetreten bei den Fahrzeugen während der Typprüfung. Das ist das, was ich im Hinterkopf davon habe. Aber ich war nicht im Detail in die Diskussion einbezogen und auch nicht in die Felduntersuchung überhaupt einbezogen. Und ich habe wirklich im Grundsatzbereich auch keine Erkenntnisse über diese Studie. Was ich - wie gesagt, ich wiederhole mich da; entschuldigen Sie - da habe, ist, dass keine besonderen Auffälligkeiten das Ergebnis der Studie waren.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Also auch das Ergebnis, wie Sie sagen, hat keine Auffälligkeiten ergeben - alles im grünen Bereich - und hat Sie nicht veranlasst, jetzt über einzelne Typgenehmigungen nachzudenken oder zu reflektieren?

**Zeuge Sven Paeslack:** Na ja, die Fahrzeuge haben ja letztendlich die Typprüfung erfüllt, wenn ich das richtig rekapituliere. Das heißt, dort sind keine Auffälligkeiten im Zyklus aufgetreten, und so gesehen kann man sagen: Bei der eigentlichen gesetzlich vorgeschriebenen Typprüfung ist alles in Ordnung gewesen. - Mir ist eben nicht bewusst, dass dort noch irgendwelche Prüfungen außerhalb der Typprüfung, irgendwelche wissenschaftlichen Untersuchungen oder Studien - - Das ist mir dort nicht bekannt, ob das in der Studie gemacht wurde.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Können Sie mir sagen, ob dann mit dem Abschluss dieser Studie und mit dem Vorliegen des Berichts alles in Ordnung war, oder in welcher Weise wurden dann anschließend Diskussionen über die Ergebnisse geführt?

**Zeuge Sven Paeslack:** Ich habe da an keinen Diskussion über die Ergebnisse teilgenommen. Da kann ich leider nichts dazu sagen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Aus Ihrer jetzigen Tätigkeit, aber auch aufgrund Ihrer langjährigen Arbeit im KBA: Ist das KBA als Typgenehmigungsbehörde Ihres Erachtens von 2007 bis September 2015 sämtlichen Typgenehmigungsvorschriften vollumfänglich nachgekommen?

**Zeuge Sven Paeslack:** Ja, ich gehe davon aus, dass wir das ordnungsgemäß gemacht haben. Ich bin im Grundsatzreferat, und wir haben ein zweites Referat, wo die eigentliche formale Typgenehmigung durchgeführt wird. Ich hoffe einfach und gehe davon aus, dass wir das entsprechend dem Wortlaut des Gesetzes ausgeführt haben. Ich kann natürlich bei den vielen Genehmigungen, die wir im Jahr erteilen - und wir erteilen über 15 000 oder knapp 20 000 Genehmigungen im Jahr -, nicht meine Hand dafür ins Feuer legen, aber vom Grundsatz her, denke ich, sind wir eine anerkannte Typgenehmigungsbehörde, und die Genehmigungen, die wir erteilen, werden üblicherweise - - genießen auch einen hohen Stellenwert, sowohl in Europa als auch weltweit.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Hat sich das KBA vor September 2015 damit befasst, ob Hersteller unter den Angaben zur elektronischen Steuerung von Abgasreinigung und Maßnahmen gegen Luftverunreinigung auch Angaben zu Abschaltrichtungen zu machen haben? Die sind ja Teil eines emissionsmindernden Systems.

**Zeuge Sven Paeslack:** Angaben zu Abschaltrichtungen waren in der Vorschrift nicht vorgesehen, in der bisherigen Vorschrift. Die Angaben über entsprechende Abschaltvorrichtungen oder andere Emissionsminderungsstrategien sind jetzt



## 5. Untersuchungsausschuss

erst im März, April dieses Jahres mit einer Anpassung der entsprechenden Emissionsverordnung eingefügt worden.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Das heißt auch, wenn ich jetzt frage: „Wurden Hersteller schriftlich oder mündlich nach dem Verbau von Abschaltvorrichtungen befragt?“, dann - -

**Zeuge Sven Paeslack:** Wurden sie nicht. Sie wurden nicht befragt. Es bestand kein Anlass dazu, diese Befragung vorzunehmen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Wenn jetzt in der EU-Verordnung von 2007 dann explizit erwähnt worden ist, dass es Abschaltvorrichtungen geben darf, wenn denn diese Einrichtungen notwendig sind, um den Motor in bestimmten Situation zu schützen usw. usf. - Sie werden es kennen -: Das war aber nicht dann Gegenstand von Fragen oder Befragungen der Hersteller, um zu sagen: „Welche dieser hier genannten Einrichtungen verbauen Sie in Ihren Autos?“?

**Zeuge Sven Paeslack:** Nein, das war - - Die Hersteller wurden nicht hinsichtlich dieser Abschaltvorrichtungen oder -einrichtungen befragt. Es ist ein Verbot in der Vorschrift, in der Verordnung genannt. Dieses Verbot existierte auch schon in der vorhergehenden Vorschrift, ist meines Erachtens 1998 in die Vorgängervorschrift schon eingearbeitet worden, ist also kein Novum gewesen in der neuen Euro-5-, Euro-6-Vorschrift und ist nie Gegenstand irgendwelcher Diskussion gewesen, sowohl mit den Herstellern als auch mit Technischen Diensten oder anderen Genehmigungsbehörden. Auch dort pflegen wir ja einen Austausch.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und haben Sie im Rahmen ihrer Tätigkeit im KBA seit Juli 2007 niemals Hinweise aus Kollegenkreisen beispielsweise oder auch von Externen bekommen auf die Verwendung möglicherweise illegaler Abschaltvorrichtungen?

**Zeuge Sven Paeslack:** Nein, das ist mir nicht bekannt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Der Hintergrund der Frage ist: Wie konkret müssen eigentlich Hinweise sein, um möglicherweise erkennen zu können, ob wir es mit Abschaltvorrichtungen zu tun haben? Da taucht der Hinweis in Zeugenaussagen auf, es sei nicht hinreichend konkretisiert worden, wenn Abweichungen thematisiert worden sind. Wie hätte nach Ihrer Ansicht ein Hinweis konkretisiert sein müssen, um Ihrerseits tätig zu werden, um zu untersuchen, ob es Abschaltvorrichtungen legaler oder illegaler Art gibt?

**Zeuge Sven Paeslack:** Ich hätte erwartet, dass man dann dieses Wort „Abschaltvorrichtungen“ auch irgendwo in irgendeinem der Berichte oder Studien klar anspricht. Das hätte ich erwartet. Dann wäre man dieser Geschichte sicher auch nachgegangen. Aber ich kann mich eben nicht erinnern, dass das in irgendeinem Bericht mal aufgetaucht ist - also definitiv -, dass dort Abschaltvorrichtungen oder illegale Abschaltvorrichtungen verwendet worden sind. Weil das ist ja noch das Entscheidende: Die Abschaltvorrichtung an sich kann ja sogar noch begründet sein, aber dass dort eben von illegalen Abschaltvorrichtungen - - Und mir ist weder das eine noch das andere bekannt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Also, Sie haben nie einen Hinweis bekommen, dass möglicherweise bei abweichenden Werten der Begriff „Abschaltvorrichtung“ verwendet worden ist?

**Zeuge Sven Paeslack:** Nein, also ich kann mich da nicht dran erinnern, Herr Vorsitzender.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Der hätte aus Ihrer Sicht auf jedem Fall Veranlassung gegeben, dann aktiv zu werden seitens des KBA?

**Zeuge Sven Paeslack:** Ja, wenn es aus zuverlässiger Quelle, sagen wir mal so, kommt, dass dort also auch belegt ist - - Ich kann ja immer Worte in den Raum werfen und sagen: Okay, ich vermute da mal was. - Aber wenn dort von zuverlässiger Seite oder von einem wissenschaftlichen Institut das mal erwähnt worden wäre - - Dazu muss ich natürlich sagen, ich kenne nicht alle Studien dieser Welt. Nur, mir ist es nicht bekannt geworden,



## 5. Untersuchungsausschuss

dass dort in einer Studie mal wirklich von Abschaltvorrichtungen oder illegalen Abschaltvorrichtungen gesprochen wurde. Das muss ich dazu natürlich einschränken, weil das mag natürlich sein. Bei der Literatur und bei den vielen Untersuchungen, die es gab, mag es vielleicht doch irgendwo aufgetaucht sein. Aber es ist mir nicht bekannt geworden.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann haben Sie ja doch ein bisschen was dazu gesagt, inwieweit das doch konkretisiert werden muss. Sie sagen, es müssen dann mehr als nur Annahmen und Vermutungen da sein, sondern schon belegbare Untersuchungsergebnisse.

**Zeuge Sven Paeslack:** Ja, die Frage ist ja immer - - Wir sind ja nun mal am Ende eine Verwaltungsbehörde, und wir erteilen eine Genehmigung auf Basis einer Vorschrift, die relativ klar umrissen Prüfzenarien beschreibt. Wenn ich jetzt natürlich Hersteller habe, die von mir eine Genehmigung haben wollen, und ich fange urplötzlich an, dass ich das vielleicht mal erläutere und sage: „Also, ich habe jetzt gerade bei diesem Hersteller etwas gehört und fange jetzt an, größere und umfangreichere Untersuchung zu machen“, dann muss das ja auch in irgendeiner Art und Weise belastbar sein. Und die Verwaltung, denke ich, soll da relativ gleichmäßig handeln und nicht willkürlich handeln. Also brauche ich natürlich auch belastbarere Beweise. So würde ich es wenigstens auslegen, Herr Vorsitzender.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Wobei im Wege der Amtsermittlung Sie ja schon tätig werden müssen.

**Zeuge Sven Paeslack:** Ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Das ist ja nun Aufgabe des KBA.

**Zeuge Sven Paeslack:** Ja, sicher. Aber deswegen hatte ich ja darauf verwiesen: Wenn dieser Begriff gefallen ist und ich eine Studie oder Messergebnisse vorliegen gehabt hätte, dann hätte man dort sicher bei den Herstellern auch nachgefragt. Aber, wie gesagt, das ist alles hypothetisch im

Moment, weil ich kann mich eben nicht - - Mir selbst ist so was nicht zur Kenntnis gelangt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gut. - Dann, was die einleitenden Fragen anbetrifft, eine letzte. Da muss ich ein bisschen ausholen. Im Rahmen der Diskussion zu unserem Untersuchungsgegenstand taucht immer wieder die Frage auf, ob Abschaltvorrichtungen bestimmt genug definiert sind und inwieweit sie rechtlich zulässig oder eben nicht zulässig sind. Es wurde von einem Auslegungsspielraum gesprochen, den die Hersteller auch nutzen. Und die Abteilung Recht des KBA hat sich gemäß Aktenlage mit dem Untersuchungsgegenstand bis Ende 2014 nicht befasst - laut Unterlage KBA-2-1, Ordner A 2 und A 3.

Hat sich das KBA ansonsten im Untersuchungszeitraum seit 2007 mit der Frage der Technik und der rechtlichen Zulässigkeit von Abschaltvorrichtungen näher befasst, und wie wurden Auslegungsspielräume definiert? Vor allem: Wo sahen Sie bzw. das KBA die rechtlichen Grenzen für die Verwendung der Abschaltvorrichtungen? Und abschließend: Welche Prüfungen oder Gutachten oder auch Anweisungen gab es zu dieser Thematik hausintern und von externen Stellen vor 2015?

**Zeuge Sven Paeslack:** Also, befasst haben wir uns etwas näher mit dem Thema der Abschaltvorrichtungen natürlich zu dem Zeitpunkt, wo es letztendlich mit dem entsprechenden VW-Fall akut geworden ist. Das war für uns die Initialzündung, sich mit dem Thema Abschaltvorrichtungen zu beschäftigen. Abschaltvorrichtungen - ja, die Vorschrift ist meines Erachtens da auch etwas unklar, und ich bin nun natürlich kein Jurist, aber meines Erachtens sind da doch sehr viele unbestimmte Rechtsbegriffe drin, die für einen Ingenieur, der doch etwas klarere Definitionen liebt, nicht unbedingt ganz einfach auszulegen sind.

Deswegen kann man hinsichtlich der Abschaltvorrichtungen - das ist meine Auffassung dazu - nicht einfach eine Checkliste abhaken und sagen: Das ist jetzt eine illegale Abschaltvorrichtung oder keine illegale Abschaltvorrichtung. - Also, dass es eine Abschaltvorrichtung ist, das ist noch



## 5. Untersuchungsausschuss

relativ einfach zu ermitteln. Das ist ja auch klar definiert, was dort passieren muss. Aber ob diese dann zulässig ist oder eben nicht zulässig ist, da wird es etwas schwierig. Und in jedem Einzelfall oder in allen Einzelfällen ist diese Entscheidung auch noch nicht getroffen worden. Sie wissen ja, in dem entsprechenden Bericht der Untersuchungskommission gab es da auch Zweifel hinsichtlich der Zulässigkeit bestimmter Abschaltvorrichtungen. Ja, diese Zweifel bestehen immer noch.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Wäre nicht gerade das auch ein Grund gewesen, dass sich das KBA oder die Abteilung Recht beim KBA dieser Frage zuwendet, wenn Sie sagen: „So als Techniker kann man dazu schlecht was sagen“? Also bis Ende 2014 hat es definitiv keine Befassung mit diesem Thema gegeben. Wie erklären Sie sich das, wenn es manchen auch unklar blieb, was damit verbunden ist?

**Zeuge Sven Paeslack:** Also, dass es bis 2014 keine Befassung gegeben hat, lag einfach daran, dass diese Frage nie gestellt wurde. Es ist eben nie über Abschaltvorrichtungen oder über unzulässige Abschaltvorrichtungen eine Frage gestellt worden, sagen wir es mal so. Es bestand nie ein Grund, in diesem Bereich überhaupt tätig zu werden oder um Auslegung der Vorschrift zu bitten. Das ist nicht passiert. Wie ich eingangs sagte: Weder von Herstellerseite noch vonseiten der Technischen Dienste noch aufseiten der Genehmigungsbehörden ist über diesen Fall je diskutiert worden, was eine Abschaltvorrichtung genau ist bzw. wann sie zulässig und unzulässig ist.

Deswegen kann ich auch mit sehr gutem Gewissen sagen, dass vor dem VW-Fall diese Diskussion nicht geführt wurde. Und nach dem VW-Fall mit Einsetzung der Untersuchungskommission letztendlich, wo man auch die entsprechenden Fahrzeuge vermessen hat - - Dort hat man dann erst entsprechende Hinweise erhalten, was dort gemacht wird mit den Fahrzeugen hinsichtlich der Abgassystematik und Abgassysteme. Und auch dort kamen dann eben erst im Einzelfall die Frage und die Diskussion auf: Abschaltvorrichtungen - ja, nein? Zulässig - ja, nein? Und die

reine Zulässigkeit den Juristen zu überlassen, möchte ich natürlich auch nicht, weil es gibt ja Gründe, wo Abschaltvorrichtungen akzeptiert werden können, und diese Gründe, meine ich, müssen schon im Einzelfall dann wiederum die Ingenieure in Zusammenarbeit mit den Juristen klären.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Das sind erst mal meine Fragen. - Dann geht es weiter mit den Kollegen von der CDU/CSU.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Danke schön. - Herr Paeslack, Sie haben jetzt schon relativ viel zu Tätigkeit, Tätigkeitsfeldern und Personen gesagt. Auch auf die Gefahr hin, dass sich jetzt gewisse Dinge nach der ersten Runde so ein bisschen kreuzen oder überschneiden, möchte ich mich noch mal etwas beziehen auf den Zeitpunkt dieses Bekanntwerdens dieser Manipulationen von VW in den USA. Die Mitteilung der EPA über die Abgasmanipulation durch VW bezog sich ja auf diese verbotenen Abschaltvorrichtungen. Wann ist Ihnen dieser Sachverhalt zum einen wirklich konkret bekannt gemacht worden, und - was für uns mindestens so wichtig ist - wann genau hat dann VW gegenüber dem KBA einen solchen Verstoß für Deutschland eingeräumt?

**Zeuge Sven Paeslack:** Vielen Dank, Herr Abgeordneter. - Ich muss jetzt gestehen: Ich kann Ihnen den genauen Zeitpunkt nicht sagen. Ich weiß aber, wir haben es aus der Presse erfahren. Es war an einem Wochenende - das weiß ich -, und als es durch die Presse ging, dort habe ich es erfahren, oder haben wir es auch im KBA erfahren. Also, so gesehen, dieser bekannte - - Ich vermute, diese Pressemeldung kennen Sie genau, am Wochenende, wann das passiert ist. Wie gesagt, da ist es mir persönlich bekannt geworden und dann natürlich auch Montag zum Dienstbeginn entsprechend diskutiert und behandelt worden - relativ zeitnah. Aber, wie gesagt, nicht vor der Pressemeldung ist es mir persönlich bekannt geworden.

Zu der weiteren Geschichte, wie Volkswagen sich dann jetzt dazu gestellt hat: Es gab da entsprechende Gespräche - dann auch relativ kurzfristig -, wovon ich weiß, zwischen Herrn Zinke,



## 5. Untersuchungsausschuss

also dem Behördenleiter des KBA, auch mit dem Herrn Winterkorn, und ich meine auch, der Herr Minister war dabei, wenn ich mich recht erinnere. Dort wurden Gespräche geführt, und ich glaube, dort wurde das etwas genauer erörtert. Aber den Inhalt des Gesprächs kann ich natürlich nicht wiedergeben. Also, dort sind relativ schnell Gespräche auf höchster Ebene geführt worden.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Jetzt frage ich trotzdem noch mal auch in dem Zusammenhang so ein bisschen über den Zeitraum davor. Im Umweltbundesamt wurde nach dem Bekanntwerden der Vorwürfe der EPA eine „Sprachregelung“ formuliert - genaue Zitatstelle: MAT A UBA-2-1, Ordner 48, Seite 446 -:

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 z. B. in der Form, dass es Emissionsfaktoren in ... Schadstoff pro Kilometer so ermittelt, dass die realen Schadstoffemissionen im Ergebnis wiedergegeben werden.

Diese Mitteilung des EPA bezog sich also auf diese Abgasmanipulationen. Jetzt sagt das UBA ja: „seit längerem bekannt“, und es habe auf solche Missstände aufmerksam gemacht. Wissen Sie, wer informiert worden ist, oder wurden Sie im Vorfeld durch das UBA unterrichtet?

**Zeuge Sven Paeslack:** Nein, also, ich kann mich nicht daran erinnern, dass das UBA uns vorher irgendwas in der Sache mitgeteilt hat.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Okay. - Wir hatten vorhin schon mal, das halte ich einfach noch mal so fest: Die Kenntnis von diesen illegalen Abschalteinrichtungen war nicht vorhanden. - So habe ich das vorhin schon verstanden, wie wir auch über die Frage geredet haben - damit ich das jetzt nicht alles noch mal wiederhole - der Zykluser-

kennung, was man erkennt und was der Rollenprüfstand ist. Das lasse ich jetzt einfach mal so stehen.

Ich will mich jetzt auf die Tätigkeit des KBA nach dem 19., 20. September beziehen. Sie haben ja vorhin auch schon gesagt: Nach dem Bekanntwerden des Geständnisses von VW in den USA über diese unzulässigen Abschaltvorrichtungen hat ja das KBA einen Untersuchungsauftrag erhalten, und es gab einen Austausch mit der EPA. Der wurde gestartet. Waren Sie daran direkt, unmittelbar beteiligt?

**Zeuge Sven Paeslack:** Nein, an dem direkten Austausch war ich nicht beteiligt.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** An dem direkten Austausch waren Sie nicht beteiligt. Sie waren aber dann beteiligt im Rahmen der Untersuchungskommission.

**Zeuge Sven Paeslack:** Ich war kein Mitglied oder bin kein Mitglied der Untersuchungskommission, aber ich habe an wenigen Sitzungen der Untersuchungskommission teilgenommen, anfänglich insbesondere. Ich bin ja von meinem Abteilungsleiter auch in der Regel der Vertreter, wenn er nicht im Hause ist, und in dem Bereich habe ich ihn auch bei der einen oder anderen Sitzung begleitet. Ich weiß auch nicht, ob ich ihn eventuell auch mal ersetzt habe, wenn er nicht konnte. Das kann ich jetzt im Detail nicht sagen. Aber ich habe eher wenige Sitzungen genossen.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Die Frage, die jetzt hier von der Seite kam, bevor sie dann in der nächsten Runde kommt, kommt jetzt natürlich unmittelbar von mir. - Mal begleitet, mal nicht begleitet - das ist natürlich jetzt schon ein bisschen vage hier in dem Zusammenhang. Unmittelbar einbezogen waren Sie nicht, sondern waren der Stellvertreter, der dann quasi mitgeschrieben hat, wenn der Chef nicht da war.

**Zeuge Sven Paeslack:** Ja, ich habe - - Also, ich habe Herrn Wummel, meinen Abteilungsleiter, auch begleitet bei den Sitzungen, habe, also so gesehen, an der Sitzung teilgenommen - an eini-



## 5. Untersuchungsausschuss

gen Sitzungen. Wie gesagt, ich kann nicht mit gutem Gewissen sagen, ob es drei Sitzungen oder fünf Sitzungen waren von den vielen. Das zog sich ja auch über einen längeren Zeitraum. Aber ich war an diesen drei bis fünf Sitzungen beteiligt, und ich habe natürlich im Nachgang auch über Ergebnisse mit meinem Abteilungsleiter gesprochen.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Also, Sie haben dann am Ende dieser Untersuchungskommission über das Ergebnis dieser Kommission schon unmittelbar auch gesprochen.

**Zeuge Sven Paeslack:** Ja, am Ende ist natürlich der Bericht der Untersuchungskommission ja auch zum Teil eben auch im KBA erstellt worden und geschrieben worden, und das ist, so gesehen, eine Teamleistung gewesen. An diesem Bericht sind einige Personen beteiligt gewesen bei uns im Hause. Ansonsten hätte man es in diesem kurzen Zeitraum auch gar nicht schaffen können, diese ganze Sache zu bearbeiten. Und das normale Tagesgeschäft muss ja auch weitergehen, und aus diesem Grunde sind eben auch im KBA zum Teil wechselnde Personen beteiligt in der Sache. Aber das führt leider auch dazu, dass nicht immer die hundertprozentige Kontinuität da ist und ich eben sagen kann: Ich habe an einigen Sitzungen teilgenommen. - Wie gesagt, die Anzahl kann ich wirklich mit gutem Gewissen nicht hier sagen. Aber ich habe eben nicht an allen Sitzungen teilgenommen. Ich weiß einige technische Dinge natürlich, die dort besprochen worden sind, aber eben nicht alle.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Sie sagen gerade „Gemeinschaftsleistung“, diese Erstellung des Berichts. Dieser Bericht ist aber unter anderem auch kritisiert worden - MAT A SV-4,-Führ, also Sachverständige, auf Seite 15 -, weil die real gemessenen Emissionen in drei Kategorien eingeordnet worden sind - MAT A KBA-2-1, Ordner A 118, 7.1, Seite 60.

Ist es zum einen zutreffend, dass das KBA bei der Bewertung der Ergebnisse Annahmen treffen musste, weil keine gesetzlich fixierten Grundlagen bestanden? Und welche Annahmen liegen

der Einteilung in diese drei Kategorien dann zugrunde?

**Zeuge Sven Paeslack:** Also die Einteilung - - oder der Bericht ist natürlich ein Bericht der Untersuchungskommission. Das heißt, nicht nur das KBA war ja nun an dem Bericht beteiligt. Aber, das ist richtig, Herr Abgeordneter, wie Sie es gesagt haben: Wir haben außerhalb des Zyklus ja keine gesetzlichen Anforderungen. Und aus diesem Grunde hat man sich dort hilfsweise gesetzliche Anforderungen, ja, gebastelt; wenn ich das mal so sagen darf. Also man hat natürlich hilfsweise versucht, Anforderungen zu finden, um eben eine entsprechende Einteilung vorzunehmen. Und dass diese Einteilung natürlich kritisiert werden kann, das ist in der Natur der Sache, wenn man so was tut. Nicht jeder ist mit der Einteilung wahrscheinlich einverstanden.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Ich würde dann mal an der Stelle weitergeben und melde mich dann in der zweiten Runde.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Sind weitere Fragen aus Ihrer Runde? - Nicht. Dann geht es weiter zu Bündnis 90/Die Grünen.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Herzlichen Dank. - Herr Paeslack, Untersuchungskommission: Was war denn da Ihre Funktion genau, also wenn Sie ein paar Mal dabei waren?

**Zeuge Sven Paeslack:** Also, ich bin entsprechend eingeladen worden zu der Untersuchungskommission anfänglich. Ich glaube, das war hauptsächlich auch in der Anfangsphase, wo nicht hundertprozentig vielleicht hinsichtlich der Besetzung des KBA Klarheit herrschte, ob nun zwei Mitarbeiter oder drei Mitarbeiter des KBA Teil der Untersuchungskommission sein sollten. Das ist wenigstens meine persönliche Einschätzung, dass es ein wenig das war. Und, wie gesagt, aber am Ende kann ich das natürlich - - Die Zusammensetzung der Untersuchungskommission liegt natürlich nicht in meiner Hand. Also, ich habe ansonsten natürlich auch Herrn Wummel versucht zu beraten, einfach: Vier Ohren hören eben



## 5. Untersuchungsausschuss

mehr als zwei Ohren. Und, wie gesagt, unser Behördenleiter war ja auch Teil der Untersuchungskommission, ist aber als Jurist dann natürlich technisch nicht immer hundertprozentig im Bilde.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Der Herr Kollege Lange hat eben das UBA zitiert. Ich verweise auf die Fundstelle, er hat das ja auch vorgelesen. Das ist uns ja hier an vielen Stellen auch bestätigt worden, dass eigentlich relativ breit bekannt war, dass bei den Stickoxidemissionen die Realemissionen nichts mit dem zu tun haben, was im NEFZ tatsächlich gemessen war. War Ihnen das Problem bekannt, also vor jetzt September 2015, vor Bekanntwerden VW-Skandal? War Ihnen das Problem grundsätzlich bekannt? Und wenn ja, was haben Sie da gemacht; weil ich habe Sie eben so verstanden, als ob Sie noch nie von diesem Stickoxidproblem gehört hätten, dass hier die Real- und die anderen Emissionen auseinanderfallen? Möglicherweise habe ich Sie da missverstanden.

**Zeuge Sven Paeslack:** Ja, doch, da haben Sie mich missverstanden. Ich habe gesagt: Vor dem Jahr 2015 - - Oder vor dem VW-Fall, sagen wir einmal so, ist mir von Abschaltvorrichtungen und insbesondere auch von illegalen Abschaltvorrichtungen nichts bekannt gewesen. Dass die Realemissionen der Fahrzeuge außerhalb des Zyklus höher sind, das war mir schon bekannt, selbstverständlich.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Wodurch war Ihnen das bekannt?

**Zeuge Sven Paeslack:** Erst mal liegt es in der Natur der Sache, dass ein Zyklus, insbesondere der NEFZ oder das, was bekannt ist, ein relativer Schwachlastzyklus ist und dass dieser Zyklus nicht unbedingt das reale Fahrgeschehen abbildet; denn die Fahrzeuge sind dort ja besonders konditioniert, nicht besonders beladen, es wird mit relativ geringer Last und geringer Geschwindigkeit gefahren. Das liegt, wie gesagt, in der Natur der Sache, wenn ich ein Fahrzeug stärker belaste, dass dort auch die entsprechenden Emissionen steigen, ansteigen. Und das war mir bekannt.

Und das war auch - - Wenn man die Vorschrift liest, die 715/2007, die entsprechende Emissionsvorschrift: Auch dort steht es natürlich drin in den Erwägungsgründen, dass die Vorschrift hinsichtlich der Emissionen bei niederen Temperaturen geschärft und nachbereitet und verbessert werden muss. Und letztendlich hat man das ja auch bei anderen Emissionsvorschriften schon getan.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Waren Ihnen denn Studien, vom ICCT zum Beispiel, bekannt 2014, die für viele Fahrzeuge nachweisen, dass hier teilweise ums Siebenfache, ich glaube, im Durchschnitt sogar ums Siebenfache, die Grenzwerte überschritten werden?

**Zeuge Sven Paeslack:** Die Studie war mir 2014 nicht bekannt. Ich habe sie - - Erst später habe ich mal reingeblättert. Also die Höhe der Überschreitungen war mir nicht bekannt, nein.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Haben Sie denn, wenn Sie davon wussten, dass es hier so auseinanderfällt, mal drüber nachgedacht - wir haben hier eben von den anderen Zeugen gehört, dass es Aufgabe des KBA ist, streng nach NEFZ zu testen und den Vorschriften -, dass man, um dieses Problems Herr zu werden, wenn Sie es überhaupt als Problem gesehen haben, da mal außerhalb des Zyklus in irgendeiner Weise testet, um zu sehen, ob möglicherweise hier Ursachen sind? Also, haben Sie für sich eine Verpflichtung gesehen, immer nur drauf zu dringen im Haus: NEFZ wird getestet, alles andere kommt überhaupt nicht infrage? Oder gab es da auch schon mal andere Überlegungen?

**Zeuge Sven Paeslack:** Nein, mir sind da keine anderen Überlegungen bekannt, weil wir ein relativ starres Regelwerk und Korsett haben hinsichtlich der technischen Prüfungen, die wir machen können, sowohl die Prüfungen, die der Hersteller vorlegt, um eben eine Genehmigung zu erhalten, als auch die Nachprüfungen, die wir machen. Denn auch die Nachprüfungen sind relativ - - also jetzt die CoP-Prüfungen, da hat Herr Sturm sicher das eine oder andere jetzt schon gesagt. Aber auch dort haben wir ein relativ festes Kor-



## 5. Untersuchungsausschuss

sett. Und wenn ich jetzt außerhalb dieses Korsetts Prüfungen mache und irgendwelche Ergebnisse erhalte, dann habe ich oder hätte ich jetzt ein Problem, was ich mit diesen Ergebnissen anfangen soll; denn das KBA ist natürlich keine wissenschaftliche Forschungseinrichtung, die in irgendeiner Art und Weise Gelder oder Steuergelder jetzt für Forschungszwecke ausgeben kann; also wenigstens haben wir uns bisher so nicht gesehen, und deswegen ist dieser Gedanke, also bei mir persönlich, nicht aufgekommen.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie waren ja auch in der Untersuchungskommission dann tätig. Da ist ja dann getestet worden. Genau das, was ich jetzt gefragt habe, ist ja dann da gemacht worden. Nachdem man plötzlich merkte, das muss dann doch irgendwie sein, dann ging das ja plötzlich. Ich möchte auf die Phase der Erstellung des Untersuchungsberichtes hinarbeiten. Da hat es ja dann Ergebnisse, Messungen gegeben. Sind die irgendwie mit den Herstellern rückgekoppelt worden?

**Zeuge Sven Paeslack:** Ja, es sind Gespräche mit den Herstellern geführt worden.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Mit allen?

**Zeuge Sven Paeslack:** Ja, mit allen Herstellern, deren Fahrzeuge gemessen worden sind; ich glaube wenigstens, mit allen. Ich gehe mal davon aus: auf jeden Fall. - Also doch, ich würde sagen: Mit allen ist gesprochen worden.

Das ist aber auch gängige Praxis, wenn ich also Ergebnisse habe, insbesondere Ergebnisse, die augenscheinlich nicht einleuchtend sind, dass ich diese Ergebnisse natürlich mit den Herstellern bespreche, weil man könnte ja auch bei diesen Messprozeduren etwas falsch gemacht haben. Und alleine aus diesem Grunde ist es meines Erachtens zwingend notwendig, einen Austausch mit den Herstellern zu führen. Ja, alleine um, wie gesagt, eben Fehler auch auf unserer Seite bzw. aufseiten der Technischen Dienste, die immer vorkommen können, weil die Messverfahren ja doch recht kompliziert sind - - und um das auszuschließen einfach, ist das notwendig.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das heißt, die Hersteller haben die Ergebnisse bekommen, also das ist denen vorgelegt worden. Sind denen denn auch Texte vorgelegt worden, Bewertungen für den Untersuchungsbericht später?

**Zeuge Sven Paeslack:** Ja, es sind mit den Herstellern auch die Ergebnisse - - Oder: Die Hersteller sind über die Ergebnisse vorab informiert worden oder über unsere Formulierungsvorschläge. Ich weiß nicht, ob alle informiert worden sind, aber ich weiß, im einen oder anderen Fall ist das geschehen, insbesondere wenn das eben auch sehr nachteilige Formulierungen oder wenn das sehr kritische Dinge waren - nicht „nachteilige Formulierungen“, das ist Quatsch, Entschuldigung -, wenn es sehr kritisch war, wenn es grenzwertig war, weil - - Auch diese Praxis halte ich für gerechtfertigt, weil mit diesem Bericht der Untersuchungskommission und einer ja eventuell falschen Anschuldigung hätte man natürlich massive Probleme als Behörde bekommen, wenn ich einen Bericht veröffentliche, wo eventuell Fehler drin sind oder auch einfach Unterstellungen drin sind, die wir vielleicht beim Schreiben des entsprechenden Resümées gar nicht gemerkt hätten. Und auf einmal haben wir da einen massiven wirtschaftlichen Schaden durchs [sic!] Unternehmen. Das ist einfach aus Absicherungsgründen schon gemacht worden.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Können Sie sich dran erinnern, welche Hersteller das waren, mit denen das rückgekoppelt ist?

**Zeuge Sven Paeslack:** Nein, ich kann es im Einzelfall nicht sagen, mit welchen Herstellern Rückkopplung - - oder ob mit allen Herstellern. Also, Gespräche sind mit allen Herstellern geführt worden, selbstverständlich, aber ob, wie gesagt, mit allen Herstellern die Rückkopplungen gelaufen sind, das kann ich nicht sagen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Jetzt geht es weiter an die - -

(Oliver Krischer  
(BÜNDNIS 90/DIE  
GRÜNEN): Gut, okay!)



## 5. Untersuchungsausschuss

- Ich wollte Sie jetzt nicht abbrechen an der Stelle. - Sie waren fertig mit Ihrer Antwort?

**Zeuge Sven Paeslack:** Ja, selbstverständlich. - Danke, Herr Vorsitzender.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. - Dann ist die SPD an der Reihe.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Danke. - Herr Paeslack, es gibt Vorwürfe von verschiedenen Stellen, dass aufgrund der Tatsache, dass, wie Sie ja auch selber sagten, es völlig klar ist, dass die Werte beim Rollenprüfstand und im Realbetrieb voneinander abweichen, man viel früher hätte im Realbetrieb prüfen müssen. Wäre das für Sie möglich gewesen? Oder warum haben Sie es nicht gemacht? Denn auch früher schon, vor dem Bekanntwerden, war ja die Tatsache bekannt, und da gab es immer mal wieder welche, die gesagt haben: Sie müssten eigentlich auch mal auf der Straße prüfen.

**Zeuge Sven Paeslack:** Ja, vielen Dank, Frau Abgeordnete. - Ich habe das eigentlich versucht schon auszuführen. Wir haben einerseits dieses enge Typprüfkorsett, wo wirklich die Prüfung vorgegeben wird. Das ist das eine. Und meines Erachtens kommen wir aus diesem Korsett nicht raus als Genehmigungs- und Verwaltungsbehörde. Und das Zweite ist: Wenn wir eigenständige Untersuchungen gemacht hätten, jetzt rein hypothetisch, so wie wir es im Bericht der Untersuchungskommission gemacht haben, dann ist eben die Bewertung dieser Ergebnisse unheimlich schwierig, weil es außerhalb der gesetzlichen Regelungen ist. Denn dass es keinen Grenzwert außerhalb des Zyklus gibt, des gesetzlich vorgeschriebenen Zyklus, das ist für mich klar. Also, das ist meine ganz klare Auffassung, dass es dort keinen Grenzwert gibt. Und so ist es eben sehr problematisch auch bei diesen ganzen Messungen, die gemacht worden sind. Die Feststellung ist das eine - dreifach höher, vierfach höher, fünffach höher -, aber was mache ich damit?

**Kirsten Lühmann (SPD):** Danke, dann haben Sie gleich meine zweite Frage mit beantwortet. - Die ging nämlich dahin, dass der Kollege Krischer gesagt hat: Na ja, nach Aufdecken des Skandals war

es ja plötzlich möglich, im Realbetrieb zu messen. - Aber das haben Sie ja gerade erläutert, warum es dann plötzlich möglich war: weil man einfach sehen wollte, wie die Werte sind. Aber, wie Sie richtigerweise sagten, man hat da auch keine rechtliche Handhabe, anschließend was damit zu machen, sondern - so hatte ich Sie verstanden, und korrigieren Sie mich, wenn das nicht ist - die Herstellenden waren kooperativ, einfach aufgrund der Gesamtsituation, als sie dann mit den Testwerten im Realbetrieb konfrontiert wurden. Habe ich das so richtig verstanden?

**Zeuge Sven Paeslack:** Also, wir haben natürlich diese realen Messungen gemacht, weil uns das auch aufgetragen worden ist vom Minister und vom Verkehrsministerium. Diese Messungen sind ja nicht vom KBA initiiert worden. Also wir hätten da sicher massive Probleme, auch das Geld zusammenzubekommen; obwohl ich damit nichts zu tun habe, aber es ist einfach - - Ich gehe mal davon aus, dass wir das nicht so ohne Weiteres machen können, diese Messungen.

Und das Zweite ist - ja, ich denke, da haben Sie mich richtig verstanden -, dass die Auswertung dieser Ergebnisse sehr problematisch ist, weil wir uns abseits der gesetzlich vorgegebenen Pfade bewegen.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Jetzt meine nächste Frage. Sie haben ja gesagt, wenn Sie belastbare Hinweise auf Manipulationen gekriegt hätten, dann hätte man sich überlegen müssen, was man macht. Daher meine ganz konkrete Frage noch mal, die Sie global beantwortet haben, aber ich mache es jetzt noch mal konkret: Haben Sie vonseiten der Deutschen Umwelthilfe oder vonseiten von Axel Friedrich Hinweise gekriegt auf Manipulationen?

**Zeuge Sven Paeslack:** Ich kann mich nicht erinnern, dass wir diese Hinweise bekommen haben -

**Kirsten Lühmann (SPD):** Herr - -

**Zeuge Sven Paeslack:** - Entschuldigung, dass ich das noch - vor dem, letztendlich - - Für mich zählt alles: Vor dem VW-Fall.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Kirsten Lühmann (SPD):** Danke, so meinte ich auch meine Frage. - Herr Friedrich behauptet in einem *taz*-Interview vom 16.10.2015, dass Sie, also das KBA, nur deshalb diese Realbetriebstests nicht gemacht hätten, weil Sie nicht genug Geld hätten. Das haben Sie eben ein bisschen angedeutet, aber man - - Ich hatte Sie auch anders verstanden. Könnten Sie das vielleicht noch mal ausführen?

**Zeuge Sven Paeslack:** Ja, also am Ende ist das ja nicht mein Entscheidungsspielraum, und ich kann auch nichts über das Budget des KBA sagen. Aber mein Verständnis - und deswegen muss ich jetzt mein persönliches Verständnis dafür aufbringen - - Wir haben einen gesetzlichen Auftrag, und der gesetzliche Auftrag ist meines Erachtens - - Der würde es nicht decken, jetzt alle möglichen Messungen zu machen. Das ist mein Verständnis. Aber, wie gesagt, ich bin weder für den Haushalt zuständig noch an der richtigen Position im KBA, noch kann ich das rechtlich wirklich bewerten.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Kirsten, hast du noch eben die Quelle da?

**Kirsten Lühmann (SPD):** Das war ein ganz normaler Zeitungsartikel. Der ist nicht in unseren Unterlagen drin, aber ich dachte, den kann ich sehr wohl zitieren, weil die *taz* ja nun nicht ein so kleines Medium ist, dass niemand sie kennt. Und ich bin sicher - -

(Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Auch noch das Datum?)

- Das Datum habe ich gesagt, aber das kann ich gleich noch mal sagen: vom 16.10.2015. - Hat Herr Friedrich behauptet, das KBA habe nicht genug Geld zur Verfügung, um portable Messungen zu machen. Ich habe Herrn Paeslack so verstanden, dass er gesagt hat: Die haben sie deshalb nicht gemacht, weil sie kein Geld hatten, sondern weil sie keinen Auftrag hatten, weil ihr Auftrag ein anderer war. Und wenn eine konkrete Situation gewesen wäre, wie zum Beispiel jetzt nach dem Skandal, dann wären ein Auftrag gekommen und Geld - was ja auch passiert ist.

(Arno Klare (SPD): Genau!)

Ich habe jetzt noch eine Frage: Waren Sie auf internationaler Ebene mit der Entwicklung von RDE in irgendeiner Art und Weise betraut? Oder waren Sie in Kreisen international unterwegs, wo darüber geredet wurde?

**Zeuge Sven Paeslack:** Ja, ich habe in meiner Tätigkeit auch doch einige oder mehrere Reisen nach Brüssel unternommen und auch letztendlich dort an der einen oder anderen emissionsbezogenen Sitzung teilgenommen. Aber die Aufgabe des KBA in diesen Sitzungen ist natürlich nicht, politische Regelungen dort vorzunehmen, sondern wir versuchen dann, im Rahmen unserer Möglichkeiten die Vorschriften so zu begleiten, dass sie irgendwo auch handelbar sind für die Genehmigungsbehörden; weil dort sitzen eben entsprechende Emissionsexperten zusammen. Die schreiben sehr schöne, lange und dicke Bücher - wenn Sie wissen, wie dick die Vorschriften sind -, und am Ende muss ja die Genehmigungsbehörde damit klarkommen. Und das ist so ein bisschen das, was dann die Aufgabe des KBA ist, dass man einfach sagt: mehr das Administrative. Kommen wir damit eigentlich klar? Was ist da drin geschrieben? - Aber, wie gesagt, aufgrund der Dicke der Vorschriften ist das auch immer nur begrenzt möglich. Aber es gibt dann speziell noch mal auch Sitzungen, wo dann eher die Praktiker, die nachher mit dem Pamphlet arbeiten müssen, noch mal zusammenkommen.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Danke. - Wir haben das andere Zeugen auch schon gefragt, ich frage Sie auch noch mal. Aus Ihrer Sicht: Warum kam man dazu, RDE zu entwickeln?

**Zeuge Sven Paeslack:** Also, nach meinem Verständnis werden damit, mit dem RDE - - Oder: Es sind die Schwächen bekannt gewesen des NEFZ, des alten Zyklus, und es ist auch bekannt gewesen, dass außerhalb dieses Zyklus - - oder dass der Zyklus einerseits natürlich alt ist, Schwachlast abbildet, dass er nicht die entsprechenden Temperaturbereiche abbildet, dass er nicht sonstige Randbedingungen abbildet, dass er eigentlich sehr viele Schwächen hat und für Fahrzeuge galt, die eben vor 15 Jahren gebaut worden sind. Und



## 5. Untersuchungsausschuss

aus diesem Grunde musste man eben RDE machen und wirklich die Realemission der Fahrzeuge erfassen. Und man war eben auch jetzt erst in der Lage, mit dem neuesten Messequipment, das zu tun. Also, vom Grundsatz her sind alle Schwächen, meines Erachtens, der jetzigen Prozedur mit den entsprechenden RDE-Bestimmungen behoben worden.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Wenn Sie international unterwegs waren oder auch vielleicht bei Kontakt mit ausländischen Kollegen und Kolleginnen: Gab es irgendwann mal eine Diskussion über illegale Abschaltvorrichtungen? Man könnte ja vermuten, wenn Sie ein neues Prüfsystem entwickeln, dass auch der Grund sein könnte, dass alle gesagt haben: Hey, da ist doch bestimmt was Illegales im Gange, und wir versuchen, das mal aufzudecken. - Also, gab es solche Diskussionen, gab es Hinweise von anderen Behörden, die das Gleiche machen wie Sie?

**Zeuge Sven Paeslack:** Nein. Die Behörden tauschen sich auch regelmäßig aus, die europäischen Typgenehmigungsbehörden, und da kann ich sicher sagen, dass über illegale Abschaltvorrichtungen oder Abschaltvorrichtungen an sich nie diskutiert wurde. Das ist nie Thema gewesen in Europa.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Danke.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Arno.

**Arno Klare (SPD):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Jetzt wird es etwas kompliziert; denn ich habe jetzt hier vor mir den Untersuchungsbericht liegen mit den ganz, ganz vielen Zahlen. Und da haben Sie sich ja dann in der Tat von diesem Typprüfkorsett gelöst und haben in acht Durchgängen jedes Fahrzeug gemessen. Und da gibt es so ein paar Dinge, die ich mir nicht erklären kann oder wo ich keine Erklärung habe und wo ich dann Sie darum bitte, das erstens einzuschätzen und zweitens auch zu sagen - wenn Sie es wissen -, wie das insgesamt dann bewertet worden ist.

Ich habe hier vor mir jetzt - ich nenne auch das Fahrzeug - einen Land Rover, ein 2-Liter-Euro-6-Fahrzeug, natürlich alles Dieselfahrzeuge. Und

da gibt es die Besonderheit, dass dieses Fahrzeug in dem normalen NEFZ kalt, gemessen an dem RDE-Fahrzeug, eine Abweichung von 3,7 hat. Da sagen wir: Ja, okay. Kennen wir ja. - So, aber wenn Sie den NEFZ auf der Straße gefahren sind, das haben Sie ja auch gemacht, also mit PEMS hintendran dann den gleichen Zyklus auf der Straße gefahren sind, dann ist der bei RDE besser gewesen, bei der RDE-Fahrt.

**Zeuge Sven Paeslack:** Mhm.

**Arno Klare (SPD):** Und wenn ich aber den NEFZ kalt mit dem NEFZ-Straße vergleiche, dann war der auf der Straße wieder um den Faktor 7,19 schlechter. So ein ähnliches Phänomen gibt es bei einem Mercedes, 2-Liter-BlueTEC-Fahrzeug, der bei RDE gegenüber NEFZ kalt 1,8 Abweichung hat. Da kann man sagen: Ist genau die Norm, die jetzt angestrebt wird. - Wenn ich aber Straße-NEFZ und Prüfstand vergleiche, bin ich bei 4,6. Das heißt, das sind ganz seltsame Werte, für die ich keine Erklärung habe.

Und jetzt komme ich zum VW, also zu diesem inkriminierten Motor, der dann auch in den USA aufgefallen ist. Sie haben ja auch etwas gefahren, das dann „NEFZ Back“ genannt worden ist. Das heißt, Sie haben erst die schnelle Geschwindigkeit genommen und sind dann langsamer geworden. Da verbraucht der Unmengen mehr oder hat Unmengen mehr Ausstoß, als wenn Sie den sozusagen vorwärts fahren. Der Unterschied ist auch fast um den Faktor 5. Das heißt, für mich geht da die Welt so ein bisschen durcheinander, einfach deshalb, weil normalerweise ist die Erklärung ja: Der erkennt Rolle und weiß, was er machen muss, der Motor. Jetzt gibt es aber durchaus die Phänomene, dass Fahrzeuge, wenn sie Rolle nicht mehr erkennen können, weil sie auf der Straße gefahren sind, besser sind als auf der Rolle. Und was heißt das, was sind das - - Was haben Sie da für Schlussfolgerungen gezogen?

**Zeuge Sven Paeslack:** Also, wenn ich zu Ihrem letzten Einwand - - Also, wenn der für VW galt, dass die Fahrzeuge jetzt besser oder schlechter sind, weil sie nicht mehr die Rolle erkennen: Ich meine, das ist nur der VW-Fall. Das haben wir ja



## 5. Untersuchungsausschuss

bei anderen Herstellern nicht nachweisen können, dass das auf Basis einer Rollenerkennung oder Zykluserkennung - - dass dort also besondere, illegale Abschaltvorrichtungen während des Zyklus genutzt worden sind.

Aber Sie haben das hier sehr schön dargestellt, wie schwankend die Ergebnisse sind. Und genau aus diesem Grunde, weil die Ergebnisse zum Teil eben nicht so einfach oder nicht so einleuchtend sind, haben wir sie natürlich auch mit den Herstellern diskutiert und versucht, jeden Balken zu erklären, ob dieser Balken erklärbar ist oder nicht erklärbar hinsichtlich der Emissionshöhe. Und das ist, wie gesagt, schon ein sehr spannendes Thema gewesen, ob man das im Einzelfall immer erklären kann oder ob da auch einfach Messausreißer sind, wo ich einfach gesagt habe: Ich kann das jetzt an dieser Stelle wirklich nicht messen. Aufgrund des zeitlichen Druckes können wir auch nicht noch zwei oder drei weitere Messungen machen, sondern dieses Fahrzeug, wenn es vielleicht unerklärlich an einer Stelle reagiert: dann muss man es noch mal nachmessen. Also, auch das ein oder andere Fahrzeug ist ja auch noch mal gemessen worden.

Aber es gibt bei dem Emissionsausstoß eben unheimlich viele Parameter, warum ein Fahrzeug nun höhere Emissionen ausstößt. Insbesondere beim NEFZ kalt auf der Rolle ist das sehr einfach: Das Fahrzeug ist vollkommen vorkonditioniert. Ich kenne genau den Beladungszustand aller abgasmindernden Einrichtungen, Katalysatoren usw. Das ist reproduzierbar, da kriege ich auch reproduzierbare Ergebnisse. Das kann ich 25 Mal machen, und 25 Mal wird das Fahrzeug hoffentlich unterm Grenzwert liegen.

Bei diesen PEMS-Messungen: Sobald wir uns auf der Straße bewegen, ist das Fahrzeug eben nicht mehr konditioniert, sondern die Zustände sind anders. Das Fahrzeug hat andere Temperaturen natürlich, nicht mehr zwischen 20 und 30 Grad wie auf dem Prüfstand, sondern abhängig von der Umgebungstemperatur. Und alleine durch die Umgebungstemperatur können natürlich entsprechende Einflüsse stattfinden, dass die Emissionen höher oder niedriger sind. Auch abhängig von der Beladung, weil das Fahrzeug mit PEMS:

In dem Augenblick ist es nie konditioniert worden. Das heißt, wir wissen gar nicht - - wir kennen den Zustand des Fahrzeuges nicht.

**Arno Klare (SPD):** Darf ich dazwischenfragen? - Aber bei diesen Tests, die Sie da gemacht haben: Wenn man den Vorbericht liest, sind die Fahrzeuge ja, was Gewichtszuladung angeht, schon konditioniert und halbwegs vergleichbar gewesen. Das heißt, Sie haben ja nicht jetzt plötzlich bei der RDE-Fahrt sechs Leute da reingesetzt oder so?

**Zeuge Sven Paeslack:** Nein. Nein, nein.

**Arno Klare (SPD):** Oder der Fahrer wog dann 150 Kilo, und beim nächsten Mal haben Sie dann einen Jockey reingesetzt mit 50 Kilo oder so. Das macht die Sache unvergleichbar, ist mir schon klar; oder zumindest macht das sehr variabel. - Das ist ja nicht passiert. Sie haben schon halbwegs vergleichbare Bedingungen hergestellt?

**Zeuge Sven Paeslack:** Also, hinsichtlich der Last, Herr Abgeordneter, haben wir das getan, natürlich, hinsichtlich der Last. Aber da wir die Messungen zum Teil natürlich nicht an einem Tag durchführen konnten, was nicht möglich ist, gibt es da auch natürlich starke Spreizungen hinsichtlich der Messungen, wettertechnisch, die auch schon zu nicht zu vernachlässigenden Ergebnissen führen. Also, wie gesagt, im Einzelfall müsste ich dann natürlich mir die Messwerte in Ruhe angucken und gucken, ob ich es erläutern kann, woran es liegt. Aber ich kann jetzt wirklich an dieser Stelle nur pauschale Aussagen machen, warum die Messungen zum Teil erheblich streuen abhängig von den Umgebungsbedingungen.

**Arno Klare (SPD):** Quintessenz, deshalb habe ich diese komplizierte Frage gestellt, ist ja eigentlich: So ganz einfach ist die Welt nicht, weil es sind hochdifferenzierte Daten, und wir malen dabei immer so ein bisschen schwarz-weiß.

Ich habe noch eine letzte technische Frage, was die Standardisierung bei diesen Untersuchungen angeht. Die Voreinstellung des Prüfstandes, also cw-Wert, Rollwiderstandswerte: Woher hatten



## 5. Untersuchungsausschuss

Sie die, und wie sind die Prüfstände eingestellt gewesen?

**Zeuge Sven Paeslack:** Also, die Prüfstände: Wir haben die Grundeinstellung der Technischen Dienste übernommen; denn die Prüf- - Also, es sind alle Prüfungen auf Prüfständen der Technischen Dienste gemacht worden, also letztendlich: Diese Einstellungen sind übernommen worden. Die Prüfstände unterliegen bestimmten Voraussetzungen, wie sie eingestellt sein müssen. Das ist auch entsprechend QM-mäßig abgesichert und ist überprüft. Also, da können wir sagen: Die Prüfstände sind innerhalb der gesetzlich zulässigen Werte eingestellt gewesen. Hinsichtlich der Ausrollwerte - also die Lasten, die genommen worden sind - mussten die Werte von den Herstellern übernommen werden, die auch im Rahmen der Typprüfung ermittelt worden sind; weil dieses Ausrollen ist eine sehr umfangreiche, zeitraubende Geschichte. Damit wären wir dann heute noch nicht fertig, wenn wir das nicht anders gemacht hätten.

**Arno Klare (SPD):** Ja, ich kenne das so ein bisschen. - Danke.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Herr Paeslack, ich würde Sie ganz gern noch mal so im Nachklapp zu Antworten aus der Fragerunde eben zu einigen Dingen befragen. Sie hatten ja darauf hingewiesen, dass Sie in einem relativ festen Korsett stecken. An anderer Stelle sagten Sie, dass man Probleme hätte, sich abseits von vorgegebenen Pfaden zu bewegen, wenn es darum geht, beispielsweise Auffälligkeiten dann weiter zu untersuchen. Und da frage ich Sie: Gab es auch wirklich so die Situation, dass es eine Rechtswidrigkeit von weiteren Prüfungen gegeben hätte, wenn Sie sie veranlasst hätten?

**Zeuge Sven Paeslack:** Also, das kann ich jetzt juristisch nicht beurteilen, ob es rechtswidrig gewesen wäre, dass wir einfach weitere Prüfungen selbst gemacht hätten. Die Frage ist ja immer: Wer bezahlt die Prüfung? Die Typprüfung zahlt der Hersteller. Und wenn ich jetzt weitere Prüfungen fordere, kann ich diese weiteren Prüfungen eigentlich dem Hersteller auferlegen? Das weiß ich nicht, ob das rechtlich so ohne Weiteres

möglich wäre oder ob die Behörde diese weiteren Prüfungen bezahlen müsste, wenn ich wirklich umfangreiche Messungen, wie wir es jetzt gemacht haben - - Das kann ich nicht beurteilen, Herr Vorsitzender.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Sind Ihnen Hinweise bekannt von Abteilungen, die dichter dran waren an Fragen der Typgenehmigung, wo gesagt worden ist: „Hier an dieser und an jener Stelle müssten wir tiefer reinschauen oder noch weitere Untersuchungen haben“? Und Sie sagten: Irgendjemand muss es ja entscheiden, ob ich denn diese zusätzlichen Prüfungen machen darf.

**Zeuge Sven Paeslack:** Nein, also vor dem VW-Fall, wie ich sagte, Herr Vorsitzender, ist nie darüber gesprochen worden, weitere Prüfungen zu machen. Wir waren letztendlich auch überrascht. Wir waren überrascht über die entsprechende Pressemeldung und haben dort zum ersten Mal von dieser Geschichte erfahren. Es gab vorher einfach keinen Anlass.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Bisschen anderes Thema: Sie hatten gesagt, dass Sie auf Konferenzen, Tagungen auch international unterwegs waren. Sie hatten die EU, Sie haben Brüssel genannt, wo es um emissionsbezogene Fragen ging. Und Sie hatten vorhin bei einer anderen Frage gesagt: Die Erkenntnisse der ICCT waren Ihnen nicht bekannt. Die wurden aber auch auf diesen internationalen Zusammenkünften nicht hin und wieder oder überhaupt einmal genannt?

**Zeuge Sven Paeslack:** Nein, Herr Vorsitzender, ich kann mich nicht dran erinnern, dass darüber gesprochen wurde. Also mir persönlich waren sie nicht bekannt. Ob sie es im KBA, im Hause waren, kann ich an dieser Stelle nicht sagen, weil, wie gesagt, unsere Abteilung ist auch nicht ganz klein. Aber mir waren sie persönlich nicht bekannt, und ich kann mich auch nicht dran erinnern, dass dort die Ergebnisse irgendwo besprochen wurden, wo ich persönlich zugegen war. Das ist mir nicht bekannt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann möchte ich Sie ganz gern zu Fragen der Konformitätsprüfung befragen, und als Erstes möchte ich Sie bitten,



## 5. Untersuchungsausschuss

kurz die verschiedenen Arten von CoP-Prüfungen zu nennen, für die das KBA zuständig ist. Worin unterscheiden sich eigentlich die CoP-P- und CoP-Q-Prüfungen? - Das ist die - - Gut, braucht keine Quelle.

**Zeuge Sven Paeslack:** Also, wir haben das organisatorisch im Hause getrennt. Die CoP-P ist eine Produktprüfung. CoP-Q ist eine Qualitätsmanagementüberprüfung, das heißt, die Hersteller werden hinsichtlich ihres Qualitätsmanagementsystems überprüft und überwacht. Das heißt, dass der Hersteller rein formal fachlich in der Lage ist, Produkte letztendlich in unbegrenzter Anzahl in gleicher Qualität zu fertigen. Das soll die Qualitätsprüfung gewährleisten.

Der Hersteller wird also im Typpergenehmigungsverfahren anfänglich, bevor er eine Genehmigung bekommt, mal qualitätsmäßig geprüft, und dann werden nachgelagert, eben in einem entsprechenden zeitlichen Rhythmus, diese Qualitätsmanagementsysteme immer wieder überwacht. In diesen - - Dort sind auch Prüfpläne niedergelegt natürlich, weil vom Grundsatz her ist der Hersteller ja verantwortlich dafür, dass seine Produkte in gleichbleibender Qualität gefertigt werden. Und so gesehen muss der Hersteller also entsprechende Prüfpläne vorlegen und auch Ergebnisse vorlegen und zeigen, dass er die entsprechenden Prüfungen gemacht hat. Das ist eine reine Papierprüfung.

Und die P, CoP-P-Prüfung, wäre dann eine Produktentnahme durch unser Haus, wo man das Produkt dann auch noch mal gegen die entsprechenden gesetzlichen Regelungen prüft, so wie in der Typprüfung eigentlich vorgesehen. Die Typprüfung wird dann noch mal an dem Produkt wiederholt; es sei denn, es gibt in irgendeiner Art und Weise abweichende Vorschriften dazu in der Vorschrift.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Waren KBA und TÜV Nord für Typpergenehmigungen und Konformitätsprüfungen der VW-Fahrzeuge zuständig, bei denen Abschaltvorrichtungen verbaut worden sind, durch die die NOx-Emissionsgrenzwerte nur auf dem Rollenprüfstand eingehalten werden und im Realverkehr dann nicht?

**Zeuge Sven Paeslack:** Ja, das KBA hat die Genehmigung, die entsprechenden Emissionsgenehmigungen, erteilt für die Marke Volkswagen, aber es gibt auch noch weitere Genehmigungsbehörden für die weiteren Konzernmarken, also nicht nur das KBA. - Ja, VW haben wir erteilt, aber für Seat und Skoda gibt es eben auch andere Genehmigungsbehörden, die dort die entsprechenden Emissionsgenehmigungen erteilt haben für eigentlich baugleiche Motoren, muss man dazu sagen, und baugleiche Fahrzeugkonzepte. Das Blechkleid sieht anders aus, aber die darunterliegende Technik ist doch identisch.

Ja, und der TÜV Nord war oder ist Prüfdienst für Emissionsgenehmigungen gewesen. Ob er es ausschließlich war, weiß ich nicht. Das weiß ich nicht, ob nicht irgendwelche Emissionsprüfungen auch bei anderen Technischen Diensten gemacht worden sind oder auch zu anderen Zeitpunkten, weil das ist ja nun doch ein langer Zeitraum, seitdem Volkswagen Fahrzeuge baut.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Also, es ging mir speziell um die Frage, ob es eben auch die Fahrzeuge gewesen sind, bei denen dann später von VW zugegeben worden ist, dass es dort zu illegaler Abschaltvorrichtung gekommen ist.

**Zeuge Sven Paeslack:** Also, es sind da ja viele Typen betroffen, Herr Vorsitzender, aber deswegen: Ja, ich gehe davon aus, dass das nur der TÜV Nord war, aber ich kann es nicht hundertprozentig sagen, ob nicht für irgendeinen Typ mal eine Emissionsprüfung woanders gemacht wurde. Das kann ich jetzt nicht mit hundertprozentiger Sicherheit sagen. Ich glaube, nicht.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** War das KBA denn auch für die CoP bei diesen Fahrzeugen zuständig?

**Zeuge Sven Paeslack:** Ja, die Behörde, die die Genehmigung erteilt, ist auch für die entsprechende CoP-Überprüfung zuständig. Das heißt, die eigentliche CoP - Conformity of Production -: das ist immer Aufgabe des Herstellers. Die Genehmigungsbehörde ist nur dazu da, die Maßnahmen des Herstellers zu überwachen, als Zusatz. Also, man muss das immer fein differenzieren, dass



## 5. Untersuchungsausschuss

der Hersteller grundsätzlich für CoP zuständig ist und die Behörde für die Überwachung der entsprechenden Hersteller und Maßnahmen der Hersteller.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke. - Nur ein kurzer Nachtrag: Das ist die Fundstelle KBA-2-1, Ordner A 119, 8, Blatt 178. - Dann ist jetzt die CDU/CSU an der Reihe.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Herr Paeslack, noch mal. Es geht schon ein bisschen noch mal um Ihre Rolle.

Ich zitiere jetzt aus MAT A KBA-2-1, Ordner A 118, 7.1, Seite 60 bis 68, und zwar direkt auf dem Deckblatt: „Einsetzung der Untersuchungskommission“, „Mitglieder BMVI“ - dann kommen Namen -, „Mitglieder KBA“, und dann heißt es hier: „Präsident Zinke und Mitarbeitern des KBA (LTRDir Wummel ...)“ - ich nehme mal an, das heißt Leitender Rechtsdirektor Wummel -, und dann kommt: Rechtsdirektor Paeslack.

**Zeuge Sven Paeslack:** Regierungsdirektor, ja.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Oder Regierungsdirektor. - Also doch unmittelbar in dieser Untersuchungskommission dann als Mitglied benannt!

**Zeuge Sven Paeslack:** Ich war anfänglich scheinbar benannt; ich kann es nur so sagen. Also anfänglich - -

(Ulrich Lange (CDU/CSU):  
Deswegen versuchen wir es  
ja zu klären!)

- Bitte?

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Deswegen versuchen wir es ja zu klären. Bevor jetzt da irgendwas - -

**Zeuge Sven Paeslack:** Nein, also noch mal: Ich war anfänglich - deswegen sagte ich das auch: anfänglich - in einigen Sitzungen - - habe ich teilgenommen, und ich bin auch erst davon ausgegangen, dass ich benanntes Mitglied bin. Aber hinsichtlich der Zusammensetzung hat sich dann relativ schnell das so ergeben, dass aus dem KBA

nur zwei Mitarbeiter als ausreichend gesehen worden sind in der Untersuchungskommission.

Und ich habe dann noch den einen oder anderen Termin wahrgenommen, war aber meines Wissens nach kein benanntes Mitglied und bin auch ja nicht benannt worden, ich glaube, auf der entsprechenden Webseite und - - Also auf jeden Fall: Ich persönlich fühle mich nicht als Mitglied der Untersuchungskommission.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Gut, also jetzt haben wir das insofern geklärt zwischen Deckblatt und Lebenswirklichkeit.

**Zeuge Sven Paeslack:** Ja.

(Zuruf der Abg. Veronika  
Bellmann (CDU/CSU))

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Ja, ist aber manchmal bei so was ja durchaus auch entscheidend also.

(Zuruf der Abg. Veronika  
Bellmann (CDU/CSU))

- Was? - Ja, klar! Das ist schon.

Okay. Ich will dann auch noch mal anknüpfen an das, was der Kollege Krischer vorhin so ein bisschen ausgeführt hat, um noch mal in die vielleicht klarstellende Position zu kommen oder in das Klarstellende, und möchte da zunächst noch mal den Professor Hausberger zitieren, den wir als Sachverständigen am 8. September hier im Ausschuss hatten. Das, was ich jetzt zitiere, findet man auch im vorläufigen Protokoll der 4. Sitzung vom 8. September 2016 auf Seite 32. Da heißt es:

Abgasrückführung bei Hochlast, führt zu viel Ruß, wenn man das nicht exzellent beherrscht und wenn man nicht ausreichend Zylindervolumen hat. Einen kleinen Motor - Downsizing für niederes CO<sub>2</sub> - mit ganz viel AGR zu kombinieren, hat also bei der hohen Last irgendwo seine Grenzen; das ist grundsätzlich nicht mehr machbar. Darum ist es dort tech-



## 5. Untersuchungsausschuss

nisch ein Muss, AGR wegzunehmen. Sonst verrußt Ihnen das ganze Zeug.

... einfach aus technischer Sicht sagt man: Ja, zulässig, ist ein Muss.

Weiter führt der Professor Hausberger dann aus:

Wir waren eigentlich sicher, dass der NEDC so schlecht ist, dass man nicht zusätzlich noch abschalten muss.

Wir haben nichts entdeckt. Wir haben natürlich nicht unendlich viel geprüft; aber was wir geprüft haben, hat keinerlei Anlass gegeben, eine Manipulationssoftware zu erwarten.

Das steht alles auf der Seite 32.

Hatten Sie im Untersuchungszeitraum, also vor dem Bekanntwerden 19./20. September 2015, Kenntnisse oder Hinweise, die Zweifel an der rechtlichen Konformität dieser Abgaseinrichtungen bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen hatten?

**Zeuge Sven Paeslack:** Nein, ich hatte keine Zweifel, dass diese Fahrzeuge nicht [sic!] den gesetzlichen Anforderungen entsprachen. Wenn wir Zweifel gehabt hätten, dann hätten wir im KBA sicher auch ein Problem gehabt, die entsprechenden Genehmigungen zu erteilen. Aber diese Zweifel hatten wir nicht.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Okay, reicht an dieser Stelle. - Dann will ich noch mal auf die Untersuchungskommission eingehen. Wir haben ja die Stellung jetzt geklärt. Vielleicht können Sie dann doch zu dem einen oder anderen etwas sagen.

In dieser Untersuchungskommission ist unter anderem festgestellt worden, dass andere Hersteller als VW technische Systeme verwenden, die die Abgasreinigung bei niedrigeren Temperaturen abschalten, um die Motoren zu schützen. In diesem Zusammenhang sind auch die sogenannten Thermofenster und zeitlich begrenzte Abgasreinigungszyklen bekannt geworden.

(Unruhe der Abg. Arno Klare (SPD) und Kirsten Lühmann (SPD))

- War das jetzt in die Richtung oder war das - -

(Arno Klare (SPD): Nein, das war nur hier!)

- Das war SPD-intern. Na ja, da muss ich es ja als Koalitionär nicht unbedingt wissen.

(Vereinzelt Heiterkeit)

Ich wäre dankbar, wenn Sie mir jetzt aufgrund der Erfahrung, die Sie ja beim KBA hatten - - ob eine gesetzliche Zulässigkeit von Abschaltvorrichtungen in einem bestimmten Temperaturbereich aus Gründen des Motorschutzes grundsätzlich gegeben sein muss. Welche technischen Parameter setzen Sie als KBA an? Und dann würde mich eine Einschätzung zu Fiat interessieren an dieser Stelle.

**Zeuge Sven Paeslack:** Also, hinsichtlich des Temperaturverhaltens oder hinsichtlich der entsprechenden Außentemperatur ist es meines Erachtens notwendig, so wie der Sachverständige auch schon das ausgeführt hat, oder kann es notwendig sein, dass man dort also entsprechend die Abgasminderungseinrichtungen reduziert. Ja, das ist für mich - - erscheint für mich erst mal logisch und klar. Und das haben auch die entsprechenden Hersteller dargelegt, dass sie also Probleme mit ihren Motoren bekommen, abhängig von der entsprechenden Außentemperatur, wenn sie nicht bestimmte Schutzmaßnahmen ergreifen. Also, wie gesagt, das ist - - kann ich die Aussage des Sachverständigen - - also, so habe ich es auch verstanden während der Untersuchungskommission hinsichtlich der Erläuterungen der Hersteller - - Sagen wir es einmal so: Genau das haben uns die Hersteller auch dargelegt.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Und den einen von mir genannten Hersteller, dazu wollen Sie sich nicht äußern?

**Zeuge Sven Paeslack:** Ich weiß jetzt nicht, inwiefern ich mich da, oder was - -



## 5. Untersuchungsausschuss

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): Nein, es kann ja sein, dass Sie zu Fiat sagen: Da kann ich nichts sagen. - Wir haben da ja auch eine Abschaltvorrichtung.

**Zeuge Sven Paeslack:** Also, ich weiß jetzt nicht, inwiefern ich das jetzt hier ausführen kann. Also, ich kann was zu Fiat sagen, aber ich - -

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): Nein, die haben doch auch Abschaltvorrichtungen verwendet mit einem Zeitfenster, wo automatisch dann abgeschaltet wird.

**Zeuge Sven Paeslack:** Ja, auch dort werden emissionsmindernde Einrichtungen abgeschaltet. Da stimme ich Ihnen - - das stimmt, ja. Aber ich weiß nicht, inwiefern ich jetzt über die Emissionsminderungsstrategie von Fiat hier in einer öffentlichen Sitzung im Detail das sagen kann. Ich weiß nicht - -

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): So weit, wie wir jetzt sind, da würde ich sagen: In dieser Konstellation, wie wir hier zusammensitzen, ist das durchaus ausreichend; weil sonst müssten wir es, glaube ich, anders machen. Teile ich da - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Das können wir durchaus noch machen.

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): Ja, also das lassen wir jetzt mal offen vielleicht.

Ein anderer Gutachter, nämlich der von mir vorhin schon mal zitierte Herr Führ - MAT A SV-4, Seite 5 - vertritt die Ansicht, dass eine Abschaltvorrichtung unzulässig ist,

**wenn sie sich durch Konzeption, Konstruktion oder Werkstoffwahl vermeiden lässt.**

Könnten Sie mir vielleicht ein bisschen erläutern, welche Parameter in den technischen UNECE-Vorschriften verankert sind über die Qualitätsmerkmale und wie Sie diese Einschätzung bewerten?

**Zeuge Sven Paeslack:** Also, die entsprechenden Vorschriften, die wir sowohl aus Brüssel, also auf

EU-Ebene, als auch auf UNECE-Ebene haben, sind üblicherweise Werkvorschriften. Das heißt, es gibt dort in der Regel keine festen Designkriterien, also welche Werkstoffe ich verwenden muss, ob ich überhaupt Katalysatoren verwenden muss oder wie ich meine Abgasreinigung aufbaue, sondern am Ende kommt es drauf an, was hinten rauskommt, und das muss der Hersteller effizient und entsprechend den gesetzlichen Regelungen einhalten. Also vor diesem Hintergrund kann ich - - ist das etwas problematisch, die Aus- - oder würde ich die Aussage des Herrn Führ als etwas problematisch einstufen.

Das heißt, es gibt natürlich gewisse Dauerhaltbarkeitsanforderungen in der entsprechenden Emissionsvorschrift. Das heißt also, das Fahrzeug muss - Euro 6 als Beispiel - über 160 000 km die entsprechenden Emissionen einhalten, und zwar die Zyklusemissionen. Also, das muss gewährleistet sein, die Dauerhaltbarkeit der emissionsmindernden Einrichtung; aber das ist die einzige Vorgabe dahin gehend. Es besteht jetzt nicht die Anforderung in einer Vorschrift, die besten verfügbaren Technologien oder die modernsten Technologien einzusetzen, sondern am Ende muss der Hersteller bei der Emissionsmessung Grenzwerte unterschreiten.

Und es gibt eben günstige Fahrzeuge, die haben vielleicht etwas günstigere Lösungen, und es gibt eben auch teurere, hochpreisige Fahrzeuge, die haben Lösungen, die - - Goldrandlösungen, sage ich mal so. Und in diesem Rahmen müssen sich die Hersteller bewegen. Und diese Vorschrift - - Diese Auslegung, jetzt zu sagen, da müssen die besten Materialien oder sonstige Dinge zum Einsatz kommen, damit ich das beste Ergebnis erziele, das ist doch schon - - halte ich für problematisch, sagen wir es mal so. Also, ich kann das aus der Vorschrift nicht zwingend herauslesen.

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): Gut. - Dann darf ich noch mal diesen Herrn Führ, MAT A SV-4, Seite 20 - - Da führt er aus, die Kfz-Emissionsvorschriften würden zum Immissionsschutzrecht gehören, deshalb müssten andere, strengere Auslegungsmaßstäbe zur Anwendung gebracht werden als üblich. Frage ich erst mal ganz grundsätzlich, ob Sie diese Zuordnung teilen. Oder sind die Kfz-



## 5. Untersuchungsausschuss

Emissionsvorschriften einschließlich der hierfür anzuwendenden Prüfverfahren nicht vielmehr integraler Bestandteil der Typgenehmigung und daher gewerberechtlicher und wettbewerbsrechtlicher Natur?

**Zeuge Sven Paeslack:** Ich würde Ihre Einschätzung dort teilen, Herr Abgeordneter. Also die Vorschriften sind - -

(Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Eigentlich geht das nicht!)

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Geht schon noch.

**Zeuge Sven Paeslack:** Also, ich bin kein Jurist, aber mein Verständnis ist, dass das eine Einzelschrift unter der Rahmenrichtlinie 2007- -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ich muss vielleicht eben intervenieren. Also, Sie sind jetzt nicht gezwungen, eine Einschätzung abzugeben.

**Zeuge Sven Paeslack:** Ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Das sei hier genannt. Also, wir fragen hier nach Tatsachen, und Sie sollen über die Einschätzung von Tatsachen und nicht zu Einschätzungen darüber hinaus kommen.

**Zeuge Sven Paeslack:** Aber - -

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Das ist sicherlich keine juristische Einschätzung; aber wer es anwendet, glaube ich, muss auch wissen, was er anwendet. Deswegen denke ich, dass eine Grundaussage dazu möglich und zulässig ist.

**Zeuge Sven Paeslack:** Also, Herr Abgeordneter oder Herr Vorsitzender, ich habe keine - - Also, ich würde eine Aussage dazu treffen. - Mein Verständnis: Wir haben eine Rahmenrichtlinie, das ist die 2007/46, und die verweist in viele Einzelrechtsakte. Und der Emissionseinzelrechtsakt ist eine Verordnung unterhalb - „unterhalb“ meine ich jetzt nicht hinsichtlich der Hierarchie - oder innerhalb der 2007/46. Und wir betrachten diese

Richtlinie oder diese Verordnung - Entschuldigung! - genauso wie jede andere Verordnung auch und legen diese Verordnung genauso aus wie jede andere Verordnung auch - ob es hinsichtlich Crash, also Sicherheit der Fahrzeuge, oder sonstiger Vorschriften geht, die auch eine sehr fatale Relevanz haben können für den Fahrzeugnutzer.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Gut, danke. - Dann würde ich für die Runde mal wieder weitergeben.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gut, dann schließe ich noch mal eine Frage an, die den Teil von Kollegen Lange bezüglich des VW-Untersuchungskommissionszeitraums anbetrifft. Und zwar haben wir ein Protokoll der 22. Leitungsbesprechung: Am 02.12.2015 wurde die Straßenmessung für den Untersuchungsbericht durch das KBA auf Rollprüfstände umgestellt; Fundstelle KBA-2-1, Ordner A 115, 6, Blatt 240. Zur Begründung führte das KBA an - Zitat -:

Die Überprüfung weiterer Fahrzeuge verschiedener Marken im Feld kommt witterungsbedingt nur schleppend voran.

Das BMWi merkte dazu an, dass die Begründung nicht nachvollziehbar sei, PEMS-Tests müssten grundsätzlich auch im Winter funktionieren, erst recht bei den in Deutschland vorherrschenden milden Temperaturen; KBA-2-1, Ordner A 120, 8.1, Blatt 323. Ist es letztendlich doch zu weiteren PEMS-Messungen gekommen?

**Zeuge Sven Paeslack:** Ich kann - - Ich weiß es jetzt nicht hundertprozentig. Also, was ich weiß, ist: Wir haben drüber diskutiert, dass es bei bestimmten Außentemperaturen - ich glaube aber, dann waren wir bei unter 5 Grad nach meinem Wissen - dort Probleme gab mit den entsprechenden PEMS-Geräten und dass man aus diesem Grunde etwas Probleme hatte bei den Messungen. Aber ich gehe davon aus, in dem Augenblick, wo die Temperaturen wieder entsprechend waren, dass man dort wieder zu dem alten Messzyklus gekommen ist. Also, ich kann das im Detail jetzt nicht hundertprozentig sagen, was wir da - - Dann müsste ich eventuell noch mal



## 5. Untersuchungsausschuss

die Aktenlage sichten. Zu welchem Zeitpunkt war das denn, Herr Vorsitzender?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** 02.12.2015.

**Zeuge Sven Paeslack:** 02.12., okay.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** 22. Leitungsbesprechung.

**Zeuge Sven Paeslack:** Ja. - Also, wir haben nach 2015 auch natürlich wieder Straßenmessungen durchgeführt - das weiß ich. Ich weiß nicht, ob das jetzt - - Wir waren natürlich hinsichtlich der Ergebnisse unter recht starkem Zeitdruck. Und dass man bestimmte Messungen nicht machen kann aufgrund Außentemperaturen, das liegt in der Natur der Sache. Und die Frage ist, ob man dann eben Ersatztests gemacht hat zu diesem Zeitpunkt, wo die Außentemperaturen nicht entsprechend waren. Die Möglichkeit besteht natürlich, dann aber auf dem Rollenprüfstand. Aber ich weiß, nach Dezember 2015 haben wir natürlich auch noch PEMS-Messungen wieder durchgeführt, wenn die entsprechenden Temperaturen waren. Aber ich bin nicht hundertprozentig Experte zu den PEMS-Geräten, wann die wirklich ausgestiegen sind. Ich weiß nur, es wurde die Diskussion geführt, dass man eben aufgrund von Kondensationsproblemen oder sonstiger Probleme eben einfach Probleme mit den Messgeräten hatte.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja, ich frage auch deshalb nach, weil Sie erwähnt haben, Sie seien an der Formulierung des Abschlussberichts ja auch beteiligt gewesen. Weshalb wird im Abschlussbericht der Untersuchungskommission nicht darauf hingewiesen, auf diesen Fakt, den ich gerade genannt hatte, sondern bei allen getesteten Fahrzeugen auch ein RDE-Prüfwert ausgewiesen?

**Zeuge Sven Paeslack:** Ja, wenn die Fahrzeuge mit den entsprechenden Werten ausgewiesen sind, dann sind die auch durchgeführt worden. Ich weiß jetzt eben nicht, ob das eine Diskussion war und man hat dann nachträglich noch mal die Fahrzeuge vermessen RDE-mäßig mit PEMS-Geräten.

Also, im Grundsatz ist das Hauptmessprogramm natürlich mit PEMS-Geräten gemacht worden. Und wenn dort irgendwelche Messungen ohne PEMS-Geräte gemacht worden sind, dann sollte man das aus den Balkengrafiken eigentlich auch erkennen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann würde ich ganz gern noch mal wieder zurückkehren auf meine Frage aus dem Gebiet aus der letzten Runde, wo es um die CoP-Prüfungen ging. Sie haben gesagt, dass eben das KBA bei den besagten VW-Fahrzeugen zuständig war und auch diese Überprüfung gemacht hat. Können Sie mir sagen, wie viele sogenannte Systemüberwachungen, -überprüfungen im Rahmen von CoP-Q das KBA selbst bis zum Bekanntwerden der Manipulationsvorwürfe gegenüber VW im September durchgeführt hat?

**Zeuge Sven Paeslack:** Nein, das ist ein anderes Referat, und in das übliche Verfahren der Referate bin ich dann im Bereich des Grundsatzes nicht eingebunden, also was dort an Überprüfungen gemacht wurde. Nein, ist mir nicht bekannt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Also, ich habe das deshalb eingeführt, weil dort weitere Unterlagen zu finden sind in den Akten, wo eben darauf hingewiesen wird, dass CoP-Q-Prüfungen ja bestimmte Ergebnisse hatten bzw. doch nicht so kontinuierlich durchgeführt worden sind. Sie können dazu mir jetzt nichts sagen?

**Zeuge Sven Paeslack:** Nein. Das kann ich nicht, nein.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann kann ich mir die Frage sparen.

**Zeuge Sven Paeslack:** Ja, also ich kann da nicht aus eigener Sicherheit irgendwas zu beitragen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann gehe ich weiter. - Am 24. April 2012 haben Sie, Herr Paeslack, auf eine Anfrage von Herrn Zierock vom BMUB aus Anlass eines Gesprächs der damaligen Parlamentarischen Staatssekretärin Heinen-Esser und Herrn Resch von der DUH, ob es stimme, dass sich das KBA weigere - Zitat -, „im



## 5. Untersuchungsausschuss

Rahmen der in der Typzulassung vorgesehenen Konformitätsprüfungen die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu bestimmen“, geantwortet: Das KBA widerspreche dieser Behauptung mit Nachdruck. Die DUH sollte doch bitte ihre Behauptungen mit Fakten untermauern. - BMUB-2-2, Ordner 122, Seitenzahl fehlt, kommt nach.

Zur Begründung schrieben Sie:

Die folgenden Fahrzeughersteller wurden von uns (innerhalb der letzten 18 Monate) stichprobenartig überprüft: (teilweise wurden uns die Daten aber auch im Rahmen der jährlichen Übermittlung der IUC-Daten bereitgestellt) ...

Es folgte dann eine Auflistung verschiedener Kfz-Hersteller, darunter auch Audi, BMW, Daimler, Volkswagen, Opel und Mitsubishi. Was war der konkrete Anlass zur Prüfung dieser Hersteller? Handelte es sich gegebenenfalls um Fahrzeuge, zu denen das KBA hierbei die Typgenehmigung auch erteilt hatte, oder war es ein anderes europäisches Land?

**Zeuge Sven Paeslack:** Nein. Also, wenn wir die entsprechenden Daten haben und dazu Anzahlen gemacht worden sind von mir - - Das war übrigens ein durchlaufender Posten, da ich natürlich im Grundsatzbereich auch manchmal oder in einigen Bereichen für die Kommission zuständig - Entschuldigung! -, für die Kommunikation zuständig bin, auch mit dem BMUB und den - - Da gibt es ja auch entsprechende Ansprechpartner, die man halt kennt und deswegen läuft dort auch der E-Mailverkehr drüber. Dann ist das, diese Antwort - - Beziehungsweise die Zahlen sind mir sicher zugeleitet worden vom Herrn Sturm, der für den Bereich zuständig ist, und ich habe das als durchlaufenden Posten gesehen und die Zahlen nicht weiter verifizieren können, was dort gemacht worden ist.

Aber richtig ist für die IUC-Daten: Wenn Herr Sturm mir die geliefert hat, dann hat er die entsprechend auch überprüft, weil wir das nur für Hersteller machen können und dürfen, für die wir auch Genehmigungsinhaber sind. Also, deswegen gehe ich davon aus, dass das, wie gesagt,

auch alles unsere Genehmigungsinhaber waren, die dort aufgezählt worden sind.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und welche Abgasemissionen wurden Ihres Wissens wann bei den angeführten Stichproben des KBA jeweils überprüft?

**Zeuge Sven Paeslack:** Also, üblicherweise werden dort, ich meine, die normalen Typprüfwerte kontrolliert. Das heißt, der Hersteller hat die entsprechenden Prüfungen zu machen, und der Bereich CoP-P - Herr Sturm - oder CoP-Q sichtet diese Werte und führt die zusammen. Aber im Detail bin ich da nicht aussagefähig. Wie gesagt, das ist die ganz normale Arbeit unseres Sachgebiets CoP-P oder CoP-Q, und, wie gesagt, in die normalen Verfahren bin ich dort nicht eingebunden. Ich habe da mich als Briefkasten und Kommunikationskanal gesehen mit dem BMUB.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke. - Jetzt ist die SPD an der Reihe.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Die SPD hat keine Fragen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann Bündnis 90/Die Grünen.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ja, Herr Paeslack, ich würde noch mal gerne nachfragen. Sie haben eben auf die Nachfrage des Kollegen Lange zu dem Gutachten Führ gesagt, dass Sie es - ich gebe es in meinen Worten jetzt mal wieder - legitim und richtig oder in Ordnung finden, wenn Hersteller aus Gründen des Motorschutzes die Abgasreinigung reduzieren. Und mich würde dann interessieren: War Ihnen vor VW-Skandal und Bekanntwerden denn klar, dass Hersteller das tun?

**Zeuge Sven Paeslack:** Also, die Vorschrift sieht das vor, aus Motorschutzgründen entsprechend Abschaltvorrichtungen zu nutzen; ja, das sieht die Vorschrift vor. Aber mir war nicht bekannt, was gemacht wurde oder dass was gemacht wurde; das war mir einfach nicht bekannt.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also Sie sind davon ausgegangen, die Abgaseinrichtungen bei allen Autos, die laufen immer; das war so Ihre Grundhaltung, die Sie hatten, also haben da kein Problem gesehen.

**Zeuge Sven Paeslack:** Nein. Also, ich muss ganz ehrlich sagen, ich habe mir da im Einzelfall auch nicht wirklich vertiefte Gedanken gemacht, ob die Abgasreinigung außerhalb des Zyklus jetzt abgeschaltet wurde oder nicht. Das ist - -

(Unruhe bei der CDU/CSU)

Ich hatte eben keinen Anlass dazu, irgendwie was anderes - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Die Frage hatte eben den Charakter einer Suggestivfrage. Ich möchte Sie bitten, entweder die Frage anders zu stellen - - Sie sind nicht gehalten, die Frage zu beantworten.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dann möchte ich die Frage stellen: Hat Sie das denn persönlich nie gewundert? Wir haben auf der einen Seite diese nicht zurückgehenden Stickoxidwerte in Städten, und gleichzeitig haben wir die Situation, dass möglicherweise da Emissionsminderungen stattfinden. Haben Sie sich da nie eine Frage gestellt?

**Zeuge Sven Paeslack:** Nein, das gehörte nicht zu meinem Aufgabenbereich.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Aber der ist: Grundsatzfragen im KBA?

**Zeuge Sven Paeslack:** Ja, Grundsatzfragen im Bereich der Fahrzeugtechnik; aber die Stickoxidemissionen in Städten habe ich nicht besonders beobachtet. Das ist vielleicht dem geschuldet, dass ich in Flensburg wohne und wir doch immer relativ viel Wind und Luft haben.

(Heiterkeit)

Ja, aber - - Verstehen Sie, das wäre vielleicht anders, wenn ich in Stuttgart wohnen würde.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. - Dann hat eine Bemerkung der Kollegin Wilms ja von eben doch eine Berechtigung: dass das nicht bis nach Flensburg gekommen ist, das Problem.

(Heiterkeit)

So, dann möchte ich noch mal zu der Frage Untersuchungsbericht kommen. Sie haben eben gesagt, es hat mit einzelnen Herstellern - - Also, es ist mit allen gesprochen worden, denen sind die Ergebnisse vorgelegt worden. Sind denn auch dann Veränderungen vorgenommen worden, also an den Ergebnissen? Hat man dann gesagt: „Okay, wir müssen da jetzt noch mal prüfen“? Oder hat man da festgestellt: Ein Wert, der geht so nicht, da hat man was - - Keine Ahnung! Also, hat es da Veränderungen gegeben Ihres Wissens nach?

**Zeuge Sven Paeslack:** Ja, ich - - Im Einzelfall sind auch Messungen wiederholt worden. Ich kann nicht definitiv sagen, in wie vielen Fällen; aber der eine oder andere Fall ist aufgetreten, wo die Messungen einfach derart unplausibel waren, dass man davon ausgehen konnte, da ist ein Fehler, hat ein Fehler vorgelegen bei der Messung.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und dann haben Sie eben gesagt, bei den Formulierungen, wenn die besonders problematisch oder schwierig für die Hersteller waren, dann ist man mit denen in einen Austausch - - Wie habe ich mir das denn vorzustellen, also sind da Texte hin- und hergeschickt worden, oder wie ist das passiert?

**Zeuge Sven Paeslack:** Also, ich habe persönlich diese Texte nicht an die Hersteller geschickt, und wie oft die hin- und hergeschickt worden sind, weiß ich deswegen auch nicht. Ich weiß aber, dass die Hersteller hinsichtlich der Texte informiert worden sind, am Ende hinsichtlich der Resultate informiert worden sind. So. Und inwiefern da jetzt textliche Veränderungen im Einzelfall aufgetreten sind, kann ich jetzt im Detail auch nicht sagen. Aber - - Also, es geht hier nicht um problematische Formulierungen, es geht eher um die Richtigkeit der Formulierung, gar nicht



Problematik, sondern: Ist das richtig so formuliert, wie wir es ausgedrückt haben? - Am Ende - das hatte ich ja ausgeführt - kann ja so ein Bericht und ein vielleicht zweideutiger Wortlaut erhebliche Auswirkungen haben. Jeder liest das anders und versucht, was anderes rauszulesen. Und das war dann der Grund.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich finde das schon interessant. Wenn ich einen Bußgeldbescheid kriege, liest mir auch keiner den vor, ob ich den in Ordnung finde.

(Zuruf der Abg. Kirsten Lühmann (SPD))

**Zeuge Sven Paeslack:** Aber - -

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber nein, war einfach nur - - Mich würde einfach nur interessieren, wie das passiert ist, also wie der Austausch da gelaufen ist, was Sie davon wissen. Sie haben eben gesagt, zwei oder drei bei den problematischen Herstellern. Können Sie sich denn an einen erinnern, bei dem das so gemacht worden ist?

**Zeuge Sven Paeslack:** Herr Abgeordneter, ich würde zu dem Bußgeldbescheid gerne was sagen,

(Kirsten Lühmann (SPD):  
Ja, danke schön!)

weil wir bewegen uns mit unseren Messungen außerhalb der rechtlichen Randbedingungen. Wir haben uns hier nicht bewegt im Zyklus, wo eine Verfehlung festgestellt wurde, die auch rechtlich zu ahnden ist, sondern wir sind außerhalb des Rechts oder - - auf jeden Fall so, wie wir das Typgenehmigungsrecht verstanden haben. Und in diesem Falle, wo ich keine echte rechtliche Basis habe, den Hersteller zu packen - wenn man es mal so sagen will -, da muss ich auch als Behörde sehr vorsichtig und mit Bedacht meine Worte wählen. Und das haben wir getan, ohne die Werte zu verfälschen oder die Ergebnisse zu verfälschen.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut.

**Zeuge Sven Paeslack:** Und das nur, damit Sie mich da richtig verstehen. Und genau das ist auch mit den Herstellern gemacht worden, dass man gesagt hat: Das ist unser Ergebnis, und wir werden es entsprechend formulieren, und ist das akzeptabel? - Weil am Ende wollen wir den Herstellern ja auch nicht ohne eine wirkliche rechtliche Basis wirtschaftlich schaden. Aber, wie gesagt, ich bin ja auch kein Jurist, und ich bewege mich schon wieder weit in diesen Bereich, glaube ich.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine Frage war aber eigentlich - - Habe ich durch meinen Vergleich mit dem Bußgeldbescheid ausgelöst; ist in Ordnung. Meine Frage war aber eigentlich: Mit welchen Herstellern? Also können Sie uns Hersteller sagen, mit denen das so diskutiert wurde, mit denen da Texte ausgetauscht wurden? Wenn das in Ordnung ist, kann man das ja auch so benennen, mit welchen Herstellern.

**Zeuge Sven Paeslack:** Also, ich meine, mit Porsche sind Texte ausgetauscht - - Also, ich weiß - - Ich kann wirklich jetzt nichts sagen, weil ich diesen Austausch der Texte nicht vorgenommen habe, wenigstens kann ich mich nicht mehr dran erinnern - es ist so viel passiert in diesem Zeitraum -, ob ich nicht auch mal einen Text in den Unterlagen ausgetauscht habe. Also, das muss ich an dieser Stelle sagen: Es ist so viel passiert, und es ist so viel in dem Zeitraum, dass ich das nicht mit hundertprozentiger Sicherheit sagen könnte, dass nicht auch ein Text über meinen Tisch gegangen ist. Aber üblicherweise habe ich diese Texte nicht ausgetauscht.

Ich weiß von einem Fall Porsche. Dort sind mal Texte ausgetauscht worden oder auch Telefonate geführt worden; das weiß ich. Ob weitere Hersteller - - BMW, glaube ich, ist auch noch mal was besprochen worden. Ich meine, besprochen wurde mit allen Herstellern, -

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, haben Sie eben gesagt.

**Zeuge Sven Paeslack:** - aber ob noch weitere Texte, wirklich Formulierungen ausgetauscht



## 5. Untersuchungsausschuss

worden sind per E-Mail oder nicht, kann ich nicht mit Sicherheit sagen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gut. Wir sind durch mit der Zeit. - Dann ist die CDU/CSU-Fraktion an der Reihe.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Ja. - Jetzt muss ich doch noch mal an diesem Rechtsgrundsatz ansetzen und da noch mal nachfragen.

Lieber Kollege Krischer, ohne gesetzliche Grundlage kann es auch keinen Bußgeldbescheid geben. Das ist ja weiß Gott mehr als nur verfassungsrechtlicher Grundsatz, dass es ohne Gesetz keine Strafe gibt.

Vielleicht noch mal ein bisschen zu dieser Grundlage. Wären diese Tests für sich allein, von denen wir vorhin gerade gesprochen haben, rechtssicher und beweiskräftig gegen VW dann im Sinne des Nachweises verbotener Abschalt-einrichtungen überhaupt gewesen, oder bedurfte es dieses Geständnisses der VW-Mitarbeiter gegenüber der EPA in den USA als weiterem Umstand, um überhaupt als Nachweis herangezogen zu werden?

**Zeuge Sven Paeslack:** Das ist jetzt auch eine rechtliche Fragestellung, wo ich natürlich vielleicht auch nicht die richtige Person bin. Aber was ich klarstellen möchte, ist natürlich, dass das, was Volkswagen in den USA zugegeben hat, nicht eins zu eins auf unsere europäischen Verhältnisse umsetzbar ist, weil die Fahrzeuge natürlich nicht identisch sind. Das ist nur - - Nach meinem Kenntnisstand sind sie nicht identisch, also, so habe ich das verstanden. Das heißt, diese - - Nach meinem Kenntnisstand gilt damit so das Zugeben des Betruges erst mal - was durch die Presse auch ging und was dort scheinbar gelaufen ist - für Amerika bzw. für die USA.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Gut. - Damit möchte ich jetzt einfach mal diesen Punkt oder Sektor verlassen und möchte mich noch mal dem Sachverständigen Führ, MAT A SV-4, Seite 15, zuwenden. Der kritisiert das KBA dafür, vor Inkrafttreten des RDE-Pakets im Rahmen der Untersuchungskommission höhere Konformitätsfaktoren

- jetzt komme ich wieder dazu; die Konformität, glaube ich, hat der Kollege Behrens vorhin schon mal angesprochen gehabt - angewendet zu haben, nämlich den Faktor 3. In diesen RDE-Paketen wurden diese Konformitätsfaktoren festgeschrieben. Der Faktor 2,1 wurde in diesem Ausschuss von Staatssekretär Flasbarth aus dem BMUB thematisiert; das ist das vorläufige Protokoll, Seite 128. Wann war der da? Gut, also das Datum, glaube ich - - Das dürfte so reichen, wenn ich aus dem Protokoll zitiere. Das Datum, wann der da war, müsste man sonst noch mal schnell suchen.

Können Sie uns aus Ihrer Erfahrung in der internationalen Gremienarbeit mitteilen, welche Konformitätsfaktoren zum Beispiel nach dem Bekanntwerden des Einsatzes von dieser Abgasmanipulationssoftware in Diesel-Pkw in Frankreich oder unter Umständen auch in anderen Ländern vor Inkrafttreten der RDE-Pakete auch interimweise angewandt wurden, und war dieser Konformitätsfaktor höher als 2,1, und sind Ihnen - wenn ja, welche - Gründe dafür bekannt oder benannt worden? Und vielleicht ganz grundsätzlich: Welche technischen Gründe bedingen überhaupt die Annahme eines Konformitätsfaktors?

**Zeuge Sven Paeslack:** Also, es gab ja nach dem VW-Fall auch die eine oder andere Diskussion in Brüssel über diese Testverfahren oder Feldtests, die überall in Europa durchgeführt werden, sowohl in Frankreich als auch den Niederlanden, und auch in UK, glaube ich, wurden Tests gemacht. Und so wie ich weiß, haben die Franzosen als Konformitätsfaktor einmal drei- und fünffach angesetzt. Also das sind zum Beispiel ihre Konformitätsfaktoren, wo sie gesagt haben, das ist dann auffällig. Also am Ende sind diese Konformitätsfaktoren - - Die gibt es ja nicht im Bereich der jetzigen Gesetzgebung. Also hat man gesagt: Wenn die Fahrzeuge irgendwelche Werte überschreiten - dreifach, fünffach -, dann sind sie auffällig, dann gucken wir sie uns besonders an. - So, am Ende, haben wir ja auch unsere Konformitätsfaktoren bestimmt, dass man irgendwo mal sagt: Okay, 2,1, das ist einer, der zukünftig in der gesetzlichen Regelung drin ist. - Und alle bewe-



## 5. Untersuchungsausschuss

gen sich letztendlich außerhalb der Typgenehmigungsvorschriften, des rechtlichen Rahmens, und haben sich dann ihre Gedanken darüber gemacht.

Also, warum die Franzosen genau 3 oder 5 gewählt haben - was in ihrem Bericht auch herauskommt -, weiß ich nicht; das kann ich im Detail nicht sagen. Ist vielleicht auch eine gewisse Willkür, die dahintersteckt, dass man sagt: Was ist so üblich gewesen im Fahrzeugbereich? Ich glaube, man hat natürlich Feldmessungen gemacht und weiß, was die Fahrzeuge im Realbetrieb zum Teil ausgestoßen haben, und da hat man sich irgendwo dran orientiert, weil man eben gedacht hat, das ist so der Durchschnitt der Fahrzeuge, ohne dass dort unzulässige Abschaltvorrichtungen benutzt worden sind. - Das ist so für mich der Hintergrund, was ich so in Gesprächen, in Pausengesprächen, mal vernommen habe. Aber rechtlich belastbar ist da nichts dran.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Okay, danke. - Ich reiche nach: Das war der 20. Oktober 2016. Damit das im Protokoll auch komplett vermerkt ist, und würde es einfach jetzt hierbei belassen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Auch meinerseits gibt es noch einen Nachtrag zur Quelle, und zwar, was ich vorhin zitierte aus dem Ordner 122, das ist das Blatt Nummer 252.

Ich möchte ganz gern auf die Berechtigung des KBA zur Prüfung mit variierten Prüfverfahren zur Feststellung von Abschaltvorrichtungen eingehen. Sie haben von den begrenzten Möglichkeiten bereits berichtet. Nun finden wir in der Aktenvorlage des KBA einen Dienstreisebericht von Ihnen über ein Treffen mit der Type-Approval Authorities Expert Group am 13. Juni 2016; das ist KBA-2-1, Ordner A 131, 14, Blatt 2 ff.

Darin findet sich unter TOP 5 folgende Aussage der Kommission - das ist KBA-2-1, Ordner 131, 14, Blatt 3 -: Die Kommission

führt aus, dass die Regelungen zum Verbot der Abschaltvorrichtung keinen Bezug zum NEFZ haben. Die Ausnahmen müssen eng ausgelegt werden.

Die Hersteller haben auch Pflichten bei -7 Grad.

Kommission stellt noch einmal fest, dass die Definition in der Verordnung

eindeutig ist. Die Dauerhaltbarkeit eines Motors hat nichts mit Motorschutz zu tun. Auch schlechtes Design ist kein Grund dafür. Der Hersteller muss alle Ausnahmen klar erläutern können. Die Auslegung muss streng sein.

Teilen Sie diese Ansicht der Kommission, und hat das KBA diese bis zum Bekanntwerden der Manipulationsvorwürfe gegenüber VW im September 2015 zugrunde gelegt?

**Zeuge Sven Paeslack:** Ich teile die Einschätzung der Kommission nicht. Das ist eine Einschätzung, die mir auch zum ersten Mal bekannt geworden ist zu diesem Zeitpunkt, als dort darüber gesprochen worden ist. Und diese Einschätzung, dass zum Beispiel die Gesetzgebung klar, eindeutig ist, wurde auch nicht von anderen an dieser Sitzung teilnehmenden Mitgliedstaaten geteilt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Also es war eine Minderheitenmeinung in dieser - -

**Zeuge Sven Paeslack:** Auf jeden Fall hinsichtlich der Auslegung der Kommission, dass die Vorschriften eindeutig und klar sind, war das eine Minderheitenmeinung, ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Weil zumindest hier in der Aktenvorlage - oder aus diesem Dienstreisebericht - halt „Kommission“ steht, und Kommission ist eigentlich *die* Kommission dann.

**Zeuge Sven Paeslack:** Ja, das ist die Europäische Kommission. Aber die Europäische Kommission kann natürlich eine Auslegung der Vorschriften vornehmen, wie sie meint oder wie sie es hält. Das ist halt eine Auslegung, eine juristische Auslegung der Kommission. Aber dieser juristischen Auslegung muss man sich ja nicht zwangsweise anschließen - das ist wenigstens mein Verständnis -, sondern die Mitgliedstaaten sind ja für die



## 5. Untersuchungsausschuss

Umsetzung der entsprechenden Verordnungen und Richtlinien zuständig und legen auch die entsprechenden Vorschriften aus.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Also meinem Verständnis nach klingt die Aussage der Kommission so, als sei der NEFZ zwar der bisher vorgeschriebene Fahrzyklus für die Typgenehmigung, zur Feststellung des Vorliegens einer illegalen Abschalteneinrichtung seien aber auch andere Testverfahren zulässig - so werte ich es. Teilen Sie diese Sichtweise?

**Zeuge Sven Paeslack:** Sagen wir es mal so: Wenn ich also einen begründeten Verdacht habe, dann, bin ich Auffassung, kann man auch mehr fordern. Ob man unbedingt Tests fordert, weitere Tests, oder ob man mit dem Hersteller ins Gespräch geht und weitere Unterlagen und weitere Informationen fordert - ja, das teile ich, das kann man machen, selbstverständlich, wenn ich einen begründeten Verdacht habe. Aber ohne einen begründeten Verdacht kann ich das nicht tun - sagen wir es einmal so. So ist es vielleicht eindeutiger.

Und hinsichtlich der strengen und sehr engen Auslegung der Kommission, jetzt dieses Wortlauts: Der war für mich an der Stelle zum ersten Mal, neu, und sehr überraschend und konnte von mir oder wird von mir auch nicht geteilt, weil ich auch in anderen Sitzungen, an denen ich teilgenommen habe über viele Jahre, nie diese strenge Auslegung gehört habe. Es gibt auch eine entsprechende FAQ-Liste der Kommission, die wir vorliegen haben und die mal auf einer Webseite veröffentlicht wurde, und dort steht zum Beispiel drin: Normale Betriebsbedingungen sind in der Regel die Bedingungen, die während des Typprüfzyklus gefahren werden. - Auch diese Aussage gab es.

Also ich kann das nur - - Ich werte diese sehr strenge Auslegung auch als Schutzbehauptung. Das ist - - kann ich nur - - weil diese Auslegung hat mich komplett überrascht.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und auf welche Rechtsgrundlage stützte sich das KBA nach Be-

kanntwerden der Manipulationsvorwürfe gegenüber VW, wo ja nun dann eben variierte Tests durchgeführt worden sind?

**Zeuge Sven Paeslack:** Wir haben die Anordnung erhalten, die entsprechenden Tests durchzuführen. Welche Rechtsgrundlage da herangezogen wurde, kann ich im Einzelfall nicht sagen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann habe ich Fragen bezüglich der Arbeit in der Untersuchungskommission. Sie haben ja gesagt, dass Sie teilweise daran beteiligt gewesen sind, und vielleicht sind Ihnen ja einige Fakten bekannt, weil Sie in Ihrer Anwesenheit besprochen worden sind. Es hat ja Nachmessungen gegeben, oder es hat Messungen gegeben im Rahmen der Untersuchungskommission „Volkswagen“. Ist Ihnen bekannt, wer die Messungen vorgenommen hat? Waren es die Hersteller oder/und das KBA?

**Zeuge Sven Paeslack:** Die Nachmessungen sind im Rahmen der Untersuchungskommission immer vom KBA initiiert worden bei unterschiedlichen Technischen Diensten. Es ist also dort nichts auf Herstelleranlagen gemessen worden.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Hat die Untersuchungskommission auch Messungen zu CO<sub>2</sub> vorgenommen?

**Zeuge Sven Paeslack:** Die CO<sub>2</sub>-Messungen sind letztendlich ein Abfallprodukt bei den normalen Emissionsmessungen. Also es ist auch immer ein CO<sub>2</sub>-Wert am Ende hinten herausgeklackert, am Ende der Messung.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. - Und der Bericht ist ja nun als Endbericht verfasst worden, und die Formulierungen in dem Bericht deuten darauf hin, dass weitere Untersuchungen vorgenommen werden müssen. Ergebnisse zu CO<sub>2</sub> sind eben explizit nicht enthalten, sondern - Sie haben es eben gesagt - Beiprodukt gewesen. Haben Sie zu diesem Hintergrund Kenntnis?

**Zeuge Sven Paeslack:** Zu den CO<sub>2</sub>-Messungen, -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Sven Paeslack:** - dass weitere - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Die Dokumentation der Ergebnisse der CO<sub>2</sub>-Messungen.

**Zeuge Sven Paeslack:** Ja, das ist aber letztendlich noch ein laufender Vorgang, die CO<sub>2</sub>-Messungen und -Überprüfungen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Nach meinem bisherigen Verständnis ändern sich die CO<sub>2</sub>-Werte bei Änderung der Einstellung der Abgasreinigungsanlage ebenfalls. Gehe ich richtig in der Annahme, dass damit die bislang angenommenen CO<sub>2</sub>-Werte, die aus den Herstellerangaben kommen, hinfällig sind bzw. nicht ausreichend valide?

**Zeuge Sven Paeslack:** Das ist nicht zwingend, weil, ja, vom Grundsatz her hat natürlich eine Veränderung der emissionsmindernden Einrichtungen - - oder kann das Auswirkungen auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen haben, aber man hat natürlich hinsichtlich anderer Parameter die Möglichkeit, trotzdem die CO<sub>2</sub>-Emissionen auch so wieder zu optimieren. Insbesondere kann man natürlich, wenn man sowieso die Emissionsminderungsstrategie anpackt, was einige Hersteller eben getan haben, auch das Einspritzverhalten der Fahrzeuge entsprechend ändern, und das hat auch natürlich einen erheblichen Einfluss auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen. Und das Ziel war natürlich insbesondere auch, dass die Fahrzeuge hinsichtlich der gesetzlich zertifizierten CO<sub>2</sub>-Emissionen unverändert blieben.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Also können die bisherigen CO<sub>2</sub>-Werte valide durch die nachträglich festgestellten Werte ersetzt werden?

**Zeuge Sven Paeslack:** Also, die jetzt im - - Von welchen Fahrzeugen reden Sie jetzt, Herr Vorsitzender?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Von den Nachmessungen innerhalb des Untersuchungszeitraums.

**Zeuge Sven Paeslack:** Also Volkswagen oder allgemein? Das ist mir jetzt nicht klar, Herr Vorsitzender.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. - Dann steige ich noch mal in der nächsten Runde drauf ein und gebe das Wort weiter an die SPD-Fraktion.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Wir haben im Prinzip schon alles gesagt, mehrfach von mehreren. Allerdings, da immer wieder jemand anderes kommt, bin ich etwas verwirrt und möchte noch mal eine Klarstellung haben.

Sie haben uns erklärt, dass Ihre Aufgabe ist, im Rahmen der gesetzlichen Regelungen Überprüfungen durchzuführen. Wenn es dort Abweichungen gibt, die nicht erklärt werden können, das heißt, ein Verstoß gegen die Verordnung vorliegt, können Sie diese ahnden; das ist aber noch nie passiert. - Und dann war die Frage: Warum haben Sie dann hinterher, nach dem Bekanntwerden der VW-Geschichte, andere Prüfungen durchgeführt, wenn das vorher nicht möglich war? - Und dann haben Sie, wenn ich Sie richtig verstanden habe, gesagt: Wir haben die durchgeführt, wir hätten die auch jederzeit durchführen können, nur sie haben keine rechtliche Wirkung. - Also wenn der Minister vorher gesagt hätte: „Macht die!“, hätten Sie die gemacht. Aber warum hätte er das tun sollen? Es gab keinen Hinweis auf die Notwendigkeit dieser Prüfungen, also sind sie nicht durchgeführt worden. Anschließend gab es eine Notwendigkeit, darum sind sie durchgeführt worden; aber sie hatten keine rechtliche Bindungswirkung. - Ist das so richtig wiedergegeben?

**Zeuge Sven Paeslack:** Ja, so hätte ich das jetzt verstanden.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Dann habe ich es richtig verstanden. - Danke.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann geht es weiter an die Grünen.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ja, ich hätte eine Nachfrage zu dem eben Gesagten.



## 5. Untersuchungsausschuss

Wenn die EU-Regelungen so unklar und missinterpretierbar sind - so habe ich Sie verstanden, dass es da auch unterschiedliche Auslegungen gab -, wann und bei welcher Gelegenheit haben Sie denn für eine Verbesserung, eine Klarstellung plädiert? Welche Kanäle haben Sie denn da genutzt oder irgendetwas anderes, von dem Sie wissen, dass er es getan hat, aus Ihrer Behörde, aus einer anderen Behörde?

**Zeuge Sven Paeslack:** Das Problem an der Sache war: Vor dem Volkswagen-Fall ist über diesen Passus in der Vorschrift nie diskutiert oder gesprochen worden. Das heißt, diese Unklarheit der Vorschrift oder die Unklarheit der Auslegung dieser Vorschrift war mir bis zu diesem Zeitpunkt nicht klar. Und erst nach dem Volkswagen-Fall und den entsprechenden Diskussionen, also national und international natürlich auch, bzw. bei der Überprüfung ist es dann aufgefallen, dass dort doch eine gewisse rechtliche Unsicherheit besteht, scheinbar bei allen Herstellern, weil wir ja europäisch gesehen haben, dass alle Hersteller in irgendeiner Art und Weise Abschaltvorrichtungen nutzen - und ob die begründet sind oder nicht, ist dann eine andere Geschichte -, aber auch bei uns als Behörde, ja, und nach meinem Dafürhalten auch auf Kommissionsebene.

Dieses sehr klare Statement, was ich dort formuliert habe scheinbar im Dienstreisebericht - hundertprozentig kann ich mich nicht mehr dran erinnern -, war ein sehr überraschendes Statement für mich. Und dieses Statement habe ich auch ganz so klar nicht noch mal gehört. Das war letztendlich eine informelle Arbeitsgruppe dort, wo darüber gesprochen wurde. Aber deswegen: Erst da wurde wirklich über diese Passagen gesprochen, ob die eindeutig oder nicht eindeutig sind. Und dort haben auch andere Mitgliedstaaten klar zu verstehen gegeben, dass sie mit diesen gesetzlichen Regelungen gewisse Auslegungsprobleme haben.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Okay. - Mich wundert das jetzt nur ein bisschen, weil Sie eben gesagt haben, es hat früher andere Auslegungen gegeben. Da haben Sie gesagt, da war - - Das heißt, es muss - Irgendwo ist ja doch schon mal drüber gesprochen worden.

**Zeuge Sven Paeslack:** Diese Auslegungen, die haben wir, oder ich habe sie nachträglich gesehen - dass diese Auslegung scheinbar auf einer Webseite gestanden hat, auch nach dem Volkswagen-Fall noch; genau weiß ich es nicht mehr. Aber es ist nicht drüber diskutiert worden. Nachträglich, nach dem Volkswagen-Fall, rollt man natürlich die ganze Geschichte noch mal auf. Und dort ist eben auch in einer FAQ-Liste so was aufgetaucht, ja, dass eben normale Betriebsbedingungen grundsätzlich als die Bedingungen im Zyklus zu betrachten sind.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Letzte Frage von mir: Würden Sie denn sagen, dass 17 Grad Außentemperatur eine normale Betriebsbedingung eigentlich ist?

**Zeuge Sven Paeslack:** Ja, da bin ich auf Ihrer Seite. Das würde ich auch als normale Betriebsbedingung betrachten.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Finden Sie es - jetzt mal von legal, illegal, von juristischen Fragestellungen abgesehen - denn in Ordnung, wenn ein Hersteller auch eines hochpreisigen Segmentes seine Abgasreinigungseinrichtung unter 17 Grad abschaltet?

(Unruhe - Zuruf: Das geht gar nicht!)

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann lassen Sie uns die Fragen nach den Tatsachen bitte noch mal in den Mittelpunkt stellen.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Dann frage ich nach den Tatsachen. Finden Sie es im Sinne der EU-Richtlinie zielführend - formuliere ich es so; ist das okay? -, wenn ein Hersteller unter 17 Grad seine Abgasreinigungseinrichtung abriegelt?

(Unruhe bei der CDU)

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Nein, die Zielführung ist da wieder drin. Was aber - - Frage nach dem Sachstand, den du gern erfahren möchtest.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):  
Gut. - Halten Sie es - -

(Heiterkeit - Ulrich Lange  
(CDU/CSU): Ich glaube, da-  
mit ist der Kollege Krischer  
an dieser Stelle endgültig  
entlarvt bei der Frage! -  
Carsten Müller (Braun-  
schweig) (CDU/CSU): Nur  
das Verb zu verändern, das  
ist einen Versuch wert! -  
Heiterkeit)

- Machen wir es nachher.

(Carsten Müller (Braun-  
schweig) (CDU/CSU): Ge-  
nau! - Heiterkeit)

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):  
Dann übernehme ich mal, um noch ein bisschen  
Nachdenkzeit zu kriegen für uns alle. - Aber  
nicht - -

(Zuruf)

- Doch, auch für die Union. Da war ja jetzt auch  
an manchen Stellen ein bisschen Enge. - Kom-  
men wir mal wieder zu dem Untersuchungsbe-  
richt, Herr Paeslack. Kommen wir mal zu den  
Rechtsfolgen der Untersuchung. Wie verpflich-  
tend ist die Anordnung an die Hersteller, ihre  
Fahrzeuge nachzubessern?

**Zeuge Sven Paeslack:** Welche Hersteller meinen  
Sie jetzt? Volkswagen oder auch wieder die wei-  
teren Hersteller?

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):  
Wo Anordnungen ergangen sind.

**Zeuge Sven Paeslack:** Ja, meines Erachtens ist  
das eine Verpflichtung für Volkswagen. Dort ist  
eine Anordnung ergangen, die entsprechenden  
Fahrzeuge, die - - die unzulässigen Abschalt-  
richtungen zu entfernen.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):  
So. - Gilt dies nur für die tatsächlich untersuch-  
ten Fahrzeuge, oder ist das auch - - Was ist mit

Fahrzeugen des gleichen Herstellers, die nicht  
untersucht worden sind, die aber im Prinzip das  
Gesamt- - die gleiche Reinigungsstrategie, Abgas-  
nachbehandlungsstrategie verwenden?

**Zeuge Sven Paeslack:** Also, die Anordnung ist  
für alle Herst- - für alle EA189er-Motoren ergan-  
gen, und ich glaube, damit haben wir das ge-  
samte Spektrum abgedeckt.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):  
Und das bezieht sich nur auf die Messungen, die  
Sie selber vorgenommen haben, oder ist da auch  
bei solchen Anordnungen Bezug genommen wor-  
den auf Messungen, Messergebnisse, die aus an-  
deren Quellen stammten?

**Zeuge Sven Paeslack:** Nein, in unserer Anord-  
nung sind wir auf eigene Messungen eingegangen  
und natürlich auch auf die Informationen, die  
wir von Volkswagen erhalten haben hinsichtlich  
der Emissionsminderungsstrategien; denn wir ha-  
ben natürlich Dokumente erhalten, die die Emis-  
sionsminderungsstrategien erläutern. Und auf Ba-  
sis dieser Strategien kann man auch schon mal  
zu Ergebnissen gelangen. Also, dort ist ja erläu-  
tert, wann was an- und abgeschaltet wird. Und da  
kann man natürlich bei einer Einzelfallbetrach-  
tung auch schon mal zu - -

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):  
Also, Quellen waren entweder Ihre Messungen -

**Zeuge Sven Paeslack:** Ja.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):  
- oder das, was Sie von den Herstellern an Infor-  
mationen bekommen haben; mehr nicht.

**Zeuge Sven Paeslack:** Hinsichtlich des Beschei-  
des, den wir erlassen haben?

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):  
Ja.

**Zeuge Sven Paeslack:** Ja, letztendlich alles das,  
was die Behörde verifizieren konnte. Aber der  
Bescheid ist von unserem Juristen erstellt wor-  
den, also - -



## 5. Untersuchungsausschuss

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):  
Aber nicht von der Technik her.

**Zeuge Sven Paeslack:** Ja. - Also, deswegen - -

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):  
Gut, das ist das, was Ihnen jetzt so bekannt ist.

**Zeuge Sven Paeslack:** Nach meinem Dafürhalten  
sind das alles eigene Erkenntnisse letztendlich,  
die gewonnen worden sind.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):  
Okay. - Gut. Danke.

(Oliver Krischer (BÜNDNIS  
90/DIE GRÜNEN): Die Zeit  
ist um! Nächste Runde! -  
Heiterkeit)

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann ist die  
CDU/CSU-Fraktion an der Reihe.

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): Ja, ich habe an dieser  
Stelle noch mal eine kurze, aber dann auch ab-  
schließende Nachfrage von unserer Seite. - Wir  
hatten jetzt, Herr Paeslack, geredet über diese  
verpflichtenden Nachrufe [sic!] auf der Basis ei-  
nes Bescheides. Wir haben aber ja auch freiwil-  
lige Rückrufe gehabt, also vereinbarte freiwillige  
Rückrufe. Das heißt aber, dass man dort, bei die-  
sen anderen Herstellern - Klammer auf: nicht  
VW; Klammer zu -, keinerlei dieser Abschalt-  
einrichtungen festgestellt hat, sodass dann schon  
auch interessiert, wie es und durch welches Zu-  
tun des KBA zu diesen freiwilligen Rückrufen ge-  
kommen ist. Wie wurde da unterschieden?

**Zeuge Sven Paeslack:** Also, hinsichtlich der Qua-  
lität der Abschalt- einrichtungen war das schon  
ein Unterschied. Und die von Volkswagen sind  
als unzulässig eingestuft worden, und aus diesem  
Grunde ist auch dort - - sind die entsprechenden  
Bescheide ergangen. Und die anderen Fahrzeuge  
oder die anderen Hersteller, die eben weitere  
Dinge getan haben oder die auch Abschalt-  
einrichtungen benutzt haben, dort ist eben - - hatte  
die Untersuchungskommission Zweifel. Am  
Ende ist das eine Entscheidung der Untersu-

chungskommission. Dort, wo das KBA auch teil-  
genommen hat, hatte sie Zweifel hinsichtlich der  
Rechtmäßigkeit. Und die Hersteller räumen diese  
Zweifel eben aus, indem sie ihre entsprechenden  
Systeme nachbessern.

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): Das heißt aber, dass  
dort Sie zwar Zweifel hatten, aber kein beweissi-  
cherer Nachweis, kein rechtssicherer Nachweis  
der Manipulation dieser Abschalt- - also dieser Il-  
legalität der Abschalt- einrichtung geführt werden  
konnte, sodass man sich auf der Basis der Zwei-  
fel freiwillig verständigt hat.

**Zeuge Sven Paeslack:** Also, ich würde da auch  
nicht den Nachweis der Manipulation - - Ich  
würde dort bei diesen Herstellern nicht - - Ich  
würde persönlich nicht von Manipulation dort  
reden. Die Frage ist einfach, ob die Begründung  
für die Abschalt- einrichtung - - ob der hundert-  
prozentig gefolgt werden konnte oder ob man  
einfach Zweifel hinsichtlich der Begründung  
hatte. Da ist ja auch nicht Schwarz und Weiß zu  
sagen, sondern das sind Graubereiche, wo ich  
einfach sage: Ja, ist das denn jetzt begründbar in  
diesem Einzelfall?

Jede Betrachtung war eine Einzelfallbetrachtung.  
Wenn es so einfach wäre, zu sagen: „Ich habe da  
eine goldene Regel“, dann wäre das Leben auch  
für uns sehr einfach da. Also, deswegen war es in  
dem Sinne eine Einzelfallbetrachtung und die  
Hersteller - - wo die Untersuchungskommission  
Zweifel hatte und wo die Hersteller dann eben  
bereit waren, dort noch mal nachzulegen.

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): Also, das heißt auf gut  
Deutsch, Sie haben das KBA mit diesen Herstel-  
lern nach dem Motto „Da sind wir in einem  
Graubereich“ durch verhandlungstechnischen, ja,  
ob Druck oder Aussprache - - Dann sind Sie zu  
dem freiwilligen Rückruf gekommen.

**Zeuge Sven Paeslack:** Das ist hauptsächlich im  
Bereich der Untersuchungskommission gelaufen.  
Wie es in jedem Einzelfall dazu kam, dazu kann  
ich dann keine Aussage machen, aber - -

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): Okay. - Danke.



**Vorsitzender Herbert Behrens:** Weitere Fragen?

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Keine.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann möchte ich an dem Punkt ganz gern noch mal ansetzen, wo ebendieser Graubereich so ein bisschen aufgehellert worden ist. Bundesminister Dobrindt schreibt in einem Brief an die EU-Kommissarin Bienkowska unter der Überschrift „Bericht der Untersuchungskommission ‚Volkswagen‘“ Folgendes - Zitat -:

Als Sofortmaßnahme zur gezielteren Vermeidung unzulässiger Abschaltvorrichtungen in den Fahrzeugen habe ich das KBA angewiesen, ab sofort vor der Erteilung einer Typgenehmigung von den Herstellern eine Erklärung zu verlangen, ob sie Motorschutzeinrichtungen verwenden. Ist dies der Fall, so müssen die Hersteller dem KBA fallbezogen die konkrete Funktion in der Software offenlegen sowie die Reaktionsweise und die Gründe darlegen, aufgrund derer sie die Motorschutzeinrichtung für erforderlich halten.

Das ist KBA-2-1, Ordner A 131, 14, Blatt 133. Meine Frage: Kann man Ihre Einschätzung nach Motorschutzeinrichtungen gleichsetzen mit Abschaltvorrichtungen? Sprich: Wäre mit der Erklärung ein ausreichender Anhaltspunkt gegeben, der die Hersteller zur Offenlegung der Software verpflichtet?

**Zeuge Sven Paeslack:** Also, Motorschutzeinrichtungen - - In dem Augenblick, wo diese Motorschutzeinrichtung Auswirkungen auf die Emissionen hat: Ja, dann ist es eine Abschaltvorrichtung - so lese ich die Definition -, weil alle Maßnahmen, alle Parameter, die ich aufnehme, die in irgendeiner Art und Weise Auswirkungen auf die Emissionen haben, insbesondere dann negativer Art - positiver Art wäre ja schön -, könnte man auf jeden Fall als Abschaltvorrichtung bezeichnen, ja. Und hinsichtlich der Begründung oder Notwendigkeit stecken wir natürlich weiterhin in einem entsprechenden Graubereich.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Hat es seither beim KBA solche Fälle gegeben, also Offenlegung der Software?

**Zeuge Sven Paeslack:** Wir haben, nachdem der Herr Minister das angeordnet hat, auch im Einzelfall schon uns Software angeschaut, ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm. - Und wurde im Zuge der Aufarbeitung des Abgasskandals vom KBA Ihrer Kenntnis nach auch erwogen, aufgrund der Verwendung illegaler Abschaltvorrichtungen die Typgenehmigung für bestimmte Fahrzeuge zu widerrufen, auch vielleicht sogar rückwirkend zu widerrufen?

**Zeuge Sven Paeslack:** Nein, für Volkswagen haben wir es ja nicht getan. So weit sind wir bisher noch nicht gekommen, dass wir meinen, das tun zu müssen. Das ist natürlich - - Die Entscheidung obliegt mir ja nicht, die wird im juristischen Bereich natürlich auch diskutiert. Und mir ist da nichts bekannt, dass man dort Diskussionen bereits geführt hat, in irgendeiner Art und Weise die Typgenehmigung zu widerrufen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Die endgültige - - Die abschließende Prüfung ist das eine. Aber hat es Diskussionen - - Sie sagten, auch keine - - Ihnen ist von Diskussionen auch nichts bekannt.

**Zeuge Sven Paeslack:** Also, vom Grundsatz her, wenn wir im Bereich der Fahrzeugtechnik über - - Wir reden erst mal über technische Maßnahmen, und wir reden natürlich auch über technische Maßnahmen, ob wir irgendwas verbessern können, technisch, oder der Hersteller was verbessern kann. Dieser Entzug der Typgenehmigung - - Irgendwo ist das ja auch nicht zwingend zielführend, sondern wir wollen die Fahrzeuge ja - - Wir wollen ja, dass da saubere Fahrzeuge auf die Straße kommen. Und wenn die Hersteller in dem Bereich, insbesondere wo Grauzonen sind, bereit sind, etwas zu tun, und sogar auch für Fahrzeuge, die im Verkehr sind, dann hat das natürlich eine ganz andere Auswirkung oder, auf jeden Fall für mich, eine positive Umweltauswirkung. Da ist ein Entzug der Typgenehmigung ja nicht zwingend das geeignete Mittel.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm. - Wurde das Typengenehmigungsverfahren nach den Erkenntnissen aus der Untersuchungskommission angepasst, verändert?

**Zeuge Sven Paeslack:** Also, die Gesetzgebung ist ja laufend; das muss man dazu ja sagen. Es laufen ja zurzeit Diskussionen entsprechend in Brüssel für die Gesetzgebung, und es hat sich natürlich in dem Zeitraum auch schon etwas in der aktuellen Gesetzgebung ergeben. Die Offenlegung der Emissionsminderungsstrategien, die vorher nicht in der Gesetzgebung war, ist eben seit April in der Gesetzgebung für neue Fahrzeugtypen. Dieses sogenannte AES und BES, also die Basis-Emissionsstrategie und die Auxiliary Emission Strategy, also die Hilfsstrategie, das ist jetzt geltendes Gesetz für neue Fahrzeugtypen. So gesehen ist das jetzt von allen Herstellern in Europa vorzulegen - - die neue Fahrzeugtypen genehmigen, also nicht nur in Deutschland.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Meine letzte Frage an Sie ist: Werden die Hersteller seit 2015 standardmäßig nach der Verwendung von Abschaltvorrichtungen gefragt?

**Zeuge Sven Paeslack:** Seitdem wir den Volkswagen-Fall hatten, fragen wir jetzt die Hersteller nach diesen entsprechenden Abschaltvorrichtungen. Das ist aber, meine ich - - Ich bin mir nicht ganz bewusst, aber der Herr Minister hat das letztendlich auch angeordnet und so und so angewiesen, und seitdem tun wir das, ja. Das ist aber, glaube ich - - Ich weiß nicht, ob es in 2015 war, seitdem wir das - - Also, ich glaube, das war jetzt erst Anfang, Beginn 2016. Aber, wie gesagt, das kann ich definitiv nicht nachreichen. Das sollte aber in den Akten verfügbar sein.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm. Danke. - Die SPD-Fraktion. Weitere Fragen?

(Kirsten Lüthmann (SPD):  
Nein!)

Dann geht es an die Grünenfraktion. Bitte.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ich würde noch mal gerne zu dem Thema „Rückruf Volkswagen“ kommen. Also, erst mal die Frage - da gab es ja auch Presseberichterstattung jetzt drüber -: Volkswagen hat von Anfang an - - Trifft es zu, dass Volkswagen von Anfang an, also von September an, die Auffassung vertreten hat, dass das, was sie hier in Deutschland tun in Ihrem Zuständigkeitsbereich, nicht illegal ist? Hat Volkswagen das Ihnen gegenüber, dem KBA gegenüber, so vertreten?

**Zeuge Sven Paeslack:** Ja.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Bis heute?

**Zeuge Sven Paeslack:** Also, heute diskutieren wir da natürlich nicht mehr mit Volkswagen drüber, aber Volkswagen hat es öfter ausgedrückt, dass sie das für rechtmäßig halten, was sie tun.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Okay. - Der Rückruf, den Sie gemacht haben, ist aber trotzdem ein angeordneter Rückruf, anders als ein freiwilliger Rückruf?

**Zeuge Sven Paeslack:** Ja, wir haben einen Bescheid erteilt, und diesem Bescheid ist nicht widersprochen worden. So gesehen ist das - - Und in diesem Bescheid ist beschieden worden, dass wir das für unzulässig halten.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Mhm. - Was passiert denn eigentlich mit einem Autobesitzer, der jetzt dem Rückruf nicht folgt? Welche Konsequenz hat das?

**Zeuge Sven Paeslack:** Dazu kann ich im Detail nichts sagen, weil Zulassungsrecht ist am Ende Sache der Länder. Da hat das KBA keine Weisungsbefugnis.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Wer überprüft denn, welche Fahrzeuge eigentlich jetzt, wo die neue Software - - wo das geändert worden ist - - Wer kontrolliert das? Oder: Sie - -



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Sven Paeslack:** Also, Volkswagen meldet natürlich die Fahrzeuge, die umgerüstet worden sind.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ihnen?

**Zeuge Sven Paeslack:** Diese Fahrzeuge bekommen wir gemeldet, und wir werden auch - - Wir monitoren am Ende auch die entsprechende Quote wie bei einem ganz normalen Sicherheitsrückruf auch. Und nach einem bestimmten Zeitraum - - Ein Rückruf dauert in der Regel immer einen bestimmten Zeitraum: Also, 18 Monate muss man schon Herstellern zubilligen bei Rückrufen, das ist kein ungewöhnlicher Zeitraum, weil es eben auch eine logistische - - schon eine ganz schöne Sache ist, das zu bewerkstelligen. Und wie dann mit diesen Fahrzeugen verfahren wird, die noch nicht umgerüstet sind, weil der Bürger nicht hingefahren ist, kann ich jetzt nicht sagen an der Sache.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Da gibt es noch keine Entscheidung drüber?

**Zeuge Sven Paeslack:** Diese Entscheidung wird nicht in meinem Bereich getroffen.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Aber wird sie im KBA getroffen, oder wird sie - - Eben haben Sie gesagt: die Länder. Also, wer entscheidet denn jetzt, was da passiert?

**Zeuge Sven Paeslack:** Nein. Also, ich weiß es nicht. Ich weiß es nicht, das ist nicht mein juristischer Bereich. Ich weiß nur: Zulassung - - Die Fahrzeuge sind zugelassen, und Zulassung ist Ländersache, vom Grundsatz her erst mal. Also, ich kann das - -

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Das ist eine grundsätzliche Frage.

**MR Lothar Neuhoff (BMVI):** Das gehört nicht zum Verfahren.

**Zeuge Sven Paeslack:** Ja, das ist also - - Ich weiß es nicht.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Es gäbe aber auch - - Wie ist das denn bei anderen Rückrufen gehandhabt worden?

**Zeuge Sven Paeslack:** Sicherheitsrelevante Rückrufe? - Ich weiß nicht. Ist das jetzt Untersuchungsgegenstand? Ich bin da - - Also, ich kann Ihnen - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Oliver, machst du deine Frage noch mal, bitte, sodass sie den Untersuchungsgegenstand und den Untersuchungszeitraum umfasst?

**MR Lothar Neuhoff (BMVI):** Den Zeitraum vor allem.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Welche Überlegungen hat es denn in der Vergangenheit bei Ihnen gegeben für den Fall, dass Fahrzeuge am Ende, die zurückgerufen werden - - da nicht die neue Software draufgespielt wird?

**Zeuge Sven Paeslack:** Welche Überlegungen? - Also, wir ordnen den Rückruf an, und wir monitoren die Rückläufer. Und am Ende weiß ich nicht, was mit diesen Fahrzeugen passiert, die nicht an der Rückrufmaßnahme teilnehmen. Ich kann es nicht sagen, ich weiß es nicht. Ich weiß nicht, welche rechtlichen Möglichkeiten es da gibt. Ich kann es nicht sagen.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Also, es hat bei Ihnen bisher keine Überlegungen dazu gegeben?

**Zeuge Sven Paeslack:** Ja, doch, es - - Also, bei uns, von KBA-Seite aus, hat es keine Überlegungen gegeben, was mit diesen Fahrzeugen anzustellen ist, weil das nicht unsere Sache ist. Ich weiß aber, dass das natürlich in der Presse schon diskutiert wird, was mit diesen Fahrzeugen passiert, ob dort die Zulassung entzogen werden muss oder ob die bei der Hauptuntersuchung, was man in der Presse liest, als erheblicher Mangel eingestuft werden. Aber ich weiß es nicht. Ich weiß auch nicht, was rechtlich möglich ist. Ich kann es nicht sagen.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):  
Sie wissen auch nicht, wer dann gegebenenfalls zuständig wäre?

**Zeuge Sven Paeslack:** Also, ich weiß nur, dass für zugelassene Fahrzeuge die Bundesländer zuständig sind, und die können eine Zulassung des Fahrzeugs entziehen. Das weiß ich, aber - -

(Ulrich Lange (CDU/CSU):  
Also, ich bitte jetzt schon darum! Ich muss jetzt wirklich mal ein bisschen eingreifen! Aber es nimmt sonst wirklich überhand!)

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Das war ja nun eine konkrete Frage.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):  
Also, das ist aber jetzt wirklich - - Also, Ihre Fragen eben zur Bewertung von juristischen Gutachten, das waren ganz andere Kaliber.

**MR Lothar Neuhoff** (BMVI): Nein.

(Ulrich Lange (CDU/CSU):  
Sonst müssten wir jetzt die Sitzung unterbrechen!)

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Du bist an der Reihe.

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): Dann stelle ich jetzt den Unterbrechungsantrag.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** So, dann ist die Sitzung unterbrochen.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):  
Wenn Herr Lange einen Antrag stellt, ist die Sitzung unterbrochen?

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): Einen Antrag zur Geschäftsordnung.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Die Sitzung ist unterbrochen. Ich muss die Zuschauer bitten, den Raum zu verlassen und die Nichtöffentlichkeit herzustellen.

(Unterbrechung des Sitzungsteils Zeugenvernehmung, Öffentlich: 20.34 Uhr - Folgt Beratungssitzung, Nichtöffentlich)



(Wiederbeginn des Sitzungsteils Zeugenvernehmung, Öffentlich: 20.45 Uhr)

**Fortsetzung der Vernehmung des Zeugen Sven Paeslack**

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay, die Öffentlichkeit ist wieder hergestellt. Die Kolleginnen und Kollegen sind anwesend. Wir können die eben unterbrochene Sitzung fortsetzen, wenn der Zeuge wieder da ist.

(Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Der Zeuge ist nicht da! Nicht, dass wir hier ohne Zeugen weitermachen! Das wäre doch auch mal was! - Heiterkeit - Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wir könnten uns gegenseitig befragen!)

- Vielen Dank. - Wir fahren mit der Zeugenvernehmung fort. Das Wort war bei den Grünen. Es gibt noch anderthalb Minuten Zeit für weitere Nachfragen. - Es gibt keine weiteren Nachfragen.

Dann sind wir, Herr Paeslack, zunächst mit Ihnen durch. Herzlichen Dank bis hierher. Im Rechtssinne abgeschlossen ist Ihre Vernehmung erst dann, wenn Sie das Protokoll erhalten haben, dann nach spätestens 14 Tagen mit unter Umständen Korrekturen und Richtigstellungen dort was geändert haben. Wenn das Protokoll hier uns wieder vorliegt, dann erst beschließt der Ausschuss über den Abschluss der Vernehmung. - Dann darf ich mich bei Ihnen bedanken und wünsche Ihnen noch einen schönen Abend.

**Zeuge Sven Paeslack:** Vielen Dank.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Machen wir jetzt eine kurze Versorgungspause, oder wie habe ich das eben gesehen? Und dann rufen wir den Zeugen Friedrich nach der Versorgungspause. Das dürfte ja nicht mehr als fünf bis zehn Minuten in Anspruch nehmen. Wir machen weiter um spätestens 20.55 Uhr.

(Unterbrechung von 20.47 bis 21.13 Uhr)



**Vernehmung des Zeugen  
Dr. Axel Friedrich**

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Liebe Kolleginnen! Liebe Kollegen! Sehr geehrte Damen und Herren! Herr Friedrich! Lassen Sie uns fortfahren. Ich darf mich herzlich bedanken, dass Sie uns so spät am Abend zur Verfügung stehen, und Sie ganz herzlich begrüßen.

Als Zeuge vor einem Untersuchungsausschuss sind Sie verpflichtet - - Das gehört zu meinem Einleitungstext, Sie über Ihre Rechte und Pflichten zu belehren. Und darin heißt es eben - das nehme ich jetzt vor -: Als Zeuge vor dem Untersuchungsausschuss sind Sie verpflichtet, die Wahrheit zu sagen; Sie müssen richtige und vollständige Angaben machen. Sie dürfen nichts weglassen, was zur Sache gehört, und auch nichts hinzufügen, was der Wahrheit widerspricht. Ein vorsätzlicher Verstoß gegen die Wahrheitspflicht kann zur Strafbarkeit nach § 162 in Verbindung mit § 153 des Strafgesetzbuches führen. Solch eine uneidliche Aussage kann eine Geldstrafe oder eine Freiheitsstrafe von drei Monaten bis zu fünf Jahren nach sich ziehen.

Auf bestimmte Fragen brauchen Sie allerdings keine Antwort zu geben und können die Auskunft verweigern. Das gilt vor allem 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 oder aber auch disziplinar- oder berufsgewichtliche 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 ihrer Eigenschaft anvertraut oder bekannt geworden sind.

Dann möchte ich Sie noch darauf hinweisen, dass eine Tonbandaufnahme der Sitzung gefertigt wird, um die Protokollierung der Sitzung zu erleichtern. Deshalb ist es wichtig, dass bei Antworten das Mikrofon eingeschaltet ist und Sie es möglichst dicht vor sich haben. Die Aufnahme

wird dann nach Abschluss der Protokollerstellung gelöscht. Das Protokoll wird Ihnen allerdings vor der endgültigen Fertigstellung noch einmal übersandt. - Gibt es dazu Fragen Ihrerseits? - Das ist nicht der Fall.

Zum Ablauf der Vernehmung Folgendes: Nachdem ich Sie jetzt zur Person vernehmen werde, haben Sie als Zeuge Gelegenheit, das, was Ihnen über den Gegenstand Ihrer Vernehmung bekannt ist, im Zusammenhang darzulegen. Danach werde ich dann einige Fragen an Sie richten. Sodann haben die übrigen Ausschussmitglieder die Gelegenheit, die Fragen zu stellen. - Aber vorher noch zu Ihrer Person. Wir brauchen Ihren Namen, Ihren Vornamen, Nachnamen, Beruf, Alter und Wohnort. - Bitte.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Mein Name ist Axel Friedrich. Ich wohne in Berlin; geboren am 23.11.1947; bin Chemiker und Ingenieur.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke schön. - Jetzt haben Sie zunächst Gelegenheit, wenn Sie es wünschen, im Zusammenhang darzustellen, was Sie zum Untersuchungsgegenstand ausführen möchten. Wenn dem so ist, dann hätten Sie jetzt das Wort. Ansonsten würden wir gleich in die Befragung einsteigen.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Für den Zeitraum erstes halbes Jahr 2008 habe ich eine Aussagegenehmigung von meinem alten Arbeitgeber Umweltbundesamt. Ich habe aber auch noch was anderes mitgebracht.

Die Geschichte der Abschaltanlage ist fast so alt wie die Geschichte der Abgasregelung. Die ersten waren einfache Schalter, Beispiel: Fenster, in Sitzen, danach waren die ersten: Zündzähler, die Leerlaufzeiten gemessen haben. Danach kam Elektronik, und je mehr Elektronik, desto mehr Möglichkeiten der Abschaltanlage gibt es.

Ich habe in meine alten Unterlagen gesehen. Ich habe dann zwei Beispiele gefunden, die ich Ihnen gerne überreiche, wo wir als Umweltbundesamt auch Abschaltanlagen festgestellt hatten im Rahmen von Feldüberwachung, um hier entsprechende Dinge aufzudecken. Beispiel:



## 5. Untersuchungsausschuss

Höhenabschaltung, Lambdasondenabschaltung, elektronische Kennfeldererkennung, alles Dinge, die auch schon vor 2008 bekannt waren und eben auch in öffentlichen Vorträgen dargestellt wurden; das vielleicht als Vorbemerkung.

Also, das ist keine neue Sache. Und ich habe mich mit meinen Kollegen und Kolleginnen in den USA von CARB und EPA häufig über diese Fragen ausgetauscht, weil natürlich die Dinge nicht nur bei uns gemacht werden, sondern in den USA ganz genauso. Und das ist ein schwieriges Thema, wo die Behörden eigentlich im Nachteil sind, weil der Kenntnisstand bei den Behörden ist einfach viel, viel geringer als der auf der Autoseite oder Lkw-Seite.

Eine Sache, die vielleicht noch anzumerken ist: Wir hatten ja früher eine Endrohrprüfung Abgasemission. Wir hatten vorgeschlagen vom Umweltbundesamt, auch eine Prüfung für NOx einzuführen. Dies ist nicht gemacht worden. Man hat sogar, im Gegenteil, die Endrohrprüfung für Dieselpufferprüfung abgeschafft und auf die Art und Weise auch die Erkennung von solchen Dingen erheblich erschwert. - Das als Vorbemerkung für die Dinge, die aus meiner Sicht dafür anzumerken sind, also die eigentlich keine Neuigkeiten sind.

(Axel Dörrie (BMUB) meldet sich zu Wort)

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Herr Dörrie.

**Axel Dörrie (BMUB):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Ich möchte nur ganz kurz darauf hinweisen, weil Herr Friedrich gerade anmerkte, dass er Unterlagen hier gerne übergeben wollen würde, dass das von der Zeugen- - von der Aussagegenehmigung nicht abgedeckt ist und auch, wenn ich das richtig verstanden habe, einen Zeitraum betrifft, der nicht untersuchungsgegenständlich ist - mein Eindruck zumindest.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. - Dann werden wir das so berücksichtigen und das nicht weiter beiziehen.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Also, öffentliche Vorträge sind aus meiner Sicht bei der - - Durchsehen der Aussagegenehmigung nicht davon betroffen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Genau. - Ich bekomme eben gerade den Hinweis aus der Juristensicht, dass wir uns das Ganze ansehen, prüfen, ob wir es hier beiziehen können oder nicht.

Ja, Herr Friedrich, dann so weit Danke für Ihre Vorbemerkung. Und vom Ablauf her ist es so, dass ich zunächst als Vorsitzender Fragen an Sie richten werde und wir dann in die Fragerunden für die Fraktionen einsteigen werden. - Ich möchte Sie gerne gleich vorab fragen: Sie haben Ihren Beruf genannt, dass Sie Chemiker sind. Um zu erkennen, wie weit Sie sich im Untersuchungsgegenstand auch beruflich oder wie genähert haben, fände ich es noch mal ganz interessant, etwas über Ihren Werdegang, auch insbesondere beim UBA, von Ihnen zu erfahren. Sie sind ja danach dann bei der Deutschen Umwelthilfe eingestiegen. Und dass Sie - - Okay, dann ist das hier verkehrt. Aber dann ein bisschen was zu Ihrer beruflichen Biografie, Werdegang beim UBA. Bitte.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Vielleicht als Korrektur: Ich bin nicht nur Chemiker, auch Ingenieur - eine sehr ungewöhnliche Kombination, die nicht so oft vorkommt -, was das Erkennen von manchen Dingen erleichtert.

(Kirsten Lühmann (SPD):  
Was für ein Ingenieur?)

- Chemieingenieur.

(Kirsten Lühmann (SPD):  
Danke!)

Im Umweltbundesamt habe ich begonnen mit dem Thema „Abgasreinigung“. Das Thema „bleifrei“ und „Katalysatoren“, „Einführung der Grenzwerte für Euro 1“, das war meine erste Aufgabe. Danach war ich im Bereich „Raffinerien und Kraftstoffe“, danach im Bereich „Meereschutz“ und danach Abteilungsleiter für den Bereich „Verkehr und Lärm“. Und in dieser Funktion war ich mit den ganzen Fragen, die heute



## 5. Untersuchungsausschuss

auch auf der Tagesordnung stehen, sehr intensiv betraut und bin auch in der Eigenschaft als Vertreter des Umweltbundesamts an vielen Beratungen in Brüssel, in Bonn - damals ja noch in Bonn - beteiligt gewesen an Ermittlung von Grenzwerten.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. - Ich muss Sie aber darauf hinweisen, dass es hier um den Untersuchungszeitraum ab 20. Juni 2007 bis Juni 2016 geht, sonst kommen wir an dieser Stelle nicht weiter.

Ich möchte Sie zum Prüfumfang bei der Feldüberwachung des UBA sowie zu Hinweisen auf Abschaltvorrichtungen befragen. - Anfang 2008, während seine eigene Feldüberwachung Nr. 7 gerade lief, erarbeitete das UBA im Auftrag des BMUB ein Konzept für eine Feldüberwachung von Kfz. In dem Konzeptentwurf für ein umfassendes Projekt zur Feldüberwachung, das das UBA auf dessen Anforderung im Februar 2008 dem BMUB vorlegte, wurde mehrfach auf das Problem eines möglichen Cycle Beating mittels Einrichtungen der modernen Fahrzeugelektronik - - die den Betrieb im NEFZ auf dem Rollenprüfstand erkennen, sodass auf ein für die Abgas- und/oder Verbrauchsmessung optimiertes Motorkennfeld umgeschaltet wird, das vom normalen Betrieb abweicht. Das ist die Fundstelle BMUB-2-1, Ordner 4, Blatt 36, in Klammern: 38.

Auf Veranlassung des BMU wurde seinerzeit der Punkt „Cycle Beating“ indes an zwei von drei Stellen wieder gestrichen. Lediglich bei der Darstellung zu den vom UBA mit dessen eigener Feldüberwachung verfolgten Zielen hieß es weiterhin - Zitat -:

In Verdachtsfällen: Überprüfung, ob Einrichtungen zur Zykluserkennung vorhanden sind,

Fundstelle: UBA-2-1, Abteilung I 3, Ordner 13, Blatt 302, in Klammern: 305, 309. Gab es in Ihrer Zeit beim UBA im Rahmen seiner Feldüberwachungsprojekte konkret benennbare Verdachtsfälle von Cycle Beating, und woran hat das UBA diese Verdachtsfälle erkennen können?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Jetzt habe ich ein Problem, weil die Untersuchungen, die Sie ansprechen, natürlich gerade kurz vor dem Termin, wo der Untersuchungsausschussumfang beginnt, abgeschlossen worden waren. Das heißt, es waren Dinge, wo wir erkennen konnten, dass Lambdasondenabschaltung da war, dass Höhererkennung da war, dass elektronische Systeme genutzt wurden, um zu erkennen - - auf dem Prüfstand steht. Und das war die Konsequenz, weil wir das gewusst hatten aus Einzelfällen, dem BMU vorzuschlagen, das systematisch zu untersuchen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm. - Und wie erfolgte dann deren Überprüfung, bzw. hätten nach den Vorstellungen des UBA Verdachtsfälle messtechnisch erhärtet werden können?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Man hätte einmal messtechnisch die Dinge erhärten können, was ich eben schon gesagt hatte, aber wir hatten bei Lkw auch eine Öffnung der Motorelektronik durchgeführt, das heißt, mit elektronischen Spezialisten eben gesehen, wie eine Optimierung auf bestimmte Punkte erfolgte.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und darüber hinaus wären auch RDE-Fahrten zwingend notwendig gewesen, um so eine fachliche Einschätzung zu erhalten?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Damals waren die Messgeräte in der Form, wie wir sie heute haben, nicht verfügbar. Die Genauigkeit war nicht ausreichend. Aber wir hatten Zyklen entwickelt, die auf dem Prüfstand das reale Fahrverhalten wiedergeben, anhand der man erkennen konnte, dass ungewöhnliche Dinge vorkommen. Hinzu kommt, wenn man einen Warmstart nach dem Kaltstart fährt und die Emissionen weichen deutlich ab, zum Beispiel höhere CO<sub>2</sub>-Emissionen, was physikalisch nicht zu erklären ist, dann hat man Verdachtsmomente und fängt dann an, näher zu suchen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und wen haben Sie über diese Verdachtsmomente in Kenntnis gesetzt?



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ja, eigentlich alle, wie gesagt, nicht nur das Ministerium, nicht nur das Umweltministerium, Verkehrsministerium, auch die Öffentlichkeit in Vorträgen. Also, wie gesagt, vor einem Jahr war ein Fernsehbeitrag in *plusminus* im November, wo alte Bilder von mir aus alten Fernsehaufnahmen gezeigt wurden, wo diese Dinge auch dargestellt wurden. Auch die Öffentlichkeit wurde informiert, nicht nur die Ministerien.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm. - Nun zitiere ich aus der Einleitung der Kleinen Anfrage „VW-Skandal - Erklärung der Abweichungen bei Messergebnissen“. Das ist eine Kleine Anfrage der Grünen; das ist die Fundstelle KBA-2-1, Ordner A 115\_6, Blatt 42. Darin heißt es: Am 11. Februar 2011 sollen Sie und Herr Resch von der Deutschen Umwelthilfe bei einem Gespräch im Bundesverkehrsministerium „die zu starke Beeinflussung des Messzyklus bei der Typzulassung“ durch sogenannte Zykluskennung - Abschalteneinrichtung - thematisiert haben. Das Verkehrsministerium habe daraufhin erklärt, das Problem zu kennen. Das ist besagte Fundstelle noch mal. Weiter heißt es in der Darstellung des Gesprächsverlaufs im Einleitungstext dieser Kleinen Anfrage von Bündnis 90/Die Grünen: Am Beispiel des Passat Euro 6 seien von Ihnen und Herrn Resch „die hohen NOx-Emissionen, die über den Werten für Euro 5 liegen“, genannt worden und solche Einrichtungen als rechtswidrig bezeichnet worden. Können Sie sich an dieses Gespräch 2011 erinnern und die Äußerungen der Vertreter des Verkehrsministeriums, das Problem zu kennen, bestätigen?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ich kann mich erinnern, das Gespräch geführt zu haben. Wir haben auch dargelegt an dem Motor EA 489 diese Abweichung der hohen NOx-Emissionen. Ob die Vertreter des BMV gesagt haben, das kennen sie, kann ich mich nicht mehr erinnern. Es ist schon ein bisschen länger her. Aber wir haben natürlich anhand von Daten gezeigt, wie hoch die Abweichungen sind.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Wer waren die Teilnehmer an diesem Treffen? Was wurde seitens der Vertreter der Ministerien ausgeführt? Können Sie sich daran erinnern?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Auch jetzt - - Aus meiner Erinnerung: Ich glaube, es waren Herr Albus und, ich glaube, Herr Theis. Aber das ist meine Erinnerung jetzt. Es ist sehr lange her.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Welche konkreten Hinweise auf die Verwendung von Abschalteneinrichtungen hatten Sie beim Passat Euro 6?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Na, bei diesem Fahrzeug war eindeutig, dass die Emissionen drastisch erhöht waren, außerhalb des zugelassenen Zyklus. Und man konnte klar erkennen, dass das Fahrzeug eben kein normales Emissionsverhalten aufwies.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann würde ich ganz gerne von Ihnen erfahren, worauf Sie seinerzeit Ihre Auffassung gestützt haben, die etwa beim Passat Euro 6 eingesetzte Zykluserkennung sei rechtswidrig.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Es gibt eine Richtlinie, die eben ganz klar Zykluserkennung verbietet. Cycle Beating ist nicht erlaubt. Von der Seite, wenn ein Hersteller diese Zykluserkennung einsetzt, ist es eindeutig rechtswidrig. Da ist für mich überhaupt kein Zweifel.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm. - In einer DUH-Pressemitteilung vom 19. Juli 2011 haben Sie und Herr Resch sich schließlich auch öffentlich kritisch zu den gemessenen NOx-Werten in deutschen Städten geäußert. Herr Resch forderte angesichts dessen - Zitat -: Die Bundesregierung soll selber Messungen außerhalb des Prüfzyklus veranlassen und die Ergebnisse veröffentlichen. BMVI-2-3, Referat LA 27, Ordner 11\_1, Blatt 66. - Hätten Ihres Erachtens dadurch die nunmehr in Rede stehenden Abschalteneinrichtungen bereits im Jahr 2011 erkannt werden können?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Das war eigentlich meine Hoffnung mit diesen Daten, auch Messungen zu veranlassen. Ich kann nachvollziehen,



dass Vertreter von Ministerien Fakten, die von außen kommen, nicht akzeptieren. Aber ich hätte erwartet, dass dann das Verkehrsministerium Nachprüfungen durchführt, um zu prüfen, ob diese Daten auch entsprechend von ihnen gefunden werden.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und waren die Daten geeignet, festzustellen, dass es sich um Abschaltvorrichtung handelt?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** In den Akten des BMUB ist ein Gespräch zwischen Herrn Resch und der damaligen Parlamentarischen Staatssekretärin Frau Heinen-Esser im April 2012 dokumentiert. Herr Resch habe in diesem Gespräch den Automobilherstellern - Zitat - „planmäßige ‚cycle beating‘ Maßnahmen“ vorgeworfen, Quelle BMUB-2-2, Ordner 122, Blatt 236. Laut Herrn Kolke vom ADAC, so Herr Resch, hätten die Hersteller NEFZ-Erkennungsprogramme eingebaut, die die Motorsteuerung etc. ändern, wenn ein NEFZ gefahren wird, Fundstelle BMUB-2-2, Ordner 122, Blatt 255. Hat Ihnen Herr Resch seinerzeit berichtet, wie sein Gespräch mit Frau Staatssekretärin Heinen-Esser verlaufen ist und wie die Staatssekretärin auf seinen Vorwurf an die Kfz-Hersteller reagiert hat?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Er hat mir von dem Gespräch berichtet. Und natürlich, wenn ich einen Test habe, wo ein Warmtest - ich habe das eben schon erwähnt - höhere CO<sub>2</sub>-Emissionen verursacht als ein Kalttest, dann ist eindeutig der Verdacht da, dass hier Cycle-Erkennung da ist. Wenn ähnliche Geschwindigkeiten gefahren werden wie im Zyklus, man findet deutlich erhöhte NO<sub>x</sub>-Emissionen - das haben wir eben auch gefunden -, dann ist der Verdacht extrem hoch, dass hier Abschaltvorrichtungen eingesetzt werden. Dass man das untersuchen muss und auch prüfen muss anschließend, das ist völlig klar, aber der Verdacht ist sehr, sehr groß.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann zwei abschließende Fragen der einleitenden Fragen bezüglich Feldüberwachung VII von Otto- und Die-

sel-Pkw, Euro-4-Grenzwerte des UBA: Im Rahmen der parallel zu den ersten Konzeptplanungen für das gemeinsame Feldüberwachungsprojekt von BMVS [sic!] und BMUB durchgeführten Feldüberwachung VII des UBA wurden beim Fahrzeugtyp Vaneo 170 CDI von Daimler deutliche Überschreitungen beim Grenzwert für Stickemissionen [sic!] und dem Summengrenzwert für Kohlenwasserstoff und Stickoxidemissionen gemessen. Daimler entschied sich daraufhin nach Aktenlage, zur Mängelbeseitigung eine Software zu entwickeln, die im Rahmen des Kundendienstes installiert werden sollte. Das ist die Fundstelle UBA-2-1, Abteilung I 3, Ordner 13, Blatt 215, in Klammern: 216. Wie hat das UBA diese Software seinerzeit innerhalb oder außerhalb seiner Feldüberwachungsprojekte bewertet, und hat es Nachuntersuchungen zu den Wirkungsweisen angestrengt?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Dieser Fall ist nicht ein einziger Fall. Wir hatten eine Reihe von solchen Fällen, wo Hersteller Nachbesserungen durchgeführt haben. Ich kann Ihnen versichern, es waren keine einfachen Gespräche, wenn man einen Hersteller bittet, einen Rückruf durchzuführen und die Fahrzeuge nachzubessern. Das sind so etwa zehn oder zwölf Fahrzeugtypen gewesen, die in diesem Prozess Nachbesserungen durchgeführt haben. Die Nachweise wurden von den Herstellern über den Technischen Dienst an das Umweltbundesamt gegeben. Wir haben auch verlangt, die Erfolgskontrolle der Nachbesserungen vorzulegen. Das hat nicht immer ganz so geklappt, aber im Großen und Ganzen schon. Also wir hatten häufiger Fälle eben, die solche Abweichung aufgewiesen haben.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und die dann nachgebessert worden sind und dann auch in Ordnung waren?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ja. Zum Beispiel: Ich erinnere mich an einen Smart; der hatte eine Höhenabschaltung gehabt; auch die wurde dann softwaremäßig beseitigt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm. - Wie wurde Ihrer Kenntnis nach die Wirksamkeit dieser neuen Software nachgewiesen, nur durch die



## 5. Untersuchungsausschuss

Ergebnisse? Welche Ausführungen zur Wirkungsweise dieser Software hat der Hersteller Ihrer Kenntnis nach gemacht?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Na, zum Beispiel bei dem Fall Smart, der mir noch im Gedächtnis ist, hat der Hersteller nachgewiesen, dass diese Höhenabschaltung eben aus der Software entfernt worden ist, und durch eine Dokumentation - in dem Fall vom ADAC, Technischen Dienst - eben nachgewiesen, dass dies Fahrzeug nach der Nachbesserung eben dann die Grenzwerte einhält.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. Vielen Dank bis hierher. - Dann darf ich das Wort weitergeben an die Kollegen der CDU/CSU-Fraktion.

**Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):** Ja, vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Sehr geehrter Herr Dr. Friedrich, zunächst noch einmal eine kurze Nachfrage, aufbauend auf einer Frage und einer Antwort von Ihnen auf die einleitenden Fragen des Herrn Vorsitzenden. Sie hatten eben gerade unter anderem dargestellt, dass verschiedenlich eine Höhererkennung, eine Höhensensorik, eingebaut sei, und das erfolgte mehr oder weniger im Zusammenhang mit der Diskussion rund um Abschaltvorrichtungen. Wofür braucht man denn eigentlich so eine Höhensensorik? Ist jedes Fahrzeug, das eine Höhensensorik hat, automatisch verdächtig?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Nein, im Gegenteil. Wenn es die hat, ist es ein Vorteil, weil dann die Kompensation der für dünnere Luft - wenn Sie höher gehen, haben Sie weniger Sauerstoff in der Luft - - kompensiert wird. Das heißt, Sie passen die Einspritzmenge an beim Dieselmotor. Und die Lambdasonde regelt eben nach, damit das Fahrzeug in den Emissionswerten dem entspricht, was es sein sollte. Das ist eine ganz normale Vorgehensweise, die auch technisch notwendig ist, damit das Fahrzeug ordnungsgemäß funktioniert. Aber wenn ich die ausschalte, dann kriege ich erhöhte Emissionen. Genau das ist bei dem Smart-Beispiel eben passiert.

**Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):** Also muss man das erst einmal so verstehen: Wenn es

eine gewisse Sensorik beispielsweise zur Erkennung der Höhe gibt, dann spricht das erst mal dafür, dass man das Fahrzeug an sich - - oder dass der Hersteller womöglich das Interesse hat, ein Fahrzeug emissionsoptimal zu betreiben, weil man eben auf veränderte Zusammensetzungen der Luft, auf Außendrucke usw. reagieren mag?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Schon aus Gründen der Fahrbarkeit macht man das. Weil: Wenn Sie dann zu wenig Sauerstoff haben, kriegen Sie eben ein Problem mit der Fahrbarkeit. Das heißt ein ganz normales Vorgehen, das man macht. Aber auch die Emissionsgesetzgebung verlangt diese Höhenanpassung. Das heißt, gerade bei Benzinfahrzeugen wird vorgeschrieben, wie hoch die Bandbreite der Lambdaregelung ist, damit sie diese Kompensation auch bei größeren Höhen noch machen können - - und beim Dieselmotor eben auch die Luftsauerstoffverringeringung ebenso kompensieren. Weil sonst kriegen Sie weniger Luft, das heißt mehr Rußbildung. Das genau ist bei dem Fahrzeug passiert.

**Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):** Prima. Vielen Dank. - Zunächst noch einmal was, damit mir das dem Umfang nach in etwa klar wird. Mich würde noch einmal interessieren: Nach ihrem Ausscheiden aus dem UBA waren Sie ja freiberuflich tätig. Sie haben ja erst einmal gesagt - haben das eben auch dargestellt -, Sie sind nicht, sozusagen wie der Vorsitzende ursprünglich sagte, bei der Deutschen Umwelthilfe eingestiegen, sondern Sie stehen ab und zu im Auftragnehmerverhältnis?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Jein. Ich berate wie andere Verbände auch oder auch wie GIZ oder wie Weltbank, Asian Evolving Bank [sic!]. Also meine Hauptaufgabe ist eigentlich Regierungsberatung in Asien und Südamerika. Was ich mache, ist fast schon mehr, ja, Freizeitbeschäftigung, hat sich in den letzten Wochen und Monaten etwas ausgedehnt aufgrund des Dieselskandals. Aber wenn Sie jetzt zum Thema Seeverkehr mit mir reden würden, was die Kollegin manchmal mit mir macht, dann würden Sie sagen, ich arbeite für den NABU. Und wenn Sie sich mit Binnenschiffen beschäftigen, dann würden Sie sagen, ich ar-



## 5. Untersuchungsausschuss

beite für den BUND. Wenn Sie Emissionsmessungen diskutieren, würden Sie sagen, ich arbeite für Greenpeace. Also, ich gehöre zu niemandem. Ich tue das, wo ich glaube, mit meinen Fachkenntnissen den Umweltverbänden - oder Verbraucherverbänden auch - zu helfen, bessere technische Fakten zu sammeln.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): An wie vielen Gesprächen beispielsweise - oder nicht beispielsweise, sondern konkret DUH begleitend - in Ministerien haben Sie denn teilgenommen?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Zwei oder drei. Ich habe natürlich eigene Gespräche geführt, wo ich ohne Verbände hingehe.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Aber in der Begleitung?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ich kann mich nur an drei, zwei oder drei, erinnern. Das ist kein Normalfall.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Also - -

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Es war nur deswegen: Weil es ein sehr komplexer, technischer Sachverhalt war, hat Herr Resch mich gebeten, da mitzukommen, weil es für einen normalen Umweltschützer keine einfache Aufgabe ist, diese technischen Fragen zu erklären. Und da hat er mich gebeten mitzukommen, und da bin ich mitgegangen. Aber das ist nicht der Normalfall. In der Regel gehe ich alleine zum Ministerium.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): In einer überschaubaren Anzahl?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Sehr überschaubar. Wahrscheinlich kleiner als drei, aber, wie gesagt - -

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Mhm. Okay. - Dann habe ich zunächst noch mal folgende Frage zum Sachverhalt: Wann bestand Kenntnis von Manipulationen?

(Heiterkeit beim Zeugen Dr.  
Axel Friedrich)

Sie haben dem Wochenblatt *Die Zeit* mal gesagt, dass die vorliegenden Daten - jetzt zitiere ich aus dem, was Sie gesagt haben, „einen Anfangsverdacht gegen alle Hersteller“ - so hatten Sie sich eingelassen, „begründeten“. Sie hatten dann weiter gesagt, Sie alle manipulieren bei den Prüfstandardtests. Der eine mehr, der andere weniger. - Aufgrund welcher Daten haben Sie denn - und dann: wann genau? - einen ersten Anfangsverdacht für das Vorhandensein unzulässiger Abschaltvorrichtungen gehabt? Und wie aussagekräftig waren diese Daten Ihres Anfangsverdachts, ich sage einmal, im Sinne, dass man einen strengen juristischen Beweis führen kann?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Also Anfangsverdacht ist ja ein Verdacht und kein Beweis. Von der Seite - -

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Deswegen habe ich ja genau die Frage abgestuft.

(Heiterkeit beim Zeugen Dr.  
Axel Friedrich)

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Genau, ja.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Eine erste Frage und dann, um weiter zu verdichten, eine zweite Frage.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Natürlich. - Wenn wir Feld- und Sachuntersuchungen gemacht haben, haben wir gleichzeitig auch Messungen für Emissionsfaktorenentwicklung gemacht; denn wir müssen ja als Umweltbundesamt Berichte fertigen für die EU, für die ECE, für die UNEP, um zu berichten, wie unser Emissionsverhalten ist. Und wir haben dazu ein sehr komplexes Modellsystem aufgebaut, aus meiner Sicht das beste, was es weltweit gibt, um eben möglichst genau die Emissionsdaten zu erheben. Wir sind in der Lage gewesen, vor zehn Jahren schon, die Benzolkonzentration einer Straßenschlucht plus/minus 10 Prozent genau zu berechnen aus den Emissionsfaktorendaten. Das ist genauso genau, wie Sie messen können. Das heißt, wir waren wirklich auf einer sehr sicheren Seite mit unseren Emissionsdaten. Und wenn Sie jetzt einen Emissionsfaktor haben, der deutlich höher ist als der



## 5. Untersuchungsausschuss

Grenzwert, dann haben Sie den Verdacht, dass es nicht mit normalen Dingen - - um sich geht. Wenn Sie feststellen, dass ein Fahrzeug ab 121 km. deutlich erhöhte Emissionen hat, und Sie wissen, der Zyklus geht bis 120 und genau bei 121 gehen die Emissionen nach oben, dann haben Sie nicht nur einen Verdacht, dann haben Sie aus meiner Sicht auch einen Beleg. Das Dilemma ist natürlich, dass Sie als Behörde und auch als Privatperson auch juristische Konsequenzen haben. Ich habe Firmen, die kamen mit ihren Anwälten zu den Gesprächen, und das ist natürlich schon eine Ebene, wo Sie dann auch Ihre Wortwahl sehr genau suchen, um keine Auseinandersetzung vor Gericht zu bekommen. Es ist immer gelungen, dies zu vermeiden, aber Wissen als Person, wenn Sie mich gefragt hätten, war völlig klar: Das ist eine Abschaltvorrichtung. Wir haben auch gesucht, wo das gelaufen ist. Wir haben die Lambdasondenspannung gemessen. Da konnte ich genau sagen, ab dem Punkt wird die Sonde abgeschaltet. Das sind in dem Sinne auch Beweise, die hätten vor Gericht auch getragen. Der Hersteller hat das beseitigt, und damit war das Problem für mich beseitigt.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Das sind natürlich, so wie Sie das sagen - Sie reden von sehr, sehr beachtlichen Kenntnissen - - Aber ich wollte noch mal die Frage wiederholen, weil dazu hatten Sie jetzt noch nichts gesagt. Wann genau hatten Sie denn einen ersten Anfangsverdacht auf das Vorhandensein von unzulässigen Abschaltvorrichtungen?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Also die ersten Hinweise gab es Mitte der 90er-Jahre, da vor allem bei Lkws, die ersten elektronischen Einspritzanlagen bei Lkws. Deswegen haben wir dann ja auch eine ECU, also eine elektronische Control Unit, aufgemacht und die Software untersucht. Ab dem Moment war eben auch nachgewiesen, dass solche Abschaltvorrichtungen eingesetzt werden von Lkw-Herstellern. Bei Pkws war es vielleicht sogar noch früher. Ganz genau weiß ich es nicht mehr. Die ersten Sondenabschaltungen, erinnere ich mich, waren 86 oder 87, also auch schon ziemlich lange her. Wie gesagt, die Diskussionen in den USA haben 74 begonnen. Bei uns

kam es ein bisschen später, weil unsere Abgasvorschriften später kamen. Es gab immer eine Zeitverzögerung von ein bis zwei Jahren. Wenn Sie eine Vorschrift haben, finden sie neue Systeme, weil es ist ein Hase-und-Igel-Spiel, was wir haben.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Sie haben eben auch geschildert - ich glaube, das habe ich auch hier und da mal von Ihnen gelesen -, dass man, wenn man dann diesen vielleicht tief in sich innewohnenden Verdacht hat, wenn man den nach außen tragen will, dass man dann besonders vorsichtig sein muss?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Na klar. - Na, ja - -

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Wann haben Sie denn - - Wann war denn dieser Zeitpunkt bei Ihnen erreicht? Wann haben Sie das erste Mal tatsächlich nachgewiesen, hier sind Abschaltvorrichtung, unzulässige Abschaltvorrichtungen verwendet worden? Wie haben Sie das dann dokumentiert?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** 2004 der besagte Lkw, wo wir eben mithilfe von Softwareingenieuren diese Software untersucht hatten und festgestellt hatten, dass der Hersteller genau auch diesen einzelnen Prüfpunkt optimiert hatte, also wenn Sie das Kennfeld sehen: Das geht so nach oben, genau am Kennfeldpunkt. Das war der Nachweis. Den haben wir dem BMU berichtet, auch BMV berichtet, haben vorgeschlagen, dass dann diese Hersteller auch belangt werden, Korrekturen durchführen sollten. Dies ist nicht geschehen.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Dann warte ich erst mal. Erst einmal vielen Dank.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Aus eurer Fraktion?

(Arno Klare (SPD): Wir gucken!)

- Noch keine Fragen. - Dann ist die Fraktion der Grünen an der Reihe.



**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Herr Friedrich, ich möchte noch mal zurückkommen auf die Eingangsfragen, die der Vorsitzende da gestellt hatte. Da haben Sie erläutert oder gesagt, dass Sie dort mit Herrn Resch im BMV gewesen sind und dass dort Daten vorgetragen wurden, die geeignet wären, ein Cycle Beating zu erkennen. Können Sie uns das mal erläutern, woran Sie das festmachen, dass das geeignete Daten sind?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Also eine Sache, an die ich mich erinnere, war, wenn die Temperatur angehoben wurde im gleichen Zyklus, sind die Emissionen drastisch nach oben gestiegen, eigentlich physikalisch nicht zu erklären. Das kann man nur erklären, wenn ich weiß, dass eine Erkennung der Temperatur vorhanden war und abgeschaltet wurde. Um zu erklären: Wir haben eine Temperatur von 20 Grad bis 30 Grad für den Zyklustest, und normalerweise fahren die Hersteller 25 Grad, wenn sie diese Tests durchführen. Es gibt Hersteller, die fahren die Tests mit 25 Grad für die NOx-Emissionstests oder Abgasemissionen und 27 Grad für CO<sub>2</sub>. Schon das macht mich immer misstrauisch, wenn ich so etwas sehe. Hier war es so, dass ab 30 Grad das Fahrzeug ein komplett anderes Emissionsverhalten gezeigt hat. Das ist physikalisch nicht zu erklären.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und wie war die Reaktion darauf aus dem Ministerium?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Man hat es sich angeguckt und fand es sehr interessant. Wir haben gesagt, es müssen Nachmessungen geschehen. Passt ist nichts.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann war es - - Mehr haben Sie nicht gehört dann?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ich bin ja auch nicht in der Lage, denen Vorgaben zu machen.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Nein, nein.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ich bin ja autonom.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Mhm. - In welchem - - Wo haben Sie das nieder- - Mit wem haben Sie da im BMV - -

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Also meine Erinnerung - - Wie gesagt, es ist schon lange her - -

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aus Ihrer Erinnerung.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** In meiner Erinnerung war es Herr Albus und Herr Theis, aber ganz sicher bin ich mir nicht mehr bei Herrn Theis. Herr Albus war dabei.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das war wann? 2011, hatten Sie - -

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Am, ich glaube, 02., 06., nein, 10.02.2011.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Mhm, gut.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Aber auch wieder - - Kann ein Tag mehr oder weniger sein.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, in dieser Größenordnung.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Bitte?

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): In dieser Größenordnung?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ich glaube, es war der 10.02.2011, wenn ich mich richtig erinnere.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): So. - Ich möchte noch mal ein bisschen bei diesem Thema „Erkennen, Cycle Beating und Ähnliches“ bleiben. Hatten Sie Ideen, wie man ein Fahrzeug daraufhin untersuchen könnte, ob eine Abschaltvorrichtung verbaut ist? Was haben Sie da an verschiedenen Ideen in Ihrem Leben sowohl beim UBA als auch in der Tätigkeit danach erkannt?



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Es gibt circa zehn bis zwölf verschiedene Abschaltinrichtungsdetektoren, die man nutzen kann: ABS, Beschleunigungssensoren, die im Airbag enthalten sind, Temperatursensoren, Radsensoren, GPS. Es gibt eine Reihe von Dingen, die Sie nutzen können, um zu erkennen - Sitzsensoren, Gurtsensoren, die benutzt werden -, ob hier an dieser Stelle auf dem Prüfstand gefahren wird. Normalerweise fahren sie auf dem Prüfstand nicht mit dem Gurt. Das macht ja keinen großen Sinn. GPS haben Sie in der Regel auch nicht. Und ABS wird abgeschaltet. Und wenn ein Fahrzeug erkennt, der Motor läuft, aber die haben keine Beschleunigung, ist die Wahrscheinlichkeit auch ziemlich groß, dass Sie auf dem Prüfstand stehen. Es gibt eine Reihe von Dingen, mit denen Sie erkennen können, ob Sie auf dem Prüfstand stehen. Wenn das Fahrzeug beispielsweise sechs Stunden konstant Temperatur abgestellt wird - das ist im realen Leben auch nicht so oft -, -

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Mhm, nein.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** - dann weiß man genau, man steht auf dem Prüfstand und macht einen Test. Es gibt eine Reihe von solchen Möglichkeiten, die hier benutzt werden, teilweise auch in Kombination. Wir haben auch Fälle gehabt, wo nicht ein Sensor, sondern zwei oder drei Sensoren - - was die Erkennung erheblich erschwert, weil man normalerweise denkt, man schaltet ein Teil ab, und dann findet man das, und merkt man gar nichts, und dann muss man noch einen zweiten und dritten Sensor suchen, und das macht die Sache auch für die Behörden, die ja in dieser Kenntnis gar nicht so tief drin sind - es sind ja keine Elektronikingenieure, die beim KBA arbeiten - - und dann zu erkennen, was hier läuft, ich glaube, das ist eine ganz schwierige Aufgabe.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Haben Sie diese Informationen, die Sie sich da erarbeitet haben, haben Sie diese Ideen mal mit staatlichen Stellen ausgetauscht und nicht nur über die Presse, oder haben Sie direkt Leute angesprochen und wen?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ich glaube, wer mich kennt, weiß, dass ich nicht unter Geheimnisverdacht stehe. Das, was ich weiß, teile ich den Behörden und auch der Öffentlichkeit mit, in der Regel eben erst den Behörden und dann der Öffentlichkeit. Das sind normale Vorgänge eines Beamten, solange ich im Beamtenverhältnis war. Später habe ich dann manchmal den umgekehrten Weg gewählt logischerweise.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Und mit welchen Behörden haben Sie das, mit welchen staatlichen Stellen - -

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Das war natürlich vorzugsweise BMU, das war ja mein vorgesetztes Ministerium, aber auch dem BMV.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Und nach Ihrer Zeit beim UBA?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ja, da waren bei meinen ersten Ausscheiden die Kommunikationsstränge etwas gestört. Sie erinnern sich vielleicht: Es gab ein paar kleine Dinge bei meinem Ausscheiden, dass man nicht mehr mit mir reden wollte. Das war dann ein paar Jahre später wieder anders. Und dann haben wir auch Gespräche geführt und immer wieder auch solche Fragen diskutiert. Aber das ist, wie gesagt, an vielen Punkten, ob das jetzt Austauschkatalsatoren sind oder eben auch solche Fragen - - Man unterhält sich einfach, auch bei Kongressen trifft man sich. Es ist jetzt nicht so, dass man immer nur einen Termin macht. Man trifft sich in der Mittagspause, in der Kaffeepause und tauscht sich aus über solche Fragen.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Also nicht unbedingt gezielt jetzt einen Termin erbeten bei -

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Nein.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** - irgendeinem Ministerium, einer Behörde?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Nein.



**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. - Dann möchte ich das jetzt erst mal für diese Runde beenden.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann die SPD-Fraktion, bitte.

**Kirsten Lühmann** (SPD): Herr Friedrich, Sie haben jetzt sehr viel von den Ergebnissen der Tests gesprochen. Nur mal für mich zur Einordnung: Reden wir hier ausschließlich von Tests, die Sie im Rahmen Ihrer Tätigkeit im UBA gemacht haben, oder haben Sie auch nach dem Ausscheiden noch Tests gemacht?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ich glaube, ich habe die größte Anzahl von Straßenmessungen durchgeführt, die außerhalb der Autoindustrie durchgeführt worden sind. Ich habe inzwischen etwa 500 Straßenbremsmessungen durchgeführt mit etwa 50 - nein, noch mehr -, über 50 Fahrzeugmodellen, also sehr breite Erfahrung an der Stelle, und eben auch viele Labortests begleitet. Ich habe eben auch als UBA-Mitarbeiter - - bin ich zu den Laboren hingefahren, zu dem TÜV Nord oder DEKRA und habe auch mich selber auch informiert: „Was wird hier gemessen, wie wird hier gemessen?“, um eben sicher zu sein, dass die Daten, die wir bekommen, auch richtig sind. Meine Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen habe ich eben auch aufgefordert, da hinzugehen, um an solchen Messungen auch teilzunehmen. Es ist für mich eine ganz normale Vorgehensweise; denn Sachkenntnisse bekommt man nur, wenn man sie sich auch anguckt.

**Kirsten Lühmann** (SPD): Das haben uns andere Zeugen auch gesagt, dass sie auch zum Beispiel zu Fahrzeugherstellern hingegangen sind und haben sich dort vergewissert, wie das da gemacht wird. Meine Frage ist nur, weil Sie gesagt haben, Sie beraten verschiedene Verbände: Die Tests, die Sie hinterher gemacht haben - Sie haben gesagt, das ist die größere Anzahl -, wer hat die finanziert?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Die Test werden von der ClimateWorks Foundation finanziert und von der Olin-Stiftung in Deutschland. Aber es sind

leider, kann ich auch sagen, überschaubare Beiträge. Also, wenn ich Ihnen sage, was ich für einen Test an Kosten erhebe, dann würden Ihnen die Tränen kommen. Wie gesagt, sehen Sie wirklich - - Wir bräuchten dringend mehr Geld, um mehr Tests durchzuführen. Ich mache es auch nicht aus Spaß, sondern ich mache es nur, weil es andere eben nicht gemacht haben. Wir haben ja versucht, auch Labore zu finden, die für uns Tests durchführen. Alle Labore haben sich geweigert, Tests für die Umweltverbände durchzuführen. Das französische Fernsehen war bei mir. Die haben versucht, eine PEMS-Messung in Frankreich zu machen. Alle Institute haben sich geweigert, für sie eine Messung durchzuführen, was zeigt: Hier ist auch ein Systemproblem.

**Kirsten Lühmann** (SPD): Warum haben sie sich geweigert, die Messungen durchzuführen? Was wir gehört haben, ist, dass Messungen in Auftrag gegeben werden. Ich meine, Messstationen verdienen ihr Geld damit. Ich sage einmal, wenn wir zwei nur nennen: TÜV und DEKRA; die leben davon.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Nicht nur die, auch andere Labore. Es gibt ja auch Hochschullabore, die eine Testanlage haben, aber die haben heute alle Abhängigkeitsverhältnisse. Wenn Sie sehen, früher das Umweltbundesamt hatte im Bereich Verkehr so viel Geld für Forschung wie das ganze UBA heute für das ganze Haus. Das heißt, wir haben hier früher mit unseren Mitteln auch einen Einfluss nehmen können auf die Annahme von Aufträgen oder nicht. Wenn Sie auch so wenig Geld haben, dann sind Sie einfach nicht mehr als Partner interessant. Dann ist die Autoindustrie mit ihren großen Aufträgen viel interessanter. Und es hat sich in der Autoindustrie eine Veränderung ergeben in den letzten 20 Jahren. Viele Entwicklungsaufgaben sind ausgelagert worden, auch auf Prüfstellen. Also wenn Sie zum TÜV Süd oder DEKRA oder TÜV Nord oder TÜV Hessen gehen, dann machen die nicht nur Zulassungsmessungen, sondern machen auch Entwicklungsaufträge für die Unternehmen. Und damit gibt es Abhängigkeiten, die aus meiner Sicht nur aufgelöst werden könnten, wenn die Aufträge nicht von den Firmen kämen für die Messungen,



## 5. Untersuchungsausschuss

sondern von der Behörde. Also hier ist aus meiner Sicht ein Systemfehler enthalten.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Wir haben aber eben gehört, dass sehr viele Aufträge eben auch von der Behörde gekommen sind. - Ich habe jetzt eine Frage zu den Ergebnissen, die Sie hatten. Sie haben bis jetzt nur davon geredet, dass Sie eine Abweichung festgestellt haben zwischen dem Rollenprüfstand und der Realemission. Haben Sie noch weitere Abweichungen festgestellt?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Wir haben natürlich gesucht: Was ist die Ursache? Wenn ich eine Abweichung habe als Wissenschaftler, suche ich mir auch die Ursachen dafür, also geguckt: „Gibt es eine Höhenabschaltung?“ zum Beispiel, was ich eben schon erwähnt habe, oder: Wird die Lambdasonde abgeschaltet? Also diese Dinge haben wir versucht zu suchen mit den begrenzten Mitteln, weil dafür gab es ja kein Geld. Deswegen war ja der Vorschlag, dies vertieft zu untersuchen, um eben tiefer einsteigen zu können.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Also ich halte fest: Die Ergebnisse, die Sie hatten, waren eigentlich die gleichen Ergebnisse, die viele andere auch hatten, nämlich die Tatsache, dass zwischen den Werten auf dem Rollenprüfstand und den Werten in der Realemission Unterschiede bestehen. - Jetzt möchte ich aber mal wieder zu dieser Ursache kommen. Sie haben mehrere Dinge angesprochen, unter anderem die Zykluserkennung. Da hatte ja auch die Kollegin Wilms nachgefragt. Nun haben wir Zeugen gehabt, die gesagt haben: Eine Zykluserkennung per se ist noch kein verbotener Tatbestand. - Also die Tatsache, dass ein Fahrzeug erkennt, dass es auf dem Rollenprüfstand ist, ist teilweise sogar erforderlich. Würden Sie das bestreiten?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ja.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Warum?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Die Richtlinie verbietet die Erkennung von Zyklus. Es ist eindeutig verboten, dass Sie eine Zykluserkennung haben. Dies ist auch keine Notwendigkeit. Einen Zyklus zu erkennen, ist keine Notwendigkeit für eine

Emissionsmessung. Wenn Sie - ich werde es Ihnen an einem schönen Beispiel erklären - einen Hersteller - -

**Kirsten Lühmann (SPD):** Ich hatte aber eben nach der Erkennung - - Entschuldigung, wenn ich Sie unterbreche, aber da würde ich jetzt danach dazu kommen. Ich hatte nur die Frage gestellt: Ich erkenne, dass ich in einem Zyklus - - dass ich auf einem Rollenprüfstand stehe. Schlicht die Tatsache: Ich erkenne, dass ich auf einem Rollenprüfstand stehe, also zum Beispiel in dem, was Sie gesagt haben mit dem ABS und den ganzen Geschichten, die wir ja alle kennen, wo wir auch schon Zeugen gehört haben, die uns das alles erläutert haben, wie das funktioniert. Also allein die Tatsache, dass der Motor oder das Fahrzeug erkennt: „Ich stehe auf einem Rollenprüfstand“, ohne jetzt noch Weiteres zu haben, sagen Sie, auch das ist illegal?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Das sagt die Richtlinie, nicht ich.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Wie kommt es dann, dass uns alle Zeugen vorher gesagt haben: Das ist - - Also jetzt nur allein - nicht dass wir aneinander vorbeireden - die Tatsache, dass ich auf einem Rollenprüfstand stehe, haben uns Ingenieure, haben uns Gutachter, haben uns Sachverständige gesagt, allein diese Tatsache ist teilweise sogar erforderlich, weil gewisse Dinge auf diesem Rollenprüfstand abgeschaltet werden müssen, wie ein ABS; ansonsten kann ich den Test nicht korrekt durchführen.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Die Abschaltung von ABS ist erforderlich, wenn Sie ein, zwei Rollenprüfstände haben. Das ist völlig klar. Aber das heißt noch lange nicht, dass die Elektronik erkennt, dass Sie auf dem Prüfstand stehen. Das sind zwei verschiedene Dinge. Dass das Fahrzeug logischerweise vorbereitet wird auf den Test, heißt noch nicht, dass die Elektronik auch erkennt, dass Sie auf dem Prüfstand stehen. Das sind zwei ganz verschiedene Dinge. Dies ist nicht erlaubt, eindeutig nicht vom Gesetz.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Das ist kein Unterschied.



**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Bitte? - Doch, es ist ein großer Unterschied.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Vielleicht bin ich keine Technikerin, aber wenn Sie sagen, ein Fahrzeug muss vorbereitet werden, weil, so wie es auf der Straße fährt, kann es teilweise nicht auf dem Rollenprüfstand fahren, und Sie sagen, es ist ein Unterschied, ob ich jetzt manuell etwas abschalte, oder wenn ich eine Automatik drin habe, die das mit dem Rollenprüfstand erkennt und es automatisch abschaltet. Vielleicht erklären Sie mir den Unterschied. Bleiben wir beim ABS. Ob ich das ABS manuell abschalte oder ob es eine Erkennsoftware ist, die sagt: „Ich stehe jetzt auf dem Rollenprüfstand, und ich schalte die automatisch ab, weil ich auf dem Rollenprüfstand bin“, und ich muss ja jetzt hier die ganz normale, legale vorgeschriebene Prüfung durchführen - -

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Also aus meiner Einschätzung vom Text der Richtlinie sind Zykluserkennungen verboten. Das ist für mich eine verbotene Zykluserkennung. Ganz einfach.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Ich stelle fest - -

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** So was würden Sie auch keinen Techniker fragen, sollten Sie lieber einen Juristen fragen an der Stelle.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Danke.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Das ist keine technische Frage, sondern ganz klar eine juristische Frage, die wichtig ist, ganz klar. Software zum Erkennen des Tests ist untersagt. Ganz simpel.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Wir hatten hier Zeugen, die das Gegenteil behauptet haben. Die haben gesagt - da würde ich jetzt drauf kommen -: Allein die Tatsache, dass ich erkenne, dass ich bei einem Prüfverfahren bin, ist zulässig laut Verordnung. - Die Frage ist: Was passiert dann? Wenn dann natürlich die Folge ist: Ich erkenne, ich bin auf einem Prüfstand, und jetzt schalte ich gewisse Abgasreinigungen ein, die sonst nicht eingeschaltet sind, oder wenn ich nicht auf dem Rollenprüfstand stehe, schalte ich sie ab - - dass es dann untersagt ist. Ich denke, das meinten Sie

mit Manipulationen, wenn Sie Interviews gegeben haben.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Wenn ein Hersteller zum Beispiel während des Tests die Lichtmaschine abschaltet, sind die meisten Leute hier im Raum wahrscheinlich sofort - - ist ihnen klar: Das Fahrzeug fährt im normalen Leben nicht lange ohne Lichtmaschine. Das nennt man vom Hersteller aus Zyklusdesign. Ich habe das Zyklusbeschluss genannt. Das sind Dinge, die sind einfach unzulässig. Dinge, die im normalen Leben nicht passieren, dürfen auf dem Prüfstand nicht getan werden. Das ist ganz simpel. Das sagt die Vorschrift. Ich kann manche der Aussagen, die ich von Sachverständigen gelesen habe, in Vorbereitung auf die Sitzung, nicht nachvollziehen. Das ist nicht das, was in Brüssel verhandelt wurde.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Richtig. Aber das ist was anderes, als ob ich erkenne, dass ich auf einem Prüfstand bin, sondern dann sind wir bei meinem zweiten Schritt: Ich habe erkannt, dass ich auf dem Prüfstand bin, und ich mache jetzt Dinge, die nicht zulässig sind, zum Beispiel eine Lichtmaschine abschalten. Wie interpretieren Sie dann die Aussagen der Sachverständigen und Zeugen, die wir hier hatten, die gesagt haben: „Sehr wohl lässt die Richtlinie eine Steuerung, eine Motorsteuerung zu, die in gewissen Situationen Abgasreinigung abschaltet, nämlich zum Motorschutz“?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Also ich war ja an der Aufstellung der Richtlinie beteiligt. Und ich kann Ihnen ein paar Kommentare wiedergeben, die wir dann diskutiert haben. Zum Beispiel hat die Autoindustrie gesagt: Ihr könnt uns nicht verantwortlich machen für minus 35, 40 Grad in Lappland - Originalton - und Großglockner. Das waren die Argumente, warum sie sagten, sie bräuchten dann dafür einen Schutz. Da haben wir gesagt: Okay, das ist ja keine normale Fahrweise. Deswegen haben wir dann in die Richtlinie das Wort „Normal Use“ eingeführt, normale Verwendung. Warum haben wir das gemacht? Weil dieser Passus auch in anderen EU-Richtlinien enthalten war, um zu vermeiden, dass hier ein Missbrauch



## 5. Untersuchungsausschuss

getrieben wird. Bremsen zum Beispiel, Sicherheitsgurte, überall finden Sie den Passus „Normal Use“. Das haben uns dann die Juristen gesagt von der EU-Kommission: Das ist ein Passus, den haben wir in anderen Richtlinien, den kann man hier einführen, um eben solche extremen Situationen nicht zu bewerten. - Aber es war nicht der Fall, dass man sagt: Man kann zum Beispiel den Motor unter 19 Grad abschalten oder die Abgasanlage unter 19 Grad abschalten. Das ist - - Wie gesagt, „Normal Use“ heißt Normal Use: wie ein normaler Mensch das Fahrzeug betreibt. Es heißt nicht: Unter 19 Grad oder 17 Grad oder 10 Grad darf ich die Anlage abschalten. Das war nie eine Diskussion, nur für Extremfälle wie 40 Grad minus in Lappland. Dann kriegen Sie Probleme, weil dann sülst Ihnen der Harnstoff ein. Das sind Dinge, das wurde diskutiert, aber nie eine solche Diskussion. Das ist für mich im Nachhinein eine Schutzbehauptung. Wenn jemand geglaubt hätte, es wäre legal, warum werden diese Systeme versteckt in der Software, dass man sie nicht einfach finden kann? Warum hat man sie dem KBA nicht angemeldet oder anderen Behörden nicht gemeldet, wenn sie der Meinung waren, man braucht die? Wie gesagt, es ist für mich nicht nachvollziehbar. Wenn ich eine solche Software verstecke im Akustikmodul, ganz klar die Auffindbarkeit erheblich erschwere, dann fällt es mir schon schwer, zu glauben, dass der, der es gemacht hat, nicht wusste, dass es nicht legal war. Das widerspricht meinen normalen Lebenserfahrungen, und ich bin ziemlich alt.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Was mich jetzt erstaunt, ist, dass wir diese Dinge in unseren Unterlagen nicht wiederfinden. Also wir finden in unseren Unterlagen durchaus Korrespondenz mit der Deutschen Umwelthilfe. Aber diese klaren Aussagen, die Sie hier machen - Sie haben eben gesagt bei der Kollegin Wilms -, die haben Sie in Gesprächen, wenn man sich dann mal so trifft unter ehemaligen Kollegen oder bei denen, von denen Sie dann wussten, dass sie jetzt zuständig sind - - da haben Sie das mal fallen lassen und haben gesagt: Mensch, guck' doch mal da drauf; ich hab' da solche Ergebnisse. - Was mich verwundert, ist, dass es aber keinen Schriftwechsel gibt, also weil - -

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Müssen Sie mich nicht fragen.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Alles andere steht da so klar drin. Sie haben also tatsächlich, obwohl Sie der Meinung sind, dass alles, was Sie gefunden haben - - deutet auf illegale Manipulationen hin - - haben Sie das nicht einmal verschriftlicht und irgendjemandem zugeschickt, sondern es waren alles Gespräche.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ja. Ich habe ja keinen offiziellen Status. Also die DUH hat eine andere Situation als ich, sondern ich rede mit den Menschen, die ich ja lange kenne. Es waren ja meine Exkollegen. Dann schreibe ich ihnen ja nicht, sondern ich rede mit ihnen über die Probleme. Also das wäre ungewöhnlich, wenn ich denen jetzt ein offizielles Schreiben schicken würde. Das macht ein Umweltverband, aber nicht ich.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Ich kenne solche Schreiben, aber es ist für diese Runde - - Wolltet ihr?

(Arno Klare (SPD): Das dauert länger! Deshalb mache ich das in der nächsten Runde! - Heiterkeit beim Zeugen Dr. Axel Friedrich)

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. - Dann möchte ich ganz gern auf die Verhandlungen auf der EU-Ebene kommen. Sie haben eben darauf verwiesen, dass es eben Gespräche gegeben hat, was zulässige, dem Motorschutz dienende Einrichtungen anbetrifft - - und welche nicht. Den Akten ist zu entnehmen, dass bei den Verhandlungen auf der EU-Ebene zur Umweltgesetzgebung immer auch Vertreter des UBA beteiligt waren. Ich denke, als Abteilungsleiter werden Sie im Untersuchungszeitraum auch ihre Erfahrung mit den politischen Prozessen in Berlin und Brüssel gemacht haben. Herr Professor Lahl hat in seiner Aussage so Andeutungen gemacht, wie so was läuft, wenn ganz viel Automobilindustrie mit am Tisch sitzt und Behördenvertreter eher in der Minderzahl sind. Das fand ich sehr aufschlussreich. Von daher meine Frage: Welchen Einfluss hat das Umweltministerium



bzw. das UBA im Rahmen von Ressortabstimmungen innerhalb der Bundesregierung, wenn es darum geht, eine Position für Verhandlungen in Brüssel zu erarbeiten?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Vielleicht eine kleine Korrektur. Wenn es die Sitzungen der sogenannten Motor Vehicles Emission Group sind -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Welche?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** - die Motor Vehicles Emission Group, die also die Vorschriften diskutieren -, dann sitzen natürlich Vertreter der Autoindustrie mit am Tisch. Wenn es sich um Verhandlungen im Rat handelt, sind natürlich keine Vertreter der Autoindustrie im Raum. Also deshalb gibt es die beiden Ebenen, und die sind unterschiedlich auch besetzt. Das Problem, was wir oft haben: dass in Unterarbeitsgruppen, die ja oft gebildet werden, weil die Sachverhalte sehr komplex sind, die Autoindustrie mit einem erheblich höheren Personalaufwand auftritt als beispielsweise die Regierungsseite. Das heißt, wir haben auch da keine Waffengleichheit. Die Aufgabe des UBA war, fachlich zu beraten. In der Regel haben wir die Vorschläge ausgearbeitet, für die Grenzwertvorschläge zum Beispiel. Auch für technische Dinge, die notwendig waren, haben wir diese Dinge ausgearbeitet. Ein Vertreter des Umweltbundesamtes war in der Regel bei den Verhandlungen in der MVEG oder im Rat auch anwesend und hat eben dann die Delegation beraten, wenn es eben sich um komplexe technische Fragen handelt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Und in Unterarbeitsgruppen waren auch Vertreter des Umweltbundesamtes dann als Vertreter Deutschlands in diesen Arbeitsgruppen, wenn es um sehr schwierige technische Sachverhalte geht.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Können Sie diese Vorgehensweise auch noch mal am Beispiel erläutern, wo es um die Durchführungsverordnung aus dem Jahr 2008 ging, wo die Inhalte zur Verordnung 2007/715 konkretisiert worden sind?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Nach meiner Erinnerung hat sich an diesen Diskussionen mein Vertreter Herr Rodt beteiligt, der bei diesen Besprechungen dabei war. Ich war bei diesen Dingen nach meiner Erinnerung nicht in Brüssel. Ich war bei Vorgesprächen dabei, bei den Festlegungen auch der Haltung des UBA, aber nicht in Brüssel. Bei der Richtlinie 2007 war ich auch selber in Brüssel gewesen. Deswegen eine unterschiedliche Kenntnis von meiner Seite aus. Da war nach meiner Erinnerung Herr Rodt da.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und trotzdem können Sie das erläutern, wie diese Verhandlungen dann konkret aussehen in europäischen Behörden?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ja, natürlich.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mich interessiert insbesondere - Sie werden es vermuten - der Einfluss der Automobilindustrie, der Hersteller, und auch, in welcher Form und in welcher Weise sie ihre Interessen dort unterbringen.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Wir haben verschiedene Ebenen, wie der Einfluss der Autoindustrie hier zum Tragen kommt, natürlich erst mal bei der Willensbildung innerhalb der Bundesregierung. Dann wird normalerweise eben abgestimmt zwischen den Ressorts BMU, BMV - damals - und BMWi. Und natürlich ist der Einfluss der Autoindustrie, speziell im BMV, deutlich größer als im BMU. Hinzu kommt noch das Bundeskanzleramt, was ja auch oft noch dabei eine Rolle spielt, wenn es zu Streitereien - - gibt, wenn man sich abstimmen muss. Es gibt ja häufig keine Einigung auf der Ebene der Ressorts, und dann kann es passieren, wie es zum Beispiel bei den CO<sub>2</sub>-Grenzwerten war, dass es dann ins Bundeskanzleramt wandert. Und da ist der Einfluss der Autoindustrie natürlich auch vorhanden. Man darf nicht unterschätzen den Einfluss auch der Gewerkschaft an der Stelle. Das ist eben gerade an der Stelle so, dass die Gewerkschaft auch da mit eine Rolle gespielt hat beim Einfluss auf die Regierungsarbeit. Wenn das dann nach Brüssel kommt - - Und wir haben ja das Dilemma, dass nur die Kommission einen Vorschlag vorlegen darf; ich sage mal: Das ist aus meiner Sicht ein



## 5. Untersuchungsausschuss

nicht besonders demokratisches System, dass nur die Kommission Initiativrecht hat. Der Einfluss der Autoindustrie auf die Kommission ist auch immens groß. Es ist ja so, dass dann Vorschläge nur gemacht werden, die auch von der Autoindustrie beeinflusst werden. Deswegen haben Sie verschiedene Ebenen an der Stelle. Wir haben eine Reihe von Mitgliedstaaten, wo die Autoindustrie auch sehr stark vertreten ist, Frankreich, Italien, Großbritannien, Spanien, Polen, Slowakei, wo also die Autofirmen auch über diese Niederlassungen Einfluss nehmen auf die Regierungsmeinungsbildung. Das ist ein Riesendilemma, gerade wenn man hier an der Stelle auch Länder hat, die eigentlich keine Zivilgesellschaft haben, wo es keine Gegengewichte gibt. Hier in Deutschland gab es ein Gegengewicht von der Zivilgesellschaft. Aber wenn Sie eben nach Polen gehen, gibt es keine Zivilgesellschaft. Das heißt, da ist die Einflussnahme viel direkter als bei uns noch.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Wir sprechen hier aber über Einflussnahme über andere Wege als über institutionalisierte Beteiligungsprozesse.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Natürlich. Es gibt Fälle, wo ich in Brüssel war, und ich war noch nicht zu Hause, da hat sich schon die Autoindustrie beim Wirtschaftsminister und beim Verkehrsminister über mich beschwert. Ich war noch nicht mal von Brüssel nach Hause gekommen, da war das schon abgelaufen. Das sind die Dinge, die eben dann nicht normal ablaufen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke. - Dann wäre jetzt die CDU/CSU-Fraktion an der Reihe.

**Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):** Herr Vorsitzender, Herr Dr. Friedrich, ich habe noch mal kurz über das nachgedacht, was Sie auch so bei meiner ersten Frage dargestellt haben. Da haben Sie gesagt, Ihnen war schon sehr früh - also, Mitte der 90er und Mitte des ersten 2000er-Jahres - - Jahrzehnts genannt - - Da, sagten Sie, haben Sie Kenntnis gehabt von Abschaltvorrichtungen, auch von sozusagen unzulässigen Abschaltvorrichtungen. Und dann kochte das ganze Thema hoch. Es war, glaube ich, so das dritte Septemberwochenende letzten Jahres. Und im Oktober 2015

- ich nehme jetzt nur mal eins von mehreren Beispielen heraus -, nachdem sich das zunächst auf Fahrzeuge des Herstellers Volkswagen konzentrierte, erfolgte durch beispielsweise die Deutsche Umwelthilfe dann eine Untersuchung - ich nenne es mal Untersuchung -, ein Test ... (akustisch unverständlich) von einer Vielzahl von Fahrzeugen.

Unter anderem wird im Oktober 2015 - also, alle waren alarmiert - ein Opel Zafira 1,6 CDTi mit dem Baujahr 2015 getestet von der DUH. Und Folgendes kam raus: Im Ergebnis wurden dann also in bestimmten Fahrsituationen bis zu 17-fach höhere NOx-Emissionen gemessen, als nach dem Euro-6-Grenzwert zulässig gewesen wären. Und die Ergebnisse unterschieden sich, je nachdem ob man im Vierrad- oder im Zweiradmodus gemessen hat. Und darüber berichtet eine Tageszeitung, nämlich *Die Welt* - es war am 24. Oktober letzten Jahres -, und zitiert Sie:

Wir haben keine normale, technisch plausible Erklärung für das Abgasverhalten des Opel-Fahrzeuges.

Das erklärte dann der DUH-Verkehrsberater Dr. Axel Friedrich. - Sie hatten für mich auf die ersten Fragen zunächst den Eindruck erweckt: Also, Sie wussten schon sehr früh ziemlich genau Bescheid, was da eigentlich im Busch ist. Warum, wenn Sie das schon sehr früh wussten, zum Teil 20 Jahre vor diesem Test - wie muss ich mir das vorstellen? -, sagen Sie dann: „Wir haben hier aber keine normale, technisch plausible Erklärung für das Abgasverhalten des Opel-Fahrzeuges“, und warum gehen Sie dann nicht genauer - weil Sie ja schon, wie Sie sagten, genau wussten, was da für ein Schindluder getrieben worden ist - warum gehen Sie dann nicht noch mal ein bisschen tiefer und legen diesen Fahrzeughersteller nun endgültig aufs Kreuz und sagen: „Ich hab’s schon immer gesagt, und jetzt zeige ich euch an diesem Beispiel: So genau macht ihr das“? Warum machen Sie das dann nicht? Oder haben Sie es nur nicht gesagt?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Herr Müller, vielleicht noch einen Punkt zurück. Also, ich habe mich



## 5. Untersuchungsausschuss

gerade erinnert: Meine ersten Erkenntnisse über Abschaltvorrichtungen sind noch mal zehn Jahre älter. Die Mikroschalter an den Drosselklappen, -

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Da waren ja Pferdefuhrwerke fast noch unterwegs.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** - da waren alle reine mechanische Schalter, die man - - ganz kleine Schalter, die eingesetzt wurden. Also, schon eine uralte Geschichte.

Natürlich hat uns die Firma Opel, auch die Firma Daimler, die Firma BMW, mit Schadenersatzdrohungen überzogen. Und wenn ich meine Pension ansehe, ist eine solche Drohung nicht das, was ich gerne haben möchte. Ich habe auf eine Anfrage eines Journalisten gesagt, warum ich das nicht klar sage, dass Abschaltvorrichtungen vorhanden sind: Meine Haftpflicht ist nicht hoch genug. - Wissen Sie, wenn Sie mit solchen Drohungen, und zwar in Milliardenhöhe, überzogen werden, dann zuckt man. Und dann hat man Dinge, die ich zwar weiß, aber ich würde sie nicht ausdrücken.

Wir haben - inzwischen kann ich sagen - dann auch diese ECU geöffnet und nachgewiesen, dass hier in der Software von Opel Zafira eben solche Abschaltvorrichtungen da sind. Wir haben also, wie gesagt, viel Aufwand getrieben, haben festgestellt: Es ist nicht eine Abschaltvorrichtung, sondern drei in dem System enthalten. Aber das konnte ich erst belegen und auch öffentlich machen, als ich die Software dann auch zusammen mit Herrn Domke entsprechend geöffnet hatte. Erst dann können Sie nachweisen, a) dass die Software verändert ist, aber b) - und das ist der nächste Schritt - auf den - - bei den Messungen auch die Veränderungen zeigen; denn es kann ja sein, dass die Software enthalten ist. Wir haben manche Codezeilen in dem Softwaresystem, die nicht mehr genutzt werden. Also, Sie müssen auch den Nachweis führen, dass diese Codezeilen zu diesem und diesem Verhalten auf der Straße führen. Und das hat eben auch gedauert, weil Sie müssen erst die Fahrzeuge beschaffen, müssen Geld beschaffen, ich musste die Messgeräte organisieren, alles Dinge, die nicht so ganz schnell gehen. Und wenn ich dann eine solche

Aussage mache, muss die auch absolut belastbar sein, das heißt, wir mussten wirklich einen Nachweis führen. Und das dauert leider. Und, wie gesagt, meine Arbeitszeit geht in der Zeit von 7 morgens bis abends um 10, und viel mehr wollte ich eigentlich nicht machen.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Also, okay, ich kann das verstehen, wenn Sie sozusagen da ein bisschen geängstigt sind, sich großen Schadensersatzforderungen ausgesetzt zu sehen. Aber wenn Sie uns vorher doch den Eindruck gemacht haben, Sie wussten ganz genau, wie es läuft, dann kann man - -

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Klar wusste ich das.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Dann, finde ich, wäre das auch im Sinne der Sache gewesen, wenn das hier genauer dargelegt wird, weil dann ist man ja sicher, wie es läuft. Ich will allerdings - -

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Herr Müller, ich kann Ihnen gerne die Schreiben zur Verfügung stellen, die uns gegeben wurden von den Firmen. Und dann, glaube ich, würden selbst bei Ihnen Vorsichtsmaßnahmen eingeleitet werden. Das sind wirklich heftigste Schreiben gewesen.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Wir kennen uns nicht so gut, aber Sie wissen gar nicht, wie vorsichtig ich bin. - Noch mal eine andere Frage: Sie hatten in Ihrem - - Ich greife so ein bisschen das auf, was die Kollegin Lühmann auch schon mal versucht hat noch mehr herauszuarbeiten. Sie haben in Ihrem Eingangsstatement gesagt, Sie haben keine Zweifel an der Rechtswidrigkeit der Zykluserkennung.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ja.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Auf welche Formulierung in welchem Regelwerk stützen Sie diese Annahme; denn - auch das hat die Kollegin Lühmann gesagt - das haben alle Personen, die wir vor Ihnen gehört haben, anders gesagt. Und deswegen würde ich das gerne genau nachlesen, damit ich mir ein Bild davon - - Auf welche Formulierung genau stützen Sie sich?



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** In Richtlinie 2007 steht drin: Defeat Devices sind untersagt. - Und ich kann Ihnen versichern: Wenn Sie einen solchen Passus - -

(Kirsten Lühmann (SPD):  
Nein, das steht da nicht!)

- In 2007 steht: Defeat - -

(Arno Klare (SPD): Das  
steht da nicht so! Es gibt  
drei Ausnahmen!)

- Bitte?

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Ich will mal Folgendes sagen - -

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Und wenn Sie einen solchen Passus reinbekommen wollen in eine Richtlinie, dann müssen Sie auch Hinweise anbringen, dass solche Dinge gemacht werden. Wie gesagt, die Lambdaabschaltung, die ich erwähnt hatte, die Höhenabschaltung, alles das haben wir auch in diesen Diskussionen mit angeführt.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Mich würde schon sehr genau interessieren - also, Sie sind da sehr beharrlich auch in der Behauptung -: Wo genau kann ich das nachlesen?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ich habe sie jetzt nicht. Sie müsste vor mir liegen. Ich gebe sie Ihnen nicht.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Ich könnte Sie Ihnen - - Also, ich glaube, ich habe das, worauf Sie abheben, nämlich den Auszug aus der EG-Euro-5/Euro-6-Gesetzgebung, nämlich die Verordnung 715 aus 2007. Die meinen Sie?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ja, die meine ich, ja.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Ich würde Ihnen das Exemplar - ich habe es nicht verfälscht - -

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Nein.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Ich würde Ihnen das fast mal - - Wenn ich Ihnen das rüberreichte, würden Sie mir das vorlesen?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Natürlich.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Dann würde ich das mal machen.

(Dem Zeugen werden Un-  
terlagen vorgelegt - Der  
Zeuge nimmt Einblick)

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ist ja so klein geschrieben.

(Heiterkeit)

Und ich bin schon so müde.

(Kirsten Lühmann (SPD):  
Ich habe es auf dem iPad,  
da ist es groß geschrieben!)

- Nein, ich kann es lesen.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Ich könnte Ihnen auch noch meine Brille anbieten oder weitere.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Nein, ich kann schon lesen. - So. Weil das ist die - - Über 50, ja.

(Arno Klare (SPD): Artikel 5)

- Ja, ich weiß. Es gibt auch noch einen zweiten Artikel.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Ich will Sie jetzt nicht unter Zeitdruck - - Aber es geht so ein bisschen auch zulasten unserer Fragezeit. Wir würden uns auf folgendes Geschäft einigen: Ich lasse Ihnen das dann noch mal liegen.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Nein, ich schicke es Ihnen - -

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Nein, das interessiert mich heute schon, weil ich ja vielleicht noch was darauf fragen würde. Und Sie waren da so bestimmt.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ich bin auch bestimmt.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Ich lasse Ihnen das noch mal da, und Sie können ja, wenn ich so ein bisschen langweiligere Fragen stelle, noch mal nachgucken in der Zeit.

(Heiterkeit)

Dann finden wir es vielleicht in der nächsten Runde.

(Zuruf der Abg. Kirsten Lühmann (SPD))

Jetzt will ich noch mal gucken. - Ja, machen wir vielleicht mal Folgendes: Ich hatte Ihnen das ja eben gesagt, dass wir hier schon eine ganze Reihe von weiteren Damen und Herren angehört haben. Und Sie hatten das auch, ich glaube, eingangs, gesagt, dass Sie - gegenüber der Presse eben auch mehrfach dann wiedergegeben - bereits die Vorbereitung der Fahrzeuge für diesen gesetzlichen Prüfzyklus als Zyklusbetrug bezeichnen.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** „Zykluserkennung“ habe ich gesagt.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Ja, Prüfzyklus als - - Ja, okay. Allerdings hat einer Ihrer damaligen Mitarbeiter im Umweltbundesamt, nämlich Herr Mönch, hier im Ausschuss gesagt, dass die Abstimmung auf den Prüfzyklus im Prinzip in der Natur der Genehmigung stecke. Demnach zähle es nämlich zur gängigen Praxis, dass die Hersteller die Emissionssysteme auf die Rahmenbedingungen des Testzyklus abstimmen. Wie erklären Sie die Einschätzung Ihres damaligen Mitarbeiters, der ja als Kraftfahrzeugtechniker und auch Referent bzw. im Folgenden dann sogar als Leiter des für Feldüberwachung zuständigen Fachgebietes einen sehr tiefen Einblick in die Materie hatte und auch heute noch hat?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Kann die nicht nachvollziehen.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Ist Ihnen völlig schleierhaft.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ich kann die nicht nachvollziehen. Ich halte sie für nicht korrekt.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Haben Sie sich denn vielleicht - - Also, wenn man zusammen arbeitet, sieht man sich ja ab und zu mal, -

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Klar.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): - unterhält man sich auch mal. Haben sich darüber mal in Ihrem Umfeld Gespräche entsponnen?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Nein, Herr Mönch war zu der damaligen Zeit für kleine Maschinen und Geräte zuständig, also nicht für dieses Thema. Es war also kein Anlass, mit ihm über diese Fragen zu reden, sondern Herr Rodt hat diese Aufgaben wahrgenommen. Also, von der Seite war er eben - - Aber wir haben uns fachgebietlich unterhalten. Und ich, wie gesagt, kann es nicht nachvollziehen.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Haben Sie das dem Herrn Mönch damals auch gesagt, dass Sie das gar nicht nachvollziehen können, was der so macht?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ich habe doch nicht gewusst damals, was er heute sagt. Wie kann ich denn vor ihm was sagen, was er vor zehn Jahren gesagt haben soll, wenn ich heute erst das höre?

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Dann noch mal eine Frage, die sich eher aus der Jetztzeit beantworten lässt: Ist denn aus Ihrer Sicht eine Zykluserkennung in gewissem Maße technisch nicht vielleicht doch notwendig, -

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Nein.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): - damit das Fahrzeug im Testlauf nicht blockiert?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Wie gesagt, die ABS-Abschaltungen - das ist bekannt; wenn Sie einen Zweiradprüfstand haben, das müssen Sie tun -, das wird in der Regel mechanisch gemacht oder eben auch mit einfachem Schalter. Das sind



## 5. Untersuchungsausschuss

Dinge, die also machbar sind. Aber Sie dürfen damit nicht in die Software eingreifen - Punkt. Das ist eindeutig. Und Sie dürfen vor allem nicht die Emissionen verändern damit. Dies ist einfach nicht zulässig.

Deswegen ja auch - - VW hat genau das gemacht, genau das getan, eben eine Erkennung auf den Zyklus gemacht. Und dies ist rechtswidrig.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Dann würde ich Ihnen gerne noch mal eine hier im Ausschuss getätigte Aussage von Herrn Dr. Eberhardt vom BMUB vorhalten, am 20.10. hier so gemacht. Ich zitiere:

Also, man muss an der Stelle aus meiner Sicht zwei Sachverhalte voneinander unterscheiden. Das eine ist die sogenannte Zykluserkennung, also ob das Fahrzeug erkennt, dass es in einer Laborumgebung betrieben werden muss. Diese Erkennung war technisch bekannt, ist sogar technisch notwendig, um ein Fahrzeug in einer Testumgebung, im Labor, betreiben zu können. Dass es eingesetzt werden kann, war auch vor Bekanntwerden des sogenannten VW-Skandals im September 2015 bekannt.

Zitat Ende. - Teilen Sie diese Ansicht? Sie haben - -

(Der Zeuge schüttelt den Kopf)

- Die teilen Sie nicht.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ich teile sie nicht, weil, wie gesagt, die Dinge, die ich eben gesagt habe, das sind technische Sachverhalte. Und wenn die Software dies erkennt - die Software -, ist das nicht erlaubt. Das ist nicht erlaubt.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Dann, würde ich sagen, mache ich vielleicht beim nächsten Mal, also auf jeden Fall beim nächsten Mal, noch mal weiter und werde mal sehen, womit noch. - Danke.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gibt es weitere Nachfragen von Ihnen? - Dann möchte ich mich zum Bericht der Untersuchungskommission mit Fragen an Sie richten. Im Bericht der Untersuchungskommission des Verkehrsministeriums zum Abgasskandal fällt auf - fiel mir auf -, dass die meisten Fahrzeuge bei den Tests auf dem Rollenprüfstand im warmen Zustand viel mehr NOx ausstoßen als mit kaltem Motor.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Selbst bei Fahrzeugen, die das BMVI in der Gruppe 1, also den unbedenklichen Kfz, zugeordnet hat, sind die Werte im warmen Zustand bis zu zehnmal höher als im Kaltbetrieb, so die Ergebnisse dort. Vor diesem Hintergrund haben wir eben auch von Thermofenster gehört, und das finde ich für mich erklärungsbedürftig. Daher meine Frage: Haben Sie bei eigenen Messungen ähnliche Befunde erhalten?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Also, das Wort „Thermofenster“ kannte ich bisher nur beim Bau. Also, das ist ein völlig neuer Begriff, der nie benutzt wurde vorher. Und physikalisch ist nicht zu erklären, wenn Sie die gleichen Lasten aufbringen, dass hier die Emissionen von NOx deutlich erhöht werden. Wenn Sie ein Fahrzeug Euro 5 haben ohne eine Abgasreinigungsanlage - also, SCR oder Speicherkat -, dann sind die Emissionen nur abhängig von der Fahrzeuglast. Ob Sie den Fahrzeugzyklus warm oder kalt fahren, die Last ist die gleiche. Also, von der Seite ist dies eben nicht zu erklären und ein deutlicher Hinweis, dass hier Zykluserkennung stattfindet und hier eben Abschaltvorrichtungen benutzt werden.

Wie gesagt, die Formulierung heißt ja eben: Sie dürfen nicht abgeschaltet oder die Wirkung vermindert werden. Und wenn Sie eine Abgasrückführung in Ihrer Wirksamkeit einschränken bei der gleichen Last, dann ist das einfach physikalisch nicht zu erklären.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ist das nun eine Erklärung, oder ist das auch das Ergebnis von eigenen Messungen, wo das noch mal - -



**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ja, wir hatten ja dieses Problem - das hatte ich vorhin schon gesagt - auch gehabt, dass eben Fahrzeuge im Warmtest höhere Emissionen aufgewiesen hatten und das eigentlich für uns ein Verdachtsmoment war, genauer hinzusehen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Nun haben wir häufig auch bei Anhörungen anderer Zeugen auf die Nachfrage, wann der Begriff des Cycle Beating ihnen bekannt gemacht worden ist, ganz interessante Aussagen bekommen. Nun verwenden Sie den Begriff ja schon längere Zeit, wie Sie dargestellt haben. Wie haben Sie im Rahmen Ihrer Tätigkeit beim UBA den Begriff „Cycle Beating“ definiert, und welche technischen Maßnahmen wurden darunter gefasst?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Er ist mir zum ersten Mal aufgefallen, als ich 1983 die US-Vorschrift FR 40 aus dem Englischen ins Deutsche übersetzt habe in die Anlage 22, später Anlage 23. Da ist mir zum ersten Mal das Wort „Cycle Beating“ untergekommen. Also, das ist schon ziemlich lange her. Und natürlich: Bei den Diskussionen mit meinen Kollegen von EPA und CARB ist dieses Thema immer wieder gefallen, weil natürlich auch bei den Messungen, die an Lkw in den USA gemacht wurden - - Pkw - - Ist ja nicht der erste Hersteller, der hier aufgefallen ist, Volkswagen. Man tut immer so, als wäre Volkswagen der erste Hersteller, der aufgefallen ist; es gibt eine lange Liste von Herstellern, die mit solchen Manipulationen bei der EPA und bei der CARB aufgefallen sind. Die haben ihre Strafe bezahlt - 300, 400, 500 Millionen in der Regel -, haben sich geduckt, und dann war das Thema beendet.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und welche technischen Maßnahmen waren damit verbunden?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Auch - - Alles die gleichen Dinge, also Erkennung, Temperatur, Gurtverschluss, Sitzsensoren, Radio, all die ganzen - - Am Anfang haben wir im Radio - - weil in den USA fährt jeder Mensch mit dem Radio, auf dem Prüfstand fahren Sie ohne Radio. An der Fenster-scheibe - - Also, es gibt eine ganze Reihe von Dingen, die an der Stelle benutzt wurden, um eben Zykluserkennung zu machen. Das ist kein neues

Phänomen. Also, wenn jemand sagt, er hat es vorher nie gehört, der hat sich mit der Historie nicht beschäftigt. Also, die ersten waren, glaube ich, so 75 in der Literatur dokumentiert. Also, ist wirklich kein neues Phänomen. Wer wirklich das behauptet, er hat es nie gehört, dann kann er vielleicht nicht Englisch, aber sonst kann er eigentlich an dem Thema nicht vorbeigehen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm. - Nun hatten wir ja eben gerade den Disput über die rechtliche Einschätzung zur Zulässigkeit. Das will ich jetzt nicht noch mal aufwerfen, sondern einfach fragen, mit welchem Ergebnis das Thema im UBA und im BMUB erörtert worden ist.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Na gut, die Diskussion über die Entscheidung war nach meinem Ausscheiden aus dem Umweltbundesamt - ich bin ja am 30.06. ausgeschieden - und deswegen: Über diesen Fall liegt mir nichts vor.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gab es eventuell Hinweise von Whistleblowern hinsichtlich der Verwendung von illegalen Abschalt-einrichtungen?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Na, ja, wissen Sie, wenn ich - - im Umweltbundesamt zu meiner Zeit 50 Prozent der Fahrzeuge, die untersucht wurden, auffällig waren, heißt das noch lange nicht, dass 50 Prozent der Fahrzeuge im Felde auffällig waren. So, natürlich hatten wir Informationen über auffällige Fahrzeuge. Und natürlich haben wir diese Fahrzeuge bevorzugt untersucht, um zu erkennen, ob hier was vorliegt. Es gab ein einziges Fahrzeug, was mir mal durchgerutscht ist, wo ich Informationen hatte, dass es eben nicht funktioniert. Das war der Ford Galaxy. Sonst waren alle Fahrzeuge - auch die, von denen ich Informationen bekommen hatte - die, die später auffällig waren.

Alle Hersteller bis auf einen Fall waren auch von diesen Dingen nicht überrascht. Es war nur ein einziger Fall, der Renault Clio, die waren überrascht. Alle anderen wussten von den Fällen vorher; denn die haben ihre eigene Feldüberwachung und prüfen ihre Fahrzeuge auch. Das heißt, eigentlich ist ihnen das alles bekannt.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja, gibt es Hinweise darauf, dass es eben direkt auch Whistleblower gegeben hat, die diese Informationen weitergegeben haben?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Herr Lahl wollte das zumindest in der letzten Sitzung nicht gänzlich ausschließen.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Na ja, wenn mich hier abends jemand um 7 Uhr anruft, der bei einer Automobilfirma arbeitet, dann ruft er mich nicht an, weil er mir einen schönen Abend wünschen will, sondern natürlich bekomme ich diese Information, die dann zu dieser hohen Mängelquote von 50 Prozent geführt hat. Also, das ist ja nicht so, dass alle Menschen in der Automobilindustrie diese Vorgehensweise billigen. Und deswegen versuchen sie eben auch, über solche Wege Abhilfe zu schaffen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Vielen Dank. Das waren meine Fragen. - Dann geht es weiter zu den Kollegen der SPD.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ach, vielleicht noch eine kleine Ergänzung: Das bekommen Sie natürlich nur, wenn Sie auch ein Vertrauensverhältnis herstellen. Wenn Sie den Verdacht nur erwecken würden, dass Sie dies nicht vertraulich behandeln - - Es gab einen Vorgesetzten von mir, der wollte diese Informationen von mir haben. Ich habe sie ihm nicht gegeben, weil ich hatte eben zugesagt, die nicht weiterzugeben. Er hat behauptet, das wäre ja keine von mir, sondern ein Geheimnis, was dem UBA gehören würde. Ich habe mich geweigert. Also, das sind Dinge, wo ich sage: Da muss man Vertrauen aufbauen, dass die Gegenseite auch weiß, dass sie geschützt wird, und zwar absolut. Und das ist eine Frage, die dauert eben. Wenn jemand neu im Amt ist, bekommt er diese Anrufe abends nicht.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Die SPD ist an der Reihe.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Ja. - Ich will da weitermachen bei dem, was Sie vorliegen haben mit der

wahnsinnig kleinen Schrift. Ich habe, wie gesagt, ein iPad, ich kann mir das großziehen.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ich kann es schon lesen.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Und zwar haben Sie, als wir gefragt haben: „Eine Zykluserkennung, wo steht denn - das war das auch, was der Kollege Müller gefragt hat - das direkt?“, mit Englisch und Deutsch gemeinsam geantwortet. Sie haben gesagt: Da steht drin: Defeat Device ist verboten. - „Defeat Device“ ist Englisch, und „ist verboten“ ist Deutsch.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ja.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Wir haben jetzt mal beide Versionen uns angeguckt, also den Artikel 5 einmal in Englisch - da steht etwas von Defeat Device -, und wenn ich mir den Artikel 5 auf Deutsch angucke, steht da etwas von Abschalt-einrichtung.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Genau. Das ist leider nicht genau das Gleiche. Also, es ist oft so, dass Sie Begriffe übersetzen. Ich habe - - Deswegen benutze ich immer das Englische, weil ich auch damit mehr arbeite. Es ist leider keine exakte Übersetzung. Das Wort „Defeat Device“ hat eine andere Bedeutung als das Wort „Abschalt-einrichtung“. Es ist leider so, dass die Übersetzung nicht die gleiche Sache wiedergibt. Es gilt in Brüssel dann bei solchen Fragen, dass die Originalsprache die entscheidende Sprache ist für die Auslegung.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Also, wir haben zwei Sachen gemacht: Wir haben einmal das Wort „Defeat Device“ durch einen Übersetzer gegeben, und da kommt genau „Abschalt-einrichtung“ raus, nichts anderes. Und außerdem gibt es in der Richtlinie einen Artikel 3, da gibt es Legaldefinitionen. Es ist immer ganz schön, wenn ein Gesetzgeber Legaldefinitionen macht. Und in der Legaldefinition steht drin, dass eine Abschalt-einrichtung eine Abschalt-einrichtung ist, also eine Einrichtung, die erkennt in der Motorsteuerung und bei gewissen Parametern - Temperatur, Höhe oder sonst was - die Abgaseinrichtung abschaltet.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Oder ihre Wirkung vermindert.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Oder ihre Wirkung vermindert.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Aber ich würde - -

**Kirsten Lühmann (SPD):** Also ist es eine Abschaltanlage.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Nein, ich würde das Wort anders übersetzen: „Umgehungsmaßnahme“. Ich habe ja gesagt, die Übersetzung ist nicht das, was ich und die Amerikaner unter „Defeat Device“ verstehen. Leider ein Problem, was wir manchmal haben bei solchen technischen Fragen.

(Zuruf des Abg. Arno Klare  
(SPD))

**Kirsten Lühmann (SPD):** Entschuldigen Sie, wir beziehen uns nicht auf die Übersetzung, sondern wir beziehen uns auf die Begriffsbestimmung aus Artikel 3 der Richtlinie.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ich weiß.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Das wissen Sie.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ja.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Und da ist „Abschaltanlage“ definiert. Und zwar steht da - ich lese es einfach mal vor; wenn es nicht stimmt, dann können Sie das berichtigen -: Eine Abschaltanlage ist

ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl ..., den eingelegten Getriebegang, den Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstige Parameter ermittelt, um

- Entschuldigung -

die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb

- das hatten Sie ja vorhin erwähnt -

vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird;

Das ist eine Abschaltanlage, also eine Einrichtung, die unter bestimmten Parametern die Abgasreinigung abschaltet.

Wir hatten aber gefragt nach einer Zykluserkennung. Und da haben Sie gesagt: In dieser Richtlinie steht drin, dass auch eine Zykluserkennung falsch ist. „Defeat Device“ kann nicht „Zykluserkennung“ sein. - Und wir suchten - und da bin ich jetzt wieder bei dem Kollegen Müller - noch diese Textstelle.

Warum hacken wir da so drauf rum? Ich möchte es auch kurz erklären: Sie haben in Ihrem Statement einmal gesagt: „Das ist eindeutig rechtswidrig“, und wir haben mehrfach nachgefragt - auch mit Zitaten -, dass Ihre Kollegen oder ein Kollege aus dem UBA - und ich sage gleich noch ein anderes Zitat aus dem UBA - gesagt haben: Na ja, so eindeutig ist es ja nun nicht. - Insofern ist meine Frage: Bleiben Sie dabei, obwohl wir nun gesagt haben: „Wir finden hier auch in der Legaldefinition in der deutschen Version nichts, was darauf hindeutet, dass eine Zykluserkennung per se ohne eine weitere Folge illegal ist“, dass das eindeutig illegal ist?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Wir erkennen ja Zykluserkennung nur, wenn wir diese Auswirkungen erkennen. Sonst würden wir ja gar nicht nach suchen. Also, von der Seite ist diese Konsequenz: Ich brauche eine Zykluserkennung, um eine solche - - Und ich sage noch mal: Die Übersetzung ist leider keine gute; sie müsste eigentlich „Umgehungsmaßnahme“ - - Auch wenn Sie die Definition noch mal vorlesen: Wenn Sie die wörtlich



## 5. Untersuchungsausschuss

nehmen, heißt das eigentlich „Umgehungsmaßnahme“ in Deutsch. Es ist definiert worden so, indem man die Übersetzung so definiert, wie die Wortübersetzung ist. Das macht keinen Sinn. Es ist eine „Umgehungsmaßnahme“. Und das ist im Englischen „Defeat Device“. Deswegen also - - Es ist leider so, dass man hier eine Übersetzung gemacht hat, und die hat man erklärt mit einer Übersetzung einer Übersetzung. Und das macht eigentlich keinen Sinn. Aber unabhängig davon: Wenn ich - -

**Kirsten Lühmann (SPD):** Wir reden von einer Legaldefinition. Ich stelle also noch mal fest: Wir haben gefragt: Wo finden wir in der Richtlinie ein Verbot von Zykluserkennung, dass eine Zykluserkennung eindeutig rechtswidrig ist? - Und bis jetzt konnten Sie - - Wir haben ja noch ein bisschen Zeit; vielleicht finden Sie ja noch den Teil der Richtlinie, wo das eindeutig verboten ist. - Das ist es nicht.

Und ich stelle Ihnen jetzt die zweite Frage. Herr Schmied, also auch vom UBA, hat in einer Vernehmung gesagt - - Es ging da um den Abschlussbericht vom Verkehrsministerium. Er sagte - - Da ging es darum, ob das UBA diesen kompletten Abschlussbericht teilen würde. Und da sagte er: Na ja, fast immer, aber in einem Punkt nicht.

So, und in dem Bericht steht natürlich mehr oder weniger drin, dass über diese Prüfungen, die durchgeführt wurden,

- er meinte dort Real Driving Emission -

Manipulationen bei den anderen Herstellern ausgeschlossen sind. Das ist der einzige Punkt, den wir als UBA anders sehen, und zwar einfach aus dem Grund, weil, wie gesagt, wir machen ständig Real-emissionsmessungen, und man kann nicht einfach von den Real-emissionsmessungen Rückschlüsse ziehen, ob manipuliert wurde oder nicht.

Das ist das, was uns bis jetzt alle Zeugen gesagt haben: Selbst bei einer Real Driving Emission

kann man es verhindern, aber man kann es nicht vermeiden; man braucht noch zusätzliche konkrete Anhaltspunkte, wo man dann nachgucken kann. - Und die anderen Zeugen haben uns gesagt: Wenn es dann solche Anhaltspunkte gab, dann hat man den Hersteller gefragt, und er hat es abgestellt. - Das haben Sie uns hier auch bei der Nachbesserung der Höhenabschaltung gesagt.

Also, jetzt noch mal die Frage, die auch der Kollege Müller, glaube ich, gestellt hat: Wo haben wir die belastbaren Hinweise und wem konkret haben Sie mitgeteilt, dass eindeutig illegale Manipulationen im Gange sind, denen dann eine Behörde nachgehen müsste? Wem konkret? Sie haben ja gesagt, Sie haben das auf Fluren ganz vielen gesagt. Ich sage mal: Drei, vier Namen würden mir reichen, damit wir die dann dazu hören können.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ja, wie gesagt, ich habe das auf Kongressen, wo, also, Hunderte von Leuten da waren, dargestellt - Hunderte -, und auch Vertreter von Ministerien. Ich weiß nicht mehr genau, wer alles da war, aber auf solchen Kongressen trifft sich die gesamte Branche. Und ich kann Ihnen noch mal aus der Erinnerung einen Fall in Stuttgart - es muss 2008 gewesen sein -, wo es um den Fall mit dem Abschalten der Lichtmaschine ging - - und eben ganz klar gesagt habe: Das ist illegal, eindeutig illegal. Und das wurde bestritten, auch vom Ministerium bestritten: Das wäre nicht bewiesen, dass es illegal ist. Ich kann nur sagen: Wenn ich was mache, was im realen Leben nicht geht, dann ist das nach meiner Ansicht eindeutig nicht legal. Vielleicht kann man - -

**Kirsten Lühmann (SPD):** Wer hat das bestritten vom Ministerium?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Man hat ja nicht verfolgt - ich habe es ja berichtet -, man hat nichts getan. Hätte man das als illegal angesehen, hätte man ja die Zulassung überprüfen müssen. Das ist nicht geschehen.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Also, dann noch mal meine Frage: Wem konkret haben Sie es gesagt,



## 5. Untersuchungsausschuss

der dann es entweder nicht weitergegeben oder nichts getan hat?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Es wird ans Fachreferat im BMU berichtet, und dann wird es normalerweise auch weitergegeben ans Verkehrsministerium, aber das weiß ich nicht in jedem Fall, ob das geschehen ist. Also, es ist ja so: Alle die Berichte, die wir gemacht haben, sind immer ans BMU und später dann auch ans BMWi gegangen, BMV gegangen.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Die haben wir alle in unseren Unterlagen nicht gefunden. Können Sie das erklären?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Tja. Also, unsere Forschungs-

**Kirsten Lühmann (SPD):** Das würde ja heißen, dass die Vollständigkeitserklärungen der beiden Ministerien nicht korrekt sind.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Unsere Forschungsergebnisse wurden immer an das Ministerium geliefert, logischerweise. Also, ich kann das gar nicht verhindern. Weil wenn ich es nicht mache, würde ich mich rechtswidrig verhalten.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Na, es ging ja nicht um Forschungsergebnisse, sondern es ging um die Aussage von Ihnen - -

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** In den Forschungsberichten waren diese Ergebnisse enthalten. Also, ich verstehe die Frage jetzt nicht. Wenn ich einen Forschungsbericht liefere, wo ich über Lambdaabschaltung berichte oder Höhenabschaltung berichte, dann ist es klar, dass die an das Ministerium für Umwelt und Ministerium für Verkehr gehen. So. Und das ist dann die Aufgabe der Ministerien, entsprechende Schlussfolgerungen draus zu ziehen.

Und wir haben eben auch ganz klar erklärt, dass zum Beispiel die Abschaltung beim PT Cruiser rechtswidrig ist nach unserer Ansicht.

**Kirsten Lühmann (SPD):** So, und an wen ist das jetzt gegangen? Weil wir müssen es ja nachvollziehen können.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Das geht ans - - Wie hieß das Fachgebiet noch, Fachreferat noch damals? Weiß ich nicht mehr genau, wie es hieß. Damals war, glaube ich, Herr Knobloch der Referatsleiter, ich glaube, auch jetzt aus der Erinnerung. Ich weiß nicht genau, wann er gegangen ist. Es muss um die Zeit gewesen sein.

Vielleicht noch mal zum Thema Zykluserkennung. Eine Zykluserkennung fällt nur dann auf, wenn ich veränderte Emissionswerte bekomme, sonst erkenne ich sie nicht. Ich kann ja nicht in die Software reinsehen. Ich kann nur erkennen, ob eine Abweichung dieser Emissionswerte auftritt, die nicht zu erklären ist. Also, wenn ich zum Beispiel eben bei einer Temperatur über 30 Grad deutlich erhöhte Werte finde oder, wenn ich eben einen Warmstart mache, deutlich erhöhte Werte finde oder wenn ich eben unter anderen Bedingungen erhöhte Werte finde, die nicht plausibel sind, erst dann kann ich vermuten, dass eine Zykluserkennung vorhanden ist. Sonst erkenne ich sie ja gar nicht. Ich kann sie ja gar nicht sehen sonst, weil ich habe ja keinen Einblick in die Software. Ich mache eine indirekte Entdeckung, um zu erkennen, ob der Hersteller Softwareabschaltung einsetzt.

Zum Beispiel dieser Fall mit der Lichtmaschine: Wenn ich dann feststelle, dass der Warmtest höhere CO<sub>2</sub>-Emissionen hat als der Kalttest - was physikalisch widersinnig ist, weil normalerweise, wenn Sie warm starten, haben Sie weniger Verbrauch -, dann kann ich feststellen, dass hier der Verdacht vorliegt, eine Zykluserkennung durchzuführen. Und das ist die gleiche Last, gleiche Fahrdynamik, gleiches System, und da kann man nicht erklären, warum die Verbräuche dann noch ansteigen; denn normalerweise ist der Kaltstart etwa 10 bis 15 Prozent besser als der Warmstart - der Kaltstart. Das ist physikalisch genau umgekehrt. Und das können Sie nicht erklären, wenn Sie nicht erkennen, dass ein Zyklus vorliegt.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Kirsten Lühmann (SPD):** Das ist richtig, aber Sie haben gesagt: Die Zykluserkennung ist illegal.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Wenn Sie - -

**Kirsten Lühmann (SPD):** Wenn es eine Zykluserkennung gibt, die keine weiteren Folgen hat außer der Tatsache, -

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Die erkenne ich ja gar nicht.

**Kirsten Lühmann (SPD):** - dass sie zum Beispiel das ABS abschaltet, haben wir bis jetzt keine Norm gefunden, die das als illegal bezeichnet. Sie haben aber gesagt: Allein die Zykluserkennung, auch wenn sie keine Folgen hat, ist illegal. Wir haben aber bis jetzt dafür - - Und, wie gesagt, wir warten da ja drauf, und der Kollege Müller wird mit Sicherheit da noch weitermachen. Aber der Kollege Klare hat jetzt noch eine Frage.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Aber, Frau Lühmann, ohne eine Veränderung der Emissionswerte kann ich eine Zykluserkennung nicht erkennen.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Aber sie kann es ohne Veränderung der Emissionswerte geben.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Dann weiß ich es aber nicht, dann weiß ich es doch gar nicht.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Ja, aber dann kann es doch legal sein.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Dann weiß ich es aber nicht. Dann brauche ich es auch nicht anzudiskutieren.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Ja, aber dann ist es doch legal.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Aber ich - - Wir, glaube ich, missverstehen uns bisschen.

**Arno Klare (SPD):** Also, es geht natürlich, Herr Dr. Friedrich, auch andersrum. Ich habe hier den Abschlussbericht der Prüfungskommission - also die die vielen Fahrzeuge getestet hat, 54 - des BMVI vor mir liegen und bin die ganzen Werte

wirklich Seite für Seite durchgegangen, habe mir die angeschaut. Man hat sich ja in acht Prüfverfahren mit dem NEFZ kalt, also dem klassischen, angefangen hinten mit ganz, ganz vielen Varianten bis hin zu dem RDE sozusagen als dem allerletzten Vergleich - - hat man diese Fahrzeuge Tests unterzogen. Und vor mir liegt jetzt ein Fahrzeug der Gruppe 1, das ist ein Mercedes C 220 BlueTEC, 2,1 Liter, Euro-6-Fahrzeug, das übrigens, wenn ich jetzt die klassischen Werte nehme, NEFZ kalt und RDE-Fahrt, also bei - - Ich sage jetzt die Werte nicht, weil die kann sowieso keiner behalten im Moment. Wenn ich da sehe, gibt es einen Abweichungsfaktor von 1,8. Kann man sagen: Ist ganz in Ordnung. - So. Nicht? Ist aber zumindest innerhalb der Norm, die wir im Moment gesetzt haben.

Jetzt fällt aber Folgendes auf: Bei diesem Fahrzeug, Gruppe 1, also nachweislich keinerlei Abschaltvorrichtung, keinerlei Zykluserkennungsdinge usw., hat man ja NEFZ dreimal, nein, viermal sogar gemessen, also einmal mit PEMS sozusagen, das gleiche Ding auf der Straße nachgefahren, das Ganze rückwärts gemacht. Dann hat man einmal plus 10, einmal minus 10 genommen; Sie kennen das alles wesentlich besser als ich. So. Bei minus 10 - also, man hat sozusagen 10 Prozent der Last vom Fahrzeug genommen - hatte er aber die höchsten NOx-Emissionen, und zwar um den Faktor 2 höher als bei plus 10. Ist das jetzt ein Zeichen für Zykluserkennung, oder was ist das?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ja - -

**Arno Klare (SPD):** Entschuldigung, geht also noch weiter.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Okay.

**Arno Klare (SPD):** Jetzt habe ich ein Fahrzeug der Gruppe 3. Das ist jetzt der klassische Golf, also der inkriminierte. Der hat ein ähnliches Phänomen. Der hat bei der RDE-Fahrt in der Tat einen deutlich höheren Wert als bei NEFZ kalt. Also insofern kann man sagen, das ist ein Wert von 7,06 sozusagen, der Faktor. Kann man sagen: Genau, das ist es, hier haben wir es ja. - Aber auch der hat den höchsten Wert, noch deutlich höher als



## 5. Untersuchungsausschuss

bei RDE, bei dem NEFZ-Test minus 10 Prozent. Wie erklären Sie sich das? Also, das ist für mich jetzt technisch nicht mehr so nachvollziehbar, es sei denn, Sie sagen mir jetzt aus Ihrer hochgradigen Expertise, wie ich mir das erklären kann.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Das kann ich physikalisch erklären, chemisch erklären. Das sind Dinge, die für mich eben erklärbar sind. Wenn Sie ein SCR-System haben und Sie haben eine bestimmte Last eingestellt, wo das System funktioniert, und Sie nehmen die Last runter, sinkt die Temperatur ab. Das heißt, die Starttemperatur für das SCR-System wird nicht mehr erreicht. Damit steigen die Emissionen deutlich an. Das ist - beide Fälle sind eigentlich zu erklären - ein ganz normaler Temperaturfall.

Wenn Sie eben die Last runternehmen - Sie fahren weniger Last -, sinkt die Temperatur im Abgassystem. Und das bedeutet, wenn Sie gerade an der Kante liegen - das System funktioniert oder funktioniert nicht -, dass das dann eine sehr große Veränderung der Emissionen ergeben kann. Weil normalerweise bei diesen Fahrzeugen die SCR-Anlage nur im letzten Teil des Zyklus funktioniert, also nur im Auslaufzyklus. Und dann können Sie eben mit einer geringeren Last die Temperatur unterschreiten, bei dem das Fahrzeug funktioniert.

**Arno Klare (SPD):** Das führen Sie dann zurück darauf, dass - - Der Vorgang heißt ja Thermolyse. Das Wort sagt schon, dass es da um Wärme geht.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ja.

**Arno Klare (SPD):** Das heißt, das ist völlig klar: Selbst wenn Sie das gesamte Abgasreinigungssystem auf Optimum gestellt haben - SCR-Kat motornah verbaut etc., etc. -, haben Sie das Problem der Thermolyse, dass 200 Grad - - Wenn die halt unterschritten werden, funktioniert das mit der Harnstoffumsetzung in Ammoniak nicht mehr.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Korrekt.

**Arno Klare (SPD):** Das heißt, Sie haben also dort eine Abschaltung des Abgasreinigungssystems sozusagen. Aber Sie haben irgendwann mal hier

in dieser Ausführung auch gesagt, das sei alles Quatsch, man könnte das von 0 sozusagen bis zur höchsten Temperatur fahren. Höchstens minus 45 Grad seien noch zulässig. Dann ist er schon längst eingefroren, der Harnstoff, nicht?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Das war keine Temperaturenaussage, die ich eben getroffen habe, sondern Lastabhängigkeit. Sind zwei verschiedene Dinge. Herr Klare, wenn ich eine Temperaturabhängigkeit habe des Katalysatorsystems, die ab einer bestimmten Temperatur, eben nur bei 175/180 Grad, erlaubt, Harnstoff einzudüsen, weil sonst kriegen Sie Kristallbildung auf dem Katalysator - - Das machen Sie - - vermeiden Sie natürlich, und das ist eine Frage der Temperatur des Abgassystems, nicht der Außentemperatur.

Im anderen Fall habe ich von Außentemperatur gesprochen. Dass Sie dann natürlich, wenn Sie Last draufgeben, auch bei minus 10 Grad eine ausreichende Abgastemperatur bekommen, ist eine andere Aussage. Die beiden Aussagen sind beide kongruent.

**Arno Klare (SPD):** Wenn das eine physikalische Gesetzmäßigkeit ist, dann kann ich mir nicht erklären, dass bei vielen anderen Fahrzeugen im NEFZ minus 10 Prozent genau das Gegenteil eintritt, bei den meisten Fahrzeugen.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ja. Sie haben ja einige Fahrzeuge, die eben keine Abgasreinigung haben.

**Arno Klare (SPD):** Verglichen, die einen SCR-Kat haben.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ja; denn dann - - Ich habe ja schon gesagt: Das hängt davon ab, wie der Hersteller das System auslegt. Wenn Sie gerade an der Kante liegen, dass das System gerade im letzten Zyklusteil Umsatz zeigt, und Sie nehmen die Last runter, dann haben Sie keinen Umsatz mehr. Wenn Sie das anders ausgelegt haben, dass Sie schon weiter vorne im Zyklus einen Umsatz erreichen, weil Sie sonst zu hoch in die Emissionen kommen, dann haben Sie auch noch Ausweichreserve, um im letzten Teil noch Absatz - - Umsatz zu machen. Das ist physikalisch - - Das



## 5. Untersuchungsausschuss

sind Dinge, wo ich sage: Diese Verhaltensweisen kann ich physikalisch-chemisch erklären.

Und die anderen Dinge, die ich sagte, die kann ich nicht erklären. Wenn ich eben im Warmtest deutlich höhere Werte finde, das kann ich nicht erklären. Das ist physikalisch-chemisch nicht zu erklären. Das hier kann ich Ihnen erklären; da kann ich Ihnen auch die Temperaturkurven zeigen. Kann man auch vermeiden natürlich, wenn man anders auslegt. Aber das kann ich Ihnen erklären, dass an der Stelle dies physikalisch-chemisch mit der Auslegung des Systems zusammenhängt, ohne dass der Hersteller jetzt ganz bewusst abschaltet. Das ist also physikalisch-chemisch auch erklärbar.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gut. - Bevor ich das Wort an die Grünen gebe, nur ein kurzer Hinweis: Es besteht jetzt noch mal eine Möglichkeit, sich zu versorgen. Einmal ist der Cateringwagen noch mal da. Also, wer Bedarf verspürt, hat jetzt die Chance dazu. - Dann darf ich das Wort an die Grünen geben.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. - Herr Dr. Friedrich, ich hätte noch mal eine Frage, die auf die Abschaltanlagen abhebt. Es geht ja um den Artikel 5 Absatz 2. Da steht drin: Abschaltanlagen sind unzulässig, und eine Ausnahme ist der Motorschutz. - Und jetzt haben wir ja gehört: Es gibt Thermofenster - ich habe den Begriff irgendwann auch mal - - was ja nichts anderes bedeutet, als dass bei bestimmten Temperaturen die Abschaltanlage abgeregelt wird. Die Frage an Sie als Techniker: Bei den Motoren, die laut Untersuchungsbericht davon betroffen sind: Können Sie sich das erklären, dass das erforderlich ist - so begründen die Automobilhersteller das ja -, aus Gründen des Motorschutzes die Abgasanlagen auszuschalten?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ich werde ein schönes Beispiel geben: Renault liefert Motoren an Daimler. Der gleiche Motor hat bei Renault eine Abschalttemperatur von 17 Grad, bei Daimler von 10 und jetzt in Zukunft bei 5. Wieso geht es bei dem einen, beim anderen nicht? Also, ich kann es nicht erklären; denn eine Abgasanlage ist

nach spätestens zwei oder drei Minuten auf Temperatur, unabhängig von der Außentemperatur. Ich könnte nachvollziehen, wenn man sagt: Aufgrund von bestimmten physikalischen Zusammenhängen muss ich die erste Zeit bei tiefen Temperaturen verlängern, bevor ich die Anlage aktiviere, was ich eben gerade erklärt habe mit der Harnstoffanlage. Dass das aber immer passiert, auch wenn ich auf der Autobahn fahre, wo die Abgasanlage nicht mehr temperaturabhängig ist von der Außentemperatur, da fehlt mir ein Verständnis. Ich verstehe es nicht. Ich habe dies auch mit einigen Motorentwicklern besprochen, habe gefragt, ob sie mir das erklären können. Konnte mir keiner erklären bisher. Wie gesagt, in der Anfangszeit, wenn Sie Warmlauf haben, nachvollziehbar. Bei minus 10 Grad brauchen Sie länger, um warmzulaufen, als bei plus 20 Grad. Aber wenn Sie warmgelaufen sind, die gleiche Begründung herbeizuziehen, das würde ich gerne mal erklärt bekommen.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Also, ich verstehe Sie richtig: Sie sagen, die Abschaltung einer Abgasreinigungseinrichtung bei einer bestimmten Temperatur per se im normalen Temperaturbereich, wie wir in Mitteleuropa haben - 17, 20 Grad, 10 Grad, was auch immer -, das kann dauerhaft keine Begründung für Motorschutz sein.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Nein. Wie gesagt, wenn Sie Harnstoff haben, haben Sie irgendwann bei minus 10 Grad, minus 15 Grad Verdunstung. Das kann man verhindern, indem man heizt. Wenn ich anfare, muss ich erst mal ein bisschen auftauen. Aber auch das ist eigentlich kein Problem. Das zeigen ja auch die Lkw, bei denen ja eine Vorschrift ist, dass die Systeme bis minus 15 Grad funktionieren müssen. Da funktionieren sie ja auch. Wieso hat das Problem kein Lkw? Die Frage hätte ich gerne mal an die Sachverständigen gestellt, die falsche Aussagen hier gemacht haben. Ich verstehe es nicht.

Wie gesagt: Für die Anfangszeit, wenn das Ding warmläuft, nachvollziehbar, dass es länger dauert, wenn ich bei minus 10 Grad anfare als bei plus 20 Grad. Aber wenn das Fahrzeug warmgelaufen ist, wieso dann die Reaktionen auf dem



Kat jetzt weiter abhängig von der Außentemperatur sind, kann ich als Chemiker Ihnen nicht erklären. Ich verstehe es nicht. Wie gesagt, die Temperatur im Abgassystem ist nicht abhängig von der Außentemperatur, sondern nur von der aufgegebenen Last. Und deswegen ist diese Erklärung für mich nicht plausibel.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Jetzt haben uns die anderen Zeugen, auch die vom Kraftfahrt-Bundesamt und andere, gesagt: Thermofenster, also, da wussten wir nichts von, dass so - -

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Gab es ja auch nicht.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wäre es - - Also, verstehe ich die EU-Richtlinie richtig, dass eigentlich es erforderlich ist, dass man, wenn man jetzt Motorenschutz geltend macht und sagt: „Ich habe da eine Abschalteneinrichtung, weil mein Motor braucht das“ - - dass ich dann das bei der Typengenehmigung angeben müsste?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Dummerweise ist die Formulierung an der Stelle wirklich ungenau. Also, die ist wirklich an dieser Stelle nicht so genau, dass man dies direkt ableiten kann. Aber sie folgt aus der Formulierung „Normal Use“. Also, wenn ich von dem Normal Use abweiche, dann müsste eigentlich der Hersteller erklären, warum er das tut. Also, von der Seite - - Das ist eine indirekte Folge, aber keine direkte Formulierung. Die Formulierung ist leider nicht so ganz klar, dass er in USA dies darlegen muss.

In den USA gibt es die Frage gar nicht. Wieso haben die Fahrzeuge in den USA kein Thermofenster? Warum? Weil es einfach gar nicht akzeptiert wird. Da gibt es die Frage nicht. Wieso hat der gleiche Motor in den USA kein Thermofenster, aber hier hat er eins? Die Frage hätte ich gerne den Sachverständigen gestellt. Ich habe die Sachen gelesen in Vorbereitung, und ich sage: Ich habe nicht verstanden, warum ein gleicher Motor in den USA kein Thermofenster hat, und hier hat er ein Thermofenster. Das würde ich gerne wissen, warum.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Haben Sie eine Erklärung für sich, warum es so - -

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ja, natürlich: Ich habe Vorteile bei der Wartung. Ich muss nicht so oft, Beispiel, die Abgasrückführung reinigen. Das sind alles reine kleine Dinge. Ist zum Beispiel auch: Fahrbarkeitsprobleme, die ich kriegen kann, wo man einfach die EGR abschaltet. Auch das wissen wir. Es gibt eine Reihe von Erklärungen, die aber nicht in der Emissionsgesetzgebung begründet liegen.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, ich verstehe Sie richtig: Diese auf Temperatur bezogenen Abschaltungen sind nicht erforderlich, und die werden nur gemacht, um eigentlich ganz andere Dinge - -

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ein bisschen Komfort zu erreichen. Also, wie gesagt, Sie können es ganz simpel sehen. Nehmen Sie den gleichen Motor vom gleichen Hersteller, zum Beispiel von der Firma VW in USA und hier oder BMW oder Daimler: Sie finden da kein Thermofenster. Die Frage: Warum da hier ein Thermofenster notwendig? Gehen die Motoren alle kaputt in den USA? Nach meinem Kenntnisstand nicht.

Also, das sind Dinge, wo ich das nicht nachvollziehen kann. Wenn mir jemand so was belegt, dass die gleiche Sache in den USA gemacht würde, würde ich es nachvollziehen können. Nur, dieses gibt es in den USA nicht, weil die EPA und die CARB dies nicht akzeptieren. Wenn jemand - - Den gleichen Passus gibt es in den USA auch, der ist übernommen worden aus der USA-Gesetzgebung. Es gibt nicht einen einzigen Fall, den ich kenne - ich habe extra noch mal nachgefragt bei EPA -, wo ein Hersteller Motorschutz in Anspruch genommen hat, keinen einzigen Fall. Ich müsste echt überlegen. Warum kann man es hier machen, und in den USA geht das nicht, beim gleichen Motor? Diese Frage hätte ich gern auch von den Herstellern beantwortet.

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



## 5. Untersuchungsausschuss

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann sind die Kollegen der CDU/CSU-Fraktion an der Reihe.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Ich bin noch nicht ganz einsatzbereit,

(Heiterkeit beim Zeugen Dr. Axel Friedrich)

aber wir können die Zeit ja nutzen, dass Sie noch mal genau nachgucken, wo wir die Formulierung, die wir vorhin nicht gefunden haben, jetzt finden. - Die Zeit läuft.

(Zeuge Dr. Axel Friedrich sucht in den Unterlagen)

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ich muss noch einmal gucken. Es gibt noch zwei, drei weitere Vorschriften. Die muss ich noch mal durchgucken. Das mache ich aber zu Hause. Ich finde es jetzt in dem - - Ich weiß nicht - - Irgendwo finde ich das. Ich bespreche das mit Herrn Müller. Ich liefere Ihnen das.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Ja, okay. - Aber ehrlich gesagt, irgendwo ist jetzt nicht so - -

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Nein, ich habe sie ja nicht alle mit mir.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Ja.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Also, hätten Sie mich vorher gefragt, ich müsste alle Vorschriften finden, dann hätte ich es gemacht. Es ist - -

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Also - -

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Wie gesagt: Ich bin ja hier - - Ich finde sie.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Also darf - - Aber da finden wir es irgendwie nicht. Ich müsste mir das Exemplar noch mal wiederholen, ja?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Kriegen Sie. Kriegen Sie ja wieder.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): So viel Zeit haben wir jetzt auch noch.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ich habe zu Hause auch eins.

(Zeuge Dr. Axel Friedrich übergibt Unterlagen)

- Mein Weg ist kürzer.

(Heiterkeit beim Abg. Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU))

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Danke. - Okay, dann vielleicht noch mal auch eine Frage, die mich eben auch bei den anderen Fragestellungen so ein bisschen umgetrieben hat: Es ist ja sehr häufig das Wort „rechtswidrig“ gefallen. Also, jetzt habe ich den Mangel ohnehin, dass ich selber Jurist bin, wenngleich auch ein schlechter. Aber wenn ich so häufig das Wort „rechtswidrig“ höre oder ich feststelle, dass bei anderen viele Gedanken um Verbotenes, um Rechtswidrigkeit etc. kreisen, dann kommen die häufig auf die Idee: Ach, Mensch, das zeige ich jetzt mal an. Das ist ja verboten; das zeige ich an. - Haben Sie in diesen, wie auch immer, Teilen dieser Tätigkeiten - also, wir haben ja schon gesagt: Gespräche mit Ministerien, mal hier und da ein Schreiben - - haben Sie denn vielleicht einfach mal gesagt: „Das ist jetzt so viel Verstoß, so viel Verbotenes, da müssen jetzt mal Strafverfolgungsbehörden draufgucken, Polizei“?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ist leider nicht so einfach jetzt. Leider - - Also, auch als Jurist müssten, würden Sie es wissen: Verwaltungshandeln können Sie in der Form nicht angreifen. Wir haben es jetzt ja gemacht. Wir haben ja Klage er - - Halt, halt!

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Ehrlich gesagt, würde ich - - dem könnte ich nicht zustimmen, -

(Kirsten Lühmann (SPD):  
Ich auch nicht!)

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Na ja - -



## 5. Untersuchungsausschuss

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): - der Feststellung! Das ist falsch.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Haben wir ja jetzt auch Klage erhoben gegen das KBA, gegen die Zulassung von bestimmten Fahrzeugen.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Ganz kurz: Also, ja, klar - -

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ich kann nur sagen, wie es da abgelaufen ist.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Also, ich sage mal, ich mache es mal ein bisschen deutlicher.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Gut.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Jetzt - deswegen sitzen wir ja auch alle hier - -

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ja.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Jetzt sind wir ja sowieso alle viel schlauer.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Na ja.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Aber manchmal, habe ich ja schon mal gehört, manchmal wusste man - - Aber einige wussten das schon sehr frühzeitig. Und wenn man sehr frühzeitig so einem Riesending auf den Fersen ist, dann liegt es doch auch nahe, dass man sagt: Menschenskinder, die machen alle nichts. Die Gespräche verlaufen ergebnislos. Das wird in irgendwelche Zeitabläufe reingestellt. Die setzen sich da hin und trinken ihren Kaffee aus, aber tun nichts. - Bei so viel Verbotenem, wie Sie es festgestellt haben - also vermeintlich -: Hatten Sie das mal angezeigt?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Natürlich. Wir hatten im Vorfeld, also bevor die Daten von VW veröffentlicht wurden, eigentlich schon eine Klage vorbereitet gehabt. Es ist uns dann Herr Winterkorn zuvorgekommen. Aber wir hatten eigentlich schon vorbereitet, eine Klage einzureichen.

Aber das Problem, was Sie haben: Sie müssen erst mal bei der Behörde eine Beschwerde einlegen. Das Kraftfahrt-Bundesamt verlangt dann erst mal eine Widerspruchsfrist, verlängert diese Widerspruchsfrist. Sie legen einen Widerspruch gegen den Widerspruch ein, und - das kann ich sagen - es dauert Monate, bis Sie eine Möglichkeit haben -

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Dann bin ich - -

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** - vor dem Verwaltungsgericht. Sie müssen ja vor dem Verwaltungsgericht klagen, gegen einen Verwaltungsakt an der Stelle - - den zu beklagen. Das ist leider ein sehr langwieriges Verfahren. Also, wenn Sie mir einen Rat geben, das anders zu machen, mache ich es gerne.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Das wäre jetzt ein bisschen schwierig, wenn ich Ihnen hier einen Rat geben müsste, weil dann müsste ich Ihnen ja eine Gebührenrechnung schreiben, und das könnte ja auch vielleicht ein ganz falsches Licht -

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ich würde Ihnen die auch bezahlen, Herr Müller. Ich würde Ihnen die auch bezahlen.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): - auf mein Tätigwerden werfen. Und das wollen wir ja nicht - beide ja nicht.

(Heiterkeit beim Zeugen Dr.  
Axel Friedrich)

Aber Sie - - Mit anderen Worten - also, brauchen wir nicht drumherum reden -: Sie haben also das Ganze, was Ihnen mal bekannt geworden ist - - Strafverfolgungsbehörden - - Nicht Klageschreiben und nicht Verwaltung, sondern Strafverfolgungsbehörden haben Sie das beispielsweise nicht angezeigt?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Aus meiner Sicht ist das eine Aufgabe der Behörden. Es ist ein Verwaltungstatbestand. Und so habe ich das also mal als Behördenmensch gelernt, wo man gegen die - -



## 5. Untersuchungsausschuss

den Rechtsakt der Behörde vorgehen muss. Weil die Autohersteller sagen ja: Wir haben es genehmigt bekommen, also ist es richtig. - Also muss - - gegen den vorgehen, der diese Genehmigung ausgesprochen hat. Also, so verstehe ich das.

Wenn Sie mir sagen, es geht anders: Ich bin gern bereit, es fortan aufzugreifen. Also, das ist kein Problem. Ich habe also mit Juristen - ich bin ja kein Jurist - mich unterhalten, und die haben mir gesagt: Dies ist der Weg, den ich zu gehen habe.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Mhm, okay. - Kann sein, aber ich hatte eben schon gesagt: Wir unterhalten uns ja über Vergangenes. Der Fisch ist geputzt, nicht? Also, so eine Anzeige wäre eben - - Die wäre eben vor vier Jahren vielleicht interessanter gewesen als jetzt.

Jetzt habe ich auch noch mal eine ganz andere Frage. Auch das hatte ich noch mal - - hatte ich in der Runde zuvor so in etwa mit diesem Opel Zafira noch mal angesprochen. - Als das Verhalten von Volkswagen bei, sagen wir mal - - die Schummelei von Volkswagen aufgefliegen ist, da war es nach meiner Erinnerung so, dass die EPA, veranlasst durch ICCT, zunächst - nein - die Ursache für diese Auffälligkeiten nicht konkret benennen konnte. Die haben nur gesagt: Hier ist uns was aufgefallen. - Ist da meine Erinnerung richtig?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Die Idee, die damals war, die wir hatten - so wie damals beim Katalysator -: die Fahrzeuge in den USA zu messen und zu zeigen: Da sind sie sauber, und hier sind sie dreckig. Das war die Idee dahinter, warum die drei Fahrzeuge damals in den USA gemessen wurden. Also das war die Idee dahinter.

Ich habe mir nicht vorstellen können, dass ein Hersteller bei den Strafdrohungen, die auch gerade abgewickelt waren gegen verschiedene Hersteller, das Gleiche immer noch macht. Diese Vorstellung habe ich nicht geglaubt. Ich habe nicht geglaubt, dass jemand so naiv oder so dreist ist, auch in den USA zu betrügen.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Das haben wir schon mehrfach allerdings auch gehört.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ja. Das ist also, wie gesagt - - Weil alle haben schon bezahlt. Audi hatte gerade vier Jahre vorher bezahlt. VW selber war schon 12, 14 Jahre nicht mehr dabei. Mag sein, dass das dazu geführt hat. Aber wenn ich mir jetzt Audi angucke, wo sie es auch trotzdem noch gemacht haben - -

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Aber wenn Sie jetzt schon - wenn ich Ihnen das jetzt mal sage - - Wenn Sie jetzt sagen: Ich habe mir das nicht vorstellen können - -

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** In den USA! Hier ja.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Ach so, okay.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Hier - - Nein, ich habe nur gesagt, deswegen war die Idee ja, sich als Vergleichsfahrzeuge, um den Beleg zu machen, dass drüben die Fahrzeuge sauber sind und hier eben schmutzig - - Wenn Sie den BMW nehmen: Der ist in den USA mit einer anderen Technik ausgestattet gewesen als hier, und der ist da deutlich besser als hier. Das war eigentlich die Idee: aufzuzeigen, dass wir die schlechteren Fahrzeuge bekommen und drüben die guten. Das war die Idee, warum die drei Fahrzeuge in den USA gemessen wurden, um zu zeigen: Hier wird eben manipuliert. Dass dann Volkswagen etwas Pech hatte - - Dass die Verbindungen durch den ICCT über das Board zu EPA und zu CARB sehr kurz sind, war dann etwas Pech für sie. Aber die Art und Weise, wie VW das auch gehandelt hat, in der Kommunikation - -

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Das habe ich ja noch gar nicht gefragt, weil ich wollte ja noch was anderes fragen.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ja, ja, okay.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Auch da noch mal auf die Frage: Warum - - Sie



## 5. Untersuchungsausschuss

haben uns ja hier gesagt, Sie haben das alles relativ früh gewusst, und das konnte man auch alles früh wissen. Warum hat selbst, als es dann wirklich zum Schwur kam - - Wie muss ich mir das vorstellen, dass selbst die EPA Volkswagen nicht überführt hat? Nicht überführt hat! Denn das haben wir ja gemeinsam festgestellt; da war meine Erinnerung nicht verkehrt. Wie muss ich - - Wie kommt das?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Die Rechtssysteme in den USA sind anders als hier. Die EPA sagt: Wir haben nicht die Aufgabe, dem nachzuweisen, sondern er hat die Aufgabe, nachzuweisen, dass er nichts getan hat. - Und das war die Forderung, die von der EPA an Volkswagen gegeben wurde. Das heißt, die Umkehr des Beleges: Wenn Auffälligkeiten da sind, muss der Hersteller nachweisen, warum das so ist, und das macht die Sache durchaus für die Behörde einfacher.

**Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):** Wenn ICCT diese Unregelmäßigkeiten zunächst wahrgenommen hat und Sie sagten: „Wir wussten das alles“, und Sie stehen auch im Kontakt mit ICCT und beraten hier und da und überall: Warum hat auch nicht sozusagen - - Warum hat - - Wie muss ich mir das vorstellen? Warum hat sich ICCT also diesem endgültigen Triumph verweigert und hat die nicht überführt, sondern hat eine Vermutung zunächst in den Raum gestellt? Warum ist da der - - Warum ist, wenn Sie sagen: „Wir wussten das alles“, der Beweis nicht bis zu Ende geführt worden?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Wie gesagt, der Weg zu EPA und CARB war da. EPA hat erst einmal die Daten wiederholt, weil sie - genauso wie hier Verkehrsministerium - sagte: Wir können uns nicht auf Daten einer NGO verlassen; das müssen wir nachprüfen. Und das Interessante war, dass sie in Kalifornien auf der Straße den gleichen Typus gemessen hatten wie den heutigen Zulassungszyklus, den sogenannten LA-4. Der heißt deswegen LA-4, weil er in Kalifornien der vierte Typus war, der gemessen wurde. Der wurde dann als Prüfzyklus für die USA ausgewählt.

Und da waren die Auffälligkeiten eben so, dass die EPA wusste: Hier ist was faul. Und dann hat man VW unter Druck gesetzt, und VW musste erklären: Warum sind die Emissionen so hoch? Und VW hat es nicht geschafft, und da ist für die EPA eigentlich die Sache erledigt, weil dies ist die Aufgabe des Herstellers, zu erklären, was er hier gemacht hat - und nicht umgekehrt. Bei uns haben wir leider das Dilemma, dass die Behörde nachweisen muss, was der Hersteller macht. Das heißt, wenn Sie heute sehen: Die Softwarekenntnisse des KBA sind bei Weitem nicht ausreichend, um solche Fragen zu klären. Wir haben hier keine Waffengleichheit.

Wenn Sie sehen: Wenn heute eine Zulassung gemacht wird, bekommt die Behörde 1 200 Seiten. Und wenn Sie die Zahl der Mitarbeiter, die Sie ja kennen, beim KBA angucken und denken, die können das auch nur ansatzweise durcharbeiten: glaube ich, das ist keine Chance. Wir haben einfach hier an der Stelle ein System, was falsch ist. In den USA gibt es eine Erklärung des Herstellers, der unterschreibt: Ich halte die Vorschriften ein. Nix mehr! EPA macht Nachprüfungen, auch nicht bei allen, sondern nur bei denen, wo sie eben glauben, die sind wichtig, und VW war zu klein eigentlich. VW hat geglaubt, weil sie so klein sind, macht keiner eine Nachprüfung. Das war ihre Idee dahinter, weil auch die natürlich die großen, die wichtigen Modelle prüfen, und da waren sie der Meinung, sie kommen damit durch.

**Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):** Noch mal eine Frage: Also, jetzt gucken wir ja - - Also, Sie gucken jetzt gerade so in das Seelenleben von Volkswagen hinein. Woher wissen Sie, dass das die Idee bei Volkswagen war? Können Sie - - Mit wem haben Sie - -

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Wenn Sie die Protokolle von EPA lesen, die ja veröffentlicht worden sind, finden Sie das wieder.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Aber ich denke, wir sollten jetzt gucken, dass wir nicht allzu sehr in das Seelenleben der unterschiedlichen Beteiligten eintauchen.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Das ist kein Seelenleben. Das kann man nachlesen. Das ist kein Seelenleben.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Wir sind ja sehr dabei, auch noch mal Vermutungen nachzustellen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und was der Zeuge beantworten kann!

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Ich habe noch ein bisschen Zeit. - Und wir hatten jetzt ja noch mal gemeinsam versucht - den ersten Versuch ein bisschen erfolglos abbrechen müssen -, die Rechtswidrigkeit der Zykluserkennung aus der EG-Vorschrift herauszulesen. Herr Dr. Friedrich, wo könnten wir denn noch mal nachgucken?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ich muss zu Hause noch mal - - Ich habe zu Hause alles. Ich guck - - Ich liefere es Ihnen, Herr Müller. Also, noch mal, Herr Müller, ich finde - - Ich habe heute Morgen um 7.00 Uhr angefangen, zu arbeiten, und ich bin etwas müde. Und, tut mir leid, meine Aufmerksamkeit hat etwas gelitten jetzt.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Das ist ja bei uns nicht ganz - -

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ich bin heute schon - - Nein, natürlich nicht. Ich habe ja nicht „nicht“ gesagt, ich habe nur gesagt: Ich bin den ganzen Tag in der gleichen Situation jetzt. Ich habe auch heute den ganzen Tag auch eben vorne gestanden und geredet, und es ist einfach jetzt - - Irgendwie habe ich die Nummern nicht mehr alle im Kopf; tut mir leid. Müssen Sie mich entschuldigen. Schaffe ich einfach nicht mehr.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Okay, dann gucken wir noch mal, ob wir noch was haben. - Vielen Dank.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Wir haben keine weiteren Fragen. - SPD-Fraktion?

**Kirsten Lühmann** (SPD): Vielleicht können Sie das auch nachliefern. - Ich stelle mir die gleiche

Frage wie der Kollege Müller. Wenn Sie das alles wussten und das alles weitergegeben haben und das auch so wichtig war - und es stimmt ja: wenn es tatsächlich so ist, dass Sie belastbare Beweise für illegale Manipulation haben, ist es eine sehr wichtige Information - - warum wir das nirgends in unseren Unterlagen finden. Darum meine ganz konkrete Nachfrage noch. Vorhin haben Sie auf meine Frage gesagt: Meine Berichte sind ja dann üblicherweise irgendwohin gegangen. - Ich vermute mal, das war die Zeit, als Herr Knobloch da entsprechend Abteilungsleiter war.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Referatsleiter.

**Kirsten Lühmann** (SPD): Jetzt möchte ich das gerne mal - -

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Referatsleiter!

**Kirsten Lühmann** (SPD): Referatsleiter, Entschuldigung. - Jetzt möchte ich das mal aufdröseln: Wir haben hier den Untersuchungszeitraum ab 2007. Sie haben ja gesagt, Ihre Aussagegenehmigung bezieht sich auch darauf. Gab es einen Bericht in 2007, wo das drinstand, also den sie als Mitarbeiter noch, also in ihrer Eigenschaft als UBA - -

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Da ich keinen Aktenzugang beim UBA habe, ist da meine Erinnerung nicht ausreichend, um eine solche Frage wahrheitsgemäß zu beantworten.

**Kirsten Lühmann** (SPD): Ja, ich frage deshalb, weil wir eben einen solchen Bericht nicht gefunden haben. Und der würde den Untersuchungsgegenstand umfassen, und er müsste dann da sein. Darum war ich vorhin so ein bisschen irritiert. Das UBA hat uns eine Vollständigkeitserklärung gegeben. Sollten Sie jetzt sagen, Sie haben in Ihrer Tätigkeit im Untersuchungszeitraum einen solchen Bericht abgegeben, der dann hätte weitergegeben werden müssen, weil das ist der ganz normale Akten- - also der normale Vorgang, so wie Akten dann laufen, dann hätten wir was mit der Vollständigkeitserklärung zu tun. Aber Sie sagen, Sie wissen es nicht.



**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Kann auch ein halbes Jahr früher gewesen sein; weiß ich nur heute nicht mehr.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Gut. - Haben Sie nach Ihrer Tätigkeit im UBA - - Sie haben ja gesagt, die meisten Tests haben Sie hinterher gemacht, als sie aus dem UBA raus waren. Haben Sie danach einen Bericht gefertigt, den Sie dem UBA, dem BMV - wie auch immer es damals hieß - oder sonst einer Behörde zugänglich gemacht haben?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Alle Berichte, die wir bei Messungen gemacht haben, haben wir dem Verkehrs- und Umweltministerium überreicht.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Gut. - Könnten Sie konkret sagen, wann Sie welchen Bericht - - Das habe ich gesagt: Das kann auch nachgeliefert werden. Ich möchte - - Bitte verstehen Sie mich: Ich möchte es nur nachvollziehen.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ja.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Wenn Sie sagen, nach 2007, nach Ihrer Tätigkeit, haben Sie Berichte gefertigt, die Sie weitergeleitet haben, und weder ein Mitarbeiter, der den hätte kriegen müssen, noch in unseren Akten ist irgendein Bericht zu finden - - Darum bitte ich Sie, dass Sie uns dann nachliefern, genauso, wie Sie das nachliefern, wo also die Zykluserkennung drinsteht, dass sie definitiv ohne Folgewirkung verboten ist - - dass Sie uns sagen, welche Berichte Sie wann wem geliefert haben.

Und dann frage ich noch mal ganz konkret: Mit wem haben Sie geredet? Auch für mich ist es schwer verständlich, dass bei einem Thema, das für Sie und auch objektiv betrachtet so wichtig ist - - dass Sie nicht mehr wissen, wem Sie darüber berichtet haben; denn Sie müssen ja dann auch gewartet haben, dass irgendwas passiert, weil Sie erzählen denen das ja nicht so, weil sie Small Talk machen wollen, -

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Nein.

**Kirsten Lühmann (SPD):** - sondern mit Ihren Erzählungen wollen Sie ja etwas bewirken. Und

diese Wirkung ist nicht eingetreten. Also ich an Ihrer Stelle hätte mich dann tierisch geärgert und hätte diese Person noch mal angesprochen oder hätte den Vorgesetzten angesprochen. Aber Sie können heute - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Na gut, aber das - - Wir müssen jetzt gucken, was Herr Friedrich dazu sagen kann.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Ja, ja, gut. - Also, ganz konkret: Wem haben Sie wann das gesagt? Wenn Sie sagen: „Es ist sehr spät, ich weiß es nicht“, bitte ich Sie auch, das nachzuliefern.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Also, Frau Lühmann, die Messwerte, die wir in Biel oder auch in Prag - - durchgeführt wurden, wurden immer anschließend den Ministerien überreicht. Also von der Seite ist das - - die Dinge, die ich als Messungen vorgenommen habe, den Bundesministerien überreicht worden.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Biel und Prag waren - entschuldigen Sie bitte, dass ich es nicht weiß - in welchen Jahren?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** 2015.

**Kirsten Lühmann (SPD):** 2015. Ach, das war ja unmittelbar davor.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ja.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Na ja, Sie haben aber doch gesagt, dass - -

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Über die Dinge, die ich Ihnen schon vorhin gesagt habe, -

**Kirsten Lühmann (SPD):** Ja.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** - über die Informationen, die ich bekommen habe - - Wenn ich mit jemandem rede, weil ich irgendwas gehört habe, mache ich doch kein Protokoll. Frau Lühmann, also tut mir leid, das kann ich Ihnen nicht liefern. Das weiß ich heute nicht mehr, was ich vor acht Jahren mit jemandem besprochen habe. Also das ist ein bisschen - -



## 5. Untersuchungsausschuss

**Kirsten Lühmann (SPD):** Nein, nein. Also, es geht mir auch nicht darum, dass Sie von irgendjemandem irgendwas gehört haben. Das kann ich verstehen, dass Sie das nicht wissen. Darüber reden wir auch nicht, -

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Doch.

**Kirsten Lühmann (SPD):** - sondern wir reden darüber, dass Sie zu Beginn gesagt haben, aufgrund unserer Messungen - wo wir gerade festgestellt haben: es waren Messergebnisse, die alle anderen auch hatten; nur, Sie haben diese Messergebnisse anders interpretiert und sind auch noch ein Stück weitergegangen - - Also, aufgrund dieser Messergebnisse und Ihrer Erkenntnisse, die Sie daraus gezogen haben, hatten Sie belastbare Hinweise. Wir haben gerade festgestellt, Beweise waren es nicht; die hätten dann noch ermittelt werden müssen. Aber Sie hatten belastbare Hinweise, die eine weitere Ermittlung notwendig gemacht hätten, zu der Sie nicht in der Lage gewesen sind. Sie haben also belastbare Hinweise auf eine illegale Handlung. Und die haben Sie weitergegeben, und zwar nicht 2015, sondern Sie haben von 2010, 2009, 2008 geredet.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ich hatte von 2011 gesprochen. Gerade im Vorfeld - -

**Kirsten Lühmann (SPD):** 11, ja.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Wie wir gerade gesagt haben: die Besprechung im Verkehrsministerium am 10.02.2011, die schon vorhin erwähnt wurde, wo wir den Vertretern des Verkehrsministeriums klar gezeigt haben, wie hier die Daten unerklärlich hoch sind außerhalb des Fensters des Prüfzyklus.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Aber das haben ja andere auch getan. Dass die Daten unerklärlich hoch waren, da haben wir mehrere Zeugen. Auch bei der Feldüberwachung sind in einzelnen Fällen Daten unerklärlich hoch gewesen.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ja.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Können Sie sagen, was bei Ihrem - - also bei dem Gespräch da am 11. -

schon am 10.02.2011 - - was Sie über diese Tatsache, die auch andere dem Ministerium berichtet haben, auch das UBA und das BMU - -

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ich erinnere mich, dass ich ganz klar gesagt habe: Das ist eine Abschaltanlage.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Ja. - Gibt es da irgendwelche Hinweise drauf?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Was meinen Sie jetzt?

**Kirsten Lühmann (SPD):** Wir haben Zeugen gehabt, die haben uns gesagt: Da gab es unerklärliche Werte, -

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Mhm.

**Kirsten Lühmann (SPD):** - und wir haben mit den Herstellern darüber geredet. Unter anderem hatten wir ja auch diese 400-m-Sache. Das war ja auch eine Abschaltanlage. Also, wenn ich bei 400 m abriegele, ist das eine Abschaltanlage. Das heißt, es war auch den Behörden bekannt, dass es Abschaltanlagen gibt. In einem Fall ist das sogar aufgedeckt worden. Der Hersteller hat sich entschuldigt, hat das Ganze verändert, und die Fahrzeuge haben den Wert erfüllt. - Sie lächeln. Ja, das kann ich verstehen. - Aber es entsprach dann den Vorschriften. Es waren also die Regeln so. Muss man die Regeln ändern!

Also auch die Tatsache, dass möglicherweise solche Werte aufgrund von Abschaltanlagen zustande kommen, war ja auch bekannt. Das hat man in dem Fall ja auch angesprochen. Es wurde verändert. Was war jetzt also an diesem 10.02.2011 das Neue, von dem Sie erwartet hätten, dass jetzt etwas passiert, um illegale Mischungen aufzudecken?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ich hatte ja vorhin schon gesagt, dass es Messergebnisse waren bei unterschiedlichen Temperaturen, wo ein Verhalten aufgezeigt wurde, was physikalisch, chemisch nicht zu erklären ist. Wenn Sie die Temperatur um 1 Grad erhöhen und die Emissionswerte gehen nach oben, drastisch nach oben, dann habe



## 5. Untersuchungsausschuss

ich dafür keine Erklärung, außer dass eine Erkennung des Temperaturwertes beim Zyklus vorliegt.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Ja. Wir - - Ich bitte Sie, zu verstehen, dass wir gerne nachgucken möchten, ob es irgendwo Unterlagen über das Gespräch gibt, wie es - -

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ich glaube, die DUH hat ein Protokoll gefertigt. Da müssen Sie Herrn Resch fragen. Es gibt ein Protokoll. - Also in meiner Erinnerung - ich weiß nicht ganz genau -: Es gab ein Protokoll über das Gespräch durch die Deutsche Umwelthilfe. Aber das habe ich nicht.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Durch die Deutsche Umwelthilfe?

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ja.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Alles klar, danke.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Das habe ich aber nicht, weil ich brauchte es nicht.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Ja.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Aber ich kann Ihnen noch ein paar andere Fälle nennen von Abschalt-einrichtungen, die nicht beseitigt worden sind. Aber das ist eine lange Geschichte, kann ich sagen.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Entschuldigung, ich habe Sie nicht verstanden.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Früher hatten wir zum Beispiel eine Vorlaufzeit von 40 Sekunden vom Zyklusleerlauf. Da gab es eben eine Software von der Firma Bosch, die genau die 40 Sekunden entdeckt hat. Wenn die - - 40 Sekunden Leerlauf war, ist umgeschaltet worden.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Richtig. Da sind wir bei der Zykluserkennung -

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ja.

**Kirsten Lühmann (SPD):** - und bei der alten Frage, wo steht, dass die verboten ist.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Die Emissionen sind damit deutlich verändert worden, und das ist nicht erlaubt. Und das war eines der Argumente, warum wir in Brüssel gesagt haben: Diese Formulierung muss eingebracht werden.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Ja.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Sie kriegen keine Änderungen in eine Richtlinie rein, wenn Sie nicht Beispiele in Brüssel vorlegen.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Aber noch mal: Wenn diese Software von Bosch die 40 Sekunden erklärt und dann feststellt: „Ich bin in einem Prüfzyklus“ - - Die Tatsache, dass es das erkennt, ist nicht verboten, sondern wenn es daraus eine Folge gibt - das ist ja das, was wir gerade - - Wenn dann aus der Folge, aus der Erkenntnis „Ich bin auf einem Prüfzyklus“ - - dass dann die Abgasreinigung verändert wird: Das ist doch das Illegale, aber nicht die Tatsache, dass erkannt wird, dass ich in einem Zyklus bin.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Frau Lühmann, ich habe es vorhin schon mal gesagt: Ich kann es als Mensch, der Untersuchungen macht, nur erkennen anhand der indirekten Wirkung. Ich kann nicht erkennen, ob er es erkennt, wenn er keine Wirkung daraus zieht. Ich kann nur erkennen, ob er Zykluserkennung macht, wenn ich Emissionsveränderungen sehe. Alles andere kann ich - - Ob er dann noch zehnmal mehr Erkennung hat vom Zyklus, das weiß ich natürlich nicht. Ich kann nur erkennen: Er hat eine Veränderung vorgenommen.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Ja. - Danke schön.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann ist die Frage an der - - Bei den Grünen gibt es Nachfragen? - Weitere Nachfragen der CDU/CSU-Fraktion?

**Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):** Ja. - Wir haben das eben noch mal kurz überlegt, was Sie jetzt gesagt haben. Es ist tatsächlich ja schon



## 5. Untersuchungsausschuss

ein bisschen spät, und Sie fühlen sich etwas müde. Und wir sind hier doch an einem relativ zentralen Punkt.

Wenn sich - wir haben es eben noch einmal bearbeitet - jemand erkennbar müde zeigt und insofern nicht mehr vernommen werden kann, dann müssten wir die Zeugeneinvernehmung hier an dieser Stelle abbrechen, sonst bekommen wir nämlich Probleme. Insofern würde ich das anregen, das jetzt hier zu beenden, weil, gut, wir dürfen eben auch niemanden hier insofern überfordern, weil es dann nicht mehr verwertbar ist.

(Zuruf)

Deswegen - - Wir sind ja noch auf der Suche nach diesen verschiedenen Normen, die nachgereicht werden sollen und vielleicht auch gefunden werden. An dieser Stelle würden wir allerdings darum bitten, dass wir mit Rücksicht auf die erklärte Müdigkeit auch des Zeugen - kein Vorwurf; ist ganz normal um diese Zeit - dann diese Vernehmung jetzt hier abbrechen, beenden und dann gegebenenfalls zu einer anderen Zeit noch mal fortsetzen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja. - Also, wenn weitere Fragen vorliegen, dann kann an dieser Stelle aufgrund der fortgeschrittenen Zeit die Vernehmung nicht fortgesetzt werden, und dann müssten wir uns darüber verständigen, dass wir einen weiteren Termin finden, wo wir erneut Herrn Friedrich hier zu uns bitten, um die Zeugeneinvernehmung fortsetzen zu können. - Einverständnis und einverständiges Nicken bei den anderen Fraktionen.

Ach so, dann wäre noch die Frage zu klären mit den Unterlagen. Dann würde ich auch sagen, dass wir es nicht heute machen.

(Kirsten Lüthmann (SPD):  
Müssen wir noch mal klären!  
- Weiterer Zuruf: Können wir prüfen!)

Herr Friedrich, dann würden wir Sie bitten, diese Unterlagen mitzunehmen. Dann würden wir in der nächsten Zeugeneinvernahme noch mal Sie

bitten, uns die Unterlagen zu überreichen. Dann würden wir die Sitzung dann unterbrechen, noch einmal intern klären und uns die Unterlagen ansehen. Das würde heute den Verlauf noch weiter verlängern. Insofern möchten wir Sie bitten, die Unterlagen erst mal bei sich zu behalten, um beim nächsten Mal, wenn gewünscht, vorgelegt zu werden.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Kann ich dazu noch einen Kommentar abgeben, wenn ich darf? - Diese Untersuchungsergebnisse waren die Basis für den Vorschlag des Umweltbundesamtes. Deswegen kann ich auch die Einwendungen des BMUB nicht nachvollziehen, dass es mit dem Untersuchungszeitraum nichts zu tun hat.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay, das werden wir dann beim nächsten Mal entscheiden, wenn wir nach Ihrer Zeugeneinvernahme -

(Zuruf)

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** Ich hab nur gesagt: An die Nummern kann ich mich nicht erinnern mehr.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** - dann noch mal die Papiere sichten und bewerten werden.

Also, dann danke ich Ihnen erst mal für heute Abend und bedanke mich bei Ihnen und, ja, „Wünsche Ihnen noch einen schönen Abend“, kann man ja nicht mehr sagen.

**Zeuge Dr. Axel Friedrich:** „Schönen Abend“ ist gut.

(Heiterkeit beim Vorsitzenden Herbert Behrens)

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ich wünsche Ihnen alles Gute. - Vielen Dank.

Also, dann bitte ich, jetzt den Zeugen Mark Wummel in den Ausschusssaal zu führen, damit wir den letzten Zeugen hier einvernehmen können.



**Vernehmung des Zeugen  
Mark Wummel**

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Herr Wummel, ich darf Sie zu später Stunde herzlich begrüßen und um Nachsicht bitten, weil wir dann doch schon den Verlauf der Zeugeneinvernahme nicht vorhersagen können und Sie wissen, dass es auch noch weitere Unterbrechungen im Plenum für uns als Parlamentarier gegeben hatte. Wir bitten um Nachsicht und freuen uns, dass Sie uns zur Verfügung stehen.

Über das Prozedere, Ihre Rechte, Ihre Pflichten habe ich Sie bereits vorhin in Gemeinschaft mit den anderen Zeugen belehrt.

Und bevor wir aber zur Vernehmung in der Sache kommen, muss ich Sie zur Person vernehmen. Ich bitte Sie, Ihren Vornamen, Nachnamen, Ihr Alter, Ihren Beruf und Ihren Wohnort zu nennen. - Bitte.

**Zeuge Mark Wummel:** Ja, Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, mein Name ist Mark Wummel. Ich bin 50 Jahre alt, von Beruf bin ich Ingenieur und wohne in Gelting.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ich halte mich in Vorbereitung etwas kürzer. - Sie sind über den Gegenstand der Vernehmung schriftlich informiert worden, also wissen, worum es geht. Ich muss nicht noch mal wiederholen, was unsere Fragen in diesem Zusammenhang sind.

Sie haben dann zunächst die Möglichkeit, dass Sie im Zusammenhang darlegen, was Sie über den Gegenstand der Vernehmung wissen, und diese Gelegenheit hätten Sie jetzt.

**Zeuge Mark Wummel:** Ja, vielen Dank. - Ich denke, die Materie ist so komplex, dass ich kein Statement eingangs halten möchte.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gut. - Dann steigen wir gleich in die Zeugenvernehmung ein.

Das Verfahren läuft so, dass ich zunächst als Vorsitzender einige Nachfragen stellen kann, bevor

es dann in die Fragerunde geht der Fraktionen hier am Tisch.

Ich möchte Sie bitten, zunächst Ihren beruflichen Hintergrund über den Beruf hinaus kurz darzustellen und ihre Tätigkeit im KBA im Zusammenhang mit den Pkw-Emissionen darzustellen.

**Zeuge Mark Wummel:** Ja. - Ich bin derzeit als Abteilungsleiter „Fahrzeugtechnik“ im Kraftfahrt-Bundesamt eingesetzt, und dazu gehört als wesentlicher Bestandteil die Erteilung von Typgenehmigungen. Und die Typgenehmigungen werden hinsichtlich der Emissionen von Fahrzeugen und anderen Dingen erteilt. Insofern bin ich mit der Thematik der Erteilung von Emissionstypgenehmigungen vertraut, und auch vom Ingenieurhintergrund weiß ich durchaus über Emissionen etwas zu sagen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** War Ihnen vor dem Bekanntwerden der Manipulationsvorwürfe gegen VW im September 2015 die Existenz von Software bekannt, die die Rollenprüfstandsituation und/oder bestimmte Fahrzyklen für den NEFZ erkennen kann?

**Zeuge Mark Wummel:** Nein, das war mir nicht bekannt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und wenn Sie es jetzt aus der Erkenntnis heute heraus bewerten: Worin besteht im Hinblick auf die Zuständigkeit des KBA als Typprüfbehörde hinsichtlich der Funktionsweise und Zulässigkeit der Unterschied zwischen einer Rollenprüfstand- und einer Fahrzykluserkennung?

**Zeuge Mark Wummel:** Also, das wird natürlich in der Vorschrift nicht unterschieden. Man kann sich natürlich Gedanken darüber machen. Eine Rollenprüfstanderkennung kann durchaus eine illegale Abschalteneinrichtung sein. Man muss aber sagen, dass natürlich eine Prüfstanderkennung heute bei Fahrzeugen normal ist, allein durch das ABS bzw. durch das ESP und Funktionen, die eben melden, dass das Fahrzeug sich nicht normal bewegt. Da gibt es verschiedene Sensoren, die bei einem Fahrzeug heutzutage auflaufen, wenn sie auf einem Prüfstand bewegt werden.



## 5. Untersuchungsausschuss

Und dann wird ein inplausibler Zustand gemeldet an das Fahrzeug, und deswegen ist es heute bei - ich würde mal sagen - allen Fahrzeugen notwendig, wenn die auf dem Prüfstand betrieben werden, dass sie irgendwie behandelt werden.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mit welchem Effekt ist diese Erkennung dann verbunden? Geht es nur darum, zu erkennen, wenn ich auf einem Rollenstand bin? Warum muss diese Abschaltautomatik oder die Veränderung automatisch passieren?

**Zeuge Mark Wummel:** Nein, das Fahrzeug muss ja plausibel gemacht werden. Also, beispielsweise: Wenn Sie auf einen einachsigen Rollenprüfstand ein Fahrzeug stellen, dann merkt das Fahrzeug sofort, dass sich die hinteren Räder nicht drehen. Die Sensorik ist da, über die ABS- bzw. die ESP-Sensorik beispielsweise, und da wird eine problematische Situation gemeldet. Das kann dazu führen beispielsweise, dass Bremsen pre-filled werden und vorgespannt werden und ähnliche Situationen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm.

**Zeuge Mark Wummel:** Aber viele Fahrzeuge laufen auch gar nicht richtig. Die gehen in den Notmodus.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und das muss auf jeden Fall elektronisch, also per Software, gesteuert werden? Es ist nicht möglich, ein Fahrzeug so zu präparieren, dass erkennbar ist, wann ich im Prüfzyklus oder in einer Prüfsituation auf einem Rollenstand bin?

**Zeuge Mark Wummel:** Nun bin ich kein Fahrzeugkonstrukteur, aber das würde mir jetzt schwerfallen, dass man das heutzutage anders lösen würde als über Elektronik.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm. - Sind Ihnen diese - - Werden Ihnen denn diese Softwareprogrammierungen bekannt gemacht, dass die Fahrzeughersteller sagen: „Achtung, hört zu, bevor ihr - - wenn das Fahrzeug auf dem Rollenprüfstand geprüft wird, dann schalten sich nach einer bestimmten Zeit diese und jene Dinge ab“?

**Zeuge Mark Wummel:** In der Regel wird nachgefragt, und dann bekommt man - - Also, wir haben immer die Informationen der Fahrzeughersteller bekommen, was notwendig ist, um Fahrzeuge auf einem Prüfstand in Betrieb zu nehmen.

Also, ich meine, bei Fahrzeugen, wo wir die Genehmigung erteilen, ist das überhaupt kein Problem, aber ich beziehe mich jetzt auch auf unsere Felduntersuchungen und die Fremdfahrzeuge, die wir nicht - - deren Typgenehmigung wir nicht erteilt haben. Aber auch da haben wir stets die Informationen erhalten.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Also auch proaktiv? Sie haben nicht nachfragen müssen?

**Zeuge Mark Wummel:** Doch, ja. Man muss schon nachfragen. Das weiß der Fahrzeughersteller ja nicht - nehmen wir mal an, ein Fahrzeughersteller aus Frankreich -, wenn wir ein Fahrzeug testen, dass wir diese Daten brauchen. Das wird so meines Wissens nicht bekannt gemacht. Wir haben jedenfalls nachgefragt, um auch sicher zu gehen, dass wir vernünftige Ergebnisse messen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm. - Ist das KBA von 2007 bis zum Bekanntwerden der Manipulationsvorwürfe gegen VW im September 2015 sämtlichen Typgenehmigungsvorschriften in Bezug auf die Typgenehmigung selbst und auf die Konformitätsprüfungen vollumfänglich nachgekommen?

**Zeuge Mark Wummel:** Ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ich habe ein paar einleitende Fragen bezüglich der Konformitätsüberprüfung - CoP-Q - des KBA bis September 2015. - Zu der von Ihnen seit Mitte 2014 geleiteten Abteilung „Fahrzeugtechnik“ gehört das Sachgebiet 442 „Konformitätsprüfungen (CoP-Q)“.

Das ist - - Nach Aktenlage hat dieses Sachgebiet am 1. Oktober 2015 - keine zehn Tage, nachdem das KBA nach eigenem Bekunden erstmalig von den Manipulationsvorwürfen gegen die VW AG in Bezug auf die Abgasemissionen von Diesel-



## 5. Untersuchungsausschuss

fahrzeugen erfahren habe - eine CoP-Q-Überprüfung mit Schwerpunkt „Abgas Dieselfahrzeuge“ bei VW in Wolfsburg durchgeführt. Die Überprüfung wurde auf Artikel 12 der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG in Verbindung mit der Verordnung EG/715 aus 2007 und der UN-Regelung Nr. 83 gestützt. Das ist die Fundstelle KBA-2-1, Ordner A 20, Blatt 90 bis 95; bezieht sich auf den Bericht 442-0-1042/15.

In dem Bericht zu dieser Überprüfung heißt es zum Anlass:

Das ... KBA hat der Volkswagen AG Typengenehmigungen nach 2007/46/EG erteilt. Die Volkswagen AG ist als Genehmigungsinhaber verpflichtet, die Anforderung gemäß Anhang X der EG-Rahmenrichtlinie 2007/46/EG zu erfüllen. ...

Das KBA führte beim Genehmigungsinhaber Volkswagen AG auf Grund der auftretenden Nichtkonformitäten bezüglich Abgasemissionen an Kraftfahrzeugen eine anlassbezogene Konformitätsüberprüfung (CoP-Q - Systemüberprüfung) vor Ort durch.

Das ist die Fundstelle KBA-2-1, Ordner A 20, Blatt 90 bis 95, Bericht Nummer 442-0-1042/15.

Wie oft hat das KBA vor Bekanntwerden der Manipulationsvorwürfe gegen VW im September 2015 solche Systemüberprüfungen bei Kfz-Herstellern in Deutschland und insbesondere bei VW durchgeführt?

**Zeuge Mark Wummel:** Ich bin ich nicht ganz sicher, ob ich richtig verstanden habe, Herr Vorsitzender. Diese Überprüfung war ja nach Bekanntwerden, diese CoP-Q-Überprüfung, die anlassbezogene, nicht? Also, dort haben wir anlassbezogen mehrere Überprüfungen durchgeführt. Aber das war natürlich nach Bekanntwerden der Vorwürfe.

In der Regel ist es so, dass die Fahrzeughersteller überprüft werden über Technische Dienste - sogenannte Technische Dienste der Kategorie C,

die auch vom Kraftfahrt-Bundesamt benannt werden -, die diese Aufgabe der CoP-Q-Überprüfung wahrnehmen. Die Auditberichte - das sind dann ja Qualitätsmanagementaudits von verschiedenen Bereichen -: Die werden eingereicht beim KBA, eben bei dieser Stelle in Dresden, also CoP-Q, bzw. auch der Benennungsstelle. Diese Berichte werden gecheckt und gegengecheckt - - und rausgelesen, ob alles in Ordnung ist.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm.

**Zeuge Mark Wummel:** Ich kann die Zahl für Fahrzeughersteller nicht konkret sagen, weil - - Ich kann da eine Zahl von der Größenordnung her benennen: Etwa 150 solcher Überprüfungen werden jährlich durchgeführt, aber das sind dann nicht nur Fahrzeughersteller, sondern auch Teilehersteller oder auch Hersteller anderer Dinge, die wir genehmigen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm. - Es interessiert mich schon. Also, einmal zehn Tage - - Also, am 1. Oktober 2015 wird VW aufgefordert, sich dieser Konformitätsüberprüfung zu unterziehen, und meine Frage war eben: Wie selbstverständlich oder normal waren eben auch diese Art Prüfungen vor dem September 2015, und, ja, wie oft hat das KBA diese Systemüberprüfungen veranlasst?

**Zeuge Mark Wummel:** Also, diese Überprüfungen sind einmal im Jahr. Aber nicht - - Bei VW - nach meiner Kenntnis - wurden die nicht von unseren eigenen CoP-Q-Mitarbeitern durchgeführt, sondern eben von einem beauftragten Technischen Dienst, einer sogenannten Zertifizierungsstelle. Das sieht das Verfahren der 2007/46 so vor.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. - Dann noch zur Konformitätsprüfung des KBA an in Betrieb befindlichen Fahrzeugen - ISC - bis zum Bekanntwerden der Manipulationsvorwürfe gegen VW. Da haben wir in den Unterlagen: Am 24. April 2012 hat der Referatsleiter Ihrer Abteilung - das ist der Herr Sven Paeslack - auf eine Anfrage von Herrn Zierock von BMUB aus Anlass eines Gesprächs der damaligen parlamentarischen



## 5. Untersuchungsausschuss

Staatssekretärin Heinen-Esser mit Herrn Resch von der DUH, ob es stimme, dass sich das KBA weigere, im Rahmen der in der Typenzulassung vorgelegten Konformitätsprüfung die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu bestimmen, geantwortet, das KBA widerspreche dieser Behauptung mit Nachdruck. Die DUH sollte doch bitte ihre Behauptung mit Fakten untermauern.

Zur Begründung seines Widerspruchs gegen die Behauptung von Herrn Resch schrieb Herr Paeslack:

Die folgenden Fahrzeughersteller wurden von uns (innerhalb der letzten 18 Monate) stichprobenartig überprüft: (teilweise wurden uns die Daten aber auch im Rahmen der jährlichen Übermittlung der IUC-Daten bereitgestellt) ...

Es folgt eine Auflistung verschiedener Kfz-Hersteller, darunter Audi, BMW, Daimler, Volkswagen, Opel und Mitsubishi.

Meine Frage: Welche Abgasemissionen wurden Ihres Wissens nach wann bei diesen von Herrn Paeslack angeführten Stichproben des KBA jeweils überprüft?

**Zeuge Mark Wummel:** Da kann ich Ihnen jetzt nur eine relative allgemeine Antwort geben ohne Aktenstudium. Aber es ist so, dass wir im Rahmen des IC - oder IUC, wie es vorher hieß - - prüfen wir schon seit einiger Zeit jährlich bei Unternehmen wie VW die Emissionsschadstoffe und auch seit einigen Jahren CO<sub>2</sub>.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Seit wann auch CO<sub>2</sub>?

**Zeuge Mark Wummel:** Ich bin nicht ganz sicher, aber ich würde sagen, Größenordnung: seit fünf Jahren.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Seit fünf Jahren. - In einem von Ihnen an Präsident Zinke weitergeleiteten Antwortentwurf des KBA auf eine schriftliche Frage von Frau Bärbel Höhn ist zu lesen:

Warum hat keine Bundesbehörde die Manipulationen der VW AG bei Spritverbrauch und Stickoxiden aufgedeckt und inwiefern will die Bundesregierung jetzt auch prüfen, ob andere Hersteller beim Spritverbrauch Falschangaben gemacht haben?

Da heißt es: Das KBA prüft im Jahresrhythmus

stichprobenartig die Ergebnisse der Fahrzeughersteller aus der Überprüfung von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen (ISC). Zusätzlich zu den in der Gesetzgebung vorgeschriebenen Abgasemissionen werden bei den ISC-Prüfungen durch die Hersteller die CO<sub>2</sub>-Emissionen ermittelt und durch das KBA bewertet. ... Das KBA auditiert stichprobenartig ausgewählte Motortypen im Zuge dieser Untersuchungen und wohnt in solchen Fällen der Abgasprüfung bei.

Das ist KBA-2-1, Ordner A 112; 4.1, Blatt 49.

Zu der Darstellung warf Ihr Präsident, Herr Zinke, in einem Randkommentar am 12. November 2015 die Frage auf - Zitat -: „War das vorliegend bei VW auch der Fall? Wohl eher (-)“.

Herr Zinke also bezweifelt offenbar, dass diese Darstellung im von Frau Höhn konkret angefragten Falle Volkswagen den Tatsachen entspricht. Also, es war die Behauptung aus der Kleinen Anfrage, und Herr Zinke widerspricht. Hat das KBA denn im Fall von VW vor Bekanntwerden der Manipulationsvorwürfe gegen VW die Messergebnisse der herstellereigenen Überprüfung im Jahresrhythmus stichprobenartig überprüft?

**Zeuge Mark Wummel:** Ja, wir haben es überprüft. Ich bin jetzt auch erstaunt, dass aus dem Schriftverkehr hervorgehen sollte, dass Herr Zinke das bezweifelt hat. Also, das ist mir so nicht in Erinnerung, würde mich aber irritieren. Das ist, glaube ich, ein Missverständnis.



## 5. Untersuchungsausschuss

Also, wir waren, glaube ich, bei VW das letzte Mal, bevor wir im September von dieser Abschaltvorrichtung erfuhren, im selben Sommer, also 2015, vor Ort mit einem Mitarbeiter, der dort diese ISC-Überprüfung mit begleitet hat.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm. - Hat es zusätzlich vor Bekanntgeben der Manipulationsvorwürfe im Jahresrhythmus - - auch die CO<sub>2</sub>-Werte von VW ermitteln lassen und bewertet?

**Zeuge Mark Wummel:** Ja, also, wie gesagt: Ich denke, aus der Erinnerung sind das etwa fünf Jahre. - Wie das gemacht wurde? - Das wurde auch jährlich gemacht.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und bezüglich der Bewertung? Können Sie dazu etwas sagen, also, das Erfassen ist das eine, und das Bewerten der CO<sub>2</sub>-

**Zeuge Mark Wummel:** Ja, natürlich, also, es resultieren auch Maßnahmen daraus. Also, das heißt, es werden auch im Falle eines Falles CO<sub>2</sub>-Werte erhöht. Ist 2015 auch der Fall gewesen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm. - Und, ja, hat es vor Bekanntwerden der Manipulationsvorwürfe im Zuge dieser Untersuchungen - - Sind die auditiert dabei? Und haben Sie den Abgasprüfungen beigewohnt, oder waren es Meldungen über Abgasuntersuchungswerte?

**Zeuge Mark Wummel:** Teils, teils. Also, es ist ja die Aufgabe des Herstellers, diese durchzuführen, aber dennoch waren Mitarbeiter regelmäßig auch dabei.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Können Sie uns sagen: Wo finden wir dazu die Dokumente in den dem Ausschuss vorgelegten Unterlagen des KBA? Das ist uns - - Können Sie uns das sagen?

**Zeuge Mark Wummel:** Also, das muss unter den Aktenzeichen dieses Sachgebietes sein. Und dort sind dann die ISC-Prüfungen mit Dienstreiseberichten, aus denen das hervorgeht, enthalten.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm. - So weit erst mal zum Einstieg. Ich bitte jetzt die Kollegen der CDU/CSU um ihren Beitrag.

**Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):** Herr Vorsitzender, sehr geehrter Herr Wummel, vielleicht zunächst, in der ersten Runde, nur mal folgende Frage. Die hat uns eben - deswegen mussten Sie auch ein bisschen warten - recht intensiv beschäftigt. Wir haben das erste Mal heute gehört eine Einlassung eines Zeugen, der sagte, er habe keine Zweifel an der Rechtswidrigkeit einer Zykluserkennung.

**Zeuge Mark Wummel:** An der Rechtswidrigkeit einer Zykluserkennung.

**Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):** Was würden Sie denn - also, wie gesagt, wir haben das heute das erste Mal gehört; deswegen hat es ein bisschen länger gedauert - - Wie würden Sie denn diese Feststellung - - Was würden Sie dazu sagen?

**Zeuge Mark Wummel:** Zunächst mal ist ja „Zykluserkennung“ kein definierter Begriff. Ich müsste mir - - oder mache mir jetzt eine Vorstellung von diesem Begriff. Nur, wenn ich es jetzt mal übersetze mit den Begriffen, die die einschlägige Verordnung verwendet, nämlich „Abschaltvorrichtung“, die ja verboten ist, dann, würde ich sagen: Eine Zykluserkennung kann natürlich eine Abschaltvorrichtung sein - und wird sie vielleicht auch in den meisten Fällen sein -, aber grundsätzlich ist es ja für ein Fahrzeug nicht verboten, einen Zyklus zu erkennen, es ist nur verboten, entsprechende Maßnahmen zu ergreifen, die das Emissionskontrollsystem in der Wirkung vermindern.

**Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):** Ja, vielen Dank. Dann muss ich erst noch ein bisschen, vielleicht bis zur nächsten Runde, darüber nachdenken.

(Heiterkeit)

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Die Grünen sind am Zug.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, herzlichen Dank. - Ich würde genau an dieser Stelle mal nachfragen. Eben hat ein Zeuge gesagt: Er kann sich gar nicht - - Er kennt keine Begründung dafür, weshalb man eine Abschalt einrichtung, also eine Abgasreinigungseinrichtung, abschaltet aus Gründen des Motorschutzes per se, also bei 17, 18 Grad. Wie würden Sie denn darauf gucken mit Ihrer fachlichen Sicht? Kann man mit Motorschutz begründen, dass man per se Abgasreinigungseinrichtungen bei einer bestimmten Temperatur abschaltet?

**Zeuge Mark Wummel:** Ja, grundsätzlich kann man das. Es ist eindeutig nachgewiesen im Rahmen des Einsatzes der Abgasrückführung beispielsweise, auch durch herstellerunabhängige wissenschaftliche Untersuchungen, dass sich Beläge bilden in Abgasrückführungssystemen, insbesondere im Abgasrückführungskühler, insbesondere auch am Abgasrückführungsventil. Und diese Beläge entstehen durch Kondensatbildung, insbesondere eben bei entsprechenden atmosphärischen Bedingungen dort, also insbesondere Temperatur ruft das hervor. Dann: Das Abgas enthält ja als Hauptbestandteil Wasser als Dampf, und dieses Wasser schwängert, sage ich mal, das Abgas. Und wenn man dieses gesättigte Abgas dann abkühlt, dann bildet sich Belag. Insbesondere wenn dann noch die zwar geringen, aber dennoch vorhandenen Schwefelanteile im Abgas dazukommen, die aus dem Kraftstoff kommen, ergibt sich dadurch auch ein aggressiver Belag, der Bauteile zerstören kann.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, ich verstehe Sie richtig: Völlig unabhängig von der Motortemperatur, egal wie der Motor - - in welchem Zustand der gerade ist, wenn es draußen unter 17 Grad zum Beispiel geht, dann ist das eine Begründung dafür, die Abgasreinigungseinrichtung zu reduzieren oder ganz abzuschalten. Oder kann sein, so - -

**Zeuge Mark Wummel:** Es kann sein, dass das eine Begründung ist. Es ist so, dass die - - Insbesondere, wenn man sich das vorstellt: Das Abgasrückführungsventil sitzt ja im Bereich direkt vor dem Motor - also ich spreche jetzt von Hochdruck-AGR; Abgasrückführung -, dann kommt

direkt die Luft aus dem Verdichter des Turboladers, die Außenluft, und strömt bei verschiedenen Konstruktionen, die wir uns auch angeguckt haben, direkt auf so ein Abgasrückführungsventil und kühlt dieses Ventil eben entsprechend ab. Und an der kältesten Stelle bildet sich Kondensat und Niederschlag, dieser Belag, Verlackung - verschiedene Effekte, die dort eintreten.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. Danke für die Ausführung. - Sie waren ja Mitglied der Untersuchungskommission. Ich habe jetzt auch in der Öffentlichkeit aus Kreisen der Bundesregierung in der öffentlichen Kommunikation immer wieder unterschiedliche Begriffe: Also, manchmal ist es die VW-Kommission, dann war es die Abgas-Untersuchungskommission - - Es gab aber nur eine Kommission?

**Zeuge Mark Wummel:** Ja. Der offizielle Titel ist meines Wissens „Untersuchungskommission ‚Volkswagen‘“.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. Okay. - Also, wenn da schon mal andere Begriffe irgendwo auftauchen, ist aber die Kommission damit gemeint. Es gab nicht noch eine weitere?

**Zeuge Mark Wummel:** Nein. Ist mir nicht bekannt, nein.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. Okay. - Mich würde dann interessieren: Wie sind Sie Mitglied dieser Kommission geworden? Wie ist das vonstattengegangen?

**Zeuge Mark Wummel:** Ich bin von meinem Vorgesetzten bestimmt worden. Als verantwortlicher Abteilungsleiter, gehe ich davon aus.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und Sie waren auch die gesamte Zeit über - - Weil wir hatten eben Ihren Mitarbeiter, da war das ein bisschen unklar. Sie waren die ganze Zeit dabei, haben auch an den Sitzungen teilgenommen und - - also vom ersten Tag - die existiert ja immer noch, wenn ich es richtig sehe -, also bis heute noch?



**Zeuge Mark Wummel:** Jawohl. Korrekt. Alles.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**  
Das heißt, Sie waren auch beteiligt an der ganzen Frage „Erstellung des Berichtes“, der dann auch veröffentlicht wurde?

**Zeuge Mark Wummel:** Das ist richtig.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**  
Und wir haben eben gehört: Es hat ja Messergebnisse gegeben zu den einzelnen Herstellern, und da finden sich im Bericht ja auch bewertende Aussagen dazu, was das bedeutet: dass sowohl die Messergebnisse mit allen Herstellern besprochen worden sind. Da würde mich mal interessieren, wie das abgelaufen ist. Sind Sie dann da hingefahren, haben ein Gespräch geführt? Was hatte das für Konsequenzen?

**Zeuge Mark Wummel:** Also, es ist nicht mit allen Herstellern besprochen worden, die Ergebnisse, sondern wir haben eine Art Screening gemacht von der Höhe der gemessenen Werte her, die wir in unseren verschiedenen acht Prüfungen durchgeführt haben. Und wenn eine Größenordnung von ungefähr dem dreifachen Grenzwert erreicht - - überschritten wurde, dann haben wir mit den betreffenden Herstellern gesprochen, um eine Vorauswahl zu bilden: Wo gibt es verdächtige Dinge?

Und mit diesen Herstellern ist - - Die sind eingeladen worden, mehrere Male zum Teil. Und mit denen sind natürlich unsere Messergebnisse eingehend besprochen worden. Es sind teilweise auch nach den ersten Gesprächen weitere Messungen durchgeführt worden, die dann abermals besprochen wurden; denn Effekte allein aus den Messungen heraus sind oft nicht erklärlich und müssen besprochen werden mit den Herstellern, damit man sie auch verstehen kann.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**  
Mhm. - Also, das heißt: Die Besprechungen haben dazu geführt, dass es Veränderungen der Messergebnisse - - zum Beispiel durch Nachmessung, dass Sie gesagt haben: Das kann so nicht sein, wie ihr das gemacht habt; da muss noch mal

nachgemessen werden. - Und dann kam was anderes dabei raus. Oder wie habe ich mir das vorzustellen?

**Zeuge Mark Wummel:** Na ja, also, ich will mal ein Beispiel nennen: Also, wenn wir eine Messung haben, die, ja, für uns nicht ganz plausibel war - bestimmte Werte von bestimmten Fahrzyklen waren hoch -, dann wurde auch in die sogenannten modal aufgelösten Werte geguckt, also Werte, die zeitlich aufgelöst sind. Also, wir unterscheiden Beutelergebnisse bei der Messung - das ist dann eine summarische Aufaddierung aller Schadstoffe über einen Zyklus -, und wir haben auf der anderen Seite eine modal aufgelöste Messung, das heißt, da können wir von Sekunde zu Sekunde - oder teilweise noch enger aufgelöst - sehen, wie viel NO<sub>x</sub>-Werte oder andere Werte - CO, aber auch CO<sub>2</sub> - entstanden sind. Und diese geben dann beispielsweise Hinweise darauf, dass eine Partikelfilterregeneration stattgefunden hat. Und das macht eine Messung ungültig.

Das sind zum Beispiel Dinge - - Das ist nicht immer trivial zu erkennen; dazu muss man auch wirklich - - Oder: Es ist sinnvoll, die Expertise des Fahrzeugherstellers einzuholen. Und es ist natürlich auch notwendig, mit dem Hersteller zu sprechen, wenn er nämlich Motorschutzmaßnahmen anwendet, inwieweit er diese auch begründen kann. Also, von daher ist es zwingend notwendig, solche Ergebnisse zu besprechen.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**  
Mhm. - Und dann haben Sie die Ergebnisse mit denen besprochen, und die bewertenden Texte, die sind dann auch mit den Herstellern abgestimmt worden für den Bericht?

**Zeuge Mark Wummel:** Abgestimmt worden? - Na, also, wir haben zunächst natürlich unsere Texte geschrieben und die Hersteller damit konfrontiert, und dazu auch Stellungnahmen mündlich, bei einigen Herstellern auch schriftlich, eingeholt, also Texte auch verschiedenen Herstellern geschrieben, ja. Denn es ist auch so, dass manche Dinge auch technisch nicht ganz klar sind. Also, die Dokumentationen in den Fahrzeuggenehmigungen sind teilweise nicht so, dass



## 5. Untersuchungsausschuss

man jedes Detail erkennen kann, sodass man natürlich gerade, wenn man auf Hersteller - - oder über Hersteller belastende Aussagen macht, natürlich sichergehen will, dass es auch technisch korrekt dargestellt ist.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Mhm.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann ist die SPD an der Reihe. Bitte schön.

**Kirsten Lühmann** (SPD): Danke sehr. - Wir haben von dem Zeugen Friedrich gehört, dass er schon sehr frühzeitig belastbare Hinweise auf illegale Manipulationen gehabt hat und dass er diese auch weitergegeben hätte. Er konnte sich nicht mehr exakt erinnern - es ist auch sehr spät -, an wen. Also meine Frage an Sie: Haben Sie Kontakte zur Deutschen Umwelthilfe gehabt oder zu Herrn Friedrich persönlich, oder haben Sie über Dritte von diesen belastbaren Hinweisen gehört?

**Zeuge Mark Wummel:** Also, ich habe Herrn Dr. Friedrich heute Abend im Zeugenraum erstmals kennengelernt. Und ich habe natürlich auch verschiedene Zuschriften von der DUH erhalten über die Jahre. Ich habe die auch noch mal geprüft, da ich natürlich auch selbst Zweifel hatte: Mensch, habe ich da was übersehen? - Ich habe keinen Hinweis bekommen konkret und persönlich von der DUH und auch nicht von Herrn Dr. Friedrich. Ich habe natürlich durchaus in den letzten Jahren davon gehört, dass Realemissionen höher liegen als die Werte, die wir messen, aber es gibt dafür eben auch technische Begründungen, und von daher habe nicht auf Abschalt einrichtungen geschlossen.

**Kirsten Lühmann** (SPD): Herr Friedrich sagt, er hätte konkrete Hinweise gehabt, zum Beispiel, dass eine Lichtmaschine - - also, dass es eine Zykluserkennung gegeben hat. Da hatten wir eben schon gesprochen, dass das ja nichts Verwerfliches ist. Das sieht Herr Friedrich anders, aber jetzt sind wir ja hier. Und er sagte, dass diese Zykluserkennung unter anderem zur Folge gehabt hätte, dass die Lichtmaschine abgeschaltet wird, um dann zu veränderten Werten während

des Zyklus zu kommen. Haben Sie solche Hinweise gekriegt, und wenn Sie die gekriegt hätten oder wenn Sie die gekriegt haben: Was haben Sie gemacht? Sie haben ja gesagt, Sie haben mit den Herstellenden geredet. Es gab ja diese unterschiedlichen Werte. Erste Frage war: Haben Sie solche Hinweise gekriegt, dass als Folge von Zykluserkennung zum Beispiel solche Abschaltungen passieren? Und die zweite Frage: Was hätten Sie gemacht, wenn Ihnen so etwas untergekommen wäre?

**Zeuge Mark Wummel:** Ja, zunächst muss ich sagen, das mit der Lichtmaschine und dem Thema „Abschaltung der Erregung“ ist wahrscheinlich der Punkt, der dann zu einer Verbesserung und Verringerung der Motorlast führt.

**Kirsten Lühmann** (SPD): Ja.

**Zeuge Mark Wummel:** Das ist mir bis eben neu gewesen, hatte ich noch überhaupt nicht gehört. Und von Zykluserkennung habe ich natürlich gehört; weil VW hat eine Zykluserkennung. Und die ist natürlich auch verboten.

Was haben wir gemacht? Ja, wenn ich jetzt so einen Hinweis bekommen würde, würde ich natürlich sofort Kontakt aufnehmen mit den Herstellern, in der Regel ihn einbestellen. Und ich würde auch, je nachdem, wie glaubwürdig oder sinnhaft der Hinweis erscheint, das sicherlich mit meinen Leuten besprechen, würden wir heute auch eine Prüfung einleiten.

**Kirsten Lühmann** (SPD): Danke. - Sie hatten ja eben schon gesagt, Sie sind Mitglied der Untersuchungskommission gewesen. Wie haben Sie die Zusammenarbeit mit den Herstellenden zu diesem Zeitpunkt empfunden?

**Zeuge Mark Wummel:** Also, ich war erstaunt, auch bei den Vorwürfen, dass die Hersteller zumindest uns den Eindruck verschafft haben, dass sie unsere Fragen umfangreich beantworteten. Das haben die Hersteller durchweg auch gemacht. Sie haben durchweg intensive Erklärungen abgegeben, wenn man mal den Bogen über alles spannt. Also, insgesamt würde ich sagen: Es war eine Zusammenarbeit, die eher offen geprägt war. Ich



## 5. Untersuchungsausschuss

hatte nicht den Eindruck, dass wir „hinters Licht“ geführt wurden.

**Kirsten Lüthmann (SPD):** Nun gab es ja insbesondere bei einem Hersteller, bei Opel, diese sogenannten Thermofenster. Könnten Sie uns dazu nähere Ausführungen machen?

**Zeuge Mark Wummel:** Ja, das war auch so ein Beispiel, an das ich eben dachte. Also, Opel hat, nachdem wir Messungen durchgeführt hatten, relativ schnell auch uns zugestimmt, dass die relativ hohen Messwerte, die wir festgestellt haben, realistisch waren, nachdem sie auch nachgemessen wurden. Und es wurde eben dabei festgestellt, dass die AGR insbesondere doch an sehr großen Thermofenstern ausge... (akustisch unverständlich) wurde, mit dem Hinweis auf Motorschutz.

**Kirsten Lüthmann (SPD):** Nun sagte Herr Friedrich: Das ist eindeutig illegal. - Sehen Sie das ähnlich, oder sehen Juristen in Ihrem Haus das ähnlich?

**Zeuge Mark Wummel:** Es gab eine längere Diskussion und verschiedenen Schriftwechsel mit Opel zu diesem Thema, auch Sachverständigenbefragungen. Dort gab es auch schwankende Meinungen, je nachdem, wie tie- - also, im Verlaufe der Zeit. Es war am Ende so, dass Zweifel blieben, aber auch nicht sicher festgestellt wurde, dass es eine illegale Abschaltanlage ist.

**Kirsten Lüthmann (SPD):** Also, Sie sagen: So eindeutig ist es eben nicht. Es könnte sein, es könnte nicht sein, aber die Richtlinie ist einfach nicht so klar, dass man da eine klare, eindeutige Meinung zu haben könnte.

**Zeuge Mark Wummel:** Ja, korrekt.

**Kirsten Lüthmann (SPD):** Danke. - Entschuldigen Sie, dass ich noch mal zurückkomme; auch für uns ist es sehr spät. Könnten Sie kurz sagen: Sie haben gesagt: Sie haben mehrere Schreiben von der Deutschen Umwelthilfe gekriegt. Dieses Beispiel mit der Abschaltung der Lichtmaschine war nicht drin. - Was hat die Deutsche Umwelthilfe Ihnen dann geschrieben?

**Zeuge Mark Wummel:** Also, zur Abschaltanlage hatte die Deutsche Umwelthilfe mir überhaupt nichts geschrieben, um das noch mal klarzustellen. Aber es gab durchaus Kontakt mit der Deutschen Umwelthilfe. Ich erinnere mich jetzt an Schreiben, wo wir gebeten wurden, Ausrollwerte herauszugeben, die die Deutsche Umwelthilfe verwenden wollte, um Nachmessungen zu machen. Und die haben wir dann auch gegeben, als eine der wenigen Behörden in Europa, wie ich dann hinterher aus der ICCT-Studie feststellen konnte.

**Kirsten Lüthmann (SPD):** Also, Sie haben die Deutsche Umwelthilfe bei Ihren Untersuchungen unterstützt.

**Zeuge Mark Wummel:** Ja.

**Kirsten Lüthmann (SPD):** Sie haben nicht die Anforderung von der Deutschen Umwelthilfe gekriegt, eigene Untersuchungen zu machen, um die Ergebnisse der Umwelthilfemessungen zu verifizieren oder illegal ... (akustisch unverständlich)

**Zeuge Mark Wummel:** Ja, korrekt. Allerdings: Das bezieht sich natürlich auf vor September 2015; danach gab es auch - -

**Kirsten Lüthmann (SPD):** Ja. Danke schön für die Klarstellung für das Protokoll. Ja, das meinte ich auch. - Danke.

**Arno Klare (SPD):** Also, erst mal finde ich das ja sehr löblich, dass Sie die Ausrollwerte weitergegeben haben. Das ist ja ziemlich teuer, was Sie da weitergegeben haben - wobei Sie es nicht bezahlt haben natürlich, sondern die Hersteller -; denn an die Werte zu kommen, ist schon ziemlich entscheidend, weil danach werden die Prüfstände kalibriert. Und man hat völlig andere Werte, wenn die Kalibrierung da nicht stimmt. So.

Meine erste Frage: Geben Sie mir recht, dass der NEFZ eigentlich nie dazu da war, die realen Verbräuche abzubilden, sondern Fahrzeuge zu vergleichen?



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Mark Wummel:** Da bin ich mir nicht sicher. Ich würde eher meinen, dass der NEFZ in seinem Ursprung schon das Ziel hatte, reale Verbräuche zu simulieren.

**Arno Klare (SPD):** Also, Durchschnittsgeschwindigkeit ist 36, nicht?

**Zeuge Mark Wummel:** Die höchste Geschwindigkeit ist 120.

**Arno Klare (SPD):** Ja, Durchschnittsgeschwindigkeit des NEFZ ist 36, also, ist nicht die - - Ist nicht so ganz die reale - - Okay.

**Zeuge Mark Wummel:** Nein, heute sicherlich nicht.

**Arno Klare (SPD):** Nein. Klar. - Sie haben diese lange und große Untersuchung gemacht und haben dort in acht verschiedenen Prüfverfahren die Fahrzeuge getestet. Klar, Sie haben den NEFZ kalt, also klassisch sozusagen, gefahren, Sie haben die RDE-Fahrt gemacht, die dann so nach diesem RDE-Muster, wie es jetzt kommen wird, auch gefahren wird. Aber Sie haben zum Beispiel auch NEFZ Back gefahren, das heißt, Sie sind mit den hohen Geschwindigkeiten gestartet usw. Sie haben das einmal mit minus 10, einmal mit plus 10 gemacht. Können Sie mir erklären, warum Sie diese unterschiedlichen Varianten angewendet haben und was Sie damit haben feststellen wollen, also das Erkenntnisinteresse sozusagen dahinter?

**Zeuge Mark Wummel:** Ja, also, das ist - - Beginnen wir mal mit NEFZ Back. Das ist ein Zyklus, der ja energiegleich ist zu den NEFZen, und von daher ist es natürlich eine gewisse Aussagekraft, wenn man unterschiedliche Werte bekommt, insbesondere wenn es sich um eine Zykluserkennung handelt wie am Beispiel VW. Dann würde man die dort quasi austricksen. So haben wir sie auch letztendlich nachgemessen, sogar auf dem Prüfstand.

Und die Geschwindigkeitsänderungen minus 10 und plus 10 deuten in dieselbe Richtung. Man kann aber auch andere Effekte daran erkennen, wie zum Beispiel thermische Effekte. Wenn wir den plus 10 fahren bei bestimmten Fahrzeugen,

wird in der Regel eine höhere Temperatur erreicht. Da kann man eben sehen, dass die Abgasanlage - - Abgasemissionskontrollanlage besser arbeitet. Oder bei minus 10 kann man auch das Gegenteil sehen. Beispielsweise wenn man einen Unterflurkat hat, SCR, der leicht auskühlt, dann ist das zum Beispiel ein Effekt, den man da auch sehen kann. Aber letztendlich ist das auch eine Maßnahme gegen Zykluserkennung, um die auszutricksen, auch wenn der Energiegehalt ein anderer ist.

**Arno Klare (SPD):** Danke.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Sie haben gesagt: Es ist zulässig oder Sie halten es für zulässig, dass es zu einer Abschaltung der Abgasreinigung kommt ab einer bestimmten Temperatur. Sie haben es begründet damit, dass es beim Motor passieren kann, wenn man das nicht macht. Nun haben wir ja erfahren - - Und Sie haben dann ja auch die Temperaturen genannt: bei 17 Grad oder bei 20 bis 30 Grad, wo dann diese Abschaltung schon passiert. Wie bewerten Sie die Temperatur selber, ab der eine solche Maßnahme dann auch funktioniert? Ist es eine Plausibilitätsprüfung, oder sagen Sie: „Das ist zulässig, weil es dann außerhalb der normalen Benutzung ist“? Da würde ich ganz gern den Maßstab wissen, ab wo Sie dann sagen würden: Das lässt sich nicht mehr nachvollziehen, was da passiert.

**Zeuge Mark Wummel:** Das ist natürlich kein allgemein anzuwendender Maßstab, den man hier sagen kann, weil das abhängig ist von der jeweiligen technischen Lösung, insofern immer eine Einzelfallentscheidung, die man hier treffen muss. Es ist natürlich abhängig von der technischen Ausführung des Motors, der gesamten Anlage, der Abgasanlage, und es ist letztendlich auch eine Frage: Wie kann ein Hersteller Schadensfälle darstellen? Wenn es um Motorschutz geht, geht es ja auch darum, dann nachzuweisen: „Haben wir hier ein Problem oder nicht?“, solche Dinge nachzufragen, aber auch Entwicklungen nachzufragen. Denn es ist ja schon so, dass die Abgasrückführung eine recht lange historische Geschichte hat. Seit - ich weiß nicht - 15 Jahren wird es angewendet, und die Systeme werden weiterentwickelt und werden immer besser. Man



## 5. Untersuchungsausschuss

hat ja in den Jahren um 2004 herum, sage ich mal, unheimlich hohe Schadensraten gehabt bei Abgasrückführungen, und die sind dann von Hersteller zu Hersteller heute doch deutlich geringer geworden. Und auch solche Dinge muss man sich natürlich angucken, um zu sehen: Ist hier leichtfertig nur eine Motorschoneinrichtung gemacht worden, oder ist es wirklich eine Motorschutzeinrichtung?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm. - Und das wird Ihnen richtig nachgewiesen und auch begründet vorgestellt, warum es beispielsweise bei einer bestimmten Temperatur zu einer Abschaltung der Abgasreinigung kommt?

**Zeuge Mark Wummel:** Ja, mal mehr, mal weniger.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Was meinen Sie damit: „Mal mehr ...“?

**Zeuge Mark Wummel:** Ja, es gibt Hersteller, die das weniger deutlich machen können als andere. Und insofern bleiben bei manchen Zweifel und bei anderen eher keine Zweifel.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und wenn bei Ihnen relativ große Zweifel sind, wie verfahren Sie dann?

**Zeuge Mark Wummel:** Also, wenn große Zweifel sind, dann gibt es eben die Möglichkeit: Erstens haben wir solche Fahrzeuge in der Regel in die - - Nein, nicht in der Regel, wir haben diese Fahrzeuge in die Gruppe II eingestuft in unserer Untersuchung. Und wir haben auch dann, wenn es unsere Genehmigungsinhaber waren, noch mal deutlich versucht, auf diese Genehmigungsinhaber hinzuwirken, dass dort Verbesserungsmaßnahmen doch notwendig scheinen. Und die sind - ja, zumindest bei unseren Genehmigungsinhabern - in dem Fall auch freiwillig angeboten worden.

In anderen Fällen, wo wir die Genehmigung nicht selbst erteilt haben, haben wir die zuständigen Genehmigungsbehörden auch darauf hingewiesen, dass wir Zweifel haben.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm. - Und dann noch mal eben eine Nachfrage, ob ich Sie da richtig verstanden habe, und zwar sagten Sie - so habe ich es gehört -, Zykluserkennung sei verboten, Rollenstandsprüferkennung jedoch nicht, weil - -

**Zeuge Mark Wummel:** Nein, nein, ich glaube, ich habe nicht gesagt, dass Zykluserkennung per se verboten ist, -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann habe ich Sie - -

**Zeuge Mark Wummel:** - weil ich das Wort „Zykluserkennung“ - - Wie gesagt, das muss ich eigentlich erst mal zum Bewertungsmaßstab der Verordnung hin übersetzen. Einen Zyklus zu erkennen, sage ich mal, ist, solange das Emissionskontrollsystem nicht angefasst wird, erst mal unproblematisch, aber, natürlich, wenn man einen Zyklus erkennt - - Wozu soll das gut sein? Wenn ich dann abschalte, ist er natürlich verboten.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm. - Und wie würden Sie das dann definieren, Zykluserkennung? Was beinhaltet das alles aus Ihrer Sicht?

**Zeuge Mark Wummel:** Also, aus meiner Sicht, wenn Sie „Zykluserkennung“ sagen - das ist nicht definiert in der Vorschrift -, dann denke ich aber an die klassische VW-Abschalteinrichtung, -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ach so.

**Zeuge Mark Wummel:** - die eben Zeit und Weg gemessen hat und die dann für Abschalt- -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja. - Nein, in meiner Frage ging es darum, ob irgendwo dann auch aufgelistet ist, was möglicherweise dazu gehört.

**Zeuge Mark Wummel:** Nein, da ist mir nichts bekannt, was das auflistet. Also, in den Vorschriften ist so was nicht enthalten.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann hätte ich noch eine konkrete Nachfrage hinsichtlich der Einsichtsmöglichkeit in die Motorsteuerungssoftware. Und ich beziehe mich dabei auf Kleine An-



## 5. Untersuchungsausschuss

fragen, die hier bei uns im Hause eine Rolle gespielt haben. Auf die schriftliche Einzelfrage Nr. 11 177 der Abgeordneten Renate Künast, weshalb die Prüforganisationen wie der TÜV Nord - Zitat -

keinen Einblick in die Motorsteuerung und die dort verbaute Software nehmen können, um etwaige Software entdecken zu können, die falsche CO<sub>2</sub>-Werte angibt ...

hat das BMVI geantwortet:

Ein Einblick in die Motorsoftware ist dem Technischen Dienst oder der Typgenehmigungsbehörde auf begründete Nachfrage bereits heute im Rahmen der Typgenehmigung möglich.

Das ist KBA-2-1, Ordner A 114, 5.1, Blatt 293.

Nun hat der Vorstandsvorsitzende des TÜV Nord, Herr Rettig, dagegen im Interview mit der Zeitung *Die Welt* am 23.11.2015 auf die Frage:

Warum fällt die von VW genutzte Trick-Software zum Verschleiern der wahren Stickoxid-Werte einer US-Umweltbehörde auf, nicht aber dem deutschen TÜV?

gesagt, man habe - Zitat -

leider gesetzlich keinerlei Möglichkeit, Einblicke in die Motorsteuerung und die dort verbaute Software der Fahrzeuge zu nehmen. Aus diesem Grund hatten unsere Sachverständigen keine Chance, die Manipulationen bei Stickoxiden von Dieselfahrzeugen zu erkennen. ... Wir haben jahrelang darauf hingewiesen, dass die Motorsoftware Teil unseres Prüfungsauftrags werden muss. Ohne Erfolg.

Das ist die gleiche Quelle, allerdings auf Blatt 34. - Was stimmt denn nun aus der Sicht des KBA als gesetzlich zuständiger Behörde für Typgenehmigungen? Stimmt die Antwort der Abgeordneten Künast oder die Aussage des TÜV-Chefs?

**Zeuge Mark Wummel:** Ach, ich würde sagen: Im Grunde stimmen beide. Auflösen kann ich das insofern: Basis unserer Antwort ist der Artikel 7 der 2007/46, die es eben möglich macht, in begründeten Fällen solche Dinge abzufordern. Der Technische Dienst kann dies natürlich nicht ohne die Genehmigungsbehörde, das heißt, er muss eben, wenn so ein Grund vorliegt, einen entsprechenden Auftrag von der Genehmigungsbehörde bekommen, und er muss dazu auch technisch in der Lage sein. Das weiß ich jetzt nicht so sicher beim TÜV Nord, ob das möglich ist. Das ist nicht trivial, aber vom rechtlichen Konstrukt ist es bei vorliegenden Gründen möglich.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Also, angewiesen hätte dann der TÜV, vorausgesetzt, die technischen Möglichkeiten bestehen - - gehabt, in die Motorsteuersoftware reinzuschauen.

**Zeuge Mark Wummel:** Ja, genau, so würden wir das beurteilen, obwohl wir es nicht gemacht haben, weil wir auch keinen Grund hatten bis jetzt - - erkannt haben, leider.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann möchte ich Sie fragen: Wenn es diese Möglichkeit eben gab, wie oft ist denn diese Maßnahme angewendet worden? Wo haben Sie sich die Motorsteuerungssoftware angesehen?

**Zeuge Mark Wummel:** Ich hatte es dann im Nachgang schon gesagt: Wir haben es nie gemacht. Wir hatten keinen Grund.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Nie gemacht. Ach so.

**Zeuge Mark Wummel:** Ja. Wir sind auch jetzt dabei, erst mal dieses technische Know-how aufzubauen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke sehr. - Die Fragerunde geht an die CDU/CSU.

**Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):** Ja, Herr Wummel, noch mal eine ganz kurze weitere Frage: Wir haben Herrn Paeslack vorhin gehört, und aus verschiedenen Unterlagen der Vorbereitung kamen wir dann eben darauf - - haben wir



## 5. Untersuchungsausschuss

eben auch mit ihm diese VW-Kommission kurz erörtert. Sie haben gesagt, Sie sind dort Mitglied. Mich würde jetzt noch mal Folgendes interessieren: Aus den uns bekannten Unterlagen wissen wir, dass Volkswagen in dieser VW-Kommission gestanden hat, also etwas eingeräumt hat, einen auch vom KBA festgestellten Verstoß für Deutschland jedenfalls eingeräumt hat. Was genau hat denn Volkswagen eigentlich in dieser Kommission nun eingeräumt?

**Zeuge Mark Wummel:** Also, VW hat uns zunächst mal erklärt, wie die - und an der Stelle sage ich bewusst - Zykluserkennung funktioniert. Und entsprechend haben wir bewertet, dass es sich dabei um eine verbotene Abschalteneinrichtung handelt. Wir haben dies auch per Bescheid festgestellt. Und diesem Bescheid wurde auch nicht widersprochen; er ist rechtskräftig.

Von VW-Mitarbeitern gab es verschiedene Einlassungen, die ich auch nicht immer auseinanderhalten konnte: Ist es eine verbotene Abschalteneinrichtung oder nicht? Das ist sicherlich aber auch mit diesem komplizierten Wording zu erklären. Wenn jemand von einer Abschalteneinrichtung spricht, dann denken viele - oder: In der Regel denkt man dann an die verbotene Abschalteneinrichtung, aber es gibt natürlich auch welche, die erlaubt sind, weil eine der Ausnahmen aus Artikel 5 II genutzt wird.

Ich weiß aber, dass der entsprechende Konzernjurist zumindest recht bald gesagt hat, dass es sich, auch nach Vorlage eines Rechtsgutachtens, nach seiner Ansicht um keine verbotene Abschalteneinrichtung handelt.

Dennoch: Wir haben es als Bescheid - - als Verwaltungsakt festgestellt, und dem wurde nicht widersprochen. Und er ist, wie gesagt, rechtskräftig. Also, für uns ist die Sache dort klar.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Gut. - Das war es in dieser Runde erst mal.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm. - Dann möchte ich ganz gern eine weitere Geschichte versuchen aufzulösen, und zwar, was die Zusammenarbeit KBA mit der Zertifizierungsstelle TÜV

Nord und die Rolle des Technischen Dienstes betrifft. Auch da haben wir in unseren Unterlagen Hinweise auf entsprechenden Mailverkehr und Briefwechsel. In einem vom BMUB erbetenen Konzeptentwurf für eine umfassende Feldüberwachung aus langer Zeit, aus dem Jahr 2008, benennt das UBA konkrete Kritikpunkte an der damaligen Praxis der Feldüberwachung. Hierzu zählt das UBA, dass die Hersteller zu stark in die Kontrolle der in Betrieb befindlichen Kfz eingebunden sind. Auch befänden sich die nationale Typprüfung und akkreditierten Prüfstellen in einem wirtschaftlichen Interessenkonflikt, da Hersteller ihre Typprüfung möglicherweise bei Prüfstellen in denjenigen Ländern durchführen, wo es keine aktive Feldüberwachung gibt. Das ist BMUB-2-1, Ordner 4, Blatt 36, 37 bis 39 und 42 ff.

Acht Jahre später, also im Jahr 2016, heißt es in einem Ergebnisprotokoll zur Sitzung Arbeitskreis „Managementsysteme“ vom 11.03.2016 - Zitat -

Nach wie vor antwortet eine Vielzahl von TD -

(Zuruf der Abg. Kirsten Lühmann (SPD))

**Zeuge Mark Wummel:** Technischen Diensten.

**Vorsitzender Herbert Behrens:**

- nicht fristgerecht auf Anfragen bzw. liefert nicht die Halbjahresmeldungen. Der Arbeitskreis „Managementsysteme“ sieht darin ein Zeichen, dass interne Prozesse im Technischen Dienst sind, und bestärkt das KBA darin, bei wiederholtem Versäumnis außerplanmäßige Begutachtungen durchzuführen. Dennoch kommt der Arbeitskreis unter der Überschrift „Auswirkung der VW-Problematik“ auf die Benennung und die Tätigkeit des Technischen Dienstes zu dem Fazit: Kompetenz und ordnungsgemäßes Arbeiten der Technischen Dienste wird durch das KBA auch nach Analyse der VW-Problematik nicht infragegestellt.



## 5. Untersuchungsausschuss

Das ist KBA-2-1, Ordner A 20, Blatt 4 bis 8. - Wie hat denn das KBA vor Bekanntwerden der Manipulationsvorwürfe gegen VW die Unabhängigkeit und sachgerechte Arbeit der Technischen Dienste kontrolliert und auch versucht, solchen Interessenkonflikten entgegenzuwirken?

**Zeuge Mark Wummel:** Das System nennt sich „Benennung“ und ist geregelt in der Richtlinie 2007/46, in den Artikeln 40 ff. Und hier wird eben nach bestimmten Akkreditierungsnormen geprüft. Es gibt auch einige Technische Dienste, die akkreditiert sind. Dort wird das dann von der Deutschen Akkreditierungsstelle festgestellt. Aber bei den meisten machen wir das von der Benennungsstelle aus. Es sind, also, die Akkreditierungsnormen 17025 oder 17020, die dort für die Technischen Dienste angewandt werden. Diese Normen enthalten Unabhängigkeitsforderungen und wie diese ausgestaltet sind, also dieses sogenannte Third-Party-System, was hier angewendet wird, also die Unabhängigkeit von Herstellern, die dort geprüft wird.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** In einer E-Mail an Sie, Herr Wummel, berichtet Andreas Lehmann - das ist KBA, Abteilung „Fahrzeugtechnik“ - über eine Beratung mit dem TÜV Nord. Danach gibt VW Berichte des KBA zur Überprüfung vom 01.10. bis 13.11.2015 nur auf Anweisung des KBA an die Zertifizierungsstelle heraus. Das KBA wird VW aber nicht auffordern, die Berichte an die ZS herauszugeben und wird auch nicht von sich aus Berichte an die ZS übergeben. Außerdem wird das KBA keine Insiderkenntnisse offen verwenden. - Das sagt KBA-2-1, Ordner A 119, 8, Blatt 90.

Weshalb hat das KBA es abgelehnt, der zentralen Stelle die Berichte unmittelbar - - mittelbar über VW oder direkt zur Verfügung zu stellen, obwohl ja um die Berichte gebeten worden ist?

**Zeuge Mark Wummel:** Weil es sich hierbei um Betriebs- und Firmengeheimnisse handelt, die wir dort in unserer amtlichen Tätigkeit erfahren haben, und wir die nicht an einen - - auch an einen Technischen Dienst nicht ohne Weiteres weitergeben können.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und ist das mit den Insiderkenntnissen gemeint?

**Zeuge Mark Wummel:** Ja. Davon gehe ich aus, ja. So habe ich es verstanden.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann gibt es im Aktenbestand des KBA auch eine Mail von Herrn Paeslack an das BMVI vom 16.02.2016, der darüber informiert, dass dem KBA mitgeteilt wurde, VW habe auch noch nach dem rechtskräftigen Bescheid zur Entfernung der unzulässigen Abschaltvorrichtungen in einigen Fällen COC und ZB II für Neufahrzeuge ausgestellt, die unter diesen Bescheid fielen. - Das ist KBA-2-1, Ordner A 4, Blatt 62. - Er kommt zu dem Ergebnis, dass das KBA keine rechtliche Möglichkeit zur Sanktionierung von Volkswagen in dieser Sache hat. - Auch das ist KBA-2-1, Ordner A 4, Blatt 63. - Können Sie uns nähere Informationen zu dieser Angelegenheit geben, zum Beispiel zur Zahl der derart zugelassenen Fahrzeuge?

**Zeuge Mark Wummel:** Das weiß ich leider nicht. Das ist möglicherweise - weiß ich aber auch nicht - irgendwo in den Akten festgehalten. Aber die Maßnahmen, die dann ergriffen wurden, waren die sofortige Information der Zulassungsstellen, damit es eben aufgrund dieser COC nicht zu Zulassungen kommt. Also, es wurden Maßnahmen auch durchaus ergriffen, wobei die über das BMVI dann auch ergriffen wurden. Aber ... (akustisch unverständlich) ich mitgelesen habe.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und was bedeutet das dann, wenn hier zu lesen ist, wie ich eben zitiert habe, dass das KBA keine rechtliche Möglichkeit der Sanktionierung von Volkswagen in dieser Sache hat?

**Zeuge Mark Wummel:** Wir können keine Ordnungswidrigkeit ausstellen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Die Frage der Zuständigkeit liegt nicht bei Ihnen.

**Zeuge Mark Wummel:** Ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. - Dann schon mal eine Frage zum Abschlussbericht der



## 5. Untersuchungsausschuss

Untersuchungskommission „Volkswagen“. Im Bericht heißt es:

Das veränderte Emissionsverhalten der VW-Fahrzeuge durch die unzulässige Abschaltvorrichtung konnte durch die Untersuchungen nachvollzogen werden.

- UK - Untersuchungskommission - „VW“, Seite 12. - Zum Untersuchungsgegenstand heißt es, dass

mit Datum des Berichts 56 Messungen an 53 Fahrzeugmodellen durchgeführt und bewertet [wurden]. ... Weiterhin wurden ... kurzfristig Fahrzeuge aufgenommen, soweit dies aufgrund von Mitteilungen anderer Organisationen geboten schien.

- Das ist der gleiche Bericht, Seite 14. - Wir erklären Sie sich die 56 Messungen an 53 Modellen?

**Zeuge Mark Wummel:** Wir haben 56 Fahrzeuge gemessen, und drei davon waren quasi typgleich. Das ist ja jeweils bei den einzelnen Fahrzeugen auch vermerkt. Wenn mehr als ein Fahrzeug vermessen wurde - - Ich erinnere jetzt den Jeep, und ich erinnere auch den BMW 216. Ein drittes Fahrzeug: Peugeot, glaube ich. Das heißt, die wurden dann zweimal vermessen, weil uns bei der ersten Messung Unklarheiten erschienen. In einem Fall auch konnten wir es nicht glauben.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. - Danke schön erst mal. - Und dann geht es weiter an die SPD-Fraktion.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Ich habe mal eine Frage. Sie haben davon gesprochen, dass 2004 eine relativ hohe Schadensrate bei der Abgasrückgewinnung war. Könnten Sie das, bitte, noch mal ausführen?

**Zeuge Mark Wummel:** Bei der Abgasrückführung, ja.

**Kirsten Lühmann (SPD):** „-führung“?

**Zeuge Mark Wummel:** Ja. Das sind Statistiken, die wir gesehen haben bei verschiedenen Herstellern, und da weiß man schon, dass das ein technologisches Problem war aus der Zeit noch, weil die Abgasrückführung zu der Zeit relativ neu entwickelt war.

Also, die Abgasrückführung ist vielleicht noch fünf Jahre älter, aber es war eben ein großes Problem, was eben auch diese Forschungsvorhaben dazu ausgelöst hat, die man auch dann lesen kann.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Wissen Sie, wie man das Problem versucht hat zu beheben? Weil wir - - Sie haben das ja erwähnt in der Frage „Abschaltvorrichtungen“ und haben gesagt: Das war nun das Indiz, dass diese Abschaltvorrichtung jetzt nicht irgendwas war, was sich die Automobilindustrie ausgedacht hat, sondern etwas, was zu dem Zeitpunkt wirklich relevant war. Könnten Sie das noch ausführen, weil davon hatten wir noch nichts gehört hier? Deshalb frage ich nach.

**Zeuge Mark Wummel:** Also, es ist so, dass es Hersteller gab, die konnten durchaus nachweisen, dass sie ihr Abgasrückführungsventil quasi im Jahresrhythmus aufgestärkt haben. Ein Punkt ist zum Beispiel: Diese Kondensatrückstände sind relativ klebrig, und wenn so ein Ventil - das wird eben elektrisch oder auch pneumatisch angehoben - mit so einem Kondensatbelag belegt ist, dann ist es klebrig, und -

**Kirsten Lühmann (SPD):** Geht nicht mehr auf.

**Zeuge Mark Wummel:** - ab irgendeinem Punkt geht es nicht mehr auf. Und dann wurden beispielsweise die Antriebe verstärkt, die Leistung der Antriebe, die Kraft, die wir aufbringen können, und da kann man dann auch in der Rückschau zum Teil sehen, in welchem Jahresrhythmus das eben angehoben wurde.

Dann konnte man erkennen: Ja, wir haben - - Der Hersteller hat dort Schadensquoten gehabt, denen er begegnen wollte, hat dann Maßnahmen ergriffen, und im nächsten Jahr waren sie dann



## 5. Untersuchungsausschuss

eventuell geringer. Dann wurde noch mal was gemacht. Also, da konnte man quasi die technische Entwicklung ablesen.

**Kirsten Lühmann** (SPD): Danke schön.

**Arno Klare** (SPD): Wenn mir einer vor zwei Jahren gesagt hätte, dass ich um halb eins eine Frage stelle zu der EU-Verordnung 715/2007, dann hätte ich ihn für verrückt erklärt. Aber ich tue es gleichwohl. - Sie haben gerade gesagt, dass unter bestimmten Umständen Motorsoftware offengelegt werden muss. Jetzt bin ich nicht ganz sicher, ob ich das, was hier steht, in der Forderung richtig verstehe. Deshalb würde mir Ihre Interpretation da sehr helfen. - Das findet sich übrigens in Artikel 6, nicht 7. In 7 sind die Gebühren dafür geregelt. Und in Artikel 3, den Legaldefinitionen, ist da nur von „Wartungsinformationen“ die Rede. Und die werden nachher, in Artikel 6, auch spezifiziert. Ist das wirklich die Offenlegung des Quellcodes der Motorsteuerungssoftware?

**Zeuge Mark Wummel:** Entschuldigung, Herr Abgeordneter, das war jetzt eine Verwechslung. Ich meine aber auch, es richtig gesagt zu haben. Ich habe mich bezogen auf Artikel 7 der 2007/46. Das ist die Richtlinie für die Gesamtfahrzeuge, also die Rahmenrichtlinie. Und da ist es im Artikel 7. Artikel 6 und 7 ist RMI in der Emissionsverordnung, hat damit nichts zu tun.

**Arno Klare** (SPD): Alles klar. Gut. Da bin ich ja um halb eins schon schlauer.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Weitere Fragen von Ihnen? - Nicht? - Dann sind die Grünen an der Reihe.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herzlichen Dank! - Ich habe noch mal eine Frage zu der Untersuchungskommission und der Frage „Berichte“, wo ich eben stehen geblieben war. Wenn Sie die Texte der - - Mit welchen Herstellern haben Sie das denn rückgekoppelt?

**Zeuge Mark Wummel:** Oh, das waren mehrere. Ich kann jetzt nur sagen, was ich aus dem Kopf

weiß. Ich weiß es von BMW, Mercedes, Porsche, Ford.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und wie ist das passiert? Haben Sie den Text da hingeschickt, und dann haben die gesagt: „Ja, so finden wir das aber nicht gut. Könnt ihr das nicht anders schreiben?“? - Oder wie habe ich mir das vorzustellen?

**Zeuge Mark Wummel:** Nein, also, die Texte kamen natürlich auch mit Inhalt zurück, den wir nicht akzeptiert haben. Ich glaube, in einem Fall war es irgendwie, dass dann die Schlussfolgerung auf einmal reingeschrieben wurde: Das Fahrzeug hält die - - weist somit nach, die Verordnung 715/2007 einzuhalten. - Das sind natürlich Dinge, die dann auch missbraucht wurden. Aber gut, das kann man natürlich schnell erkennen und solche Dinge, die missbräuchlich geändert wurden, wieder rausnehmen.

Aber andere Hinweise waren natürlich wertvoll zum Teil, wenn wir beispielsweise da technisch etwas nicht ganz richtig dargestellt haben in den relativ kurzen Texten.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber das ist so gelaufen, dass Sie den Text per E-Mail oder so geschickt haben?

**Zeuge Mark Wummel:** Ja.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und dann ist - - Haben Sie eine Erklärung, warum das nicht in unseren Unterlagen ist?

**Zeuge Mark Wummel:** Das ist nicht in den Unterlagen? - Das wundert mich.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wir haben es nicht gefunden. Also, kann sein, dass wir es übersehen haben, aber wir haben es nicht gefunden.

**Zeuge Mark Wummel:** Das kann ich Ihnen jetzt nicht beantworten, aber - - Also, das weiß ich - - Also, ich denke, ich habe es in den meisten Fällen auch selbst sogar gemacht.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. War nur eine Frage. Also, wenn Sie es nicht beantworten können - - Irgendeine Begründung muss es ja geben dann.

Mich würde dann noch mal interessieren bei dem ganzen Thema „Thermofenster und Temperaturabschaltung“: Sie haben gerade eben beschrieben, dass Sie sich das jetzt erläutern lassen. Also, der Hersteller muss Ihnen eine für Sie nachvollziehbare Begründung liefern, warum er dann beispielsweise bei 17 Grad seine Abgasreinigungseinrichtung abschaltet oder reduziert. Das ist aber alles jetzt erst im Rahmen dieser Untersuchungskommission - - findet das statt. Oder war das vorher auch schon so, dass die Hersteller Ihnen gesagt haben: „Liebes Kraftfahrt-Bundesamt, bei der Typengenehmigung - - Wir haben da - - Wir schalten da was ab, weil da gibt es Motorschutzgründe“?

**Zeuge Mark Wummel:** So intensiv ist das sicherlich erst jetzt passiert mit dieser Untersuchung, ja. Es gibt natürlich grundsätzlich Angaben, die der Hersteller machen muss aus der Vorschrift heraus, welche Systeme verbaut sind beispielsweise. Ja. Aber wenn es jetzt darum geht, zum Beispiel Emissionsstrategien darzulegen, so ist das auch dann erst per Verordnung 2016/646 - glaube ich - im April in die Gesetzgebung aufgenommen worden und wird von uns ja auch jetzt standardmäßig gemacht.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich frage deshalb: Wir haben hier etliche Sachverständigen - Entschuldigung, etliche Zeugen gehabt, die gesagt haben: Thermofenster und Abschaltung bei bestimmten Temperaturen quasi für sie völlig unklar, unbekannt, dass es das überhaupt gibt. - Aber ich verstehe Sie jetzt so: Nicht in dem Ausmaß, aber da sind Hersteller bei Ihnen schon angekommen vorher und haben gesagt: Liebes Kraftfahrt-Bundesamt, wir brauchen aus Motorschutzgründen - - Bei Temperatur XY regeln wir das runter.

**Zeuge Mark Wummel:** Nein, so ist keiner angekommen, nein. Das ist vorher nicht passiert. Ich habe jetzt auf Angaben angespielt, die aus der

Verordnung 692/2008 im Artikel 3 Absatz 9 benannt sind. Dort sind beispielsweise die Nachweise für die NOx-Nachbehandlungseinrichtung, die nach 400 Sekunden aktiv sein soll, und solche Punkte. Und auch im Artikel 16 zu SCR. Solche Angaben habe ich gemacht.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, das, was wir im Untersuchungsbericht lesen über die Thermofenster, das war, ist für Sie da auch alles neu gewesen.

**Zeuge Mark Wummel:** Ja, das ist richtig.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, das musste man - - Das haben die Hersteller vorher einfach gar nicht gesagt. Die haben das Ding abgeschaltet - also, ich rede jetzt nicht von VW, sondern von anderen -, aber Sie wussten nichts davon, dass die das tun.

**Zeuge Mark Wummel:** Diese Abschaltung und in welchem Temperaturbereich, das war nicht bekannt.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. Danke. - Dann würde mich interessieren: Herr Minister Dobrindt hat immer wieder von sogenannten Antidopingtests gesprochen, die eingeführt werden sollen. Können Sie mir erklären, was das sein soll, also was sich dahinter verbirgt?

**Zeuge Mark Wummel:** Ja, also, ich denke, das ist die Perpetuierung der Untersuchung, die wir jetzt auch im Rahmen der Felduntersuchung gemacht haben, und auch die Weiterentwicklung. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat ja mittlerweile auch eigene Prüfeinrichtungen, und wir prüfen natürlich weiter. Auch die Untersuchungskommission „Volkswagen“ ist ja noch tätig.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, das bedeutet, wenn ich Sie richtig verstehe, dass Sie jetzt kontinuierlich weiter sich Fahrzeuge raussuchen und die in der Art und Weise wie im Untersuchungsbericht testen.

**Zeuge Mark Wummel:** In der Art oder eben in weiterentwickelter Art und Weise, ja.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Darf ich fragen, wie viele Sie bis heute zwischen jetzt und Ergebnisuntersuchungsbericht und -getestet haben, wie viele weitere da getestet worden sind?

**Zeuge Mark Wummel:** Das kann ich Ihnen im Moment nicht sagen. Das weiß ich im Moment nicht.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Gut. Das soll es von mir erst mal gewesen sein.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann ist die CDU/CSU-Fraktion an der Reihe.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Also, wir sind nicht erschöpft, aber wir haben im Moment jetzt keine aktuellen Fragen, warten gespannt auf Fragen der Kolleginnen und Kollegen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gut. - Dann dazu auch noch mal, was Ausführungen aus dem Bericht anbetrifft, diesmal auf den Seiten 7 und 8. Und zwar wird dort festgehalten, dass zwar das Verbot von unzulässigen Abschaltinrichtungen deklariert ist in einer entsprechenden UN-Regelung, jedoch für den Technischen Dienst kein Prüfverfahren erläutert wird, mit dem das Vorhandensein unzulässiger Abschaltinrichtungen ermittelt werden könnte. Das ist ja, wie gesagt, Seite 7 und 8.

Dann interessiert mich: Warum konnte in dem Bericht der Untersuchungskommission dann eine Felduntersuchung zur Entdeckung unzulässiger Abschaltinrichtungen angewendet werden, wenn die Genehmigungsbehörden doch nur die gesetzlich vorhandenen Möglichkeiten haben? Eigentlich müsste es doch darüber hinausgehen, um das festzustellen.

**Zeuge Mark Wummel:** Ja, natürlich. Also, das sind keine Tests, die in den Vorschriften niedergelegt sind. Wir haben ja Typ 1 bis Typ 6 an Prüfungen niedergelegt in der Verordnung 692/2008. Und das, was wir gemacht haben, kommt, denke ich mal, einer Feldüberwachung gleich, die Herr Minister Dobrindt ja auch angeordnet hat. Und

das ist für uns natürlich auch der Anlass gewesen, diese durchzuführen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Heißt das auch, dass dem BMVI vorher niemals Hinweise auf das Vorliegen unzulässiger Abschaltinrichtungen vorlagen - um das nachvollziehen zu können in den Sitzungen?

**Zeuge Mark Wummel:** Ja, also, wir haben selbst keine Kenntnisse über unzulässige Abschaltinrichtungen gehabt und konnten entsprechend das Ministerium auch nicht darauf hinweisen, nein.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann würde ich Sie ganz gern noch mal in Bezug auf eine Leitungsbesprechung befragen. Da geht es um Einzelergebnisse. Laut Protokoll der 22. Leitungsbesprechung am 02.12.2015, an der Sie teilgenommen haben, wurde die Straßenmessung für den Untersuchungsbericht durch das KBA auf Rollprüfstände umgestellt - KBA-2-1, Ordner A 115, 6, Blatt 240. Zur Begründung führte das KBA an:

Die Überprüfung weiterer Fahrzeuge verschiedener Marken im Feld kommt witterungsbedingt nur schleppend voran.

Zitat Ende. Das BMWi [sic!] merkte dann an, dass die Begründung nicht nachvollziehbar sei. PEMS-Tests müssten grundsätzlich auch im Winter funktionieren, erst recht bei den in Deutschland vorherrschenden milden Temperaturen, heißt es dort in KBA-2-1, Ordner A 120, 8.1, Blatt 332. Ist es dann letztendlich aus Ihrer Kenntnis zu PEMS-Nachuntersuchungen gekommen?

**Zeuge Mark Wummel:** Ich kenne jetzt den Fall nicht konkret, aber es ist natürlich schon so, dass PEMS-Messungen begrenzt sind von der Temperatur des - - Die Geräte werden zwar immer besser, aber es ist schon, gerade insbesondere bei hoher Luftfeuchtigkeit und auch Temperaturen um den Gefrierpunkt, nicht mehr möglich, seriöse Messungen durchzuführen. Da hat man zu viele Messwertstreuungen. Das ist mal so.



## 5. Untersuchungsausschuss

Ich kann Ihnen jetzt nicht genau sagen aus dem Gedächtnis ohne Aktenstudium, welche Fahrzeuge da waren, aber da wir überall bei den untersuchten Fahrzeugen auch PEMS-Straßenmessungen haben, haben wir die nachgeholt. Davon gehe ich aus.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dass es weitere PEMS-Messungen gab.

**Zeuge Mark Wummel:** Ja. Ja, ja. Doch, natürlich, also, wir haben jetzt selbst PEMS-Geräte, wir führen natürlich ständig PEMS-Messungen durch.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm. - Meine letzte Frage: Im Fazit des Volkswagen-Berichts oder des Untersuchungsberichts der Untersuchungskommission steht, dass seitens des BMVI „Zweifel hinsichtlich der Zulässigkeit der verwendeten Abschaltvorrichtung“ „bei einem Teil der Fahrzeugtypen bestehen“. Das steht in dem Bericht auf der Seite 128. Bei welchen Fahrzeugtypen wurden die Zweifel des BMVI ausgeräumt und mit welcher Begründung?

**Zeuge Mark Wummel:** Die Zweifel wurden natürlich insbesondere dann ausgeräumt, wenn diese sogenannten freiwilligen Servicemaßnahmen durchgeführt worden sind. Die sind ja angekündigt worden, auch für welche Fahrzeuge das betreffend ist. Ich gehe auch davon aus, dass die alle dieses Jahr noch fertig werden. Im Moment weiß ich das bei Porsche Macan. Da ist die Aktion durchgeführt - - oder ist in der Durchführung.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Aber es wurde lediglich dann ja zugesagt, das auszubauen oder umzuprogrammieren. Es wurde nicht weiter über die Zulässigkeit oder Nichtzulässigkeit von Abschaltvorrichtungen dort debattiert.

**Zeuge Mark Wummel:** Ja, die Diskussion wurde natürlich mit dem - - mit jedem Hersteller geführt, wo wir Zweifel hatten. Aber am Ende war es eben so, dass entsprechende Ankündigungen folgten, dass man hier technische Verbesserungen einfließen lassen möchte. Und bei der unsicheren Rechtslage ist das natürlich die wirksamste Maßnahme, wenn man den Hersteller

dazu bringt, eine Maßnahme in das Fahrzeug einzubringen, die möglichst schnell wirksam ist.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm. - Haben wir denn jetzt eigentlich nach dem Abschlussbericht ein richtig verlässliches Kompendium, was eine zulässige Abschaltvorrichtung ist und was eine unzulässige ist?

**Zeuge Mark Wummel:** Nein, das haben wir nicht. Das wird ja auch als Maßnahme eingefordert, dass hier die entsprechenden Rechtsvorschriften noch mal geschärft werden. Sicherlich wird viel erleichtert durch das kommende RDE und auch den WLTP, muss man auch sagen, in Richtung CO<sub>2</sub>. Aber gleichwohl, ich denke, die eine oder andere Lehre und das, was jetzt eben bekannt geworden ist, muss auch einfließen in die Vorschriften, um das für die Zukunft zu verbessern und die Behörden handlungsfähiger zu machen bzw. auch auf die gleiche Auffassung zu bringen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke. - Die SPD ist am Zuge.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Ja, ich bin erschöpft, habe aber trotzdem noch eine Frage. Sie haben gesagt, dass keiner vor dem VW-Skandal bei Ihnen eine Abschaltvorrichtung angezeigt hat. Aus Ihrer Sicht: Wäre das, wenn Sie eine gehabt hätten - das wissen wir jetzt: einige hatten es -, laut Richtlinie zwingend erforderlich gewesen, -

**Zeuge Mark Wummel:** Das - - Meinen Sie jetzt - -

**Kirsten Lühmann (SPD):** - dass Sie das anzeigen? Also, in der Richtlinie steht ja drin, dass Abschaltvorrichtungen, wenn sie zu Motorschutzgründen, Unfallvorsorge, bla, bla, erforderlich sind, erlaubt sind - in der Verordnung.

**Zeuge Mark Wummel:** Ja.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Ja. Steht da drin. - So. Jetzt ist ja die Frage - - Und wir hatten den Zeugen Friedrich, der hat dazu auch eine Aussage getroffen. Der hat gesagt, für ihn inkludiert - - Auch wenn es da nicht expressis verbis drinsteht, würde diese Formulierung beinhalten, dass - - Wenn ich eine Abschaltvorrichtung drin habe,



## 5. Untersuchungsausschuss

muss ich das aber, auch wenn sie legal ist, anzeigen. Ich muss das offenlegen, ich muss hingehen und sagen: Hier habe ich eine.

**Zeuge Mark Wummel:** Das würde ich nicht so beurteilen, dass das zwingend notwendig ist. Das ist ja - - Der Satz an Unterlagen, die zum Antrag dazugefügt werden, ist ja mit einer Positivliste geschrieben in dieser Verordnung 692/2008, und da ist nichts dergleichen enthalten. Das ist erst wirklich ergänzt worden durch die AES/BES in dieser Verordnung 664/2016, die, ich meine, am 25. April veröffentlicht wurde als Reaktion sicherlich auch der Kommission auf die Verhältnisse. Man hat es bei anderen Vorschriften auch schon früher gehabt. Aber in diesem Fall ist es jetzt erst reingekommen in die Vorschriften.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Herzlichen Dank.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Die Grünen sind an der Reihe.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Da hätte ich jetzt noch eine ganz - - Die Frage wollte ich auch stellen.

(Heiterkeit der Abg. Kirsten Lühmann (SPD))

- Ja, ja. Das ist übrig geblieben. - Verstehe ich Sie dann jetzt richtig - jetzt muss ich aufpassen, dass ich nicht wieder falsch frage - ,

(Heiterkeit - Zuruf des Abg. Arno Klare (SPD))

dass in der Vergangenheit, nach Inkrafttreten dieser Richtlinie 2016 - - dass Sie dann, wenn Sie neue Typengenehmigungen erteilt haben, verlangen, dass Ihnen tatsächlich solche Dinge dann - die Abschaltanlagen - benannt werden?

**Zeuge Mark Wummel:** Ja, das tun wir auch schon für andere. Also, wir fordern - - Das ist ja auch eine Maßnahme, die der Minister Dobrindt angeordnet hat, dass wir auch jetzt schon für alle Genehmigungen, also auch für Erweiterungen, diese Dinge anfordern über letztendlich den eigentlichen Verordnungstext hinaus, um eben auch

sicherzugehen, mit dem Grund, dort Abschaltanlagen vorzubeugen. Das tun wir.

Das ist sehr viel Arbeit, kostet sehr viel Kraft und auch sehr viel Engagement hinsichtlich der Hersteller, um dort bei diesen umfangreichen, komplexen Systemen auch eine vernünftige, lesbare Ordnung hineinzubekommen. Aber das ist ein großer Teil unserer Aufgabe in den letzten Monaten geworden.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ja, das müssen Sie mir jetzt noch mal - - Wieso kostet das viel Kraft und Arbeit? Weil der muss doch einfach nur sagen - ich nehme jetzt mal das Beispiel, weil wir das immer hatten -: Ich schalte bei 17 Grad ab.

(Heiterkeit beim Zeugen Mark Wummel)

Das ist doch nicht viel Kraft und Arbeit. Da ist ein Satz aufzuschreiben.

**Zeuge Mark Wummel:** Nein, nein, das ist schon wesentlich komplexer. Also, die Motorelektronik ist sehr, sehr komplex geworden. Es gibt sehr viele Parameter, die in den Kennfeldern, die im Motorsteuergerät hinterlegt sind, dort verändert werden, um eben diesen Motor komplett abzubilden. Es ist ja mit Einführung der Common-Rail-Technik eben möglich gewesen, einen Motor komplett durchzustylen vom Kennfeld her, und wenn man früher - ich weiß nicht - vielleicht nur 200 Stützstellen gehabt hat in einem Kennfeld, dann sind das heute mehrere tausend. Ich glaube, die liegen ungefähr jetzt bei den modernsten Motoren um die 70 000 Stützstellen. Das sind also komplexe Gebilde, die auch sehr viele Strategien haben. Und, also, man muss da auch - - Um das ingenieurtechnisch beurteilen zu können, muss man dort einen gewissen Standard einziehen. Also, Sie bekommen teilweise von Herstellern eine Dokumentation von mehreren tausend Seiten dort, weil das aus Entwicklungsunterlagen gefertigt ist. Mit solchen Dingen kann man aber natürlich dann auch sowieso nicht zeitgerecht umgehen. Man muss es ja auch verstehen. Deswegen muss es eben sinnvoll eingedampft sein in eine Art, die eben technisch vernünftig



## 5. Untersuchungsausschuss

lesbar und verstehbar ist. Und das ist ein Lernprozess, ist auch eine Lernkurve für uns, um dort auf einen gewissen Standard zu kommen.

Das ist also nicht - - Es ist keine triviale Aufgabe. Es ist wirklich - - Man liest es so einfach, aber wenn Sie vor so einem Stapel Unterlagen sitzen und das dann in Verbindung mit einem Motor und dessen Verhalten bringen wollen, dann ist das schon eine herausfordernde Arbeit.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. Danke. - Da hätte ich jetzt aber - - Ach so, Valerie. Sorry.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Da will ich doch noch mal nachfragen. - Also, Sie kriegen, Herr Wummel, einen Stapel Dokumentation für das, was das Motorsteuergerät macht. Ist das richtig?

**Zeuge Mark Wummel:** Ja.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie kriegen aber noch nicht die dazugehörige Software.

**Zeuge Mark Wummel:** Die Software, die bekommen wir so nicht. Die Softwaredokumentation können wir aber - also, anlassbezogen sowieso - anfordern. Aber die ist also noch umfangreicher, die Softwaredokumentation. In der letzten Zeit hat sich eher bewährt, dann wirklich - gerade bei Zweifeln in Motorsteuerungen - mit entsprechenden Softwaresichtgeräten hineinzugehen. Da gibt es verschiedene Systeme - -

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also mit so Werkzeugen, wie der Herr Domke das da auch verwendet hat. So ähnlich, nicht?

**Zeuge Mark Wummel:** Ja, genau, DiagRA und wie sie alle heißen, ja.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, dementsprechend das dekompileieren wieder und dann die ganze Geschichte machen.

**Zeuge Mark Wummel:** Genau. Dekompilieren und dann eben auch entsprechend bestimmte

Fahrsituationen ausprobieren. In der Regel geht das mit Messungen einher, die auf dem Prüfstand auch durchgeführt werden.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. - Danke.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gibt weitere Fragen von Ihnen?

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Also, im Moment nicht.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Im Moment nicht. - Und dann ist meine Frage, ob der Ausschuss den Wunsch hat, den Zeugen gleich noch mal in einer eingestuften Sitzung zu befragen. Und ich muss zugeben, auch um den Preis, dass ich mich hier unbeliebt mache: Ich habe eine Frage, die sich leider auf eine vertraulich eingestufte Verschlussache bezieht, was bedeuten würde, wir würden jetzt noch mal umziehen müssen.

Aber dem ist zunächst ein Verfahren vorgeschaltet, und zwar - - Vielleicht kriegen wir ja auch einen Kompromiss hin, damit wir hier den Tag auch einigermaßen zeitig beenden können. - Okay.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Vorsitzender, ich hätte auch zwei Fragen aus diesem Bereich, aber, ehrlich gesagt, um 0.50 Uhr jetzt umzuziehen - - Ich würde vorschlagen: Wir gucken uns das noch mal genau an, und dann müssen wir überlegen, ob wir das vielleicht in einer weiteren Sitzung noch mal thematisieren.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Genau, das wäre nämlich der Kompromissvorschlag.

(Heiterkeit - Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ach so! Gut! Okay! Sorry!)

Sonst hätte ich jetzt vorgestellt, was erforderlich gewesen wäre, nämlich dass man sich zunächst nichtöffentlich berät, ob man dieses Verfahren wählt. Und die Alternative wäre, wie wir es eben



## 5. Untersuchungsausschuss

ja auch schon praktiziert haben, den Zeugen zunächst zu entlassen und noch mal zu einem weiteren Termin einzuladen, um dann in einer vertraulich eingestuften Sitzung diese Fragen zu stellen. Wenn da kein lauthals formulierter Widerspruch zu - -

(Ulrich Lange (CDU/CSU):  
Doch ich hätte jetzt gern  
die Sitzung gehabt! - Hei-  
terkeit)

- Okay. Ich nehme Sie jetzt nicht ganz ernst. Entschuldigen Sie.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Also, wir sind noch fit.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja, das ist keine Frage; das sind wir alle.

(Heiterkeit - Carsten Müller  
(Braunschweig)  
(CDU/CSU): Na, los dann! -  
Kirsten Lühmann (SPD): Ja,  
los! - Carsten Müller  
(Braunschweig)  
(CDU/CSU): Dann los!

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Also, wenn ihr das wirklich ernsthaft noch mal wollt, dann

(Carsten Müller (Braun-  
schweig) (CDU/CSU): Ja,  
Attacke!)

ziehen wir jetzt um.

(Dr. Valerie Wilms (BÜND-  
NIS 90/DIE GRÜNEN):  
Nein, das ist Quatsch! -  
Weitere Zurufe: Doch! Jetzt  
machen wir es!)

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Nein, jetzt mal ernsthaft, Leute. Also, ich hät- -

(Zurufe)

- Ja. Genau. Also, wenn jetzt ernsthaft - -

(Zurufe)

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Wir meinen das auch ernst.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Genau. - Dann müssen wir das Prozedere eben auch einhalten, und das trage ich jetzt vor: Die weitere Beweisaufnahme erfordert die Erörterung von Informationen, die mit dem Geheimhaltungsgrad „Verschlussache-Vertraulich“ versehen sind. Der Ausschuss hat deshalb gemäß § 14 und 15 des Untersuchungsausschussgesetzes über den Ausschluss der Öffentlichkeit und die Einstufung der nichtöffentlichen Sitzung zu beschließen. Die Beratung hierüber kann grundsätzlich nur in nichtöffentlicher Sitzung und in Abwesenheit des Zeugen geschehen. Von einer Beratung kann aber auch abgesehen werden, falls dem alle Fraktionen zustimmen und kein Beratungsbedarf im eigentlichen Sinne gesehen wird.

Dem entnehme ich das so, dass jetzt beschlossen ist: Ja, wir machen dieses Verfahren und gehen in die dann eingestufte nichtöffentliche Sitzung. Dann brauchen wir jetzt nicht extra zu beschließen. Und dann können wir mit der - - gleich im Anschluss an diese Sitzung umziehen und dann die Öffentlichkeit sowie die anwesenden Pressevertreter darum bitten, die Tribünen zu verlassen. Der Ausschuss wird dann in eingestufte Sitzung tagen und dann nicht mehr in diesen Saal zurückkehren, sondern wir ziehen in den 2.700. - Und denen, die jetzt nach Hause gehen, wünsche ich noch einen schönen Abend.

(Schluss des Sitzungsteils  
Zeugenvernehmung, Öff-  
entlich: 0:51 Uhr - Folgt  
Sitzungsteil Zeugenverneh-  
mung, Vertraulich)



## Nur zur dienstlichen Verwendung

von der DUH, ob es stimme, dass sich das KBA weigere, im Rahmen der in der Typenzulassung vorgelegten Konformitätsprüfung die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu bestimmen, geantwortet, das KBA widerspreche dieser Behauptung mit Nachdruck. Die DUH sollte doch bitte ihre Behauptung mit Fakten untermauern.

Zur Begründung seines Widerspruchs gegen die Behauptung von Herrn Resch schrieb Herr Paeslack:

Die folgenden Fahrzeughersteller wurden von uns (innerhalb der letzten 18 Monate) stichprobenartig überprüft: (teilweise wurden uns die Daten aber auch im Rahmen der jährlichen Übermittlung der IUC-Daten bereitgestellt) ...

Es folgt eine Auflistung verschiedener Kfz-Hersteller, darunter Audi, BMW, Daimler, Volkswagen, Opel und Mitsubishi.

Meine Frage: Welche Abgasemissionen wurden Ihres Wissens nach wann bei diesen von Herrn Paeslack angeführten Stichproben des KBA jeweils überprüft?

**Zeuge Mark Wummel:** Da kann ich Ihnen jetzt nur eine relative allgemeine Antwort geben ohne Aktenstudium. Aber es ist so, dass wir im Rahmen des ISC- oder IUC, wie es vorher hieß - - prüfen wir schon seit einiger Zeit jährlich bei Unternehmen wie VW die Emissionsschadstoffe und auch seit einigen Jahren CO<sub>2</sub>.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Seit wann auch CO<sub>2</sub>?

**Zeuge Mark Wummel:** Ich bin nicht ganz sicher, aber ich würde sagen, Größenordnung: seit fünf Jahren.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Seit fünf Jahren. - In einem von Ihnen an Präsident Zinke weitergeleiteten Antwortentwurf des KBA auf eine schriftliche Frage von Frau Bärbel Höhn ist zu lesen:

Warum hat keine Bundesbehörde die Manipulationen der VW AG bei Spritverbrauch und Stickoxiden aufgedeckt und inwiefern will die Bundesregierung jetzt auch prüfen, ob andere Hersteller beim Spritverbrauch Falschangaben gemacht haben?

Da heißt es: Das KBA prüft im Jahresrhythmus

stichprobenartig die Ergebnisse der Fahrzeughersteller aus der Überprüfung von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen (ISC). Zusätzlich zu den in der Gesetzgebung vorgeschriebenen Abgasemissionen werden bei den ISC-Prüfungen durch die Hersteller die CO<sub>2</sub>-Emissionen ermittelt und durch das KBA bewertet. ... Das KBA auditiert stichprobenartig ausgewählte Motortypen im Zuge dieser Untersuchungen und wohnt in solchen Fällen der Abgasprüfung bei.

Das ist KBA-2-1, Ordner A 112; 4.1, Blatt 49.

Zu der Darstellung warf Ihr Präsident, Herr Zinke, in einem Randkommentar am 12. November 2015 die Frage auf - Zitat -: „War das vorliegend bei VW auch der Fall? Wohl eher (-)“.

Herr Zinke also bezweifelt offenbar, dass diese Darstellung im von Frau Höhn konkret angefragten Falle Volkswagen den Tatsachen entspricht. Also, es war die Behauptung aus der Kleinen Anfrage, und Herr Zinke widerspricht. Hat das KBA denn im Fall von VW vor Bekanntwerden der Manipulationsvorwürfe gegen VW die Messergebnisse der herstellereigenen Überprüfung im Jahresrhythmus stichprobenartig überprüft?

**Zeuge Mark Wummel:** Ja, wir haben es überprüft. Ich bin jetzt auch erstaunt, dass aus dem Schriftverkehr hervorgehen sollte, dass Herr Zinke das bezweifelt hat. Also, das ist mir so nicht in Erinnerung, würde mich aber irritieren. Das ist, glaube ich, ein Missverständnis.



## Nur zur dienstlichen Verwendung

**Kirsten Lühmann (SPD):** Nun gab es ja insbesondere bei einem Hersteller, bei Opel, diese sogenannten Thermofenster. Könnten Sie uns dazu nähere Ausführungen machen?

**Zeuge Mark Wummel:** Ja, das war auch so ein Beispiel, an das ich eben dachte. Also, Opel hat, nachdem wir Messungen durchgeführt hatten, relativ schnell auch uns zugestimmt, dass die relativ hohen Messwerte, die wir festgestellt haben, realistisch waren, nachdem sie auch nachgemessen wurden. Und es wurde eben dabei festgestellt, dass die AGR insbesondere doch an sehr großen Thermofenstern ausgerampelt (akustisch unverständlich) wurde, mit dem Hinweis auf Motorschutz.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Nun sagte Herr Friedrich: Das ist eindeutig illegal. - Sehen Sie das ähnlich, oder sehen Juristen in Ihrem Haus das ähnlich?

**Zeuge Mark Wummel:** Es gab eine längere Diskussion und verschiedenen Schriftwechsel mit Opel zu diesem Thema, auch Sachverständigenbefragungen. Dort gab es auch schwankende Meinungen, je nachdem, wie tie - also, im Verlaufe der Zeit. Es war am Ende so, dass Zweifel blieben, aber auch nicht sicher festgestellt wurde, dass es eine illegale Abschaltinrichtung ist.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Also, Sie sagen: So eindeutig ist es eben nicht. Es könnte sein, es könnte nicht sein, aber die Richtlinie ist einfach nicht so klar, dass man da eine klare, eindeutige Meinung zu haben könnte.

**Zeuge Mark Wummel:** Ja, korrekt.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Danke. - Entschuldigen Sie, dass ich noch mal zurückkomme; auch für uns ist es sehr spät. Könnten Sie kurz sagen: Sie haben gesagt: Sie haben mehrere Schreiben von der Deutschen Umwelthilfe gekriegt. Dieses Beispiel mit der Abschaltung der Lichtmaschine war nicht drin. - Was hat die Deutsche Umwelthilfe Ihnen dann geschrieben?

**Zeuge Mark Wummel:** Also, zur Abschaltinrichtung hatte die Deutsche Umwelthilfe mir über-

haupt nichts geschrieben, um das noch mal klarzustellen. Aber es gab durchaus Kontakt mit der Deutschen Umwelthilfe. Ich erinnere mich jetzt an Schreiben, wo wir gebeten wurden, Ausrollwerte herauszugeben, die die Deutsche Umwelthilfe verwenden wollte, um Nachmessungen zu machen. Und die haben wir dann auch gegeben, als eine der wenigen Behörden in Europa, wie ich dann hinterher aus der ICCT-Studie feststellen konnte.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Also, Sie haben die Deutsche Umwelthilfe bei Ihren Untersuchungen unterstützt.

**Zeuge Mark Wummel:** Ja.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Sie haben nicht die Aufforderung von der Deutschen Umwelthilfe gekriegt, eigene Untersuchungen zu machen, um die Ergebnisse der Umwelthilfemessungen zu verifizieren oder illegal ... (akustisch unverständlich)

**Zeuge Mark Wummel:** Ja, korrekt. Allerdings: Das bezieht sich natürlich auf vor September 2015; danach gab es auch - -

**Kirsten Lühmann (SPD):** Ja. Danke schön für die Klarstellung für das Protokoll. Ja, das meinte ich auch. - Danke.

**Arno Klare (SPD):** Also, erst mal finde ich das ja sehr löblich, dass Sie die Ausrollwerte weitergeben haben. Das ist ja ziemlich teuer, was Sie da weitergegeben haben - wobei Sie es nicht bezahlt haben natürlich, sondern die Hersteller -; denn an die Werte zu kommen, ist schon ziemlich entscheidend, weil danach werden die Prüfstände kalibriert. Und man hat völlig andere Werte, wenn die Kalibrierung da nicht stimmt. So.

Meine erste Frage: Geben Sie mir recht, dass der NEFZ eigentlich nie dazu da war, die realen Verbräuche abzubilden, sondern Fahrzeuge zu vergleichen?

**Zeuge Mark Wummel:** Da bin ich mir nicht sicher. Ich würde eher meinen, dass der NEFZ in



## Nur zur dienstlichen Verwendung

eben auch mit ihm diese VW-Kommission kurz erörtert. Sie haben gesagt, Sie sind dort Mitglied. Mich würde jetzt noch mal Folgendes interessieren: Aus den uns bekannten Unterlagen wissen wir, dass Volkswagen in dieser VW-Kommission gestanden hat, also etwas eingeräumt hat, einen auch vom KBA festgestellten Verstoß für Deutschland jedenfalls eingeräumt hat. Was genau hat denn Volkswagen eigentlich in dieser Kommission nun eingeräumt?

**Zeuge Mark Wummel:** Also, VW hat uns zunächst mal erklärt, wie die - und an der Stelle sage ich bewusst - Zykluserkennung funktioniert. Und entsprechend haben wir bewertet, dass es sich dabei um eine verbotene Abschalteneinrichtung handelt. Wir haben dies auch per Bescheid festgestellt. Und diesem Bescheid wurde auch nicht widersprochen; er ist rechtskräftig.

Von VW-Mitarbeitern gab es verschiedene Einlassungen, die ich auch nicht immer auseinanderhalten konnte: Ist es eine verbotene Abschalteneinrichtung oder nicht? Das ist sicherlich aber auch mit diesem komplizierten Wording zu erklären. Wenn jemand von einer Abschalteneinrichtung spricht, dann denken viele - oder: In der Regel denkt man dann an die verbotene Abschalteneinrichtung, aber es gibt natürlich auch welche, die erlaubt sind, weil eine der Ausnahmen aus Artikel 5-II genutzt wird.

Ich weiß aber, dass der entsprechende Konzernjurist zumindest recht bald gesagt hat, dass es sich, auch nach Vorlage eines Rechtsgutachtens, nach seiner Ansicht um keine verbotene Abschalteneinrichtung handelt.

Dennoch: Wir haben es als Bescheid - - als Verwaltungsakt festgestellt, und dem wurde nicht widersprochen. Und er ist, wie gesagt, rechtskräftig. Also, für uns ist die Sache dort klar.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Gut. - Das war es in dieser Runde erst mal.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm. - Dann möchte ich ganz gern eine weitere Geschichte versuchen aufzulösen, und zwar, was die Zusammenarbeit KBA mit der Zertifizierungsstelle TÜV

Nord und die Rolle des Technischen Dienstes betrifft. Auch da haben wir in unseren Unterlagen Hinweise auf entsprechenden Mailverkehr und Briefwechsel. In einem vom BMUB erbetenen Konzeptentwurf für eine umfassende Feldüberwachung aus langer Zeit, aus dem Jahr 2008, benennt das UBA konkrete Kritikpunkte an der damaligen Praxis der Feldüberwachung. Hierzu zählt das UBA, dass die Hersteller zu stark in die Kontrolle der in Betrieb befindlichen Kfz eingebunden sind. Auch befänden sich die nationale Typprüfung und akkreditierten Prüfstellen in einem wirtschaftlichen Interessenkonflikt, da Hersteller ihre Typprüfung möglicherweise bei Prüfstellen in denjenigen Ländern durchführen, wo es keine aktive Feldüberwachung gibt. Das ist BMUB-2-1, Ordner 4, Blatt 36, 37 bis 39 und 42 ff.

Acht Jahre später, also im Jahr 2016, heißt es in einem Ergebnisprotokoll zur Sitzung Arbeitskreis „Managementsysteme“ vom 11.03.2016 - Zitat -

Nach wie vor antwortet eine Vielzahl von TD -

(Zuruf der Abg. Kirsten Lühmann (SPD))

**Zeuge Mark Wummel:** Technischen Diensten.

**Vorsitzender Herbert Behrens:**

- nicht fristgerecht auf Anfragen bzw. liefert nicht die Halbjahresmeldungen. Der Arbeitskreis „Managementsysteme“ sieht darin ein Zeichen, dass interne Prozesse im Technischen Dienst sind, und bestärkt das KBA darin, bei wiederholtem Versäumnis außerplanmäßige Begutachtungen durchzuführen. Dennoch kommt der Arbeitskreis unter der Überschrift „Auswirkung der VW-Problematik“ auf die Benennung und die Tätigkeit des Technischen Dienstes zu dem Fazit: Kompetenz und ordnungsgemäßes Arbeiten der Technischen Dienste wird durch das KBA auch nach Analyse der VW-Problematik nicht infragegestellt.



## Nur zur dienstlichen Verwendung

beantworten können - - Irgendeine Begründung muss es ja geben dann.

Mich würde dann noch mal interessieren bei dem ganzen Thema „Thermofenster und Temperaturabschaltung“: Sie haben gerade eben beschrieben, dass Sie sich das jetzt erläutern lassen. Also, der Hersteller muss Ihnen eine für Sie nachvollziehbare Begründung liefern, warum er dann beispielsweise bei 17 Grad seine Abgasreinigungseinrichtung abschaltet oder reduziert. Das ist aber alles jetzt erst im Rahmen dieser Untersuchungskommission - - findet das statt. Oder war das vorher auch schon so, dass die Hersteller Ihnen gesagt haben: „Liebes Kraftfahrt-Bundesamt, bei der Typengenehmigung - - Wir haben da - - Wir schalten da was ab, weil da gibt es Motorschutzgründe“?

**Zeuge Mark Wummel:** So intensiv ist das sicherlich erst jetzt passiert mit dieser Untersuchung, ja. Es gibt natürlich grundsätzlich Angaben, die der Hersteller machen muss aus der Vorschrift heraus, welche Systeme verbaut sind beispielsweise. Ja. Aber wenn es jetzt darum geht, zum Beispiel Emissionsstrategien darzulegen, so ist das auch dann erst per Verordnung 2016/646 - glaube ich - im April in die Gesetzgebung aufgenommen worden und wird von uns ja auch jetzt standardmäßig gemacht.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ich frage deshalb: Wir haben hier etliche Sachverständigen - Entschuldigung, etliche Zeugen gehabt, die gesagt haben: Thermofenster und Abschaltung bei bestimmten Temperaturen quasi für sie völlig unklar, unbekannt, dass es das überhaupt gibt. - Aber ich verstehe Sie jetzt so: Nicht in dem Ausmaß, aber da sind Hersteller bei Ihnen schon angekommen vorher und haben gesagt: Liebes Kraftfahrt-Bundesamt, wir brauchen aus Motorschutzgründen - - Bei Temperatur XY regeln wir das runter.

**Zeuge Mark Wummel:** Nein, so ist keiner angekommen, nein. Das ist vorher nicht passiert. Ich habe jetzt auf Angaben angespielt, die aus der Verordnung 692/2008 im Artikel 3 Absatz 9 benannt sind. Dort sind beispielsweise die Nachweise für die NOx-Nachbehandlungseinrichtung,

die nach 400 Sekunden aktiv sein soll, und solche Punkte. Und auch im ~~Artikel 16~~ zu SCR. Solche Angaben habe ich gemacht. *Semaint* *Anhang XVI*

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Also, das, was wir im Untersuchungsbericht lesen über die Thermofenster, das war, ist für Sie da auch alles neu gewesen.

**Zeuge Mark Wummel:** Ja, das ist richtig.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Also, das musste man - - Das haben die Hersteller vorher einfach gar nicht gesagt. Die haben das Ding abgeschaltet - also, ich rede jetzt nicht von VW, sondern von anderen -, aber Sie wussten nichts davon, dass die das tun.

**Zeuge Mark Wummel:** Diese Abschaltung und in welchem Temperaturbereich, das war nicht bekannt.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Gut. Danke. - Dann würde mich interessieren: Herr Minister Dobrindt hat immer wieder von sogenannten Antidopingtests gesprochen, die eingeführt werden sollen. Können Sie mir erklären, was das sein soll, also was sich dahinter verbirgt?

**Zeuge Mark Wummel:** Ja, also, ich denke, das ist die Perpetuierung der Untersuchung, die wir jetzt auch im Rahmen der Felduntersuchung gemacht haben, und auch die Weiterentwicklung. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat ja mittlerweile auch eigene Prüfeinrichtungen, und wir prüfen natürlich weiter. Auch die Untersuchungskommission „Volkswagen“ ist ja noch tätig.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Also, das bedeutet, wenn ich Sie richtig verstehe, dass Sie jetzt kontinuierlich weiter sich Fahrzeuge raussuchen und die in der Art und Weise wie im Untersuchungsbericht testen.

**Zeuge Mark Wummel:** In der Art oder eben in weiterentwickelter Art und Weise, ja.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Darf ich fragen, wie viele Sie bis heute zwischen jetzt und Ergebnisuntersuchungsbericht und - -