



Nur zur dienstlichen Verwendung

Stenografisches Protokoll der 14. Sitzung - Endgültige Fassung* -

5. Untersuchungsausschuss

Berlin, den 24. 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>
- Tanja Kehr (Beweisbeschluss Z-23)	13
- Sonja Kreitmair (Beweisbeschluss Z-25)	30
- Frank Liebhart (Beweisbeschluss Z-20)	47
- Marek Bänsch (Beweisbeschluss Z-21)	69
- Dr. Wolfgang Scheremet (Beweisbeschluss Z-22)	98

* Hinweis:

Die Korrekturen und Ergänzungen der Zeugen Marek Bänsch (Anlage 1) und Dr. Wolfgang Scheremet (Anlage 2) sind dem Protokoll beigelegt.



5. Untersuchungsausschuss

(Beginn: 12.00 Uhr)

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

Ich stelle fest, dass die Öffentlichkeit hergestellt ist, und begrüße ganz herzlich die Zuschauerinnen und Zuschauer, die erschienen sind, die Vertreterinnen und Vertreter der Presse, außerdem natürlich auch die Vertreterinnen und Vertreter der Bundesregierung und des Bundesrates und selbstverständlich die Zeugen, die jetzt 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 werden kann. Es sind sogar Folgen bis zu einem Hausverbot oder zu strafrechtlichen Konsequenzen möglich.

Ich rufe unseren **einzigen Tagesordnungspunkt** auf:

Öffentliche Zeugenvernehmung

Frank Liebhart
(Beweisbeschluss Z-20)

Marek Bänsch
(Beweisbeschluss Z-21)

Dr. Wolfgang Scheremet
(Beweisbeschluss Z-22)

Tanja Kehr
(Beweisbeschluss Z-23)

Sonja Kreitmair
(Beweisbeschluss Z-25)

Für die öffentliche Vernehmung der Zeugen haben wir uns abweichend von der veröffentlichten Tagesordnung auf eine andere Reihenfolge verständigt; das möchte ich hiermit zur Kenntnis geben. Wir werden die Zeuginnen und Zeugen daher wie folgt vernehmen: zunächst Frau Tanja Kehr, dann Frau Sonja Kreitmair, dann die Herren Frank Liebhart, Marek Bänsch und Dr. Wolfgang Scheremet, die auch hier Platz genommen haben.

Meine Damen und Herren, ich darf mich herzlich bei Ihnen bedanken, dass Sie Ihr Erscheinen möglich machen konnten, und darf Sie herzlich begrüßen.

Bevor ich dann mit der Vernehmung beginne, möchte ich ein paar Ausführungen machen zu den Rechten und Pflichten, die Sie als Zeugen vor dem Untersuchungsausschuss zu beachten haben.

Sie sind 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- und 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 dieser Eigenschaft anvertraut und bekannt geworden sind.

Haben Sie noch Fragen hier zu diesem Teil? - Das ist nicht der Fall.

Dann möchte ich Sie darauf hinweisen, dass eine Tonbandaufnahme von der Sitzung gefertigt wird. Das soll die Protokollierung der Sitzung erleichtern. Deshalb ist es eben wichtig, wenn Sie Ihre Aussagen machen, das Mikrofon einzuschalten und zu sich heranzuziehen, wenn Sie das Wort ergreifen. Die Tonbandaufnahme wird dann nach Abschluss der Protokollerstellung gelöscht,



5. Untersuchungsausschuss

und das Protokoll wird Ihnen dann vor seiner endgültigen Fertigstellung übersandt.

Haben Sie hierzu noch Fragen? - Auch das ist allen klar. Sehr schön.

Wir werden, wie bereits erwähnt, abweichend von der Tagesordnung die Reihenfolge mit Frau Kehr beginnen.

Die Vernehmungen werden so ablaufen, dass ich die Zeugin bzw. den Zeugen zunächst zur Person vernehmen werde. Dann haben Sie als Zeugen Gelegenheit, was Ihnen über den Gegenstand Ihrer Vernehmung bekannt ist, im Zusammenhang darzulegen, also ein kurzes einleitendes Statement zu geben. Danach werde ich als Ausschussvorsitzender einige Fragen an Sie richten, und dann werden wir das Verfahren so eröffnen, dass die übrigen Ausschussmitglieder Gelegenheit haben, ihre Fragen an Sie zu richten.

Werden Ihnen jetzt Vorhalte aus Akten gemacht, dann wird Ihnen der Fragesteller auf Ihren Wunsch hin die entsprechende Unterlage vorlegen können. Wir haben alles hier hinter uns zur Verfügung.

In diesem Zusammenhang bitte ich alle Kolleginnen und Kollegen aus dem Ausschuss, bei Vorhalten aus Akten unbedingt die Materialnummer, die MAT-Nummer, sowie den Ordner und die Seitenzahl zu nennen, um dann tatsächlich diese Stellen auch zu finden - und das bitte auch so deutlich, dass wir in der Lage sind, das im Protokoll auch zweifelsfrei nachvollziehen zu können. Die entsprechenden Angaben, die ich eben genannt hatte, sind jeweils oben auf den Dokumenten zu finden, und ich bitte Sie, diese dann kurz zu nennen.

Nun mein letzter Hinweis an die hier versammelte große Runde: 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 überwiegende schutzwürdige Interessen verletzen würde, dann bitte ich Sie um einen entsprechenden Hinweis. Der Ausschuss hätte dann über den

Ausschluss der Öffentlichkeit sowie den Geheimhaltungsgrad der Sitzung zu beschließen. Das müssten wir auf Ihren Hinweis hin dann so machen.

Da wir mit der Vernehmung von Frau Kehr beginnen, möchte ich jetzt die anderen Zeugen nach der gemeinsamen Information bitten, den Saal zu verlassen. Ein Mitarbeiter, der sich dort schon präsentiert, wird Sie in den Zeugenraum begleiten, und ich bitte Sie, sich dort zu Ihrer Vernehmung bereitzuhalten. - Danke schön.



**Vernehmung der Zeugin
Tanja Kehr**

Vorsitzender Herbert Behrens: So. Jetzt haben die übrigen Zeugen den Raum verlassen. - Frau Kehr, bevor wir mit der Vernehmung zur Sache beginnen können, möchte ich Sie zunächst zu Ihrer Person vernehmen und möchte Sie deshalb bitten, sich kurz vorzustellen mit Ihrem Vornamen, Ihrem Namen, Ihrem Alter, Ihrem Beruf und Ihrem Wohnort. - Bitte.

Zeugin Tanja Kehr: Guten Tag! Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Mein Name ist Tanja Kehr. Ich bin 1974 geboren, wohne in Falkensee und bin Referentin im Bundesverkehrsministerium.

Vorsitzender Herbert Behrens: Frau Kehr, Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung bereits schriftlich informiert. Ich will es noch mal 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 worden sind. Wir fragen, was die Auswirkungen auf die Bevölkerung und die Umwelt waren und sind, inwieweit Abschaltvorrichtungen oder sonstige Vorrichtungen zur Zykluserkennung und Beeinflussung des Emissionsverhaltens von Fahrzeugen eine Rolle spielen, welche Erkenntnisse oder Hinweise der Bundesregierung oder sonstigen staatlichen Stellen dazu für den Zeitraum 20. Juni 2007 vorlagen und was gegebenenfalls veranlasst worden ist.

Frau Kehr, falls Sie es jetzt wünschen, haben Sie die Möglichkeit, im Zusammenhang noch mal darzulegen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist. Dann hätten Sie jetzt das Wort.

Zeugin Tanja Kehr: Herr Vorsitzender, ich bedanke mich für die Reihung der Zeugenvernehmung und würde es vorziehen, wenn wir direkt in die Befragung eintreten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann verfahren wir so, und dann, wie eben schon gesagt, habe

ich zunächst als Ausschussvorsitzender die Möglichkeit, Sie mit Fragen zu konfrontieren und Sie um Auskunft und Aussagen zu bitten.

Ich möchte Sie zunächst fragen, wie Sie sich auf diese Vernehmung heute vorbereitet haben und mit wem Sie im Vorfeld darüber gesprochen haben, dass Sie heute hier vernommen werden.

Zeugin Tanja Kehr: Zur Vorbereitung habe ich mich mit dem in meinem Ministerium eingerichteten Stab besprochen - zu den Formalitäten, die heute einzuhalten sind. Und ansonsten habe ich sicherlich den einen oder anderen Vorgang noch mal angeschaut, um Ihnen hier berichten zu können - aber nichts Weiteres.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Sie haben ja kurz erwähnt, in welcher Funktion Sie tätig sind. Aber um das noch mal im Zusammenhang auch hier präsentiert zu bekommen, würde ich Sie jetzt gern darum bitten, kurz Ihren fachlichen Hintergrund und Ihre Zuständigkeitsbereiche im Referat LA 23 zu schildern und den konkreten Zusammenhang mit dem Abgasskandal darzulegen. - Bitte.

Zeugin Tanja Kehr: Sehr gerne. - Ich bin im Referat LA 23 als Referentin tätig - das aber erst seit 2012. Davor habe ich Wohngeldrecht gemacht, also gar nichts mit dem Thema zu tun gehabt.

Seit 2012 war ich zunächst ausschließlich eingesetzt für die damalige Reform des Verkehrszentralregisters, hatte also mit Abgasthemen auch nichts zu tun. Ich bin dann seit Anfang 2015 eingesetzt worden für den Bereich der Fahrzeugzulassung, soweit das Referat zuständig ist. Das Referat ist zuständig für die Zulassung von Fahrzeugen zum Verkehr, was wiederum aber die papierne, verwaltungsmäßige Zulassung anbelangt, bedeutet also: Fahrzeugbrief bzw. Zulassungsbescheinigungen I und II, althergekommen: „Fahrzeugbrief“, und Kennzeichenzuteilung und Registererfassung der Fahrzeuge. Das war seitdem mein Aufgabenbereich.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann wird es unter Umständen dann auch nicht ganz einfach, folgende Fragen zu beantworten. Ich will Ihnen



5. Untersuchungsausschuss

trotzdem ganz gerne erläutern, warum ich diese Frage an Sie richten möchte.

Der Untersuchungsausschuss befasst sich ja mit dem Thema „Abweichungen der NOx-Werte und sonstiger Emissionen auf dem Rollenprüfstand und - - Realbetrieb“, und verschiedene Zeugen haben bislang ausgesagt, dass sie davon ausgehen, das sogenannte Regelwerk, bestehend unter anderem aus der Verordnung 715/2007 und der Richtlinie 46/2006 sowie der Umsetzungsverordnung 698/2008 sowie der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung etc., habe Abweichungen vom NEFZ, also dem Prüfzyklus, nicht zugelassen; zumindest hätten diese keine rechtssicheren Erkenntnisse gebracht. So weit die Aussagen bislang von Zeugen hier in unserem Ausschuss.

Vor allem im Zusammenhang mit der Felduntersuchung der BAST haben Mitglieder der Lenkungsgruppe immer wieder von einem Auslegungsspielraum der Hersteller gesprochen, und dahin gehend zielt jetzt auch meine Frage an Sie, wenn Sie in der Lage sind, dazu etwas zu sagen.

Sie sind ja seit April 2012, haben Sie gesagt, als Juristin im BMVI tätig. Haben Sie von den vorgenannten Problemen, die ich gerade aufgelistet habe, Kenntnis erlangt, zum Beispiel über Herrn Redmann aus dem BMVI, der ebenfalls Mitglied der Lenkungsgruppe war?

Zeugin Tanja Kehr: Also, allgemein von dem Abgasthema habe ich über die Presse erfahren tatsächlich, als es im September 2015 publik wurde, und das Thema ist dann natürlich im Haus behandelt worden. Aber ich speziell habe jetzt zu den Abgasmessungen - Abweichungen, Prüfungen, nach welchen Vorschriften es zulässig ist oder nicht - - nichts zu tun gehabt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das heißt, es war auch kein Gegenstand in Gesprächen mit Herrn Redmann, den ich eben gerade erwähnt hatte?

Zeugin Tanja Kehr: Nein. Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und hatten Sie bei Ihrem Dienstantritt eben mit diesem von mir genannten Regelwerk zu tun? Ist Ihnen bekannt,

wer bestimmt hat, dass sich Hersteller bei Optimierungen der Fahrzeuge - das spielt ja schon eine wichtige Rolle - - auf Zulassungstests in den Grenzen der Auslegungsspielräume bewegen?

Zeugin Tanja Kehr: Also, mit der Richtlinie, Verordnung - wie auch immer - 715, die Sie genannt haben - - Von der habe ich tatsächlich erst im Zusammenhang mit diesen Abgasthemen erfahren. Damit hatte ich vorher nichts zu tun.

Vorsitzender Herbert Behrens: Haben Sie bei Ihrem Dienstantritt 2012 so etwas wie einen Handlungsleitfaden für Typgenehmigungen oder Konformitätsprüfungen zur Anwendung durch das KBA vorgefunden, oder haben Sie selbst solche erstellt?

Zeugin Tanja Kehr: Nein. Musste ich aber auch nicht, weil ich, als ich in das Referat gekommen war, wie gesagt, die Reform des Verkehrszentralregisters betrieben habe. Da geht es um die Punkteform, sprich also: die Fahreignung von Fahrzeugführern. Und am Anfang war ich ausschließlich damit befasst.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und ab 2015, wo Sie direkter -

Zeugin Tanja Kehr: Genau.

Vorsitzender Herbert Behrens: - damit befasst waren?

Zeugin Tanja Kehr: Genau. - Ab 2015 war ich dann nicht direkt damit befasst, sondern mit der Zulassung von Fahrzeugen, solange es den Pa-piervorgang betrifft, also da die Grundsätze des StVG, so sie denn die Zulassung betreffen, und die Fahrzeug-Zulassungsverordnung. Aber die Abgasthemen: Also, die musste ich nicht behandeln.

Vorsitzender Herbert Behrens: Wie muss ich mir das vorstellen? Sind Ihnen Daten geliefert worden, die Sie dann umsetzen mussten in die papierne Form, wie Sie sagten, oder sind eigene Nachfragen auch Ihrerseits erforderlich gewesen, um Ihrem Auftrag gerecht zu werden? Haben Sie beispielsweise - - Ich hatte gefragt, ob es so einen



5. Untersuchungsausschuss

Handlungsleitfaden gab, wo Sie auch draus ersehen konnten Ergebnisse der Konformitätsprüfung oder auch andere Dinge, die bei der Typgenehmigung aufgetaucht sind. Sind Sie da selber - - Mussten Sie selber recherchieren, oder sind das Daten gewesen, die Ihnen geliefert worden waren?

Zeugin Tanja Kehr: Ich hatte gar keine Notwendigkeit, mich mit dem Thema zu befassen, tatsächlich. Also, ich weiß sehr wohl, dass es eine - - die Richtlinie 2007/46 gibt, die umzusetzen ist, dass es Typgenehmigungen gibt, dass Fahrzeuge typgenehmigt werden und dann ein CoC haben, was dann zur Zulassung vorgelegt werden muss. Das war es aber auch in der Tiefe.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann sind es also Daten, die Ihnen geliefert worden sind, die Sie nicht weiter überprüfen mussten?

Zeugin Tanja Kehr: Genau.

Vorsitzender Herbert Behrens: Mhm. - Sie hatten ja schon erwähnt, dass bestimmte Dinge Ihnen erst ab 2015 bekannt geworden sind. Ist Ihnen das Thema möglicher unzulässiger Abschaltrichtungen in Ihrem Zusammenhang, in Ihrem Tätigkeitsfeld auch zu einem bestimmten Zeitpunkt untergekommen, wo Sie es registriert haben, dass diese Diskussion besteht?

Zeugin Tanja Kehr: Ja, sehr wohl. Also, als das Thema im September 2015 dann aufkam, ist - - natürlich Thema gewesen - auch bei uns im Referat. Und in Zusammenhang mit den Bescheiden, die Ihnen ja bekannt sind, die das KBA erlassen hat gegenüber VW, ging es dann ja auch um die Frage der Zulassung von solchen Fahrzeugen, der Wiederezulassung, der Erstzulassung. Und das wurde bei uns im Referat bearbeitet.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und wenn Sie jetzt mit der Typgenehmigung befasst waren und zum Zeitpunkt September 2015 Ihnen dann diese zumindest bei VW konkret nachgewiesenen bzw. zugegebenen Abschaltrichtungen - -

Zeugin Tanja Kehr: Ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: Haben Sie dann quasi rückwirkend noch mal auf das geschaut, was Sie vorher in diesem Zusammenhang zu bearbeiten hatten?

Zeugin Tanja Kehr: Nicht wirklich, da es dann darum ging, den Sachverhalt aufzuklären, die Länder entsprechend zu informieren: Wie geht man jetzt mit dem Thema um? Es war aber nicht mein Auftrag, nachzuforschen: „Wie hätte es in der Vergangenheit sein können, sein müssen?“, was Ihre Frage jetzt nahelegt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, darum geht es. Also: Muss ich unter Umständen Entscheidungen, die ich vorher testiert oder gemacht habe, nicht anders betrachten aufgrund der neuen Erkenntnisse? Das war der Hintergrund der Frage.

Zeugin Tanja Kehr: Da in meinen Bereich nicht das Testieren der Abgaswerte fällt, sondern allgemein nur die Herstellung der Zulassungspapiere, wo sicher auch Abgaswerte eingetragen werden, die aber aus dem CoC übernommen werden von den Ländern, stellte sich die Frage nicht, ob in der Vergangenheit etwas anders hätte gemacht werden können.

Vorsitzender Herbert Behrens: In dem Zusammenhang wurde ja auch jetzt mit - - ab September 2015 mit Begriffen relativ öffentlich umgegangen, mit dem Begriff des „Cycle Beating“ beispielsweise, also des Abschaltens von Aggregaten, wenn ein Fahrzeug sich auf dem Prüfstand befindet. Wann haben Sie das erste Mal diesen Begriff gehört?

Zeugin Tanja Kehr: Tatsächlich von Ihnen eben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut, das wären erst mal meine Eingangsfragen. - Vielen Dank. - Dann darf ich das Wort an die Kollegen der CDU/CSU-Fraktion geben. Bitte schön.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Herr Vorsitzender! Frau Kehr, vielen Dank für Ihre Bereitschaft heute. Ich will jetzt, nachdem wir den ersten Teil so ein bisschen - - der Vorsitzende ja allgemein mal eingeleitet hat, so in das Thema Verbraucher-



5. Untersuchungsausschuss

schutz gehen und möchte Sie da fragen. - Sie haben in einer Gesprächsvorbereitung formuliert - MAT A BMVI-2, BMVI Leitung/Leitungsregistratur, Ordner 1 von 5, Seite 368; das wissen Sie jetzt natürlich nicht; hätte ich auch nicht gewusst und hätte ich auch nicht können, wenn es da nicht stehen würde; ich muss da ganz ehrlich sein -: Das KBA und das BMVI - und jetzt kommt das Zitat -

ziehen ... stets die verbraucherpolitischen Interessen, dass keine Nachteile für die betroffenen Verbraucher entstehen dürfen und dass Wiederholungen solcher Fälle ausgeschlossen werden müssen, ins Kalkül.

Welche Maßnahmen hat das BMVI rund um den Verbraucherschutz getroffen im Rahmen dessen, was das BMVI - - die Möglichkeiten des BMVI hier sind, und natürlich im Hinblick auf die Herstellerverpflichtung von VW? Und können Sie uns dann vielleicht noch so ein bisschen erläutern, was es mit der Null-Toleranz-Linie auf sich hat, die ja das KBA dann verfolgt haben soll?

Zeugin Tanja Kehr: Letztes Stichwort, Null-Toleranz-Strategie, stammt nicht aus meinem Zuständigkeitsbereich.

Verbraucherschutz muss sicher berücksichtigt werden bei so einem Vorgang; ist aber auch nicht in meiner Zuständigkeit gewesen, den Verbraucherschutz jetzt mit Leben zu füllen, sage ich mal. Meine Funktion war es, im Zusammenspiel - - oder als Information auch an die Länder zu dienen. Und in diesem Zusammenhang sind mir Informationen - - oder ist mir ein Vorgang jetzt präsent, den ich Ihnen nennen könnte im Rahmen des Verbraucherschutzes: dass bei der Rückrufaktion den Fahrzeugen eine Bescheinigung mitgegeben werden muss, wo drin garantiert ist, dass diese Fahrzeuge nach der Rückrufaktion konform sind. Ansonsten sind die politischen Ausrichtungen nicht meine Zuständigkeit gewesen.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Frage ich an dem Punkt vielleicht mal etwas allgemeiner noch mal nach: Vielleicht können Sie doch so ein bisschen

konkreter - der Vorsitzende hat es ja auch schon versucht, ein bisschen einzuschränken - oder noch mal relativ konkret versuchen, zusammenzufassen, was dann letztlich - also, Verbraucherschutz war nicht wirklich der Bereich - - in welchem Bereich Sie neben dem, den Sie gerade geschildert haben dem Vorsitzenden gegenüber - also uns hier bereits -, Sie wirklich noch ganz konkret dann mit der Sache befasst waren.

Zeugin Tanja Kehr: Wie ich eben sagte: Ich habe in einzelnen Vorgängen - - Das habe ich noch nicht gesagt; dann sage ich es jetzt: Ich habe in einzelnen Vorgängen - - Urlaubsvertretungsweise tauche ich bestimmt in den Akten auf. Da habe ich dann solche Sachen koordiniert, wie Sie es vielleicht eben vorgelesen haben. Da mag mein Name auftauchen in Urlaubsvertretungen, in Vertretungen des Referatsleiters und der sonstigen Vertreterin. Aber ansonsten habe ich mit dem Thema im Wesentlichen immer dann zu tun gehabt, wenn es darum ging, die Länder zu informieren über den Sachstand und den Schulterchluss herzustellen bezüglich, ja, der Information der Länder und: „Was ist denn dann mit der Zulassung der Fahrzeuge?“, wie ich es bereits sagte. Können diese Fahrzeuge erstzugelassen werden, wiederzugelassen werden? Was ist dann mit den Papieren? Was muss für eine Wiederzulassung, wenn denn eine Rückrufaktion stattgefunden hat - - Was müssen da für Papiere vorhanden sein? Auf welcher Basis können denn dann die Länder wiederzulassen?

Die Länder sind für die Zulassung in eigener Verantwortung zuständig. Das heißt, die Länder führen das StVG und die FZV in eigener Zuständigkeit aus. Der Bund kann hier, ja, sagen wir mal, Erkenntnisse mitteilen, seine Haltung mitteilen und den Ländern helfen, den Sachverhalt mit aufzuklären. Aber natürlich kann ich keine Weisung an die Länder erteilen. Aber in diesem Bereich, auch bei Runden der Länder, den sogenannten Bund-Länder-Fachausschüssen, wo dann aktuelle Themen der Zulassung besprochen werden: Da war es dann meine Aufgabe, Bericht zu erstatten, was denn berichtenswert oder auch schon berichtensfähig ist.



5. Untersuchungsausschuss

Ulrich Lange (CDU/CSU): Vielleicht an der Stelle - Sie haben gesagt: die Länderinfo -: Inwieweit waren Sie dann auch für einen Informationsfluss zuständig, wenn es Richtung EU oder Richtung ausländischer Hersteller - Klammer auf: „Causa Fiat“, Klammer zu - ging?

Zeugin Tanja Kehr: Gar nicht.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Okay. - Dann gebe ich an der Stelle schon mal weiter. - Danke.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann darf ich das Wort an euch geben. Bitte schön.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. - Frau Kehr, am 15.10.2015 ist ja der Bescheid erlassen worden in Richtung VW - angeordneter Rückruf -, dass die Fahrzeuge entsprechend verändert werden müssen. Sind Ihres Wissens danach noch Fahrzeuge verkauft worden, also neu in Betrieb gebracht worden, die diese Software enthalten?

Zeugin Tanja Kehr: Also, wissen tue ich es nicht. Ich habe gehört aus den Ländern von Einzelfällen, wo tatsächlich die Frage war: Müssen wir dieses Auto jetzt zulassen, ja oder nein? Ob aber VW aktiv Fahrzeuge noch verkauft hat danach, kann ich nicht sagen. Da liegen mir keine Erkenntnisse vor, dass es so wäre.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich frage deshalb: Sie haben einen Vermerk drüber geschrieben im November 2015. Ich kann den auch gerne zitieren.

Zeugin Tanja Kehr: Ja, gerne.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das ist MAT A BMVI-2-1, LA 27-7357, Ordner 43 von 79. Wir müssen das immer sagen fürs Protokoll.

Zeugin Tanja Kehr: Alles gut.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dass Sie nicht wissen, wo das ist, ist völlig klar.

Zeugin Tanja Kehr: Ja, genau.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Da beschreiben Sie - das gebe ich jetzt mit meinen Worten mal wieder -, dass VW in anderen Ländern Typenzulassungen sich offensichtlich besorgt, um Fahrzeuge in Verkehr zu bringen mit der problematischen Software, um - - So verstehe ich diesen Vermerk. Verstehe ich das richtig, oder verstehe ich das falsch? Oder ist das so? Können Sie mir das beschreiben, wie dann die Sache ist?

Zeugin Tanja Kehr: Also, tatsächlich müsste ich, um da genau was zu sagen, dieses Blatt mal sehen; denn so, wie Sie es darstellen - „sich Typenzulassungen in anderen Ländern besorgt“ -: Das ist so etwas schief. VW hat für bestimmte Fahrzeuge eine Typzulassung nach deutschem Recht, und diese Fahrzeuge haben dann die Typgenehmigung. Ich verstehe jetzt nicht ganz, wieso sie sich dann - - Typzulassungen aus anderen Ländern besorgen sollte. Das müsste ja eine ganz neue Fahrzeuglinie sein, die dann in anderen Ländern typzugelassen wird.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Die Frage ist ja: Die enthalten ja eine Software, die nach ihrem Bescheid - KBA, 15.10. - nicht legal ist.

Zeugin Tanja Kehr: Mhm.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und meine erste Frage war ja, dass nach wie vor Fahrzeuge mit dieser Software in Verkehr gebracht werden und dass sie, um das zu umgehen, in einem anderen Land - so verstehe ich Ihren Vermerk: in einem anderen Land - eine entsprechende Abgasgenehmigung - - Das war meine Frage. Habe ich das so richtig verstanden, dass das dann so stattfindet?

(Kirsten Lühmann (SPD):
Legen Sie das doch mal
vor!)

Zeugin Tanja Kehr: Genau. Entweder Sie können es gern vorlegen, ansonsten - -

(Kirsten Lühmann (SPD):
Legen Sie das doch Frau
Kehr mal vor!)



5. Untersuchungsausschuss

- Ja, wäre vielleicht nicht schlecht.

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

(Kirsten Lühmann (SPD):
Dann machen wir das so!)

Dann müsste ich das jetzt noch im Detail raussuchen. Ich habe nur das Zitat hier. Das Allgemeine müssten wir - - das dann gleich raussuchen. Können wir in der nächsten Runde ja machen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, wir sind dabei und suchen es raus.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Alles klar, okay. - Dann würde ich nachfragen: Gibt es denn im Fall VW oder gab es - - Entschuldigung! Gab es bei Ihnen dann eine Diskussion darüber: „Jetzt ist dieser Bescheid erlassen; die Fahrzeuge müssen umgerüstet werden. Was tritt ein, wenn am Ende nicht alle Fahrzeuge tatsächlich auch umgerüstet worden sind?“?

Zeugin Tanja Kehr: Die Frage stellt sich natürlich, weil wir da aufpassen wollten, dass auch alle Fahrzeuge erreicht werden. Es ist ein Rückruf angeordnet worden gegenüber VW. VW hat also dafür Sorge zu tragen, dass die Fahrzeuge an diesem Rückruf teilnehmen. Und wie das so üblich ist bei Rückrufen, habe ich mir sagen lassen, wird es dann ein, zwei Nachfassaktionen geben, die so genannt werden.

Das heißt, die Halter - - Es wird anhand der FIN-Nummern gesiebt durch das Register: Welche Fahrzeuge sind schon nachgerüstet und welche nicht? Das wird im Register hinterlegt, diese Information. Das heißt, VW meldet ans Register: Die und die Fahrzeuge sind jetzt nachgerüstet. - Danach wird gesiebt wieder in regelmäßigen Abständen und geguckt: Welche Fahrzeuge sind noch nicht nachgerüstet? Sollte es dann noch Fahrzeuge geben, werden die Halter wieder angeschrieben.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Gut. - Die Frage ist jetzt, wenn am Ende immer noch - bei Millionen von Fahrzeugen ist das ja

nicht ausgeschlossen - - Wenn jetzt immer noch welche übrig bleiben und es Leute gibt, die das einfach aus Prinzip nicht machen - warum auch immer -: Ist die Frage diskutiert worden, was dann passiert?

Zeugin Tanja Kehr: Ja, natürlich. - Dann ist diskutiert worden, ob es zu einer Betriebsuntersagung kommen kann oder ob auch im Rahmen vielleicht anderer Instrumente das zyklweise erkannt werden kann - spricht: eventuell im Rahmen der Hauptuntersuchung.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Hat es denn dazu dann eine Entscheidung gegeben? Oder - -

Zeugin Tanja Kehr: Nein, noch nicht.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Also, Sie haben gesagt: Es ist diskutiert worden, -

Zeugin Tanja Kehr: Ja, natürlich.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): -
aber es gab keine Entscheidung. - Okay, gut.

Dann wäre die Frage - das ist aber jetzt eine allgemeine Frage -: Wer ist denn, wenn es Veränderungen gäbe, wenn überhaupt, prinzipiell Typenzulassungen entzogen werden können oder Genehmigungen da entzogen werden - - Wer ist dann für die Anordnung, für die Umsetzung zuständig? Ist das das Kraftfahrt-Bundesamt direkt gegenüber dem Halter, oder sind das die Länder?

Zeugin Tanja Kehr: Also, für die Entziehung der Typgenehmigung ist das Kraftfahrt-Bundesamt gegenüber VW oder gegenüber dem Fahrzeughersteller zuständig. Die Folgen, dass ein Fahrzeug dann, wenn es rückwirkend wäre, keine Zulassungsfähigkeit mehr hätte, also nicht mehr vorschriftenkonform ist - - wären die Länder, über die Betriebsuntersagung. Das Fahrzeug müsste dann zurückgerufen - - nicht zurückgerufen werden, sondern dem müsste dann die Zulassung entzogen werden.



5. Untersuchungsausschuss

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also jemand, der da nicht beim Rückruf war, und gesetzt den Fall, man handhabt das so: -

Zeugin Tanja Kehr: Ja.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): - Dann müssten die Länder dafür sorgen, -

Zeugin Tanja Kehr: Genau.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): - dass dieses Fahrzeug dann aus dem Verkehr gezogen wird.

Zeugin Tanja Kehr: Genau.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Haben Sie mit den Ländern in der Zeit darüber diskutiert, über diesen Fall? Hat es da irgendeine - - Weil Sie haben eben auch gesagt, Sie haben den Informationsfluss zu den Ländern aufrechterhalten.

Zeugin Tanja Kehr: Genau.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ist das da besprochen worden?

Zeugin Tanja Kehr: Im Rahmen des Berichts des Bundes, wie das dann immer so schön heißt auf den Bund-Länder-Fachausschüssen, wird berichtet. Natürlich werden dann Fragen gestellt, und natürlich ist auch darüber gesprochen worden, weil die Länder ja wissen, wofür sie zuständig sind.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Mhm. - Und gab es da eine Reaktion von den Ländern darauf?

Zeugin Tanja Kehr: Erst mal nicht, weil zurzeit gehen wir ja davon aus, dass die Rückrufaktion ordentlich durchgeführt wird und dass die Verbraucher ein Interesse daran haben, teilzunehmen, und dass die Rückrufzahlen oder die Durchführungszahlen auch relativ gut sind. Also, die Notwendigkeit, sich zu überlegen: Was ist denn dann, wenn am Ende - - war erst mal noch nicht gegeben, weil es in den ersten Runden ja überhaupt um Sachverhaltsaufklärung ging und

eher um die Frage: „Wie gehen wir mit der Zulassung und der Wiedenzulassung von Fahrzeugen um?“, und da wir jetzt noch gar nicht am Ende eines Rückrufes angelangt sind: War so konkret da noch nicht Thema.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie beschäftigen sich ja auch mit der ganzen Frage „Bußgelder und Sanktionen“. Ist denn im Rahmen des Falls VW bisher in irgendeiner Weise Bußgeld, Sanktion oder irgendwas schon mal erlassen worden? Also außer der - -

Zeugin Tanja Kehr: Also, ich beschäftige mich mit dem Thema Sanktionen nicht - wenn, nur am Rande. Und mir ist nicht bekannt, dass da irgendwann irgendwas erlassen worden ist. Muss es aber auch nicht.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay, gut. - Meine Zeit ist eh um.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann hat das Wort die SPD-Fraktion. Bitte schön.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke sehr. - Frau Kehr, wir haben uns in der Vergangenheit sehr viel damit auseinandergesetzt: Was steht nun eigentlich in der EU-Verordnung, und was steht nicht darin, bzw. wie ist das auszulegen? Und wir haben auch Gutachter beauftragt. Viele Gutachter sind einer Meinung. Es gibt aber, wie bei Gutachten üblich, auch abweichende Meinungen. Und über die abweichende Meinung habe ich einige Fragen an Sie, in der Hoffnung, es gehört zu Ihrem Bereich, also Zulassung. Es sind natürlich juristische Fragen: Wie legt man das aus?

Wir hatten hier - - Oder: Der Gutachter hat uns geschrieben, dass wenn man die in der Verordnung angegebene Abschalteneinrichtung zum Motorschutz - - wenn man die in Anspruch nehmen will, diese Ausnahme, dass es dann in der Verordnung impliziert eine Anmeldepflicht gäbe. Das war eine Einzelmeinung, aber ich stelle Ihnen - diejenige, die das ja nun bearbeiten muss, also wenn da die Unterlagen kommen - - Gibt es aus Ihrer Sicht eine Anmeldepflicht für die Inanspruchnahme der Ausnahme, eine Abschaltenein-



5. Untersuchungsausschuss

richtung einzubauen? Wenn es die gibt: Was haben Sie gemacht, um das sicherzustellen? Und wenn es die aus Ihrer Sicht nicht gibt: Wie kommen Sie dazu? Also, können Sie das kurz erläutern?

Zeugin Tanja Kehr: Darf ich noch mal kurz auf den Unterschied der verwaltungsmäßigen Zulassung eines Fahrzeuges und der technischen Zulassung eines Fahrzeuges eingehen? Deshalb, deswegen, weil ich wieder sagen muss: Dafür war ich nicht zuständig.

Die technische Zulassung eines Fahrzeuges bedeutet: Ein Fahrzeug oder eine Fahrzeuglinie bekommt eine Typgenehmigung, und jedem Fahrzeug wird ein sogenanntes CoC beigelegt, eine Übereinstimmungsbescheinigung, aus der die technischen Daten hervorgehen. Das ist nicht meine Zuständigkeit, was die Technik anbelangt. In diesem Rahmen wird dann geprüft: Ist das Fahrzeug technisch in Ordnung? Also, ist die Fahrzeugkonstruktion, wie sie da angegeben wird, was der Hersteller dann gegenüber dem KBA macht - - Ist das alles technisch in Ordnung? Das entzieht sich aber meiner Kenntnis, welche technischen Hintergründe da alle erforderlich sind.

Bei mir kommt dann - - Was heißt, „bei mir“? Bei mir auch nicht. Ich bin für die Rechtsetzung in dem Bereich zuständig, für das Verwaltungsverfahren.

Bei den Zulassungsbehörden der Länder kommt dann dieses CoC auf den Tisch, wo nur draufsteht: Das ist ein Fahrzeug, hat die und die technischen Daten, und es stimmt mit dem genehmigten Typ überein. Und das können wir jetzt zulassen, weil da diese Typübereinstimmung mit dem vom KBA genehmigten Typ bestätigt wird. - Da guckt sich die Zulassungsbehörde das an, sagt: „Prima, Typübereinstimmung ist da“ und prüft die weiteren Voraussetzungen im Verwaltungsverfahren und lässt das Fahrzeug dann zu. Da, an der Stelle, steht nicht mehr die Frage: Hat das Fahrzeug eine Abschaltvorrichtung? Da steht nur: Jawohl, das Fahrzeug ist konform - als Ganzes. Da werden keine Einzelheiten mehr geprüft.

Deshalb kann ich zu Ihrer Frage, ob da ein Antrag erforderlich ist, ob man das offenlegen muss oder, was Sie da eben sagten, ob da aktiv irgendwas sein muss, nichts sagen.

Kirsten Lühmann (SPD): Dann frage ich weiter. - Nach Bekanntwerden hat ja dankenswerterweise das Ministerium gesagt: So, aus unserer Sicht muss jetzt offengelegt werden. - Damit hatten Sie auch nichts zu tun?

Zeugin Tanja Kehr: Nein. Das weiß ich wohl, dass es dann so ist, dass gesagt wird: Jetzt wird immer geprüft und gefordert, dass das aktiv angeben wird. - Aber das habe ich auch nur zur Kenntnis genommen.

Kirsten Lühmann (SPD): Gut. Dann erübrigen sich die nächsten Fragen, die ich habe, erst mal auch. - Dann kommen wir noch mal zu der Situation, nachdem bekannt geworden ist, dass VW illegale Abschaltvorrichtungen eingebaut hat. Wie war die Arbeitsteilung zwischen BMVI und KBA nach Bekanntwerden dieses Vorwurfs? Also: Wer hat was gemacht? Wie ist es abgelaufen?

Zeugin Tanja Kehr: „Arbeitsteilung“! Nun bin ich für die Organisation, die Arbeitsteilung zwischen KBA und BMVI nicht zuständig. Wieder die Frage der Zuständigkeit! Was man so mitbekommt: Das BMVI hat eine Untersuchungskommission eingesetzt, an der Vertreter des BMVI und Vertreter des KBA teilgenommen haben. Da wurden die wesentlichen Grundlinien gelegt, da gab es Informationsaustausch, und da wurde auch Sachverhaltsaufklärung betrieben usw. Wer was im Einzelnen gemacht hat: Darüber habe ich keine Kenntnis. - Beziehungsweise wer was machen sollte! Sagen wir es so; das wollten Sie ja wissen.

Kirsten Lühmann (SPD): Ja. - Waren Sie Mitglied dieser Untersuchungskommission?

Zeugin Tanja Kehr: Nein.

Kirsten Lühmann (SPD): Gut.

Zeugin Tanja Kehr: Auch nicht in Vertretung.



5. Untersuchungsausschuss

Kirsten Lühmann (SPD): Nächste Frage: Sie haben in einem Schreiben vom 21.12. eine Anweisung an die Zulassungsbehörden der Länder gegeben, dass es keine Ausnahme bei Erstzulassungsverboten für betroffene Fahrzeuge mit illegaler Abschaltvorrichtung geben soll. Das ist MAT A KBA-2-1, Ordner 4, Seite 53.

Ich bin eine juristische Laiin, aber für mich ist es eigentlich eine Selbstverständlichkeit, dass, wenn irgendwo etwas Illegales eingebaut wird - - dass es da keine Ausnahme geben kann bei der Zulassung. Warum war das für Sie wichtig, das noch mal darzulegen? Hat Sie irgendjemand dazu gedrängt? - Suggestivfrage! Sie wissen, was ich meine.

Zeugin Tanja Kehr: Alles gut. - Nicht gedrängt. Das gab einen ganz einfachen Hintergrund: wieder der Austausch mit den Ländern. Die Länder haben natürlich versucht, dieses - - Was heißt, das Problem zu meistern? Da waren ja auch Unsicherheiten in der Sachverhaltsaufklärung. Dieses Schreiben fußt auf dem Hintergrund, dass die Frage aufkam: Was ist denn mit genehmigten Ausnahmen?

Es gibt - so habe ich mir das dann auch erklären lassen - - Es gibt ja, wenn das EU-Recht bestimmte Abgasnormen festsetzt, sogenannte auslaufende Serien, die genehmigt werden können, wo bestimmte Fahrzeuge noch etwas länger nach den alten Vorschriften produziert und in den Verkehr gebracht werden können. Und da kam schlichtweg die Frage auf: Wenn es solche Ausnahmen gibt, dürfen die Fahrzeuge dann trotzdem zugelassen werden? Und da war die einfache Antwort: Nein, natürlich nicht; das Abgasthema ist wichtiger. Bitte auch diese Fahrzeuge nicht zulassen.

Kirsten Lühmann (SPD): Der Kollege Krischer hat mehrere Fragen gestellt, die in eine Richtung gingen. Die Frage hat er aber nicht gestellt; darum stelle ich Ihnen die. - Er hat Sie ja gefragt: Wurden eigentlich nach dem Bekanntwerden noch Fahrzeuge verkauft? Da haben Sie gesagt, Ihres Wissens nicht. Der Hintergrund seiner Frage war

ja: Hätte man ein Verkaufsverbot anordnen müssen, können, sollen, dürfen? Dann stelle ich mal die klare Frage.

Zeugin Tanja Kehr: Es ist die Frage, ob man ein Verkaufsverbot anordnen hätte können, müssen, sollen, dürfen. Wenn ein Fahrzeug nicht vorschriftskonform ist, dann darf es nicht zugelassen werden - wieder meine Zuständigkeit, genau -, und es darf nicht feilgeboten werden, in den Verkehr gebracht werden oder zugelassen werden. So heißt, glaube ich, die entsprechende Stelle aus der EG-FGV, der Richtlinie, wie auch immer.

„Feilbieten“ heißt ja auch „anbieten“, heißt auch „verkaufen“. Für Neufahrzeuge war es in der Tat so, dass diese Fahrzeuge nicht hätten in den Markt gebracht werden dürfen, und das war VW auch gesagt worden. Sprich: Es durften keine ZB II, keine CoCs ausgestellt werden für Neufahrzeuge. Andersrum: Für Fahrzeuge, die bereits im Verkehr sind, die zugelassen worden waren - - die durften natürlich weiterverkauft werden, weil die einmal durch die Typprüfung schon gegangen waren.

Kirsten Lühmann (SPD): Also verstehe ich Sie so richtig, dass Sie sagen, ein explizites Verkaufsverbot wäre nicht erforderlich gewesen, weil aufgrund der Rechtslage das Verbot schon -

Zeugin Tanja Kehr: Bestand.

Kirsten Lühmann (SPD): - bestand, ja.

Zeugin Tanja Kehr: Ja, tatsächlich.

Kirsten Lühmann (SPD): Gut. - Dann haben wir nichts mehr.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Dann will ich für die Linke das Wort ergreifen.

Sie hatten erwähnt, Frau Kehr, dass Sie nicht direkt mit der Sanktionierung befasst waren, sondern - - aber schon am Rande darüber diskutiert haben oder vernommen haben, dass es diese Diskussionen gibt. In welchem Zusammenhang wurden die Fragen von Sanktionen erörtert? Können Sie sich daran erinnern?



5. Untersuchungsausschuss

Zeugin Tanja Kehr: Das ist jetzt eine sehr weite Frage.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja.

Zeugin Tanja Kehr: Ich wüsste jetzt nichts Vereinzeltes, wo ich jetzt sagen könnte, also da, an dem Punkt - so wie jetzt eben - - wo ich sage, da war ein Anlass, da kam was vom Land rein. Es war auch nicht so, dass ein Land gefragt hat: „Was können wir nun machen?“, oder: Wie sollen wir es machen? Wüsste ich jetzt nicht.

Es gab sicher Anfragen, Große, Kleine Anfragen, in dem Bereich, genau. Ich muss mal nachdenken. - Genau, in dem Bereich: Es gab Große, Kleine Anfragen, die zahlreich das Ministerium erreicht haben. Und da waren auch Fragen dabei: Was für Sanktionen wären denn bereit? - Genau.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber für die Beantwortung waren dann nicht Sie zuständig, sondern andere?

Zeugin Tanja Kehr: Tatsächlich. - Beziehungsweise in Urlaubsvertretung; Mag auch sein, dass ich das mal koordiniert habe und gesagt habe: So und so. - Aber das habe ich jetzt nicht erarbeitet.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Können Sie uns sagen, wer denn unter Umständen zu diesem Feld zu befragen wäre?

Zeugin Tanja Kehr: Umsetzung Sanktionen?

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja.

Zeugin Tanja Kehr: Kann ich jetzt keine Aussage treffen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. Lassen Sie sich Zeit; wir haben diese zur Verfügung. - Dann möchte ich noch mal zwar durchaus im Zusammenhang, aber mit einer anderen Facette Behaftetes fragen, und zwar auf der Grundlage eines Schreibens von Ihnen. Am 19. Februar 2016 haben Sie, Frau Kehr, ein Schreiben an den Bund-Länder-Ausschuss mit dem Inhalt verschickt, dass Hersteller für nicht umgerüstete Fahrzeuge

weder eine Übereinstimmungsbescheinigung (CoC) noch eine Zulassungsbescheinigung Teil II

ausstellen dürfen. - Das hatten Sie ja eben gerade erwähnt.

Zeugin Tanja Kehr: Mhm, genau.

Vorsitzender Herbert Behrens: Trotzdem ist in den letzten Tagen, schreiben Sie weiter,

bekannt geworden, dass in mindestens zwei Ländern ... mehrfach derartige Papiere mit Ausstellungsdatum aus Dezember 2015 den Zulassungsbehörden vorgelegt wurden, um für betroffene Fahrzeuge eine Erstzulassung bzw. eine Umschreibung

auf einen neuen Halter nach gerade in einem anderen Bundesland „erfolgter Erstzulassung zu erwirken“.

Weiter:

Gegen VW bzw. die betreffenden Händler ist ein Bußgeld nach § 37 in Verbindung mit § 27 Abs. 1 EGV zu prüfen, da sie ein Fahrzeug mit einem wissentlich vorschriftswidrigen CoC veräußert bzw. in ... Verkehr gebracht haben.

Können Sie uns das noch mal erläutern, was für Folgen das hatte bzw., wenn dieser Fall eingetreten ist, was die nächsten Schritte dann gewesen sind?

Zeugin Tanja Kehr: Sehr gerne. - Da war tatsächlich der Anlass, dass wir Berichte aus den Ländern bekamen, die genau dem widersprochen haben, was war, dass VW eben keine CoCs und keine ZB II vorausfüllen darf - nicht komplett, sondern vorausfüllen darf. Und das hat dann den Anlass gegeben für dieses Schreiben, was Sie zitiert haben, dass man nämlich sagt: Das kann nicht sein. Das wollen wir auch nicht. - Da hätte ich das Wort „Null-Toleranz-Strategie“ angebracht - - zu



5. Untersuchungsausschuss

sagen: Dem muss auch sofort nachgegangen werden.

Und da ist dann tatsächlich überlegt worden - auch in meiner Person -: Was kann man machen? - Und so ist dieses Schreiben zustande gekommen, dass wirklich zu prüfen ist in solchen Fällen, den einzelnen Handelnden - sei es VW, sei es dem einzelnen Vertragshändler von VW, wer da auch immer gehandelt hat; die Einzelfälle waren mir da nicht bekannt, aber der Bericht aus den Ländern reicht ja schon; es könnte ja auch noch mehr sein, was man dann nicht weiß - - dem Einhalt zu gebieten. Und deshalb die Aufforderung an die Länder, bitte die Sanktionsmöglichkeiten, die nach unserer groben Prüfung in Betracht kommen, tatsächlich auch anzuwenden.

Das war also so ein Anschubs-Schreiben: Liebe Länder, bitte guckt in den Fällen auch genau hin - bis da hin, wie es auch in dem Schreiben steht, dass man solchen Fahrzeugen, die dann vorschriftswidrig tatsächlich zugelassen worden sind, die Zulassung, weil sie rechtswidrig war - - auch wieder zu entziehen. Das wäre der letzte Schritt gewesen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja. - Und wurde gegen Volkswagen oder gegen Händler dann auch wirklich ein Bußgeld verhängt?

Zeugin Tanja Kehr: Das weiß ich nicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: War es nicht - - Also, Sie haben quasi den Hinweis damit gegeben, dass zu prüfen ist, aber Sie haben da nicht weiter nachgefasst aufgrund dieser Prüfungsbitte.

Zeugin Tanja Kehr: Genau. Da kommt es ja immer jeweils auf den Einzelfall an.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Wurde an anderer - ja, hausintern, nenne ich es einfach mal, oder ressortübergreifend - - in Gesprächen über die Verhängung von Bußgeldern/Sanktionen diskutiert? Ist Ihnen da bekannt, welche Position das BMVI in dieser Frage dann vertrat?

Zeugin Tanja Kehr: Nein, darüber weiß ich nichts.

Vorsitzender Herbert Behrens: Oder Positionen anderer Stellen?

Zeugin Tanja Kehr: Darüber weiß ich nichts, nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Auch nicht.

Zeugin Tanja Kehr: Da war ich auch nicht dabei.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Dann war es das erst mal für diese Runde. - Danke. - Die CDU/CSU.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ja, Frau Kehr, ich habe eine einzige Frage, um so ein bisschen noch mal auf den Kern Ihrer Zuständigkeit zu kommen, weil das vielleicht vorhin auch etwas missverständlich war: Sie wären nicht zuständig gewesen für Typgenehmigungszulassungen bzw. deren Entzug? Nur damit hier kein - -

Zeugin Tanja Kehr: Nein, genau.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Okay. Da wollte ich nur ein klares - - Da gibt es nur Ja oder Nein.

Zeugin Tanja Kehr: Ich bin nicht zuständig gewesen.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Okay, danke.

Zeugin Tanja Kehr: Ich bin nicht zuständig gewesen. - Fürs Protokoll!

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ich bin schon fertig; mehr wollte ich gar nicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann hätte ich noch ganz gern eine Frage, die Sie möglicherweise beantworten können, bezüglich der europäischen Verordnungen in diesem Zusammenhang.

Auf Bitte des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 27. April 2016 erstellen die Referate LA 23 und LA 27 eine rechtliche Bewertung der Zulässigkeit von Abschaltanlagen und Motorschutzeinrichtungen. Das ist unsere Nummer BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 23-



5. Untersuchungsausschuss

7363.1, Ordner 14, Blatt 22 ff. In der Ausarbeitung der beiden Referate werden mehrere Begriffe der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 als problematisch dargestellt. In den Ausführungen zum Begriff der normalen Betriebsbedingungen wird festgehalten, dass eine klare Aussage zur Auslegung des Begriffs wegen seiner Vielgestaltigkeit nicht getroffen werden kann - ebenda, Blatt 23. Zitat:

Deshalb wäre es bereits zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verordnung ... angezeigt gewesen, dass der europäische Gesetzgeber das Tatbestandsmerkmal der „normalen Betriebsbedingungen“ präzisiert ... dargelegt hätte ...

Das so weit aus Ihrem Referat. - Ist es während Ihrer Tätigkeit zu einem Austausch mit dem europäischen Gesetzgeber gekommen, der für mehr Klarheit hätte sorgen können, die ja hier angemahnt worden ist?

Zeugin Tanja Kehr: Diesen Vermerk, den Sie da zitieren, kenne ich nicht. Deshalb weiß ich auch nicht, was da für ein Austausch dann erfolgt ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay, danke. Das war es. - Die SPD-Fraktion hat das Wort.

(Kirsten Lüthmann (SPD):
Nein, danke!)

Bitte.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, ich würde noch mal gerade nachfragen, was ich eben angesprochen habe. Der Vorsitzende hat den Komplex auch schon benannt. - Da hat es - das waren die Ordner, die Nummern, die ich zitiert habe - mehrere E-Mails, vor allen Dingen oder zum Beispiel Staatsministerium - das war das, was ich zitiert habe - aus Bayern, gegeben, aus den Ländern, die auf die Problematik - - Da geht es in der Tat nicht um Typenzulassungen, sondern - - von Zulassungen von Fahrzeugen im europäischen Ausland, die dann, so verstehe ich das, nach Deutschland importiert werden - - und man so quasi eine Umgehung hat. Und dann ha-

ben Sie - das ist die Nummer, für unsere Unterlagen: LA 23-7631.1, Ordner 13 von 23; das ist von Ihnen unterzeichnet - ein Schreiben verfasst an die Mitglieder des BLA-FZ, Bund-Länder-Arbeitskreis, 3. Mai 2016. Und da schreiben Sie über die

Umgehungstaktiken bei der Erstzulassung von betroffenen Fahrzeugen mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen.

Dadran - das ist dann die Seitenzahl, das Blatt 365 - hängt ein Schreiben an die EU-Kommission und den Verband der europäischen Automobilhersteller, wenn ich das richtig sehe. - Haben Sie das? - Nein, EU-Kommission! Sorry, nur EU-Kommission! Und da heißt es:

Aktuell treten in Deutschland vermehrt Fälle auf, in denen zunächst eine Erstzulassung solcher betroffener, noch nicht umgerüsteter Fahrzeuge in Deutschland beantragt wird. Die Fahrzeuge werden von den deutschen Zulassungsbehörden als nicht-konform identifiziert und eine Erstzulassung wird rechtmäßig abgelehnt.

Die Frage ist: Können Sie uns das noch mal genau beschreiben, was da passiert ist? Also, sind das Privatleute, die dann irgendwie die Autos da über die Grenzen geschafft haben, oder war das - - machen Händler das? Also, was ist da genau der Anlass gewesen, um dieses Thema da auch in der Weise zu beschreiben?

Zeugin Tanja Kehr: Vielen Dank, jetzt weiß ich, was Sie meinen; genau. - Da geht es tatsächlich darum, dass Fahrzeuge, die in Deutschland nicht mehr zugelassen werden - - Und das zeigt ja auch, dass die Maschinerie gut funktioniert. Wir haben einzelne Fahrzeuge gehabt, da wurde die Zulassung beantragt. Dann ist die Zulassung nicht gewährt worden aus dem Grund der Betroffenheit mit den Abschaltvorrichtungen. Dann wurden diese Fahrzeuge offensichtlich - so die Vermutung der berichtenden Länder, die auch Grenzländer sind - für einen Tag oder für Kurzzulassungen ins Ausland geschafft und kurzfristig



5. Untersuchungsausschuss

danach wieder nach Deutschland gebracht, so nach dem Motto: Ätsche, bättsche, jetzt musst du mich wieder umschreiben. Jetzt möchte ich mich dann in Deutschland - - möchte ich, dass das Fahrzeug in Deutschland zugelassen wird.

Und da haben die Länder berichtet und haben gesagt: Das kann es ja nicht sein, dass so offensichtlich Umgehungstaktiken der deutschen strengen Praxis vollführt werden, dass durch eine wie auch immer geartete laxere oder Nichtprüfung im Ausland dann Zulassungen erwirkt werden, die in Deutschland anerkannt werden sollen. Das kann ja nicht sein.

Und dann haben wir das zum Anlass genommen, zu sagen - jetzt untechnisch gesprochen -: „Das kann ja wirklich nicht sein“, und haben dann vor dem Hintergrund, dass eigentlich - - Wenn ein Fahrzeug mit sogenannten harmonisierten Zulassungspapieren aus dem Ausland kommt, dann müssen wir das wieder zulassen, ohne näher zu prüfen. Das ist die Harmonisierung auf EU-Ebene, wo gesagt wird: Wir gehen davon aus, dass ein in der EU zugelassenes Fahrzeug einen gewissen technischen Stand hat. Da muss und soll auch nicht nachgeprüft werden, ob das Fahrzeug denn wirklich vorschriftenkonform ist.

Da haben wir gesagt: „In solch offensichtlichen Fällen kann es doch nicht sein, dass wir diese Fahrzeuge wieder zulassen müssen“, und haben das auch der EU-Kommission berichtet, die auf dieses Schreiben auch nicht reagiert hat, nach dem Motto: „Das dürft ihr nicht“, und haben dann mit den Ländern besprochen, dass diese Fahrzeuge dann, wenn es wirklich so offensichtlich ist, auch nicht zugelassen werden.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sind das denn neue Fahrzeuge, also Fahrzeuge, die vorher nicht in Betrieb waren?

Zeugin Tanja Kehr: Ja. Ja, weil sonst hätte es ja das Problem nicht gegeben. Also, wenn die schon in Deutschland zugelassen gewesen wären, dann haben wir ja das, dass die Fahrzeuge auch weiter fahren dürfen - auch wenn sie aus dem Ausland kommen oder wenn sie stillgelegt sind und dann

wieder zugelassen werden sollen. Diese Fahrzeuge sind ja nicht davon betroffen, von diesem Zulassungsverbot.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, wir haben es hier mit der Situation zu tun, dass Händler die Fahrzeuge dann versucht haben, im Ausland zuzulassen und dadurch eine Zulassung - - mit einer kurzzeitigen Zulassung im Ausland eine Zulassung in Deutschland zu erreichen.

Zeugin Tanja Kehr: Seien es Händler, seien es Einzelperson; das weiß ich nicht. Aber irgendjemand!

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

Zeugin Tanja Kehr: Genau.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Können Sie eine Einschätzung - - Ist das ein größeres Phänomen? Also, Sie sprechen ja - - vermehrt Fälle. Das heißt, da gehe ich davon aus: Das war jetzt nicht nur einer, der da bei Ihnen aufgeschlagen ist, sondern der Eindruck war, das könnte in einem größeren Umfang auch laufen.

Zeugin Tanja Kehr: Die Fälle, die anfangs dort diskutiert worden waren - ich vermute mal - - Die Länder haben dann die Fälle auch nicht mehr vorgelegt, weil es dann bei uns bekannt war. Da waren es aber bis zu zehn erst mal. Und da haben wir gesagt: „Oh, das scheint mehr zu werden“, und haben gesagt: Was machen wir, wenn das dann um sich greift? - Wie viel mehr es dann tatsächlich geworden sind, wurde dann nicht mehr berichtet, weil das Thema ja dann behandelt war und adressiert war.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Mhm. - War da auch jetzt VW selber mit involviert, also dass sie - - der Konzern in irgendeiner Weise - -

Zeugin Tanja Kehr: Nein, das nicht.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das ist Ihnen nicht bekannt?



5. Untersuchungsausschuss

Zeugin Tanja Kehr: Das nicht, nein. Das war jetzt also nicht strategisch oder irgendwie geplant; glaube ich nicht.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dann würde ich noch mal einen anderen Punkt ansprechen zu der ganzen Frage - damit sind Sie ja juristisch konfrontiert - der normalen Betriebsbedingungen, bei denen eine Abschalt-einrichtung nicht eingesetzt werden kann - oder dann nur aus Gründen des Motorschutzes.

Wir haben das in früheren Zeugenbefragungen immer wieder festgestellt, und da gibt es in den Unterlagen - das ist die Nummer, der Ordner - - wieder die gleiche Nummer: Ordner 14 von 23, Blatt 24 - - wo Ihr Referat einen Vermerk schreibt, dass damals schon bei der europäischen Gesetzgebung - der entsprechenden Verordnung - der „Gesetzgeber das Tatbestandsmerkmal der ‘normalen Betriebsbedingungen‘“ hätte präzisieren müssen.

Meine Frage ist: Wissen Sie irgendwann - also vor auch Bekanntwerden des VW-Skandals - - dass Ihr Haus das auf europäischer Ebene problematisiert hat, also dass hier eine Präzisierung der Betriebsbedingungen aus Gründen des Motorschutzes - - dass das irgendwie benannt werden, dort präzisiert werden muss auf europäischer Ebene?

Zeugin Tanja Kehr: Das weiß ich nicht, und das klang in einer anderen Frage schon an. Dieses Thema - Auslegung der 715; 2007 muss es sein - ist nicht mein Bereich. Damit bin ich nicht befasst.

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

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann ist es noch mal an Ihnen. - Bitte schön.

(Ulrich Lange (CDU/CSU):
Nichts mehr!)

Dann würde ich ganz gern noch mal anknüpfen an das, was eben gerade gesagt worden ist. Wenn Sie nicht direkt damit befasst gewesen sind - - Was

denn die auch von mir schon zitierten Anforderungen sind, wo Sie deutlich gemacht haben: „Es ist offenbar eine Lücke zwischen dem, was gefordert wird, und dem, was tatsächlich nachher dann von den Fahrzeugherstellern garantiert wird“, und es wird damit begründet, dass die Verordnung da nicht ausreichend präzise sei.

Sie sagen - - Oder: Können Sie vielleicht, wenn Sie auch nicht direkt damit befasst gewesen sind, uns Dinge darüber sagen, ob denn diese Problematik der Präzisierung an anderer Stelle aufgegriffen worden ist - auch auf Anregung Ihres Referats heraus?

Zeugin Tanja Kehr: Also, ich meine, mich nicht erinnern zu können, dass ich von dieser Lücke jetzt eigens gesprochen habe. Also, diese Lücke kann ich ja gar nicht feststellen, da ich, wie gesagt, das nicht bearbeite.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich meinte, ich hätte es - - Müsste ich gleich noch mal raussuchen, in welcher - - wo Sie aus Ihrem Referat ein entsprechendes Schreiben formuliert hatten, wo es eben um Abweichungen und Auslegungsspielräume ging. Kann ich jetzt so schnell gerade nicht finden.

Welche Abteilungen wären dann verantwortlich gewesen aus Ihrer Einschätzung, wenn es da zu Abweichungen kommt bei der Typengenehmigung? Wer eben die unklaren und nicht präzisen - nicht ausreichend präzisen - Vorgaben der Verordnung - - wer das aufgreift und auf die politische Ebene zieht bzw. mit Brüssel korrespondiert: Macht das doch mal ein bisschen konkreter, was ihr dort in der Verordnung habt!

Zeugin Tanja Kehr: Also, von der Aufteilung unserer Unterabteilung - - Die Unterabteilung beschäftigt sich ja insgesamt mit dem Landverkehr, LA 2. Da gibt es verschiedene Referate, die dann ineinandergreifen, und das ist immer etwas, ja - - je nach Einzelfall zu entscheiden, wer da zuständig ist tatsächlich. Aber grundlegende Fragen technischerseits: Da haben wir ein Referat, was für technische Fragen im Umweltrecht zuständig ist; das ist LA 27. Dann haben wir die restlichen



5. Untersuchungsausschuss

technischen Fragen; das ist LA 20. Und dann haben wir LA 23, was dann für die Zulassung, den Verwaltungsvorgang, zuständig ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann würde ich ganz gern Ihre konkrete Zuständigkeit am Beispiel Bosch nachfragen. Ende Januar 2016 kommt es zu einem Gespräch des Staatssekretärs Odenwald vom BMVI und Herrn Albrecht vom LA 23 und der Firma Bosch. In dem vom Referat LA 23 ausgefertigten Bericht zum Gespräch wird festgehalten, dass Staatssekretär Odenwald das Thema VW-Abschalteinrichtungen ansprach und Vertreter von Bosch darauf hinwiesen,

dass nach ihrem Erkenntnisstand intern geprüft worden ist, inwieweit die von Bosch an VW gelieferte Software relevant ist. Die Prüfung ergab nach ihrem Erkenntnisstand, dass die Software zwar geliefert worden ist

- also, das ist Aussage von Bosch -,

die Applikationen jedoch ausschließlich beim Kunden liegen.

Herr Staatssekretär Odenwald

kündigte an, dass zu diesem Thema noch eine Befragung von Bosch durch die Untersuchungskommission geplant sei.

Das ist BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 27/7357.4/2, Ordner 43, Blatt 162. Hat es nach Ihrer Kenntnis eine Meinungsbildung innerhalb des BMVI darüber gegeben, wie die Aussage von Bosch, dass sie die Software zwar geliefert haben, aber für die Applikation dann der Kunde zuständig ist, rechtlich bewertet worden ist?

Zeugin Tanja Kehr: Ich habe eben von Ihnen erstmals erfahren, dass so ein Gespräch überhaupt stattgefunden hat.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke. - Keine weitere Frage an Sie.

Kirsten Lühmann (SPD): Ich habe noch eine Frage. Ich bin aufmerksam geworden, als der Kollege Krischer das Problem ansprach - oder mit Ihnen diskutiert hat - der Auslandszulassungen. Ich habe Sie so verstanden, dass Sie gesagt haben, grundsätzlich dürften eigentlich im Ausland diese Fahrzeuge auch nicht zugelassen werden, weil es ja allgemein bekannt war. Mir geht es bei meiner Frage jetzt um das Thema auch dieses Untersuchungsausschusses: Wie gehen wir zukünftig damit vor?

Darum die Frage an Sie: Wie ist das üblicherweise? Also, ich sage mal: Dass im Ausland auch über das Thema „VW und Abschalteinrichtungen“ in der Presse berichtet wurde, ist klar. Aber das kann ich ja nicht als Grundlage für verhältnismäßiges Handeln nehmen. Wie ist es eigentlich in der EU vorgesehen? Es passiert also so was in der Bundesrepublik Deutschland. Wir haben das ja pflichtschuldigst an die EU gemeldet. Ist denn vorgesehen, dass die EU zum Beispiel die Zulassungsbehörden der anderen Mitgliedsländer informiert, oder ist so was nicht vorgesehen?

Zweite Frage. Sie haben gesagt, die EU hat auf Ihr Schreiben nicht geantwortet, dass Sie das nicht dürfen. Wie haben die denn geantwortet? Also, es würde mich schon interessieren, wie die EU damit umgegangen ist. So nach dem Motto: „Ist ja nicht mein Problem; macht, was ihr wollt“, oder haben die gesagt: „Oh, das ist ein Thema, da müssen wir uns mal mit beschäftigen“, oder so was? Also, mir geht es jetzt um die Zukunft: Wie ist es jetzt, und könnten wir da was von verbessern?

Zeugin Tanja Kehr: Letzte Frage zuerst. Die EU-Kommission hat überhaupt nicht geantwortet auf das Schreiben, was uns tatsächlich auch lieb ist, weil dann können wir das so streng durchführen, sage ich ehrlich.

Und zu Ihrer ersten Frage. Es ist vorgesehen in der 2007/46, in der Richtlinie der Typzulassung, dass die Mitgliedstaaten, wenn sie denn Maßnahmen ergreifen, Typgenehmigungen entziehen oder Unvorschriftsmäßigkeiten feststellen - - dass die Typgenehmigungsbehörden sich gegenseitig



5. Untersuchungsausschuss

informieren, dass also, wenn Deutschland das Problem erkennt, dann die Typgenehmigungsbehörden der anderen Länder informiert werden. Das wurden sie auch mehrfach. Es wurde auch in den entsprechenden Gremien immer Bericht erstattet, was in Deutschland läuft. Über diese Kanäle wurde umgekehrt auch berichtet. Typgenehmigungsbehörden anderer Länder haben gesagt: „Ja, die und die Fahrzeuge sind nicht typkonform“, womit wir dann wieder weiterarbeiten konnten. Da ist der Austausch vorgesehen.

Kirsten Lühmann (SPD): Da scheint es ja dann aber keine Kontrolle zu geben. Also, wenn Sie mir jetzt sagen: Alle wussten Bescheid. Wir, Deutschland, haben die sofort informiert. Wir haben auch eine Rückmeldung gekriegt von Einzelnen, dass dieses angekommen ist und von denen auch so verstanden wurde, dass sie das umsetzen - - Trotzdem gab es augenscheinlich einzelne Länder, die das ignoriert haben. Gibt es Ihres Wissens dann irgendeine Möglichkeit, gegen diese Länder vorzugehen? Oder mussten Sie das einfach achselzuckend hinnehmen und sagen: „Gut, ist nicht unser Tisch; da muss sich jemand anders drum kümmern“?

Zeugin Tanja Kehr: Soweit ich die Richtlinie 2007/46 kenne, ist es in den Fällen, in denen Deutschland jetzt sagt, die Typgenehmigung erhält Nachträge oder wird entzogen, wie auch immer - - In solchen Fällen werden die anderen Länder informiert, und die haben ihre eigene Zuständigkeit, damit umzugehen. Da kann Deutschland nicht hergehen und sagen: Ihr müsst aber. - Wenn diese Fahrzeuge wiederum nach Deutschland importiert werden und hier zugelassen werden können, dann haben wir sie wieder unter unserer Ägide.

Es gibt in umgekehrten Fällen - wenn Deutschland meint, ein Fahrzeug ist nicht typkonform, für dieses ist aber ein anderes Land Typgenehmigungsbehörde - die Möglichkeit, dieses Land anzuschreiben und zu sagen: „Dieses Fahrzeug halten wir für nicht typkonform. Was sagt ihr dazu?“, bis hin zu einem sechsmonatigen Zulassungs-, Verkaufsverbot in Deutschland unter Einschaltung der Kommission, die dann moderiert, klärt, wie auch immer. Inwieweit das fruchtbar

ist, vermag ich aber nicht zu sagen, da ich keine Erfahrungen damit habe.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke schön.

Vorsitzender Herbert Behrens: Jetzt ist die grüne Fraktion an der Reihe. Gibt es Fragen?

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, eine kurze Frage hätte ich noch. - Sie sind ja an der Schnittstelle und kommunizieren viel mit Ländern. Und meine Frage wäre: Ist im Zuge dieses ganzen Skandals dann mal darüber diskutiert worden - oder gab es oder gibt es konkrete Überlegungen? -, auch etwas an den Zuständigkeiten zu ändern?

Zeugin Tanja Kehr: Welche Zuständigkeiten meinen Sie jetzt konkret?

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, wie zum Beispiel verfolgt wird - - Sie haben ja eben den Fall beschrieben: Da kommen die Länder und fragen: Können wir das zulassen oder nicht? - Wer macht Bußgelder? Wir haben eben über die Frage diskutiert - die Sie ja auch diskutiert haben -: Was passiert mit solchen Fällen, wo der Rückruf nicht erfolgreich ist und das Fahrzeug weiter da ist? Also, gibt es da, gab es da Überlegungen, in irgendeiner Weise die Behördenzuständigkeit in Deutschland zu verändern?

Zeugin Tanja Kehr: Die Zuständigkeit für die Zulassung liegt bei den Ländern. Diese grundsätzliche, vom Grundgesetz vorgegebene Zuständigkeit, dass die Länder das Verwaltungsrecht oder das Recht vollziehen, wurde nicht infrage gestellt.

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

Vorsitzender Herbert Behrens: Gibt es weitere Fragen an die Zeugin Kehr? - Dann sehe ich keine weiteren Fragewünsche. Frau Kehr, herzlichen Dank für Ihre Zeit, für Ihre Ausführungen.

Besteht seitens des Ausschusses noch der Wunsch, die Zeugin zu einem späteren Zeitpunkt



5. Untersuchungsausschuss

in einer eingestuften Sitzung zu befragen? - Das ist nicht der Fall.

Dann können wir Ihre Befragung für heute beenden. Im Rechtssinne abgeschlossen ist diese Vernehmung allerdings erst dann, wenn Sie noch mal die Möglichkeit gehabt haben, das Protokoll über Ihre Vernehmung zu überprüfen, Korrekturen an der Übertragung vorzunehmen oder Richtigstellungen oder Ergänzungen mitzuteilen. Erst danach beschließt dann der Ausschuss über den Abschluss der Vernehmung. Vielen Dank für Ihr Erscheinen. Sie sind jetzt entlassen.

Dann möchte ich darum bitten, die Zeugin Sonja Kreitmair zu uns zu bringen.



**Vernehmung der Zeugin
Sonja Kreitmair**

Vorsitzender Herbert Behrens: Frau Kreitmair, noch mal herzlich willkommen! Über das Prozedere sowie Ihre Rechte und Pflichten habe ich Sie bereits informiert.

Bevor wir in die Vernehmung zur Sache einsteigen, möchte ich Sie zunächst zur Person vernehmen. Dazu möchte ich Sie bitten, kurz Ihren Vornamen, Ihren Namen, Ihr Alter, Ihren Beruf und Ihren Wohnort zu nennen.

Zeugin Sonja Kreitmair: Ich heiße Sonja Kreitmair, bin 63 Jahre alt, lebe hier in Berlin. Beruf: Ich bin jetzt im Ruhestand - seit 1. September -, war zuletzt im BMJV Referatsleiterin für Verbraucherpolitik, Energie und Verkehr.

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielen Dank. - Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung schriftlich informiert. Ich brauche das, glaube ich, nicht noch mal hier zusammenzufassen, um welche Inhalte, um welche Themen es uns geht.

Frau Kreitmair, trotzdem haben Sie die Möglichkeit, zu Beginn der Vernehmung noch mal aus Ihrer Sicht umfassend, falls Sie das für erforderlich halten, zum Gegenstand der Vernehmung etwas zu sagen. Wenn Sie das Wort wünschen, dann hätten Sie jetzt das Wort.

Zeugin Sonja Kreitmair: Ich will gar nicht viel sagen. Ich will nur sagen: Ich bin von Beruf - - Oder ich habe Agrarwissenschaften studiert und war also in meinem Leben hauptsächlich mit Agrarpolitik beschäftigt, bin dann über meine Tätigkeit als Referentin in der Bundestagsfraktion zum Verbraucherschutz gekommen und dann bei der Rückkehr ins BML damals eben letztlich auf meinen Wunsch auch im Verbraucherschutz gelandet, habe mich dann vor allem mit Energie beschäftigt und war erst ab 2014 - mit der Versetzung ins BMJV - für Verkehr zuständig. Vorher hatten wir eine Doppelspitze, und meine Kollegen haben dann den Bereich Verkehr betreut. Ich habe da nur vertretungsweise mitgewirkt. Mehr brauche ich, glaube ich, nicht zu sagen. Da warte ich auf Ihre Fragen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, okay, herzlichen Dank. Dann haben wir zumindest eine Präzisierung, was wir auch von Ihnen an Auskünften erwarten können. - Ich möchte ganz gern von Ihnen vorab noch mal erfahren, wie Sie sich auf die Sitzung heute vorbereitet haben und mit wem Sie im Vorfeld dieser Zeugenvernehmung gesprochen haben.

Zeugin Sonja Kreitmair: Eigentlich gesprochen, wie man halt mit Bekannten spricht, aber viel mehr nicht. Also, ich hatte mir die Akten, die hier dem Ausschuss geliefert worden sind, nicht angeschaut. Weil ich eben zum 1. September in Ruhestand gegangen bin, war ich mit der Aufbereitung dieser Aktenübersendung nicht befasst und habe mir aber dann jetzt vor dem - - Letzte Woche oder wann habe ich mal mir die Akten angeschaut und sie kursorisch durchgeschaut, aber dann festgestellt, dass ich da im Detail - - Ja, war das jetzt die Antwort auf Ihre Frage oder - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Das reicht mir aus, ja. Vielen Dank. - Dann konkret Fragen zum Untersuchungsgegenstand. Als Grundlage habe ich hier eine mündliche Frage an die Bundesregierung für die Fragestunde am 2. Dezember 2015. Das ist - wir müssen immer die Fundstelle hier nennen - BMJV-2-1, Ordner 8, Blatt 3. Da, in der mündlichen Frage, möchte die Abgeordnete Renate Künast Kenntnis darüber erlangen, welche Maßnahmen das BMJV und das BMVI ergriffen haben,

um Verbraucherinnen und Verbraucher bei der Geltendmachung aller ihnen möglicherweise im Rahmen des VW-Abgasskandals zustehenden zivilrechtlichen Ansprüche zu unterstützen, und welche Ansprüche (konkret bezogen auf die Art der Mängel und der unterschiedlichen Motoren)

nach Kenntnis der Bundesregierung infrage kämen.

Im Rahmen der Abstimmung zur Beantwortung dieser Frage äußerte sich Herr Dr. Bollweg - das ist der Leiter des Referates I B 4, Schadensersatz-/ Luftverkehrsrecht - über mangelnde Beteiligung



5. Untersuchungsausschuss

seines Referates. Zu den Ausführungen im Antwortentwurf hinsichtlich einer möglichen deliktischen Haftung nach § 823 Absatz 2 BGB merkte er in einer E-Mail an Sie vom November 2015 an - das ist der eben genannte Ordner 8, Blatt 24 -, dass er statt des Hinweises auf den Betrugstatbestand nach § 263 StGB besser das Wort „Schutzgesetz“ verwendet hätte. Er würde nicht nach außen behaupten wollen, dass hier ein strafrechtlicher Bezug infrage käme. Haben Sie mit Herrn Dr. Bollweg darüber gesprochen, warum nach außen hin nicht behauptet werden sollte, dass ein strafrechtlicher Bezug infrage käme?

Zeugin Sonja Kreitmair: Ich kann mich da jetzt - - Ich kann mich erinnern, dass wir viele Anfragen hatten und abgestimmt haben; aber jetzt an diesen konkreten Vorgang kann ich mich nur - - ja, eigentlich nicht erinnern. Ich bin ja, wie gesagt, keine Juristin. Also, ich habe die juristische Einschätzung dann auch immer anderen überlassen hier. Ich hatte ja eine Mitarbeiterin, die Juristin ist, und ich musste mich mangels juristischer Kenntnisse da oft ein bisschen zurückhalten, ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Können Sie mich trotzdem - auch wiederum als Nichtjuristen - dann zumindest Ihrer Kenntnis nach darüber aufklären? Von einem Schutzgesetz zu sprechen und nicht von einem strafrechtlichen Bezug, wo ist da der qualitative Unterschied?

Zeugin Sonja Kreitmair: Oh, das - - Ehrlich gesagt, das kann ich Ihnen nicht sagen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay.

Zeugin Sonja Kreitmair: Also, ob ich mich da überhaupt - - Das kann ich Ihnen nicht sagen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nein, ich habe es nur deshalb aufgegriffen, weil es eben, wie gesagt, in einer Mail von Herrn Dr. Bollweg an Sie auftaucht. - Vielleicht wird es noch ein bisschen erinnerlicher für Sie, dass eben zur Beantwortung der jetzt schon genannten mündlichen Frage das BMJV einen ausführlichen Antwortbeitrag gefertigt hat; das ist BMJV-2-1, Ordner 8, Blatt 59. Dieser war jedoch nicht Bestandteil der Antwort gewesen, die das BMVI an Frau Künast übermittelt

hat. Die offizielle - - und auch das Plenarprotokoll der 142. Sitzung - - Das ist die Drucksache 18/142 vom 2. Dezember 2015, Seite 13925. In dieser dort festgehaltenen Antwort des BMVI heißt es - Zitat -:

Die Bundesregierung hat die Prüfung des Sachverhalts und der notwendigen Maßnahmen noch nicht abgeschlossen.

Sie kritisieren dieses Vorgehen in einer E-Mail an Frau Gutjahr - das ist die Abteilung Leitungseinheit Planung des BMJV, Kabinett- und Parlamentsangelegenheiten - vom 8. Dezember 2015 - BMJV-2-1, Ordner 8, Blatt 64 -, und darin führen Sie aus, dass das BMVI auf Fachebene die vom BMJV vorgeschlagene Änderung akzeptiert hätte, auf Leitungsebene des BMVI die Antwort dann aber wieder verändert und ohne Beteiligung der dortigen Fachebene und des Ressorts dem Bundestag zugeleitet worden sei. Sie bitten Frau Gutjahr erneut, dies gegenüber dem BMVI zu thematisieren.

Wenn es auch schon ein bisschen was her ist: Haben Sie auf Ihre Anfrage eine Antwort erhalten seinerzeit, und wie lautete diese? Und was waren Ihrer Meinung nach die Gründe dafür, dass das BMVI den Antwortbeitrag des Verbraucherschutzministeriums unberücksichtigt ließ?

Zeugin Sonja Kreitmair: Also, ich erinnere mich daran, weil es war ja, wie Sie auch schon - - Wie sich daraus, glaube ich, auch schon ergibt: Es war nicht das einzige Mal, dass so was passiert ist. Aber weshalb jetzt die Leitung des BMVI das herausgestrichen hat, das entzieht sich meiner Kenntnis und - - Ja, ich kann mich erinnern, dass Frau Gutjahr das auch weitergegeben hat und wir das aufgeschrieben haben für Leitungsgespräche; aber was dann weiter war, kann ich nicht sagen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, ich frage auch deshalb nach, weil der Dezember 2015 natürlich schon der Zeitraum war, wo dann die Betrugsabsichten von VW ins Rollen kamen und deren Bearbeitung. Von daher wäre mir schon wichtig, auch von Ihnen zu erfahren, wie mit dieser Frage umgegangen worden ist. Es gab eben



5. Untersuchungsausschuss

diese konkreten Anfragen dazu, und ich denke schon, dass da auch innerhalb des Ministeriums die Diskussion geführt worden ist: Welche Maßnahmen aus Verbraucherschutzsicht sind eigentlich zu ergreifen? - Hatten Sie über diese Anfrage hinaus weitere Diskussionen den Abgasskandal betreffend?

Zeugin Sonja Kreitmair: Ja, natürlich. Das ergibt sich ja auch aus den Akten. Wir haben ja den Bericht für den Bundestagsausschuss vorbereitet, der sich - auch die Abstimmung - lange hinzog. Es waren auch immer wieder Anfragen im Rahmen des CPC-Netzwerkes auf EU-Ebene von anderen Mitgliedstaaten, wo wir auch aus unserer Sicht gerne antworten wollten und sich das sehr lange hinzog zum Teil.

Vorsitzender Herbert Behrens: Können Sie mir kurz erläutern, worin dieser lange Abstimmungsprozess begründet war? Gab es immer wieder Korrekturen, oder wie muss ich mir das vorstellen? - Sie hatten gesagt: Die Abstimmung zog sich beim Bericht sehr lange hin.

Zeugin Sonja Kreitmair: Na ja, also, wir haben im BMJV einen Antwortentwurf erstellt. Der musste natürlich da auch erst in unserem Haus abgestimmt werden. Aber dann sind wir auch an das BMVI herangetreten, und dann musste man zum Teil warten, bis Antwort kam, und zum Teil gab es dann eben auch Anweisungen, dass das, was man abgestimmt hat, dann eben doch nicht - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Anweisungen von wem an wen?

Zeugin Sonja Kreitmair: Das müssen Sie das BMVI fragen. Das kann ich nicht sagen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Waren es aus Ihrer Sicht gravierende Anmerkungen, die gemacht worden sind, und Veränderungswünsche an Ihren Bericht?

Zeugin Sonja Kreitmair: Ja. Also, ich erinnere mich an den Bericht für den Bundestag, wo wir gerne die Musterfeststellungsklage ansprechen wollten als mögliche Maßnahme, und die wurde dann herausgestrichen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Wurde das erläutert, warum dieser Teil nicht drinstehen sollte?

Zeugin Sonja Kreitmair: Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gab es Versuche Ihres Hauses oder Ihrer Abteilung, dann doch darauf zu bestehen? Sie sind ja auch zu einem bestimmten Ergebnis dazu gekommen, dass es in dieser Frage Veränderungen geben muss. Haben Sie auch weiterhin daran festgehalten, dass Sie es für erforderlich halten?

Zeugin Sonja Kreitmair: Ja, haben wir, und es war auf Fachebene nicht zu klären und ging dann auf Leitungsebene.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke. Das sind so weit meine einleitenden Fragen gewesen. - Dann gehen wir jetzt in die Fragerunde, und die CDU/CSU-Fraktion hat das Wort.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Herr Vorsitzender! Frau Kreitmair, Sie sind zwar keine Juristin. Aber auch aus einer Vielzahl Ihrer Vermerke, die Sie geschrieben haben, nehme ich doch an, dass Sie mit juristischen Sachverhalten und auch mit der einen oder anderen Norm betraut waren. Es gibt Menschen, die so was - in Anführungszeichen - „Erfahrungsjurist“ nennen oder zumindest eine gewisse Parallelwertung in der Laiensphäre.

(Vereinzelt Heiterkeit)

- Der eine oder andere schmunzelt; der hat es ganz genau verstanden, was ich gesagt habe. - Ich möchte deswegen auf einen Vermerk erst mal zurückgreifen. Ich zitiere MAT A BMJV-2-1, Ordner 2, Seite 243/248. Im März dieses Jahres schreiben Sie:

Liegt ein schuldhaftes Verhalten des Verkäufers vor - was im Hinblick auf die zugestandene Manipulation jedenfalls beim Hersteller VW naheliegt -, kann der Käufer ... Schadensersatz verlangen.

Das ist ja zumindest mal der Diktion nach teiljuristisch. Wurde jetzt im BMJV geprüft, ob der Einsatz einer unzulässigen Abschalteneinrichtung



5. Untersuchungsausschuss

einem schuldhaften Verhalten entspricht entsprechend diesen rechtlichen Vorschriften? Oder haben Sie sich diese Bewertung erst mal offen gelassen und haben gesagt: „Das lassen wir als Exekutive die Judikative feststellen“?

Zeugin Sonja Kreitmair: Also, zum einen zu dem Zitat. Also, da habe ich mich sicher auf Stellungnahmen und Beiträge anderer verlassen hier, was das Zitat anlangt. Aber natürlich haben wir uns keine - - Ob ein schuldhaftes Vorgehen da vorlag oder nicht, das müssen die Gerichte entscheiden. Da haben wir keine eigenen Untersuchungen und keine Feststellungen dazu getroffen.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Dann frage ich jetzt auch nicht weiter im Rahmen, sage ich mal, einer juristischen Aufarbeitung des § 823 irgendwelcher deliktischer Schadenersatzansprüche in Verbindung mit § 263 oder anderen StGB; ich würde den juristischen Teil hier mal ausklammern wollen.

(Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Schade!)

- Der ist aber spannend.

(Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich hätte das aber gerne gehört!)

- Ja, das hätte ich auch. Das wäre zumindest mal vielleicht eine Hausarbeit für einen Großen Schein.

(Vereinzelt Heiterkeit)

Ich gehe dann weiter, bleibe aber ungefähr bei diesem Komplex. Im Entwurf des Berichts der Bundesregierung für den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz vom 27. November 2015 hat Ihre Unterabteilungsleiterin, die Frau Springeneer, den Satz, dass Verbraucher in Deutschland nicht schlechtergestellt werden dürfen als die betroffenen Kunden in anderen Ländern, wie folgt kommentiert - MAT A BMJV-2-1, Ordner 6, Seite 86 ff./104; ich zitiere das jetzt -:

Über die Formulierung müssen wir noch mal nachdenken. Es

würde sich hier ja um eine Art „on the top“-Wiedergutmachung handeln, für die es keine rechtliche Grundlage gibt. Im Verbandesgespräch hatten wir von grundsätzlicher

- Juristen verstehen das Wort „grundsätzlich“ anders als der Normalbürger -

Gleichbehandlung gesprochen, allerdings ohne Kopie des (auch nicht wirklich überzeugenden) US-Gutscheinsystems.

Welche Form oder - - was dieser On-the-top-Wiedergutmachung - - war da gemeint? Und wie darf man diesen Kommentar hinsichtlich der Rechtsansprüche verstehen, der ja doch deutlich unterscheidet zwischen dem deutschen/wohl europäischen Rechtssystem und dem der Vereinigten Staaten?

Zeugin Sonja Kreitmair: Also, den Begriff „on the top“ hat sie geschrieben. Das ist Frau Abteilungsleiterin Springeneer gewesen, und zu dem Begriff müssen Sie sie selber fragen. Aber wir hatten uns ja damals auseinanderzusetzen mit öffentlichen Forderungen, dass Verbraucher in Deutschland nicht schlechtergestellt werden dürfen als in den USA. Wir waren dann aber - - In der Diskussion darum war bei uns klar, dass eben wir ein anderes Rechtssystem haben und daraus auch gar keine Verfahren wie in den USA ableiten konnten und wollten. Aber dass Verbraucher also jetzt grundsätzlich - jetzt verwende ich das Wort auch mal - auch in Deutschland ihre Rechte wahren können müssen und - - Ja, das wollten wir allerdings auch zum Ausdruck bringen.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Jetzt haben wir ja - ich glaube, das BGB, wenn ich es noch richtig weiß, ist 1900 in Kraft getreten - ein weit über ein Jahrhundert bewährtes auch Schadenersatzrecht bzw. Sachmangelrecht. Wie darf ich jetzt Ihre Aussage gerade verstehen, dass Sie sagen, Sie wollten, dass die Betroffenen auch bei uns ihr Recht geltend machen können? Wenn ich jetzt mal in die Sachmängelhaftung - § 400, schieß mich tot; ich habe es lange nicht mehr gemacht - blicke, dann haben wir doch durchaus - -



5. Untersuchungsausschuss

(Zurufe)

§ 430? Hilft mir ein Kollege? Es sind sicher genügend da.

(Zuruf: § 434!)

- Was? § 434? Da war ich mit § 430 ja gar nicht so verkehrt; dann hätte ich es schon gefunden. - Wir haben ja da durchaus ein bewährtes Sachmängelrecht. Inwiefern hatten Sie das dann an dieser Stelle für nicht ausreichend erachtet?

Zeugin Sonja Kreitmair: Also, ich rede jetzt mal allgemein hier zu dies- - Also, über die juristischen Fragen kann ich Ihnen nichts sagen. Ich rede aber jetzt mal allgemein aus verbraucherpolitischer Sicht. Das eine oder das Wichtigste in diesem Falle oder ein ganz wichtiger Punkt in diesem Falle ist ja nicht nur, dass Sie vielleicht einen Mangel haben. Den müssen Sie aber beweisen können. Von daher ist es, wie es in den USA geschehen ist, natürlich elegant, zu sagen: Ja, gut, wir gehen gar nicht in die konkrete Beweisaufnahme - VW hat da etwas zugegeben -, sondern wir einigen uns da. - In Deutschland ist so was auch nicht freiwillig von VW vorgeschlagen worden. Es gab auch keine rechtliche Grundlage dafür, dass da - - So weit habe ich unsere Juristen verstanden.

Aber die Durchsetzung von Rechten ist natürlich trotzdem schwierig. Also, einen Mangel - und gerade so einen Mangel - in einem Fahrzeug hier können Sie ja nur mit erheblichen Mitteln beweisen, also wenn überhaupt, und in diesem Dilemma standen wir oder stehen wir gerade in Bezug auf diesen Fall. Einen solchen Fall hatten wir vorher - jedenfalls ich und, glaube ich, überhaupt - noch nie, dass so komplexe Sachverhalte da vorlagen, bei denen ein Verbraucher eigentlich keine angemessene Handhabe hatte, das zu beweisen und seine Rechte einzuklagen.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Na ja, also, wir sind uns ja hier in dem Ausschuss aufgrund der vielen Termine, die wir schon hatten, auch im Klaren darüber, dass auch in den USA man die Manipulation nicht gefunden hat, sondern sie von VW eingestanden wurde; insofern lasse ich jetzt mal

den Teil der Betrachtung außen vor. Das Thema Beweislastumkehr, was Sie vielleicht damit angesprochen haben wollten, sehe ich - -

Zeugin Sonja Kreitmair: „Umkehr“ habe ich nicht angesprochen.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Nein, ich sage: was Sie vielleicht angesprochen haben wollten damit. Weil Sie sagen: schwierig zu beweisen. - Das führt ja dann im Umkehrschluss dazu, dass Sie sagen: In dem Fall müsste es andersrum bewiesen werden.

Aber ich will noch mal auf einen anderen Punkt eingehen, weil Sie sagen: Die Möglichkeiten in den USA sind andere, bzw. die Möglichkeiten bei uns, so etwas durchzusetzen, sind schwierig. - Da haben Sie - - In Ihrem ersten Entwurf des Berichts der Bundesregierung an den Rechtsausschuss am 24. November 2015 führen Sie unter dem Punkt „Verfahrensrecht“ aus:

Das Zivilprozessrecht stellt mit der Streitgenossenschaft und der objektiven Klagehäufung bereits funktionierende und bewährte Instrumente zur Bündelung mehrerer Ansprüche zur Verfügung, die auch von geschädigten VW-Käufern in Anspruch genommen werden können.

MAT A BMJV-2-1, Ordner 5, Seite 262/277. - Welche kollektiven Rechtsschutzmöglichkeiten der Verbraucher wurden vom BMJV ergänzend geprüft, und warum war diese Prüfung erforderlich, wenn doch, wie Sie selber schreiben, bereits funktionierende und bewährte Instrumente des kollektiven Rechtsschutzes vorhanden sind, und zu welchem Ergebnis ist dann die Gegenüberstellung dieser Möglichkeiten gegenüber dem bewährten deutschen Zivilrecht gekommen?

Zeugin Sonja Kreitmair: Also, insbesondere fällt mir da die Musterfeststellungsklage ein, die wir ja in dem ersten Entwurf des Berichtes auch angesprochen haben und die ja auch schon länger, auch unabhängig von dem VW-Fall oder diesem Fall, als Instrument entwickelt worden ist und



5. Untersuchungsausschuss

die auch, wenn ich das richtig weiß, ja weiterverfolgt wird.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ohne dass ich jetzt - - Sie reden immer so abstrakt von der Musterfeststellungsklage. Was haben Sie sich denn ganz konkret, wenn Sie das Wort immer wieder verwenden, unter dieser Musterfeststellungsklage, eingepasst in die deutsche Rechtslandschaft, vorstellen können?

Zeugin Sonja Kreitmair: Ich bitte um Entschuldigung, wenn ich hier nicht die Details der Musterfeststellungsklage darlegen kann; das ist in der Verantwortung eines anderen Referates. Aber aus verbraucherpolitischer Sicht geht es darum, dass in einem Verfahren der Sachverhalt aufgeklärt wird und andere Verbraucher sich dann eben dran anhängen können. Und damit ist das eine deutliche Erleichterung für dieses Verfahren aus Sicht der Verbraucher.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Da war ja ein - - Ich gehe jetzt noch mal auf diese Musterfeststellungsklage ein. Da war ja für Anfang des Jahres ein Entwurf angekündigt. Es gibt nur diesen Vermerk. Der Entwurf war Anfang des Jahres meiner Kenntnis nach nicht da; aber vielleicht liegt der ja in der Schublade. Vielleicht können Sie uns dazu etwas sagen, ob es den in der Schublade gibt.

(Zuruf des Abg. Dirk Wiese
(SPD))

- Ja, nein, das ist ja die - - Ich meine, es gibt da einen Vermerk. In dem wird allgemein gesagt, die Musterfeststellungsklage wäre sinnvoll. Die Frau Kreitmair sagt jetzt, das ist ein anderes Referat gewesen; sie kann nur sagen, aus Verbraucherschutzgedanken findet sie eine Musterfeststellungsklage erwägenswert. Ich lasse es jetzt mal ganz bewusst so weit offen, weil der konkrete Mehrwert sich aufgrund des Vermerks, den ich Ihnen vorhin zitiert habe, für uns immer noch nicht jetzt an der Stelle erschließt. Vielleicht können Sie uns den dann aus verbrauchertechnischer - wenn auch nicht aus rechtstechnischer - Sicht erläutern. Ich meine, da gehen ja manchmal

einfach die Emotionen auseinander. Für einen Juristen braucht es oft Dinge nicht, die in der Politik diskutiert werden, weil der Blick in das Gesetz und die Judikatur zeigt, dass es ja viele Möglichkeiten gibt, die bloß nicht im Blickfeld der Allgemeinheit sind. Vielleicht erklären Sie uns unter dem Aspekt noch mal den Mehrwert. Und gibt es so einen Entwurf bereits in der Schublade?

Zeugin Sonja Kreitmair: Also, zum Entwurf in der Schublade kann ich nichts sagen. Da müssen Sie andere im BMJV fragen.

Zum verbraucherpolitischen Mehrwert. Ich habe es vorhin schon mal versucht zu erläutern. Also, gerade bei einem Auto als hochkomplexem technischen Gerät ist der Nachweis eines Mangels unglaublich aufwendig. Also, mir haben verschiedene Experten, nachdem ich von diesen Skandalen erfahren habe, erläutert, allein die Nachprüfung auf den Messständen kostet mehrere Tausend Euro. Also, ein Verbraucher, der möglicherweise einen Schaden hat, wird sich kaum darauf einlassen, erst mal ein Gutachten anfertigen zu lassen, das mehrere Tausend Euro kostet, um einen möglichen Schaden überhaupt gerichtsfest nachweisen zu können. Und da ist also eine Musterfeststellungsklage - so verstehe ich die Dinge - gerade dann, wenn eine Vielzahl gleichartiger Schäden vorliegt - das haben wir hier; 11 Millionen Fälle in Europa -, ein gutes Instrument, um den Sachverhalt erst mal aufzuklären und dann die Rechtsdurchsetzung durch einzelne Verbraucher zu erleichtern.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ich werde an dem Punkt in der zweiten Runde weitermachen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das heißt, damit ist dann Ihr Beitrag so weit beendet. - Dann ist die Fraktion der Grünen an der Reihe.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich möchte mit dem Aspekt der Zusammenarbeit Ihres Hauses mit dem BMVI und speziell der Einbindung in die Untersuchungskommission beginnen. Vielleicht als Einstiegsfrage: Wie bewerten Sie denn die Zusammenar-



5. Untersuchungsausschuss

beit mit dem BMVI bei der Aufklärung des Abgasskandals? Inwieweit wurde das BMJV in die Arbeit der Untersuchungskommission „Volkswagen“ eingebunden? Wie ist Ihnen das als zuständige Leiterin des Referats sozusagen in Erinnerung?

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich möchte darauf hinweisen: Der erste Teil der Frage ist natürlich zu generell, um von der Zeugin dazu eine konkrete Aussage zu bekommen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich kann das noch mal präzisieren. Es gibt dazu einen Vermerk, in dem Sie sich hinsichtlich der schlechten Zusammenarbeit mit dem BMVI beklagen; das ist BMJV-2-1, Ordner 10, Seite 280. Da heißt es zum Beispiel:

Auf Fachebene abgestimmte Antworten wurden in der Leitungsebene des BMVI ohne Rückmeldung geändert und dem Bundestag zugeleitet.

Insofern beschreibt das näher, worauf ich sozusagen bei der Frage abziele.

Zeugin Sonja Kreitmair: Also, das, was Sie jetzt zuletzt zitiert haben, bezieht sich wahrscheinlich auf eine Große oder Kleine Anfrage. In Bezug auf den Untersuchungsbericht und diese Untersuchungskommission - das haben Sie angesprochen - wurden wir gar nicht beteiligt.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Zu der Untersuchungskommission würde ich gleich noch mal kommen. - Sie haben zu Recht drauf hingewiesen, dass sich dieses Zitat aus den Unterlagen auf Anfragen oder die Beantwortung von Anfragen bezieht. Haben Sie noch Anfragen in Erinnerung, wo diese Unstimmigkeiten zum Tragen gekommen sind, also wo einfach die Anfragen ohne Abstimmung mit Ihrem Haus dann entsprechend von der Hausleitung des BMVI angepasst wurden, an welchen Stellen das war?

Zeugin Sonja Kreitmair: Ich habe es vorhin, glaube ich, schon gesagt. Ich weiß, dass es nicht

nur ein Fall war. Welche konkreten Fälle das waren und wie viele, weiß ich nicht mehr.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Zur Nichteinbeziehung sozusagen in die Untersuchungskommission gab es ja dann einen Brief von Staatssekretär Billen mit Staatssekretär Machnig und Flasbarth, also aus mehreren Häusern, an Staatssekretär Odenwald, also BMVI, und da ging es vor allen Dingen darum, wie das mit der Veröffentlichung der Ergebnisse ist und der Information an die Häuser entsprechend zeitnah vor der Veröffentlichung; das ist BMJV-2-1, Ordner 9, Seite 49 f. Andere haben das dann auch als Brandbrief - ich glaube, so lief das dann auch in den Medien - beschrieben.

Sie haben in Vorbereitung dieses Gesprächs, was dann mit Herrn Staatssekretär Odenwald stattfand, einen Vermerk dazu angefertigt, wo Sie das also noch mal beschreiben: die fehlende regelmäßige Information. Können Sie das noch mal beschreiben, wie Sie vielleicht auch während der Arbeit der Untersuchungskommission versucht haben, sozusagen aus dem BMVI Informationen über den Fortgang der Untersuchungen zu bekommen? Weil es hat ja, wie wir den Vorfragen schon entnommen haben, natürlich erhebliche verbraucherpolitische Relevanz. Also, vielleicht können Sie da noch mal ein bisschen skizzieren, was Sie da unternommen haben, um an Informationen rechtzeitig, frühzeitig, beispielsweise vor der Veröffentlichung, ranzukommen.

Zeugin Sonja Kreitmair: Na ja, also, bei der Einsetzung der Untersuchungskommission sind wir nicht beteiligt worden. Wir hatten ja damals den Auftrag, einen Bericht an den Rechts- und Verbraucherschutzsausschuss zu fertigen, und wollten da den Sachverhalt darstellen und die verbraucherpolitischen Konsequenzen, als gemeinsamer Bericht der Bundesregierung. Und dann hieß es: Ja, ihr könnt einen Bericht machen zu euren Fragestellungen; aber das BMVI erstellt einen eigenen Bericht aus der Arbeit der Untersuchungskommission.

Dann zog sich dieser Bericht aber immer weiter hin, und wir haben gesagt: „Ja, aber wir möchten diesen Bericht dann auch vorher sehen, wie wir



5. Untersuchungsausschuss

ja auch unseren Bericht mit dem BMVI abgestimmt haben“, auch zum Beispiel, weil verbraucherpolitische Fragen angesprochen sind. Also, zum Beispiel war ja da im Zusammenhang - - Es ging, glaube ich, um Verbraucherinformationen durch VW, und auch die Frage Verkaufsstopp ist da aufgeworfen worden. Das war unsere Forderung, dass wir da einbezogen sind, also zumindest vor Veröffentlichung des Berichts; aber wir sind da nicht einbezogen worden.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dann möchte ich, auch im Zusammenhang mit dem Bericht an den Verbraucherschutzsausschuss, noch ein paar Fragen zu einzelnen verbraucherpolitischen Aspekten stellen. Zum einen wurde ja eine Schlichtungsstelle für Neuwagenkäufe diskutiert; das war in mehreren Medien nachzulesen. Mich würde noch mal interessieren, wie da die Diskussion in Ihrem Haus diesbezüglich war, also sozusagen diese Stelle einzurichten, diese Schlichtungsstelle. In einem Sprechzettel, den Sie mit verfasst haben, für ein Gespräch mit Staatssekretär Billen - mit Odenwald, also BMVI -, heißt es dann - Zitat -:

Daraus hat sich ergeben, dass für eine Neuwagenschlichtungsstelle kein Bedarf besteht ...

Das ist BMJV-2-1, Ordner 10, Seite 283. - Was waren denn letztendlich die Gründe, die dann nach offensichtlicher Diskussion in Ihrem Haus dazu geführt haben, dass man von der Idee, so eine Schlichtungsstelle einzurichten, wieder abgerückt ist?

Zeugin Sonja Kreitmair: Es gab da in der Zwischenzeit ein Gespräch mit Vertretern verschiedener Institutionen und Verbände zur Frage Schlichtung für Neuwagen. Und als Ergebnis dieses Gesprächs wurde dann festgestellt, dass das also erst mal doch keine - - nicht angemessen und zielführend ist, eine solche Schlichtungsstelle einzurichten, weil - - Ich habe vorhin das schon im Zusammenhang mit der Musterfeststellungsklage gesagt: Also, die in Rede stehenden Sachverhalte sind natürlich nicht einfach nur durch Blick ins Gesetz manchmal festzustellen, wie das jetzt bei anderen Schlichtungsverfahren

ist, sondern man braucht, um Mängel bei Kraftfahrzeugen feststellen zu können, doch immer auch technischen Sachverstand, und das passt nicht in die Verfahrensweisen von Schlichtungsstellen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich mache dann später weiter.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja. - Jetzt ist die SPD-Fraktion an der Reihe. Bitte.

Dirk Wiese (SPD): Ich möchte auch noch mal auf die Musterfeststellungsklage und damit allgemein auf die Punkte kollektiver Rechtsdurchsetzung - - und damit den Bereich des Verbraucherschutzes noch mal in den Mittelpunkt rücken. Wie lange aus Ihrer Sicht, gerade zu Beginn der Legislaturperiode, ist über das Für und Wider einer Musterfeststellungsklage bei Ihnen im Haus diskutiert worden?

Zeugin Sonja Kreitmair: Oh, das kann ich Ihnen auch nicht sagen; da müssen Sie andere fragen. Ich bin eigentlich mit diesem Thema wirklich erst befasst - also im Endeffekt nur befasst worden, als wir mit - - nach - - also als das mit VW aufkam im September letzten Jahres und wir ja auch geguckt haben: Was haben wir eigentlich Verbrauchern anzubieten? Und dann kam uns sehr schnell auch das bereits vorliegende Vorhaben Musterfeststellungsklage als eigentlich passend in den Sinn, ja.

Dirk Wiese (SPD): Würden Sie mir denn an dem Punkt recht geben, dass sozusagen die Einführung erweiterter kollektiver Rechtschutzinstrumente wie die Form einer Musterfeststellungsklage etwas anderes ist als sogenannte Sammelklagen, die auch auf einem ganz anderen juristischen Hintergrundfeld beruhen, wie sozusagen Schadensersatzklagen, die in den USA durchgeführt werden können? Würden Sie vom Verständnis her sagen, dass das etwas anderes ist, was sozusagen hier angedacht gewesen ist?

Zeugin Sonja Kreitmair: Ja, so sehe ich das. Da haben wir auch immer großen Wert darauf gelegt, auf diese Differenz hinzuweisen.



5. Untersuchungsausschuss

Dirk Wiese (SPD): Dann hätte ich noch mal eine Nachfrage in diesem Bereich. Der Kollege Lange hatte gerade ja noch mal angesprochen - und das ist vollkommen richtig -, dass es Instrumente des kollektiven Rechtsschutzes bereits gibt; ich erinnere an gewisse Punkte in der Zivilprozessordnung, die ausgelegt worden sind. Nichtsdestotrotz ist es ja auch immer wieder so, dass diese Form des kollektiven Rechtsschutzes immer wieder diskutiert worden ist. Ich erinnere in diesem Zusammenhang zum Beispiel an das Gesetz über Musterverfahren in kapitalmarktrechtlichen Streitigkeiten, das sogenannte Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz, wo ja zum Beispiel zur Durchsetzung von Schadensersatzansprüchen gewisse Grundfragen geklärt werden müssen. Und darum hier auch noch mal die Frage: Wenn gewisse Grundfragen vorab geklärt werden sollten, wie es auch in Gewährleistungsprozessen möglicherweise bei Schadensersatzansprüchen aus Mängelhaftung oder Ähnlichem ist - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Entschuldigung, Kollege Wiese. Die Zeugin hat ausdrücklich darauf hingewiesen: Sie ist keine Juristin. Und Ihre Fragen sind - -

(Kirsten Lüthmann (SPD):
Aber sie hat eben genickt!
Insofern haben wir den
Eindruck, dass sie weiß,
worüber wir reden!)

Dirk Wiese (SPD): Sie hat aber genickt. Also wird sie doch eine Antwort geben können.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. Ich bitte, das nur zu berücksichtigen bei der Fragestellung.

Dirk Wiese (SPD): Wir berücksichtigen das so weit, wie der Kollege Lange das gerade gesagt hat mit der Parallelwertung in der Laiensphäre; von daher versuche ich, mich hier verständlich auszudrücken. - Also, der Hinweis war noch mal, dass es bestimmte Fortentwicklungen kollektiver Rechtsschutzinstrumente im jetzigen Recht schon gegeben hat. Ich erinnere in diesem Zusammenhang an das Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz, wo bestimmte Grundlagen aus einem Prozess herausgezogen werden können. Und dieses

ist ja auch eine Frage bei bestimmten Gewährleistungsrechten, wo Verbraucher letztendlich Klagen geltend machen aufgrund von möglichen Sachmängeln. In diesem Zusammenhang da die Frage: Dieses Herausziehen oder diese Fortentwicklung, um bestimmte Grundfragen zu klären, wäre ja im Rahmen der Musterfeststellungsklage ein Punkt, der durchaus sinnvoll ist und eine sinnvolle Fortentwicklung aus verbraucherpolitischer Sicht wäre.

Zeugin Sonja Kreitmair: Richtig, so sehen wir das. Wir haben die - -

(MR Lothar Neuhoff
(BMVI) meldet sich zu
Wort)

Vorsitzender Herbert Behrens: Bitte schön.

MR Lothar Neuhoff (BMVI): Da muss ich jetzt - auch gerade nach Rücksprache mit dem Kollegen des BMJV - bitte darauf hinweisen, dass das jetzt allgemeine Erörterungen zu einer - - Verbraucherschutzpolitischen Fragestellungen sind, die hier nicht verfahrensgegenständlich sind, und die Aussagegenehmigung der Zeugin sich auch nicht darauf erstreckt, jetzt für das BMJV entsprechende Erklärungen abzugeben. Das heißt, wir können - - Die Zeugin darf nur befragt werden zu Wahrnehmungen in Bezug auf den Untersuchungsgegenstand.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das teile ich und würde bitten, die Frage so zu präzisieren, um die eigentliche dahinter zu erkennende Absicht deutlich zu machen.

Dirk Wiese (SPD): Dann würde ich gerne noch einmal die Frage umformulieren und in diesem Zusammenhang fragen, wie letztendlich die entsprechenden Diskussionen, die letztendlich auf Fachebene zu keinem Ergebnis geführt haben, mit dem BMVI aus Ihrer Darstellung sich abgezeichnet haben an diesem Punkt. Und in diesem Zusammenhang vielleicht ergänzend gefragt, wieso die aus Ihrer Sicht durchaus sinnvolle Fortentwicklung kollektiver Rechtsschutzinstrumente aus fachlicher Sicht aufseiten des BMVI auf Fachebene nicht unterstützt worden ist.



5. Untersuchungsausschuss

Zeugin Sonja Kreitmair: Dazu kann ich leider nichts sagen. Das ist - - Ja, es ist im BMVI entschieden worden, dass das nicht in den Bericht kommt. Weshalb, das kann ich nicht sagen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gibt es weitere Fragen? - Keine.

Dann würde ich ganz gern noch mal an dem Punkt weitermachen, was den Abstimmungsprozess zwischen dem Ministerium für Justiz und Verbraucherschutz sowie dem BMVI anbetrifft. Wir hatten kurz schon erwähnt, dass es eben diesen Teil dann abschließend nach der Abstimmung mit dem BMVI bezüglich der Musterfeststellungsklage nicht mehr gab. Nun gibt es einen weiteren Vorgang, und zwar in dem Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz am 14. Oktober 2015; das ist BMJV-2-1, Ordner 3, Seite 367. Auf diesem Sprechzettel wird festgehalten - Zitat -:

- Wir erwarten seitens VW weiterhin absolute **Transparenz**.
- ... Verbraucherinnen und Verbraucher dürfen keine weiteren Nachteile erleiden. Auch diesbezüglich ist der von VW vorgelegte Maßnahmenplan ... kritisch zu prüfen.

Haben Sie oder Ihre Abteilung den Maßnahmenplan zur Prüfung vorgelegt bekommen, und welche Vorschläge haben Sie abgegeben, um Transparenz herzustellen und Nachteile für Verbraucherinnen und Verbraucher zu vermeiden?

Zeugin Sonja Kreitmair: Wir haben den Maßnahmenplan nicht vorgelegt bekommen. Was wir bemängelt haben im Nachhinein - was wir gesehen haben -, ist auch die mangelhafte Information seitens VW an die Verbraucher. Also, ich habe dann versucht, auch von VW - wir hatten da leider auch keinen wirklichen Ansprechpartner - mal zu bekommen, was da an Informationen den Verbrauchern gegeben wird; das war aus meiner Sicht nicht besonders gut. Und wir haben dann auch das BMVI - aber ich kann mich jetzt nicht mehr genau an die Fragen erinnern - gebeten, in den Gesprächen mit VW auch auf eine bessere Information der Verbraucher zu drängen, ja. Aber

ich kann mich jetzt nicht erinnern, dass da wirklich was zurückgekommen ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das waren direkte Fragen von Ihnen an VW oder vermittelt über das BMVI?

Zeugin Sonja Kreitmair: Also, sowohl, als auch. Ich habe selber, muss ich sagen, mal VW angeschrieben und habe gebeten, mir doch mal zur Verfügung zu stellen die Schreiben, die ja an die Verbraucher gesandt werden. Ich habe da nur - nach etwas Hin und Her - so eine Standardantwort bekommen von VW, und das war es, was ich von VW bekommen habe. Also wirklich, die haben mich behandelt wie so einen - ja, wie einen normalen Verbraucher und haben mir so Standardantworten gegeben. Und auf unsere Bitten hin an das BMVI kann ich mich jetzt nicht erinnern, dass da irgendwas wirklich zurückgekommen ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: Wie muss ich mir die Zusammenarbeit in dieser Frage des Verbraucherschutzes beim VW-Skandal zwischen den Ministerien vorstellen? War das eine relativ gute Zusammenarbeit, enge Zusammenarbeit, Abstimmung oder eher eine, wie Sie - - oder nicht so optimal?

Zeugin Sonja Kreitmair: Also, generell kann ich mich nicht beschweren. Also, es ist halt immer so im Verbraucherschutz: Man muss erst mal wissen, was gerade vorgeht, und dann hakt man nach. Also, jetzt zwischen den Ministerien ist die Zusammenarbeit gut.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann würde ich ganz gern noch mal nachfragen an dem Punkt, wo Sie von der vorgeschlagenen Schlichtungskommission gesprochen haben. Sie hatten darauf hingewiesen, dass es natürlich technisch sehr komplex ist und darum unter Umständen einer Schlichtungskommission gar nicht zugänglich sei. Was waren denn weitere Gründe, die gegen eine Schlichtungskommission gesprochen haben - über die technische Komplexität hinaus - aus Ihrer Sicht?



5. Untersuchungsausschuss

Zeugin Sonja Kreitmair: Na gut, also, das Hauptargument, warum wir das haben fallen lassen, war der Sachverhalt, wie ich das eben schon gesagt habe. Aber zum Zweiten hätten wir natürlich - - Wenn wir anders entschieden hätten, dann hätten wir natürlich auch jemanden finden müssen, der sich dieses Themas annimmt und die Schlichtung auch durchführt hier. Ja, da war niemand zu erkennen hier. Die beteiligten Verbände haben gesagt: Das, was wir jetzt machen an Schlichtung, das machen wir, und dabei sollte man es belassen. - Ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: Haben Sie Erkenntnis darüber, ob auch der Volkswagen-Konzern da eine Position geäußert hat?

Zeugin Sonja Kreitmair: Nicht direkt. Aber ich meine, der Verband der Automobilindustrie wäre in dem Gespräch mit dabei gewesen, und die haben sich dagegen ausgesprochen. Aber ich will es jetzt nicht beschwören.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann einen weiteren Punkt, nämlich die Einrede der Verjährung betreffend, wenn Sie da vielleicht das eine oder andere dazu sagen können. Grundlage ist ein Schreiben vom 2. Dezember 2015, wo Staatssekretär Billen an Staatssekretär Odenwald vorgelegt hat - - MAT BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 23/7363.1, Ordner 21, Seite 22 ff. Da heißt es:

Die Bundesregierung sollte sich ... dafür einsetzen, dass sich die VW AG in dem Rückrufschreiben ... verpflichtet, die bestehenden Mängel an den Fahrzeugen ... zu beseitigen, und darauf verzichtet, gegen schon verjährte Ansprüche von Fahrzeuginhabern wegen des Einbaus der Software zur Manipulation der NOx-Werte die Einrede der Verjährung zu erheben.

VW erklärte dann öffentlich den Verzicht auf die Erhebung der Verjährungseinrede zunächst bis zum 31.12.2016 im Hinblick auf die von Manipulation betroffenen Fahrzeuge. Nun wird ja, für mich zumindest - - Nein, das lassen wir weg. Haben Sie oder Ihre Kollegen diesen Verzicht auf

die Verjährungseinrede als echtes Entgegenkommen von VW angesehen?

Zeugin Sonja Kreitmair: Ja. Also, das muss ich so sagen: Das war wichtig. Sonst hätten wir da schon - - Es wäre auch schwierig gewesen, zugeben zu müssen, dass die Verjährung in einigen Fällen dann schon abgelaufen ist, bevor man den Sachverhalt überhaupt wirklich aufklärt. Insofern war das von VW durchaus - - Ja, es war eine politische Forderung, der auch VW dann zugestimmt hat, ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber braucht man denn überhaupt im Fall der illegalen Manipulation einen Verjährungsverzicht?

Zeugin Sonja Kreitmair: Oh, jetzt müssen Sie wieder die Juristen fragen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay.

Zeugin Sonja Kreitmair: Das kann ich Ihnen jetzt nicht darstellen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Die Kollegen der CDU/CSU-Fraktion, bitte.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Jetzt will ich weder in die rechtspolitische Debatte abgleiten noch in die rein juristische. Ich habe gerade noch in einem Kommentar was gesucht. Ich will aber noch mal auf den Vermerk eingehen für den Rechtsausschuss vom 24. November 2015. Ich habe ihn vorhin schon zitiert. - Noch mal die Fundstelle zitieren?

Vorsitzender Herbert Behrens: Muss leider sein.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Muss leider sein. Deswegen frage ich ja. Mache ich ja. - Ich muss ja nur vorlesen, was man mir aufgeschrieben hat: MAT A BMJV-2-1, Ordner 5, Seite 262 bis 277. - Darin haben Sie ja gesagt, es gebe bereits bewährte Instrumente zur Bündelung mehrerer Ansprüche. Schließe ich daraus richtig, dass man auch bei Ihnen in der Abteilung, im Haus nicht von einer tatsächlichen Regelungslücke im Fall VW ausgegangen ist?



Zeugin Sonja Kreitmair: Also, es war ja Meinung des Hauses, dass wir die Musterfeststellungsklage - - Also, „Regelungslücke“, das will ich jetzt nicht erläutern. Da bin ich nicht die Fachfrau zu. Aber dass wir ein weiteres Instrument haben wollen, da waren wir uns, glaube ich, alle klar.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ich bitte jetzt: Schauen Sie, ob man ein Instrument haben will oder nicht, das kann ich ja immer noch - - Aber es geht mir jetzt schon wirklich um den Begriff der Regelungslücke im Zusammenhang mit VW. Mir geht es jetzt wirklich ganz konkret aufgrund dieser Notiz für den Rechtsausschuss, im Zusammenhang mit VW bestehe eine Regelungslücke - -

Zeugin Sonja Kreitmair: Da kann ich Ihnen keine Antwort geben. Das tut mir leid. Das lag nicht in meiner Zuständigkeit, das zu beurteilen, und ich kann das auch nicht beurteilen.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Gut. - Dann will ich noch mal auf das Thema, das vorhin auch schon angesprochen worden ist: „Wie hätte sich VW verhalten müssen?“, eingehen. Sie haben wieder eine Gesprächsvorbereitung geschrieben, und zwar für den Bundesminister Maas - MAT A BMJV-2-1, Ordner 3, Seite 118 bis 123 -, und zwar anlässlich der Befragung der Bundesregierung am 30. September 2015. Da heißt es: „Die Hersteller selbst müssen ... die Betroffenen systematisch über ihre Rechte informieren und auch darüber, wie sie konkret zu ihrem Recht kommen, z. B. durch Kundenbeschwerdesysteme und ggfls.“ Streitbeilegung. - Jetzt frage ich: Gehen Sie davon aus, dass demnach die zentrale Informationspflicht beim Hersteller liegt? Und - Sie haben es vorhin schon mal angedeutet - wo sehen Sie die Verpflichtung bei VW? Und welche Verpflichtung gibt es gegebenenfalls bei der Bundesregierung?

Zeugin Sonja Kreitmair: Ich kann mich jetzt an diesen Vermerk nicht im Detail erinnern. Vielleicht müssten Sie mir den noch mal geben. Aber ich vermute jetzt mal, das, was Sie da zitiert haben, ist eine politische Forderung, wie wir das für richtig halten.

Und jetzt vergleiche ich mal mit dem Feld, wo ich mich noch besser auskenne, Energie. Im Energierecht ist vorgeschrieben, dass die Hersteller hinweisen müssen, welche Rechte die Verbraucher haben, und sie müssen ein Beschwerdemanagement haben, und sie haben auch in diesem Falle bei Energie eine Schlichtungsstelle.

Und aus unserer Sicht - ich sage jetzt dezidiert: verbraucherpolitischer Sicht - war es immer wichtig, erst mal auf die Verantwortung des Herstellers für sein Produkt hinzuweisen - - und auch insoweit im Interesse des Unternehmens gelegen, dass Beschwerden, die das Produkt betreffen, erst mal ausgeräumt werden, und erst dann weitere, eventuell gerichtliche Schritte einzuleiten. Das war also unsere generelle Linie.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Also, das verstehe ich jetzt richtig: Das ist jetzt nicht die konkrete juristische Deutung auf die Causa VW, sondern das ist im Endeffekt im Rahmen der Befragung der Bundesregierung eine politische Meinungsäußerung.

Zeugin Sonja Kreitmair: Wie gesagt, ich kenne den Vermerk jetzt nicht mehr im Detail. Aber ich vermute, dass ich das, wenn ich es geschrieben habe, so gemeint habe, dass das eben die politische Forderung ist: VW muss mehr dafür tun, dass Verbraucher aufgeklärt werden, damit sie auch zu ihrem Recht kommen.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Danke. - Dann gebe ich erst mal weiter.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut. - Ich möchte ganz gern bei diesem Thema bleiben, was Ansprüche gegenüber einem Automobilkonzern anbetrifft. Wir haben hier in unseren Unterlagen bezüglich der verfahrensrechtlichen Maßnahmen einen Text vom 04.11.2015. Das ist BMJV-2-1, Ordner 7, Seite 111 ff. Da heißt es:

- Auch ein gutes System kann weiter verbessert werden. Hier sehen wir das **Konzept einer Musterfeststellungsklage** mit großem Interesse. ...
- Die **Musterfeststellungsklage** ist in der Praxis ein **besser handhabbares**



5. Untersuchungsausschuss

Instrument als ein Gruppenverfahren. Wir haben bereits damit begonnen, entsprechende Eckpunkte vertieft auszuarbeiten. Nach einer weiteren Rückkoppelung mit der Praxis könnten diese - im Jahr 2016 - in einen Referentenentwurf münden.

- Ganz klar:

- heißt es da weiter -

Es darf **keine missbräuchliche Klageindustrie** geben!

Zitat Ende. - Wo sahen Sie bzw. Ihre Kolleginnen und Kollegen bei der Musterfeststellungsklage die Gefahr für eine „missbräuchliche Klageindustrie“, und wer hat diese Bedenken vorgebracht?

Zeugin Sonja Kreitmair: Im Detail kann ich Ihnen da nicht drauf antworten. Ich nehme an, dass dieser Textbaustein wieder von unserem Fachreferat kommt. Aber in der Debatte über die Musterfeststellungsklage und auch andere Klageinstrumente zur Durchsetzung des koll- - des Verbraucherschutzes kommt immer und sofort der Vorwurf: Wir wollen doch keine Sammelklagen wie in den USA. - Und wir sind das insoweit schon gewöhnt, da sofort zu betonen, dass wir das auch nicht wollen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Erwähnt wurde in dem Text eben auch der Satz „einer weiteren Rückkopplung mit der Praxis“. Was ist damit gemeint? Was muss ich mir darunter vorstellen?

Zeugin Sonja Kreitmair: Kann ich Ihnen jetzt nicht sagen. Also, ich meine, die Musterfeststellungsklage - - Unser Haus hatte den Entwurf von Eckpunkten, glaube ich, schon, und das war ja weiter in Beratungen. Also, das war ja oder ist ja immer noch kein abgeschlossenes Gesetz.

Vorsitzender Herbert Behrens: Genau. - Ja, es gab zahlreiche Anhörungen und Fachgespräche auch dazu, die auch dokumentiert sind. In dem Zusammenhang ist auch ein Antrag der Grünen zu erwähnen vom 21. Mai 2014, Drucksache 18/1464. Und da würde ich Sie ganz gern danach

fragen: Gab es nach dem Bekanntwerden des Abgasskandals, September 2015, gesonderte Gespräche mit Vertretern der Autoindustrie, die das Konzept des Entwurfs infrage gestellt haben?

Zeugin Sonja Kreitmair: Sie meinen die Musterfeststellungsklage? - Wenn es die gegeben hat - - Ich kann es nicht sagen, weil ich über die Musterfeststellungsklage selbst keine Gespräche durchgeführt habe, sondern da auf Informationen unseres Fachreferats zurückgegriffen habe.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und das waren auch diejenigen, die die Fachgespräche und Anhörungen dann bearbeitet haben?

Zeugin Sonja Kreitmair: Genau.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Jetzt aber bezüglich des noch nicht vorliegenden Gesetzentwurfes: Können Sie aus Ihrer damaligen Sicht sagen, was die Vorlage eines Referentenentwurfs letztendlich bis heute unmöglich gemacht hat?

Zeugin Sonja Kreitmair: Nein, kann ich nicht sagen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Federführend ist das BMJV?

Zeugin Sonja Kreitmair: Richtig.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und da wurde das aber auch nicht weiter erörtert, an welcher Stelle des Verfahrens man sich befindet?

Zeugin Sonja Kreitmair: Doch. Wir haben gelegentlich darüber gesprochen. Es sollte aufgrund von Erwägungen, die ich eben nicht im Detail kenne, erst - - ja, zurückgestellt werden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Können Sie mir sagen, ob es einen Zusammenhang oder eine Veränderung der Situation von vor September 2015 und nach September 2015 bezüglich dieser Frage gegeben hat? Oder ist der Prozess der Erarbeitung des Referentenentwurfs unabhängig von dem Auffliegen des VW-Skandals gelaufen?



5. Untersuchungsausschuss

Zeugin Sonja Kreitmair: Der Prozess war, glaube ich, unabhängig davon. Das Vorhaben wurde vorbereitet und, ja, war unabhängig von VW.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja. Danke schön. - Die Kollegen der SPD-Fraktion, bitte.

Kirsten Lüthmann (SPD): Keine Fragen!

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann die Fraktion der Grünen, bitte.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank. - Kommen wir noch mal zu dem Thema Verjährungsverzichtserklärung. Da war es so, dass aus Ihrem Haus ein Vermerk, den auch Ihr Referat mitgezeichnet hat, an den Staatssekretär Odenwald ging, in dem Bedenken mitgeteilt wurden hinsichtlich der Verjährungsverzichtserklärung. Das ist BMJV-2-1, Ordner 12, Seite 18. Und Hintergrund ist, dass sich diese Verjährungsverzichtserklärung nur auf Gewährleistungsansprüche und Garantiesprüche beschränkte von VW. Und dazu, zu dem Vermerk, heißt es dann:

Die Verjährungsverzichtserklärung ist missverständlich und nicht geeignet, die Rechtsstellung der betroffenen Verbraucher wesentlich zu verbessern. Die Erklärung soll sich nur auf Gewährleistungs- und Garantiesprüche beziehen. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb mögliche deliktische Schadenersatzansprüche, die auf Mängelbeseitigung gerichtet sind, nicht einbezogen werden, die vor allem auch für Verbraucher durchaus bedeutsam sein könnten. Denn Gewährleistungsansprüche gegen die Volkswagen AG haben Verbraucher allenfalls, wenn ihnen solche Ansprüche abgetreten worden sind, z. B. in einem Finanzierungsleasingvertrag über ein Fahrzeug.

Dann heißt es weiter:

Mit Blick auf die kurze zweijährige Verjährungsfrist für Gewährleistungsansprüche, die mit der Ablieferung des Fahrzeugs an den Käufer beginnt, wird die Volkswagen AG dann auch weiterhin gegen viele Gewährleistungsansprüche aufgrund der Manipulation der Abgaswerte die Einrede der Verjährung erheben können.

Also es gab sozusagen wesentliche Kritik an dem, was da VW erklärt hat: befristet bis zum 31.12.2016. Wie wurde damals die Erklärung von VW bewertet? Fanden Sie die ausreichend? Und wie wurde das auch gegenüber VW in Gesprächen deutlich gemacht?

Zeugin Sonja Kreitmair: Wenn ich mich richtig erinnere, müsste das, was Sie da zitieren, wahrscheinlich geschrieben worden sein vor der Sitzung im Rechts- und Verbraucherausschuss. Und VW hatte ja öffentlich einen Verjährungsverzicht erklärt. Und ich meine, dieses, was Sie da vorgelesen haben, das bezieht sich auf diesen zuerst öffentlich erklärten Verjährungsverzicht, den wir als unzureichend beurteilt haben. VW war ja dann hier in den Ausschuss eingeladen - im Dezember, meine ich, wäre der Ausschuss dann gewesen - und hat dann eine etwas weitere Verzichtserklärung abgegeben, die uns auch dann durchaus zufriedengestellt hat.

Und in diesem Zusammenhang: Der 31.12.2016 war uns auch noch als Manko aufgefallen hier; wobei man zum damaligen Zeitpunkt allerdings davon ausgegangen ist, dass die ganze Aktion bis Ende dieses Jahres auch abgeschlossen ist. - Habe ich Ihre Frage jetzt - -

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, haben Sie. - Und Sie haben ja zu Recht noch darauf hingewiesen, dass die Rückrufaktion ja bei weitem noch nicht abgeschlossen ist, aber die Verzichtserklärung ja Ende dieses Jahres endet.

Ich wollte in dem Zusammenhang - das ist eine gute Überleitung - auch noch mal auf den Rückruf zu sprechen kommen. Wurden Sie da - - Sie hatten das, glaube ich, auch angedeutet, weil Sie



5. Untersuchungsausschuss

ja schon mal direkt an VW geschrieben haben. Wurden auch Informationszeitpunkt, Art der Information der betroffenen Verbraucherinnen und Verbraucher mit Ihnen in irgendeiner Form abgestimmt, besprochen seitens VW? Gab es da sozusagen einen Versuch, mit dem zuständigen Ministerium über Art und Weise ins Gespräch zu kommen?

Zeugin Sonja Kreitmair: Nein.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Die Rückrufe hat ja das KBA veranlasst, das Kraftfahrt-Bundesamt. Ist seitens des Kraftfahrt-Bundesamts mit Ihnen diesbezüglich gesprochen worden?

Zeugin Sonja Kreitmair: Nein.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Es gibt dann im Mai dieses Jahres einen Brief des belgischen Verbraucherschutzministers, also des Kollegen von Herrn Maas, Herrn Peeters. Und der hat deutlich gemacht, dass es ihm wichtig ist, dass alle Hersteller, die Abschaltvorrichtungen verwenden, ähnliche Abhilfemaßnahmen ergreifen müssen - das ist BMJV-2-1, Ordner 10, Seite 3 -, also eine Gleichbehandlung angesprochen. Und dann wird am Rand dieses Briefes, der dann eingegangen ist, eine handschriftliche Bemerkung mit „Ja!“ gemacht, was darauf hindeutet, dass in Ihrem Haus das genauso gesehen wird.

Nun ist es ja so, dass nur VW verpflichtend zum Rückruf gebracht wurde, die anderen Fahrzeughersteller, die ja auch im Rahmen der Untersuchungskommission hinsichtlich der Abgaswerte untersucht wurden, ja nicht verpflichtet wurden, sondern nur eine freiwillige Rückrufaktion starten müssen. Mich würde interessieren, wie diese Ungleichbehandlung in Ihrem Haus bewertet wurde und ob Ihr Haus das für ausreichend erachtet hat, dass ein Teil der Fahrzeuge der Untersuchungskommission eben nur freiwillig zurückgerufen werden muss.

Zeugin Sonja Kreitmair: Na ja, der entscheidende Unterschied ist ja zunächst mal, dass VW das zugegeben hat und damit ja zugegeben hat, dass es

Manipulationen vorgenommen hat, während die anderen Hersteller das nicht zugegeben haben. Und dann war ja die Debatte um die Frage: Ist das jetzt zulässig, was andere hinsichtlich des Thermofensters da gemacht haben und anderem, oder ist es nicht zulässig? Ich kann das jetzt - - Die Debatte ist ja dann weitergegangen, auch als ich schon ausgeschieden bin. Also, ich weiß nur, dass es verschiedene juristische Auffassungen gibt, ob es zulässig ist oder nicht. Mehr kann ich da jetzt nicht zu sagen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber hat Ihr Haus zum Beispiel gegenüber dem BMVI und dem KBA signalisiert, dass über den freiwilligen Rückruf hinaus weitere Maßnahmen, wenn zum Beispiel diese freiwillige Rückrufaktion nicht erfolgreich ist, notwendig sind, und, wenn ja, welche haben Sie da vorgeschlagen möglicherweise?

Zeugin Sonja Kreitmair: Wir haben keine eigenen Maßnahmen vorgeschlagen. Das ist ja die Zuständigkeit des BMVI. Wir waren ja auch nicht in die Ergebnisse der Untersuchungskommission einbezogen und haben auch diesen Bericht und die Folgerungen nicht entworfen oder abgestimmt. Also, uns ist vermittelt worden, dass eine andere Möglichkeit nicht besteht als das, was dann ja auch vereinbart worden ist mit den anderen Herstellern.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke. - Dann wäre das Wort bei der CDU/CSU-Fraktion. Bitte schön.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ich denke, wir sind so weit durch.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann möchte ich Sie gerne, Frau Kreitmair, auf die Frage der Verjährungseinrede noch mal ansprechen. Sie haben ja gesagt, Sie können jetzt nicht beurteilen, juristisch beurteilen, ob illegale Manipulationen dazu führen, dass es gar keines Verjährungsverzichts bedarf. Nun versuche ich, mich aber in die Rolle des Verbrauchers zu versetzen. Kann ich denn als Verbraucher auch Ansprüche gegenüber VW anmelden, wenn keine illegalen Manipulationen vorliegen, zum Beispiel, wenn die Werte beim



5. Untersuchungsausschuss

Kfz-Verbrauch, also CO₂-Ausstoß, um mehr als 10 Prozent über den Herstellerangaben liegen?

Zeugin Sonja Kreitmair: Die Schwierigkeit in diesen Fällen ist ja, dass VW gar nicht der Vertragspartner des Verbrauchers ist. Das denken viele Verbraucher; aber VW ist nicht der Vertragspartner, sondern der Vertragspartner ist der Händler. Und dann ist es - - Letztlich müsste der Verbraucher den Händler verklagen. Das ist schon die Schwierigkeit in diesem Fall. Also, insoweit ist VW auch uns oder den Verbrauchern entgegengekommen, als sie dann rechtzeitig, also nach gewissem Drängen, aber dann doch erklärt haben: Wir verzichten auf die Verjährungseinsrede, und wir stehen auch gerade für Schäden, auch gegenüber den Händlern.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie erinnern sich an den einen Fall der Polo-Fahrerin, war es, glaube ich, die ihren Händler verklagt hat, weil der Verbrauch ihres Autos doch erheblich über dem angegebenen Wert gelegen hat. Man hat sich dann in einem Vergleich auch mit VW geeinigt. Haben Sie das Verfahren aus der Sicht des Verbraucherschutzministeriums näher betrachtet?

Zeugin Sonja Kreitmair: Ich kann mich jetzt konkret nicht dadran erinnern. Ich will nur mal einflechten: Wir haben auch nicht so viele Kapazitäten, dass wir das alles im Detail machen können. Aber wir haben natürlich solche Fälle verfolgt; oder: Letztlich haben wir in der Presse davon erfahren und haben dann nachrecherchiert. Aber gut, der Fall zeigt ja wirklich, dass die Händler sich da sehr eng auch mit VW abstimmen. Und dann gibt es die Vergleiche, ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: Was sehen Sie als - - Oder: Wie bewerten Sie das? Müsste VW oder das KBA oder eine andere Stelle Ihrer Auffassung nach auf eine Unterscheidung der möglichen Ansprüche auch klarer öffentlich hinweisen, damit die Verbraucher vor vermeidbaren Nachteilen geschützt werden? Ich meine, das ist doch das erklärte Ziel der Bundesregierung und auch des KBA. Reicht es aus, was wir jetzt haben? Oder: Wie bewerten Sie das? Ist das klar genug?

Zeugin Sonja Kreitmair: Ich muss im Nachhinein sagen: Es wäre gut, wenn die Verbraucher mehr wüssten zu diesen Fällen. - Wer das jetzt macht, das lasse ich jetzt mal dahingestellt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aus Verbrauchersicht noch mal gesehen: Wenn der Verjährungsverzicht ausläuft und Ansprüche seitens des Verbrauchers nicht geltend gemacht worden sind, führt es Ihrer Sicht nach dazu, dass man dann mit seinem Schaden oder mit der Schadenswiedergutmachung am Ende ist?

Zeugin Sonja Kreitmair: Ja, es ist so. Deswegen auch - - Ich habe vorhin gesagt, das Auto ist ein hochkomplexes Gerät. Und mir hat das schon sehr viele Sorgen gemacht. Mängel von solchen Geräten lassen sich ja immer schwerer sehr schnell erkennen. Und da, denke ich, muss man sich was einfallen lassen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Haben Sie eine Übersicht, eine Einschätzung des BMJV vorliegen, um festzustellen, wie viele Kundinnen und Kunden von VW-Fahrzeugen eigentlich betroffen wären von diesem Verjährungsverzicht?

Zeugin Sonja Kreitmair: Nein. Zahlen weiß ich jetzt nicht. Na gut, man kann das ja ableiten anhand der Verkaufszahlen von den Fahrzeugen. Aber die habe ich jetzt nicht parat.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sind Ihnen Maßnahmen bekannt seitens des KBA oder anderer Institutionen gegenüber den Kunden, damit kein Anspruchsverlust durch Verjährung eintritt?

Zeugin Sonja Kreitmair: Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann hätte ich ganz gern noch einen Punkt angesprochen, der unter dem Stichwort „Greenwashing“ eine Rolle spielt. Da soll Presseberichten nach - das war in *AutoBild* am 11. August 2016 - auch bei Opel eine unzulässige Abschalteneinrichtung eingebaut gewesen sein. Das ist ein Artikel aus dem Internet - ...manipulationsvorwurfe-gegen-opel-7063676.html - zum Vorhalt in der Papierform. Da wird berichtet:



5. Untersuchungsausschuss

Aufgrund einer Klage der Deutschen Umwelthilfe musste Opel auf die Werbeaussage verzichten: So sauber wie ein Benziner. Vergleichbare Werbeaussagen über die Umweltverträglichkeit wurden in der Vergangenheit schon oft von der Verbraucherzentrale Bundesverband kritisiert. Seit etwa 2010 gibt es immer wieder Kampagnen zum sogenannten Greenwashing.

Sie werden das sicherlich aus dem Energiebereich auch kennen, den Sie ja betreut haben. Bereits 2003 - das ist schon ein bisschen älter - hat die Bundeszentrale darauf hingewiesen, dass eben auch BMW, Mercedes und VW wegen irreführender Abgaskennzeichnungen dann angegangen worden sind.

Könnte das KBA bereits jetzt gegen Abweichungen von Labor- und Realverbrauch vorgehen, eine eigenständige Untersuchung einleiten und Zulassungsverbote aussprechen?

Zeugin Sonja Kreitmair: Das entzieht sich meiner Kenntnis, ob die das bereits jetzt tun können. Unsere Forderung war ja dann auch, dass wir das KBA mit der Verfolgung kollektiver Verbraucherinteressen explizit befassen wollten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Letzte Frage: Halten Sie bzw. das BMJV verstärkte Maßnahmen gegen Greenwashing für eine angemessene Schlussfolgerung aus dem Abgasskandal?

(Kirsten Lühmann (SPD):
Das ist jetzt wieder - -)

Zeugin Sonja Kreitmair: Also - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Ich höre gerade, dass das eine unzulässige Frage ist. Dann würde ich sie insofern konkretisieren, als dass ich frage, ob Sie diese Frage mit dem KBA oder auch mit dem BMVI erörtert haben.

Zeugin Sonja Kreitmair: Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Noch Fragen der CDU/CSU? - Keine Fragen. - Die SPD-Fraktion ist an der Reihe.

Kirsten Lühmann (SPD): Wir haben weder unzulässige noch zulässige Fragen an die Zeugin.

(Heiterkeit)

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Oliver, seitens der Grünen? - Auch nicht der Fall. Frau Kreitmair, dann darf ich mich ganz herzlich bei Ihnen für Ihre Ausführungen bedanken.

Besteht seitens des Ausschusses noch der Wunsch, die Zeugin in einer eingestuften Sitzung zu befragen? - Das ist nicht der Fall.

Dann können wir Ihre Befragung für heute beenden. Im Rechtssinne allerdings abgeschlossen ist die Vernehmung erst dann, wenn Sie die Möglichkeit hatten, das Protokoll noch mal durchzusehen und Ergänzungen, Korrekturen oder Richtigstellungen vorzunehmen. Erst danach beschließt der Ausschuss über den Abschluss der Vernehmung. Ich darf mich bei Ihnen noch mal herzlich bedanken und wünsche Ihnen eine gute Heimreise.

Zeugin Sonja Kreitmair: Danke.

Vorsitzender Herbert Behrens: Jetzt ist die Frage: Wie ist der Wunsch, bevor wir in die nächste Zeugenbefragung einsteigen? Gibt es hier einen Unterbrechungswunsch der Ausschussmitglieder? - Mein Vorschlag wäre, jetzt die nächste Zeugenbefragung noch vorzunehmen, um dann eine Pause zu machen. Ist das in Ordnung? - Gut. Dann darf ich bitten, den nächsten Zeugen her einzubitten. Frank Liebhart ist das.



**Vernehmung des Zeugen
Frank Liebhart**

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Liebhart, herzlich willkommen.

Zeuge Frank Liebhart: Vielen Dank.

Vorsitzender Herbert Behrens: Bevor wir in die Vernehmung zur Sache einsteigen, möchte ich Sie zunächst bitten, zu Ihrer Person Angaben zu machen und Ihren Vornamen, Nachnamen, Ihr Alter, Ihren Beruf und Wohnort zu nennen, bitte.

Zeuge Frank Liebhart: Ja, gerne. - Mein Name ist Frank Liebhart. Ich bin 43 Jahre alt, bin von Beruf Jurist und wohne in Husum.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung schriftlich informiert. Ich kann es mir, glaube ich, dann schenken, den noch mal kurz zu wiederholen. Wir wissen, worum es uns hier im Ausschuss geht.

Herr Liebhart, Sie haben die Möglichkeit, wenn Sie es wünschen, zu Beginn der Vernehmung im Zusammenhang darzulegen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist. Wenn Sie das wünschen, haben Sie jetzt das Wort. Bitte.

Zeuge Frank Liebhart: Ich würde auf ein Eingangsstatement hier verzichten wollen und stehe für Ihre Fragen zur Verfügung.

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielen Dank. - Dann ist das Verfahren so, dass ich zunächst als Ausschussvorsitzender ein paar einleitende Fragen an Sie richten kann, und dann geht das Frage-recht in die Runde der Ausschussmitglieder, je nach Größe der Fraktion.

Ich möchte ganz gerne von Ihnen wissen, wie Sie sich auf die Sitzung vorbereitet haben und mit wem Sie im Vorfeld darüber gesprochen haben.

Zeuge Frank Liebhart: Vorbereitet habe ich mich natürlich, indem ich mir die gesetzlichen Grundlagen einmal angeschaut habe. Als Jurist liegt das wahrscheinlich in der Natur der Sache. Und es

hat nur ein Gespräch formeller Natur mit dem Regierungsvertreter, mit dem Herrn Neuhoff, gegeben. Mehr habe ich dann nicht gemacht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ihre Berufsangabe haben wir. Wenn Sie noch mal kurz darstellen würden den beruflichen Hintergrund und Ihre Tätigkeit im Zusammenhang Ihrer Tätigkeit im KBA, im Zusammenhang mit den Pkw-Emissionen. Wenn Sie dazu ein paar Ausführungen machen würden.

Zeuge Frank Liebhart: Ja, gerne. - Im Kraftfahrt-Bundesamt leite ich das Rechtsreferat - wobei sich das jetzt größer anhört, als es tatsächlich ist. Es ist also nicht nur das Rechtsreferat, sondern da sind auch noch andere Aufgaben dabei wie Organisation, Datenschutz etc. Und als Justiziar des Kraftfahrt-Bundesamtes bin ich quasi eine One-Man-Show. Also ich bin dort der einzige Jurist. Ich habe einen Mitarbeiter im rechtlichen Bereich im gehobenen Dienst, der mir da auch zuarbeitet.

Und zu dem Untersuchungsgegenstand oder zu der Abgasthematik ist es so, dass ich, was auch generell der Fall ist, halt von Fachbereichen um rechtliche Stellungnahmen gebeten werde; aber aus allen Bereichen des Hauses, also nicht nur für den Bereich der Fahrzeugtechnik, die sich da ja maßgeblich mit der Thematik beschäftigt hat. Und im letzten Jahr, 2015 - das muss ja so der September gewesen sein -, als das Thema mit Volkswagen losging, bin ich dann halt eben zu der einen oder anderen Frage, die natürlich in dem ganzen Kontext mal auftaucht, um entsprechende rechtliche Bewertung gebeten worden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das ist gut. Darum soll es auch uns gerade gehen. - Aber noch mal einen etwas weiter zurückliegenden Zeitraum betreffend: Haben Sie vom Ergebnis der Feldüberwachung mit dem Titel „Untersuchung des Abgasverhaltens von im Betrieb befindlichen Fahrzeugen und emissionsrelevanten Bauteilen“ der Bundesanstalt für Straßenwesen erfahren?

Zeuge Frank Liebhart: Nein.



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Haben Sie vielleicht dann, als Sie im September 2015 mit diesen rechtlichen Fragen befasst worden sind, bezüglich des von VW zugegebenen Abgasbetrugs, in diesem Zusammenhang sich auch noch mal diese Feldüberwachungsstudie vorgenommen?

Zeuge Frank Liebhart: Nein. Nein, gar nicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ist das KBA als Typgenehmigungsbehörde Ihres Erachtens von 2007 bis September 2015 sämtlichen Typgenehmigungsverfahren vollumfänglich nachgekommen?

Zeuge Frank Liebhart: Das kann ich jetzt so aus eigener Wahrnehmung nicht sagen. Ich gehe natürlich davon aus, dass das der Fall gewesen ist. Aber das ist jetzt Spekulation. Ich gehe davon aus. Aber ich kann es Ihnen nicht sagen, weil ich dazu auch gar keine Wahrnehmungen habe.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und eine eigenständige Prüfung haben Sie auch nicht vorgenommen?

Zeuge Frank Liebhart: Nein. Von Amts wegen ja sowieso nicht. Und entsprechende Fragestellungen hat es da auch nicht gegeben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann nur kurz zur sogenannten Abschaltvorrichtung, Defeat Device: War Ihnen vor Bekanntwerden der Manipulationsvorwürfe gegen VW im September 2015 die Existenz von Software bekannt, die die Rollenprüfstandsituation und/oder bestimmte Fahrzyklen erkennen kann?

Zeuge Frank Liebhart: Nein, gar nicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Welche Behörde war dann konkret zuständig, um diese möglichen Abschaltvorrichtungen zu überwachen? Es gibt ja eine eindeutige EU-Richtlinie dazu. Wer ist da für die Überwachung, die Durchsetzung des Verbots von Abschaltvorrichtungen zuständig?

Zeuge Frank Liebhart: Das ist das Kraftfahrt-Bundesamt, weil Abschaltvorrichtungen ja im Typprüfverfahren eine Rolle spielen. Also wenn als Behörde, dann ist es das Kraftfahrt-Bundesamt.

Vorsitzender Herbert Behrens: In der von mir eben gerade genannten Verordnung Nr. 715/2007 heißt es, dass eine Abschaltvorrichtung nach Artikel 5 Absatz 2 Satz 2 Buchstabe a zulässig ist, und zwar dann, wenn - Zitat -

... die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung ... zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten ...

Können Sie mir etwas dazu sagen, wann nach Auffassung des KBA eine Abschaltvorrichtung nach dieser Vorschrift notwendig und damit zulässig ist?

Zeuge Frank Liebhart: Nein, das kann ich Ihnen nicht sagen. Ich habe selber auch entsprechende Prüfungen auf abstrakter Ebene nie durchgeführt, einzig und allein konkret im Bereich Volkswagen. Aber von daher kann ich Ihnen das nicht sagen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Können Sie mir sagen, welche Mittel oder Verfahren dem KBA zur Verfügung stehen, um das Verbot, das ja niedergelegt ist, von Abschaltvorrichtungen zu überwachen oder durchzusetzen?

Zeuge Frank Liebhart: Da habe ich keine Kenntnisse drüber, welche Verfahren oder Mittel es da geben könnte.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann bin ich erst mal zunächst mit den einleitenden Fragen so weit durch und darf das Wort an die CDU/CSU-Fraktion geben.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Herr Liebhart, ich möchte einige Fragen, die Sie jetzt kurz beantwortet haben, noch mal ein bisschen vertiefen. Sie waren ja zum Zeitpunkt des Erkennens dieses Skandals Referatsleiter Recht im KBA und



5. Untersuchungsausschuss

dort für die Fragen der Typgenehmigungen zuständig.

Zeuge Frank Liebhart: Nein. Um das vielleicht zu konkretisieren: Ich bin jetzt nicht grundsätzlich für diese Fragen zuständig, sondern wenn es in dem Rahmen bei den zuständigen Kollegen - das ist bei uns die Abteilung Fahrzeugtechnik -, die sich auch mit den Rechtsvorschriften befassen, deren Anwendung und Auslegung, spezielle Rechtsfragen gibt und die Kollegen nicht weiterkommen - in Einzelfällen aber -, fragen die mich. Aber ich werde nur entsprechend tätig und gebe rechtliche Bewertungen ab, wenn einzelne konkrete Fragen, die rechtlich zu bewerten sind, an mich gestellt werden.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Dann also im besten Sinne des Wortes „grundsätzlich“. Sie waren also nicht zuständig, aber durchaus befasst.

Zeuge Frank Liebhart: Befasst, ja.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Gut. Okay. - In dem Zusammenhang die Frage: War Ihnen bekannt, dass gegenüber dem Zertifizierungszyklus, diesem NEFZ ... (akustisch unverständlich), im Realbetrieb erhöhte NOx-Emissionen von Kfz entstehen? War Ihnen das bekannt?

Zeuge Frank Liebhart: Also bevor - -

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Sie waren ja auch in der Untersuchungskommission.

Zeuge Frank Liebhart: Nein. Ich bin nicht Mitglied der Untersuchungskommission des BMVI gewesen und bin es auch jetzt nicht. Und das war mir vorher - - Bevor die Thematik im September losging, war mir da gar nichts bekannt.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Ja. - Vielleicht kann man das auch mal zusammenfassen. Wann ist die Mitteilung der EPA über die Abgasmanipulationen durch VW - - wann ist Ihnen da konkret der Sachverhalt erstmals bekannt geworden?

Zeuge Frank Liebhart: Ein konkretes Datum kann ich Ihnen da jetzt nicht nennen. In Erinnerung habe ich: 2015 gab es die IAA, und nach der IAA - -

Fragen Sie mich aber bitte jetzt nicht - das kann ich nicht sagen -, welches Datum die IAA 2015 hatte. Aber das ist so der Ankerpunkt. Und danach gab es einen - - habe ich aus der Presse erfahren von der Thematik in den USA. Und an mich herangetreten ist man dann einige Tage, als man dann Kontakt - - „Man“ ist unsere Abteilung Fahrzeugtechnik, die dann in Kontakt getreten ist mit Volkswagen. Dann ist man auch an mich herangetreten.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Sie haben dann auch keine Kenntnis darüber, ob VW jetzt gegenüber dem KBA einen Verstoß für Deutschland ausdrücklich eingeräumt hat oder ob es sich um eine rechtliche Bewertung handelt des KBA, zu verbotenen Abschaltvorrichtungen da Stellung zu nehmen?

Zeuge Frank Liebhart: Na ja, in der Zeit, nachdem das Kraftfahrt-Bundesamt durch die Fahrzeugtechnik an Volkswagen herangetreten ist, gab es schon diverse Gespräche, an denen ich zum Teil auch teilgenommen habe. Und es hat natürlich auch eine Diskussion stattgefunden. Und die Vertreter von Volkswagen - zumindest dort, wo ich zugegen war - haben zumindest nach der Sachverhaltsdarstellung immer behauptet, das sei ja alles zulässig gewesen, in den Gesprächen.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Sie haben ja vorhin gesagt, dass Sie mit dem Thema Feldüberwachung jetzt direkt nichts zu tun hatten. Ich möchte aber trotzdem noch mal zurückkommen auf die Zusammenarbeit oder zumindest die Informations- und Kommunikationspolitik, will ich mal so sagen, mit dem Umweltbundesamt. Da hat es nach dem Bekanntwerden der Vorwürfe eine Sprachregelung gegeben. Die ist auch niedergelegt im Ordner MAT A UBA-2-1, Ordner 48 von 88, Seite 446 ff. Die beginnt mit den Worten:

Der im Schreiben der ... 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.



5. Untersuchungsausschuss

Die Mitteilung der EPA über die Abgasmanipulation bezog sich auf die verbotenen Abschaltanlagen. Können Sie Ihrer Erinnerung nach bestätigen, dass das UBA seit längerem auf solche Missstände aufmerksam gemacht hat, auch in der Kommunikation mit dem KBA? Und möglicherweise: Wer wurde informiert davon und wodurch? Haben Sie jetzt direkt eine Unterrichtung bekommen? Und was haben Sie möglicherweise unternommen? Also, welche Konsequenzen für Ihr Tätigkeitsfeld haben Sie daraus abgeleitet?

Zeuge Frank Liebhart: Kann ich Ihnen insgesamt insofern beantworten, dass ich in diesem ganzen Komplex überhaupt nicht tätig war. Also ich selber, persönlich bin nicht über irgendwas vom UBA oder wie auch immer informiert worden. Wer möglicherweise im Kraftfahrt-Bundesamt informiert worden ist, kann ich Ihnen nicht sagen. Also zu diesem ganzen Komplex UBA und auch EPA, wer da wann was gemeldet hat, kann ich Ihnen aus meiner Wahrnehmung und auch aus meiner Rolle, die ich damals gehabt habe, gar nichts sagen. Ich war daran nicht beteiligt.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Können Sie zu dem Thema Cycle Beating etwas sagen?

Zeuge Frank Liebhart: Gar nichts.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Okay. - Ich möchte noch mal zurückgehen auf eine Aussage auch von Herrn Dr. Eberhardt vom BMUB eben zu dem Thema „sogenannte Zykluserkennung“. Cycle Beating lassen wir da noch mal ein bisschen danebengestellt; aber was die Erkennung betrifft: Und zwar hat er gesagt, dass diese Erkennung technisch bekannt war und sogar technisch notwendig, um ein Fahrzeug in der Testumgebung im Labor betreiben zu können. Er sagt wörtlich - das sagt unser vorläufiges Stenografisches Protokoll vom 5. Untersuchungsausschuss -:

Dass es eingesetzt werden kann,
war auch vor Bekanntwerden des
... Skandals ... bekannt.

Teilen Sie die Ansicht?

Zeuge Frank Liebhart: Ich habe hier häufiger gehört, dass einige Ingenieure sagen: Ich bin ja kein Jurist. - Ich muss es jetzt genau umgekehrt sagen: Ich bin ja Jurist und kein Ingenieur. - Zu diesem ganzen Komplex kann ich Ihnen also überhaupt aus eigener Kenntnis, Fachkompetenz und auch Wahrnehmung gar nichts sagen.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Auch nicht zu dem Verhältnis, wann Manipulation beginnt und wann nicht -

Zeuge Frank Liebhart: Nein.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): - und was dann rechtlich abgesichert wäre, die Möglichkeiten?

Zeuge Frank Liebhart: Nein. Kann ich Ihnen wirklich nichts sagen.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Nach dem Bekanntwerden des, nun kann man schon mal sagen, Geständnisses - es waren ja nicht in dem Moment Ermittlungen bis ins Detail - von VW-Mitarbeitern wurde vom Kraftfahrt-Bundesamt im Rahmen der Zuständigkeit von Amts wegen ermittelt, obwohl VW auch in Deutschland erst mal behauptet hat, nicht gegen Emissionsvorschriften zu verstoßen. Aber die Ermittlungen gingen ja darum, nachzuweisen, ob da möglicherweise ein Verstoß vorliegt. Waren Sie darin eingebunden?

Zeuge Frank Liebhart: Ja.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Okay. - Was waren Ihre konkreten Aufgaben dabei?

Zeuge Frank Liebhart: Aufgaben waren dabei, von Volkswagen vorgelegte Rechtsgutachten einmal zu sichten und zu bewerten, die sich bezogen auf die konkreten Emissionsstrategien der betroffenen Motoren, aber nur rechtlich zu bewerten, nicht technisch zu bewerten - unter anderem.

Und zum Zweiten war meine Rolle dabei, die Kollegen unserer Abteilung Fahrzeugtechnik zu begleiten, auch in Gesprächen mit Vertretern von



5. Untersuchungsausschuss

Volkswagen, um, ich nenne es jetzt mal, den verwaltungsrechtlichen Rahmen abzudecken. Das KBA ist ja eine Verwaltungsbehörde, und nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz - - Das war sozusagen eine juristische Begleitung. Das war nicht unbedingt eine aktive Rolle, sondern eben auch, um zu gucken, falls dort juristische Fragestellungen auftauchen, wo ich dann möglicherweise hätte was sagen können.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): War jetzt aus dieser rechtlichen Begleitung schon abzuleiten, ob aus dem, was auch VW vorgelegt hat an deren rechtlichen Bewertungen - - War das jetzt auch wie gegenüber der EPA so eine Art Geständnis? Oder handelte es sich dann um die konkrete Vorlage von Fakten?

Zeuge Frank Liebhart: Was die EPA angeht, was VW da kommuniziert hat, das weiß ich nicht. Die Unterlagen, die ich dann auch selber gesichtet habe, diese rechtlichen Gutachten, zielten natürlich darauf ab, sich zu rechtfertigen. Aber ein Geständnis, wenn Ihre Frage daraufhin abzielt, haben wir nicht gehabt.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Okay. - War jetzt Ihrerseits ein Rechts- - oder haben Sie einen Rechtsverstoß feststellen können?

Zeuge Frank Liebhart: Ja, und zwar durch die vorgelegten Unterlagen, insbesondere die Rechtsgutachten, die Volkswagen zu der Emissionsstrategie, die in dem Motorentyp EA 189 verwendet wurde - - war für mich nach Sichtung und entsprechender Subsumtion klar, dass es sich bei der Emissionsstrategie dort um eine unzulässige Abschalteneinrichtung im Sinne der Verordnung gehandelt hat.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): „Im Sinne der Verordnung“.

Zeuge Frank Liebhart: Ja.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Gibt es darüber hinaus noch weitere Rechtsvorschriften, gegen die verstoßen wurde?

Zeuge Frank Liebhart: Nein, sind mir so weit nicht bekannt.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Okay. - Welche Maßnahmen wurden dann eingeleitet, um diese Rechtsverstöße nicht nur kenntlich zu machen, sondern auch Sanktionen möglicherweise zu erheben?

Zeuge Frank Liebhart: Es wurden halt nach entsprechender Subsumtion eben verwaltungsrechtliche Maßnahmen geprüft in meinem Bereich durch mich und meinen Mitarbeiter, nämlich was dieser Verstoß, diese unzulässige Abschalteneinrichtung, verwaltungsrechtlich für die erteilten Typgenehmigungen bedeuten würde. Und wir haben eben die dann im Verwaltungsverfahren zu ergreifenden Maßnahmen geprüft.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Welche Maßnahmen waren das?

Zeuge Frank Liebhart: Und zwar geht es in erster Linie ja darum - - Es ging ja um die erteilten Typgenehmigungen für den Volkswagen-Konzern und die Frage, wie jetzt die Situation - - Also, es stellte sich heraus: Eine unzulässige Abschalteneinrichtung wird verwendet und ist auch im Rahmen des Genehmigungsverfahrens eben von VW schon verwendet worden; was im Ergebnis hieß, dass die vom Kraftfahrt-Bundesamt erteilten Typgenehmigungen, Verwaltungsakte rechtswidrig waren. Und dann stellt sich natürlich jede Verwaltungsbehörde - und wir auch - die Frage: Wie gehen wir damit um im Rahmen unseres Ermessens, um den rechtmäßigen Zustand wiederherzustellen? Wir hatten eben im Rahmen der Ermessensausübung zu prüfen: Was ist jetzt das geeignete und im Rahmen einer Ermessensausübung natürlich auch mildere Mittel? Ist ja klar. Das ist im Verwaltungsverfahren so. Und das haben wir geprüft.

Und die Maßnahme war dann, nach § 25 Absatz 2 der EG-FGV entsprechend für die betroffenen Typgenehmigungen eine nachträgliche, rückwirkende Nebenbestimmung anzuordnen, auch für bereits in Verkehr befindliche Fahrzeuge - das sieht 25 Absatz 2 EG-FGV ja ausdrücklich vor - ,



5. Untersuchungsausschuss

die da heißt - jetzt mal kurz gesagt -: Genehmigungsinhaber, entferne bei den Fahrzeugen die unzulässige Abschaltleinrichtung.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Es ging also nicht um einen generellen Widerruf der Typgenehmigung?

Zeuge Frank Liebhart: Im Rahmen einer Verhältnismäßigkeitsprüfung hat man das natürlich im Hinterkopf. Widerruf wäre nicht in Betracht gekommen, sondern die Rücknahme der entsprechenden Genehmigung. Aber eben der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz, der ja verfassungsrechtlich geboten ist, sagt: Die Behörde hat das mildeste der zur Verfügung stehenden Mittel zu wählen. - Dazu gehört natürlich auch grundsätzlich mal eine Rücknahme oder auch ein Widerruf, aber eben auch die nachträgliche Anordnung von Nebenbestimmungen. Im Rahmen der Ermessensausübung ist das natürlich erwogen worden. Aber da ein milderer Mittel ja zur Verfügung stand, den rechtmäßigen Zustand wiederherzustellen, haben wir natürlich das gewählt.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Also das mildeste Mittel ist dann sozusagen der Rückruf und die Behebung der Mängel.

Zeuge Frank Liebhart: Ja.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Ging es in der Prüfung der Verhältnismäßigkeit auch um ein Verkaufsverbot möglicherweise als, sage ich mal, Abstufung von Rückruf Typgenehmigung?

Zeuge Frank Liebhart: Nein.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Nein.

Zeuge Frank Liebhart: Na ja, Verkaufsverbot - -

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Liegt ja noch da drunter, würde ich sagen.

Zeuge Frank Liebhart: Ja, ist - -

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Andere Ebene, aber - -

Zeuge Frank Liebhart: Ist eine ganz andere Ebene. Und auch das Verkaufsverbot ist erst mal keine der jetzt vordergründig zur Verfügung stehenden Maßnahmen nach der EG-FGV.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Das ist jetzt erst mal eine Ansage gegenüber VW gewesen. Wie würde sich das auswirken, wenn beispielsweise ein Kunde, ein Fahrzeughalter der Rückrufaktion nicht nachkommen würde?

Zeuge Frank Liebhart: Also, grundsätzlich ist es so, dass dieser Rückruf, der ja aus der nachträglichen Nebenbestimmung folgt, erst mal Volkswagen bindet und verpflichtet, die Fahrzeuge zurückzurufen. Wir haben uns natürlich auch Gedanken gemacht und geprüft, welche weiteren Konsequenzen dieser Bescheid haben könnte; wobei ich an der Stelle sagen muss: Was dann passiert, liegt natürlich in der Zukunft. Das kann ich natürlich nicht sagen. Es liegt auch nicht in unserer Zuständigkeit. Das wären nämlich gegebenenfalls zulassungsrechtliche Konsequenzen. - Das haben wir auch geprüft, dass unter Umständen, wenn er einem entsprechenden Rückruf nicht folgt, die jeweils zuständige Zulassungsbehörde auf Basis der Fahrzeug-Zulassungsverordnung - im engeren Sinne ist es § 5 - eine eigenständige Entscheidung treffen kann, nach eigenem Ermessen, ob sie entsprechend ein Stilllegungsverfahren einleitet. Wobei dem vorausgehen muss - so sieht es die FZV in § 5 auch vor -, dass sie den Fahrzeughalter erst mal auffordert, diesen Mangel zu beseitigen - „Mangel“ nicht, sondern die Vorschriftsmäßigkeit des Fahrzeuges wiederherzustellen. Und dann kann sie aber in eigener Entscheidung auch möglicherweise ein Stilllegungsverfahren einleiten. Ob sie das tut, das weiß ich nicht, weil es ist nicht unsere Zuständigkeit, sondern liegt, wie ich ja sagte, bei den Ländern, bei den Zulassungsbehörden. Wie das in Zukunft sein kann, das weiß ich natürlich nicht.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Gegenüber VW wurden ja verpflichtende Rückrufe im Prinzip vorgeschrieben. Wie verhält sich das jetzt gegenüber anderen Herstellern? Meines Wissens und unserer Information nach sind es ja nur auf Freiwilligkeit beruhende Rückrufe. Haben Sie jetzt



5. Untersuchungsausschuss

bei anderen Herstellern Abschaltvorrichtungen festgestellt, und haben Sie auch schon festgestellt, ob diese Abschaltvorrichtungen nicht nur Thermofenster/Motorschutz betreffen, sondern darüber hinaus auch unerlaubte Abschaltvorrichtungen eingebaut wurden?

Zeuge Frank Liebhart: Zu diesem Fragenkomplex, was andere Hersteller anbetrifft, kann ich Ihnen gar nichts sagen, weil ich da äußerst am Rande in einem Fall, aber auch gar nicht so weit Ihre Fragestellung betreffend eingebunden gewesen bin.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Gut. - Jetzt haben Sie zwar eingangs schon gesagt, dass Sie mit diesem ganzen EPA-Verfahren nicht so sehr viel zu tun haben. Ich möchte trotzdem noch mal auf die unterschiedliche Rechtslage in den USA und Deutschland oder der EU zurückkommen: An welchen Stellen unterscheiden sich Ihrer Meinung nach die Emissionsvorschriften in den USA von denen in der EU signifikant, und welchen Einfluss hat das auf Ihre rechtliche Bewertung? - Das ist eine ziemlich allgemeine Frage. Aber ich glaube, die muss an der Stelle auch mal geklärt werden.

Zeuge Frank Liebhart: Na ja; um die zu beantworten, müsste ich auch die Emissionsvorschriften in den USA kennen, und die kenne ich nicht. Dazu kann ich Ihnen gar nichts sagen. Mit dem amerikanischen Recht habe ich mich nicht befasst.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Okay. - Dann wäre es das für die erste Runde erst mal.

(Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Ich habe auch noch eine Frage!)

Vorsitzender Herbert Behrens: Bitte.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Mir sind eben doch noch ein paar Dinge - vielleicht war ich auch unaufmerksam - unklar geblieben. Bei der Frage, die Kollegin Bellmann gestellt hat:

„Sind Abschaltvorrichtungen grundsätzlich als illegal zu bewerten oder nicht?“, sagten Sie - - Was sagten Sie dazu?

Zeuge Frank Liebhart: Da habe ich, glaube ich, gar nichts gesagt.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Dann stelle ich Ihnen mal die Frage: Sind Abschaltvorrichtungen grundsätzlich als illegal zu bewerten?

Zeuge Frank Liebhart: Nach der Verordnung (EG) 2007/715 ist erst mal grundsätzlich eine Abschaltvorrichtung nicht erlaubt. Es ist also ein Verbot mit entsprechenden Ausnahmetatbeständen, die dann ja im Weiteren folgen, ob das jetzt der Motorschutz ist oder was. Aber erst mal grundsätzlich ist die Abschaltvorrichtung nach der Gesetzssystematik verboten. So ist es ja auch vom Wortlaut her in der Verordnung festgehalten.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Das heißt, wenn Ausnahmetatbestände in Anspruch genommen werden, können Abschaltvorrichtungen erlaubt sein?

Zeuge Frank Liebhart: Ja.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Wie ermitteln Sie in Ihrem Hause, ob Abschaltvorrichtungen erlaubt sind oder nicht? Weil Sie an einer Stelle sagten, Sie sind kein Techniker - -

Zeuge Frank Liebhart: Nein.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Wir haben hier bedauerlicherweise häufiger gehört: „Ich bin kein Jurist“, und keiner kann uns das - - Also, dann müssten wir ja sozusagen beim KBA massenhaft Leute mit zwei Studienabschlüssen einsetzen, die das in derselben Person behaupten können. Wie nähern Sie sich einem solchen Problemfall? Wie wird das in Ihrem Hause erarbeitet?



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Frank Liebhart: Die Frage war jetzt noch, wie wir - - Ich verstehe die Frage so: Wie ermitteln wir die Rechtfertigungstatbestände? Wenn Ihre Frage auf die technische Seite abstellt - -

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Na ja, die technische Seite scheint ja offensichtlich - - Die technische Ermittlung scheint ja womöglich - das müssten Sie mir genauer sagen können - einer juristischen Bewertung der dann dargelegten technischen Umstände voranzugehen.

Zeuge Frank Liebhart: Ja. - Es müsste erst eine technische Bewertung erfolgen, und darauf folgt dann die juristische. Und wie die technische Bewertung erfolgt, das kann ich Ihnen leider nicht sagen. Ich bin Justiziar des Kraftfahrt-Bundesamtes.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Was kommt denn dann bei Ihnen an?

Zeuge Frank Liebhart: Bei mir kommt in der Regel ein Sachverhalt an. Jetzt mal abstrakt gesprochen: Bei mir kommt ein Sachverhalt aus der Abteilung Fahrzeugtechnik an, ein Vermerk: Das ist der Sachverhalt, den wir ermittelt haben; bewerte den. - Wobei das auch nicht regelmäßig der Fall ist, weil unsere Abteilung Fahrzeugtechnik über ein Grundsatzreferat verfügt, das ja auch zuständig ist - grundsätzlich - für Vorschriftenauslegung. Bei mir kommen dann die Fälle an, wo auch die Kollegen dort aus rechtlicher Sicht - ob sie jetzt Jurist sind oder Ingenieur sind, spielt dabei keine Rolle - nicht mehr weiterkommen. Bei mir landen, wenn Sie so wollen, wirklich die ganz schwierigen Fälle. Und das passiert - -

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Ist das häufiger vorgekommen in der Vergangenheit? Oder ist das nie vorgekommen in der Vergangenheit?

Zeuge Frank Liebhart: Natürlich - - Also grundsätzlich, über alle möglichen Thematiken hinaus, kommen natürlich Fragestellungen unterschiedlichster Rechtsnatur bei mir an.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Ich meinte nur in Bezug auf Abschaltvorrichtungen.

Zeuge Frank Liebhart: Also, vor September 2015 ist bei mir keine einzige Frage dazu angekommen.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Sie hatten vor September 2015 nie eine rechtliche Bewertung vorzunehmen? Eins ist nicht passiert: Ihnen wird ein Sachverhalt technischer Natur, der sich mit einer Abschaltvorrichtung befasst, vorgelegt mit der Bitte, zu würdigen: eine zulässige oder unzulässige Abschaltvorrichtung?

Zeuge Frank Liebhart: Genau so ist es. Und vor September 2015 ist da nichts an mich herangetragen worden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Weitere Fragen von Ihnen? - Sind nicht da. Dann ist die Fraktion der Grünen dran.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Liebhart, ich würde noch mal genau auch auf diesen Komplex zurückkommen wollen. Wir haben hier öfters gehört: Das KBA hat überprüft bzw. überprüfen lassen nach NEFZ; das war die Rechtsgrundlage. Danach hatten dann die Typgenehmigungen usw. zu erfolgen. - Die Frage ist: Hatten Sie vor September 2015 über die Tatsache schon mal gehört, dass es Stickoxidüberschreitungen von Fahrzeugen im Realbetrieb gibt, also dass es da ein vielleicht nicht juristisches, aber zumindest reales Problem auf der Straße gibt? War Ihnen das in irgendeiner Weise schon mal untergekommen?

Zeuge Frank Liebhart: Nein. Im Bereich Stickoxide gar nichts.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Haben Sie nie vorher von gehört? Also auch nicht, dass es da Gutachten gibt oder die Deutsche Umwelthilfe oder wer auch immer da Schreiben ja auch ans KBA geschickt hat? Es ist bei Ihnen nie gelandet?

Zeuge Frank Liebhart: Nein. Nein.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dann würde mich interessieren, wie Sie das bewerten, wenn jetzt jemand in Ihrem Haus



5. Untersuchungsausschuss

weiß: Da gibt es möglicherweise ein Problem; das kann ich mit dem Testverfahren gar nicht nachweisen, weil ich natürlich, wenn das Testverfahren optimiert wird, nie feststellen kann, ob es da entsprechende Manipulationen gibt. Das liegt in der Natur der Sache. Das ist klar. Weil das hat VW uns ja jetzt vorgeführt und andere auch. Und da frage ich Sie jetzt explizit als Jurist - mit der Argumentation, wir haben ja oft gehört: ich bin Techniker -: Ist es dann für eine Behörde verboten, mit anderen Testmethoden zu überprüfen, wenn irgendwie Verdachtsmomente vorliegen? Ich rede jetzt gar nicht von Abschaltvorrichtungen oder so was. Aber da passt irgendwas nicht zusammen.

Zeuge Frank Liebhart: Das ist jetzt eine sehr hypothetische Frage, und ich will da auch gar nicht spekulieren. Ich kann als Jurist, wenn Sie mich fragen, nur sagen, dass eine Behörde in all dem, was sie prüft, nach Recht und Gesetz zu prüfen hat.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut, dann frage ich mal nach § 24 Verwaltungsverfahrensgesetz: Der sagt ja - ich übersetze das jetzt mal als Nichtjurist -: Wenn die Behörde - - muss alles das, wo sie den Eindruck hat, das kann der Findung, der Lösung von Problemen, der Klärung von Problemen dienen, in Gang setzen, um hier zu überprüfen. Haben Sie über solche Fragen mal diskutiert, also dass man möglicherweise mit einem anderen Test irgendwo mal, Quertests irgendwie überprüft, ob das, was sie da machen, richtig ist, ob das nicht irgendwie zu Problemen führt?

Zeuge Frank Liebhart: Also, die Frage von Tests und wie die Tests durchgeführt werden - - bin ich so weit nicht eingebunden gewesen oder befragt worden.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dann würde ich mal nachfragen aus der Unterlage KBA-2-1, Ordner A 2, die Seite 22 ff. Das ist ein Besprechungsvermerk vom 02. und 03.07.2015 im KBA, also nicht 2016, sondern 2015. Da heißt es unter anderem:

... KBA hält es für erforderlich, zur Stärkung der Marktüberwachung auch ausreichende Sanktionen für Zuwiderhandlungen in diesen [sic!] Bereich vorzusehen.

Können Sie sich daran erinnern, was der Hintergrund war?

Zeuge Frank Liebhart: Ich müsste diesen Besprechungsvermerk einmal sehen; der sagt mir jetzt nichts.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie waren einer von drei Teilnehmern.

Zeuge Frank Liebhart: War ich möglicherweise - Dann müssten Sie mir den mal zeigen, in welchem Zusammenhang der steht. Aber ich habe da jetzt an eine solche Besprechung direkt keine Erinnerung.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das Dokument wird Ihnen vorgelegt.

(Dem Zeugen werden Unterlagen vorgelegt)

Zeuge Frank Liebhart: Ihre Frage bezog sich jetzt auf Ziffer 1, oder?

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, vor allen Dingen auf den Satz:

... KBA hält es für erforderlich, zur Stärkung der Marktüberwachung auch ausreichende Sanktionen für Zuwiderhandlungen in diesen Bereich vorzusehen.

Das ist ja eine interessante Einschätzung.

Zeuge Frank Liebhart: Also das Einzige, was ich Ihnen dazu sagen kann, weil das geht ja hier auch weiter mit § 23 Straßenverkehrsgesetz und, und, und; das war die einzige Thematik im Bereich von Sanktionen, in der ich tätig war. Da geht es aber um Fahrzeugteile - das ist eine ganz andere Zielrichtung -, um genehmigungspflichtige Fahrzeugteile, die ohne Genehmigung feilgeboten



5. Untersuchungsausschuss

werden. Hat jetzt also mit der Abgasthematik nichts zu tun. Das ist das Einzige.

Was mit diesem Satz: „KBA hält es für erforderlich, zur Stärkung der Marktüberwachung ...“, was für weitere Sanktionen da gemeint sein könnten, kann ich Ihnen jetzt nicht sagen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also Sie können sich nicht daran erinnern, was damit gemeint sein könnte, -

Zeuge Frank Liebhart: Nein.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): - warum das in dem Vermerk steht?

Zeuge Frank Liebhart: Nein.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Mhm. Ist ja interessant. - Gut, dann will es hiermit mal belassen.

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

Kirsten Lüthmann (SPD): Danke schön. - Herr Liebhart, ich nutze die Zeit, um noch ein wenig auszuführen, was der Kollege Müller gesagt hat, warum wir hier ein wenig ungeduldig sind: Wir haben hier Techniker gehört, die haben uns erklärt, wie Abschaltanlagen funktionieren. Und wenn wir die gefragt haben - in der Richtlinie steht ja: das ist unter Umständen zulässig -: „Was sind denn die Umstände? Wo ist dann die Grenze?“, haben uns die Techniker gesagt: Das ist kein technisches Problem, das ist ein juristisches.

Jetzt haben wir hier einen Juristen sitzen, und der Jurist sagt: Das ist kein juristisches Problem, sondern ein technisches. - Dass wir da als Politiker und Politikerinnen, die an Aufklärung eines Vorfalls und natürlich auch, sage ich mal zumindest für die Koalition, insbesondere daran interessiert sind, dafür zu sorgen, dass zukünftig so etwas nicht mehr vorkommt, dass wir das besser regeln - - unbefriedigend ist. Denn ich sage Ihnen ganz ehrlich: Wir als Politiker sind nicht in der Lage, das festzustellen und die entsprechenden Forderungen zu treffen.

Jetzt haben Sie hier aber ausgesagt, Sie hätten das Rechtsgutachten von VW geprüft, und in dem Rechtsgutachten von VW - jedenfalls habe ich Sie so verstanden - stand drin, dass VW der Meinung ist, sie hätten nichts falsch gemacht, und die Abschaltanlagen, die VW genutzt hat, sind zulässige Abschaltanlagen im Sinne der Verordnung. Und Sie haben hier wörtlich gesagt, Sie haben einen Rechtsverstoß festgestellt, weil Sie festgestellt haben, dass die Emissionsstrategie eine unzulässige Abschaltanlage laut Verordnung darstellt.

Das heißt, Sie haben ja sehr wohl eine juristische Bewertung vorgenommen: Was ist eine verbotene Abschaltanlage? Und wenn Sie das festlegen, müssen Sie auch festgelegt haben: Was ist eine erlaubte? Zumindest in der Abgrenzung müssen Sie es festgestellt haben. Wenn Sie sagen, das bei VW ist keine erlaubte, dann müssen Sie ja auch zumindest eine juristische Vorstellung davon haben, was erlaubt ist. Und darum jetzt noch mal meine ganz konkrete Frage - erstens -: Was hat VW gesagt? Warum ist VW der Meinung, ihre sind rechtmäßig? Und zweitens: Warum sind Sie der Meinung, das ist nicht rechtmäßig?

Zeuge Frank Liebhart: Also, zu dem ersten Komplex, damit jetzt hier nicht ein falscher Eindruck von meiner Tätigkeit im Kraftfahrt-Bundesamt besteht: Es ist so, dass ich in der Abteilung „Zentrale Dienste“ arbeite und dort Justiztätigkeiten mit einem Aufgabenspektrum betreue, die alle Aufgabenbereiche des Kraftfahrt-Bundesamts betreffen: in, wenn Sie so wollen - ich sage das jetzt mal untechnisch -, zweiter oder dritter Instanz Prüfen einzelner Rechtsfragen. Das heißt, für den gesamten Themenkomplex, der Untersuchungsgegenstand ist, ist im Kraftfahrt-Bundesamt unsere Abteilung „Fahrzeugtechnik“ für die technische, aber auch die rechtliche Bewertung zuständig, und in erster Linie nicht ich. - Das möchte ich an der Stelle deutlich festhalten.

Ich werde dann in Anspruch genommen als allgemeiner Hausjurist, wenn es um einzelne Fragestellungen geht, auch aus Bereichen des Hauses, wo auch Juristen tätig sind. Es ist ja nicht so, dass ich im Kraftfahrt-Bundesamt der einzige Jurist



5. Untersuchungsausschuss

wäre. Aber auch die treten dann an mich mit Einzelfragen heran. - Das wollte ich nur an der Stelle noch mal klarstellen.

Was jetzt Volkswagen angeht und die Thematik: Ich bin seinerzeit mit dem Justizariat deswegen auch, was die Maßnahmen gegen VW angeht, damit im Operativen betraut worden, weil der Bescheid - der erste zumindest - aus dem Justizariat heraus ergangen ist an Volkswagen, quasi, wenn Sie so wollen, als Aushilfe für unsere Abteilung „Fahrzeugtechnik“, weil, wie Sie sich vorstellen können, in der Zeit, die damals losging, auch die Kollegen im Grundsatzbereich und auch im Typgenehmigungsbereich, die bei uns diese Fragestellungen bearbeiten, natürlich mehr als ausgelastet waren. Und der erste Bescheid vom 15.10., der gegen VW ergangen ist und dem ja weitere folgten - ja? -, sollte auch - und da war man sehr bemüht, weil man ja die Komplexität und auch die Bedeutung des Themas durchaus erkannt hatte - wirklich frei von Rechtsfehlern sein. Und deswegen ist dann das bei mir im Bereich in der Bewertung gewesen. Das ist sonst nicht mein Tagesgeschäft, um das deutlich zu sagen.

Und auf Ihre berechtigte Frage, wenn Sie da nach dem Motto „Ich habe es ja bei VW geprüft“ - - Ich muss Ihnen ganz deutlich sagen, dass VW in diesem Rechtsgutachten von der Kanzlei Freshfields das in der rechtlichen Prüfung aber auch sehr leicht gemacht hat; das muss ich mal ganz deutlich sagen, ja? Weil mir ist ja durchaus bewusst - ich habe mir die Rechtsvorschriften angeguckt -, dass gerade die Definition der Abschalteneinrichtungen und die entsprechenden Rechtfertigungsgründe dort voll von unbestimmten Rechtsbegriffen sind, die auslegungsbedürftig sind. Das habe ich aber nie getan, weil das bei der Prüfung VW auch gar nicht erforderlich gewesen ist, da die Unterlagen, die mir vorgelegt worden sind von den Anwälten von Volkswagen erfreulicherweise für den Juristen so abgefasst waren - ich will nicht sagen -, dass ich die Hände über dem Kopf zusammengeschlagen habe fast vor Freude; denn wenn man leicht subsumieren kann, wenn also derjenige, der sich versucht, zu rechtfertigen, einem sogar noch das Futter für die Subsumtion

liefert - ja? -, dann ist es relativ leicht. Ich will damit sagen - das soll jetzt nicht arrogant klingen -, dass die Subsumtion des Sachverhalts, der ja durch die Gutachten mir vorgetragen wurde, hier äußerst leicht fiel. Ich bin gar nicht in die Verdrückung gekommen bei dieser Prüfung, diese unbestimmten Rechtsbegriffe auszulegen.

Um Ihnen ein Beispiel zu nennen: Die Frage des Motorschutzes, des Bauteilschutzes ist dort gar nicht - und das haben Sie in den Akten vielleicht auch in dem Bescheid gelesen - formell dann vorgetragen worden, sodass ich mich also um die Frage gar nicht rechtlich kümmern musste. Und auch der technische Sachverhalt, der dort beschrieben wurde von den Juristen - es müssen ja auch solche gewesen sein -, machte die Subsumtion unter die entsprechende Vorschrift äußerst leicht, sodass es mir dann im Rahmen meiner Tätigkeit bzw. dem Kollegen, der dann den Bescheid letztlich geschrieben hat - der auch kein Ingenieur ist -, relativ leichtgefallen ist, dort zu subsumieren und ein entsprechendes rechtliches Ergebnis festzustellen.

Aber das ist dann auch der Grund - ich kann die Fragestellung durchaus verstehen - - Ich bin dann aber, was die anderen möglicherweise Fälle - ich weiß nicht, ob es die gibt - - auch nicht weiter gefragt worden: Jetzt leg mir mal die unbestimmten Rechtsbegriffe aus! - Das hätte ich dann sicherlich getan, aber ich bin ja nie gefragt worden. Nur in diesem Fall VW und damals aus diesen Gründen: wirklich leicht; das muss ich echt sagen.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke schön. - Das beantwortet dann im Prinzip auch meine zweite Frage. Die wäre nämlich gewesen: Wir haben ja dann eine Reihe von Untersuchungen gehabt. Das BMVI hat ja dann in der Folge Fahrzeuge untersucht, das Ergebnis ja auch dem Deutschen Bundestag vorgestellt. Und da sind ja auch mehrere abweichende Ergebnisse aufgetreten, bei denen sich natürlich auch die Frage stellt: Ist das jetzt zulässig oder unzulässig? Aber diese Frage wurde auch nie an Sie herangetragen, das heißt, diesen unbestimmten Rechtsbegriff mussten Sie niemals auslegen -

Zeuge Frank Liebhart: Nein.



5. Untersuchungsausschuss

Kirsten Lühmann (SPD): - und können uns dazu nichts sagen?

Zeuge Frank Liebhart: Genau.

Kirsten Lühmann (SPD): Ich habe eine weitere Frage, eine juristische Frage - jetzt können Sie sagen, vielleicht sind Sie damit auch nicht betraut -: Wir haben die Situation gehabt - das haben wir eben auch von der Zeugin Kehr, glaube ich, gehört -, dass es ja dann die Situation gab, dass nicht alle Fahrzeuge, die vom BMVI oder im Auftrag des BMVI überprüft wurden, ihre Typzulassung in Deutschland hatten. Und wir haben dann noch einen anderen Sachverhalt gehabt, dass also ausländische Behörden Fahrzeuge zugelassen haben, obwohl klar war, dass sie illegale Abschaltvorrichtungen haben und dass die Bundesrepublik diese Nationen auch davon informiert hat. Und sie haben eben trotzdem diese Zulassungen gemacht.

Das zusammengefasst, meine Frage an Sie: Wir haben gehört, dass es die Möglichkeit gibt, in der Richtlinie moderierte Verfahren zu machen, also dass ein Land sich bei der Kommission beschwert und sagt: Die anderen geben uns aber keine Auskunft. Oder: Die anderen wirken nicht mit; wir haben unsere Pflicht getan, die anderen wirken nicht mit. - Sind Sie in dem Fall befasst gewesen, und können Sie uns dazu Auskünfte geben, wie da der Sachstand ist?

Zeuge Frank Liebhart: Ich bin damit nicht befasst gewesen. Kann ich Ihnen leider nicht beantworten.

Kirsten Lühmann (SPD): Hätte ich mir fast denken können. Gut, dann brauche ich Sie auch nicht nach Abschaltvorrichtungen zu fragen. Das hatten Sie auch gesagt. - Habt Ihr noch was? - Dann für diese Runde nichts mehr.

Entschuldigung, ich habe doch noch eine Frage: Es geht da um den Rückruf, den es ja gegeben hat bei VW. Und es gab ja auch diese freiwilligen Rückrufaktionen bei den anderen. Sie sind ja Jurist. Wir werden den Zeugen Jürgen Resch von der Deutschen Umwelthilfe hier noch hören. Und Herr Resch hat in einem Artikel der *Welt* vom

08.10.2015 gesagt, er würde das KBA oder das Ministerium oder wenn auch immer verklagen, wenn das KBA weiterhin daran festhält, dass es nur freiwillige Rückrufe macht.

Zeuge Frank Liebhart: Mhm.

Kirsten Lühmann (SPD): Suggestivfrage, ich weiß, aber ich möchte Ihnen ja eine Frage stellen, damit Sie irgendwie Ihre Meinung dazu sagen können:

(Heiterkeit)

Teilen Sie die Kritik des Herrn Jürgen Resch, dass Sie ja nur freiwillige Rückrufe gemacht haben und dass das dem Ernst der Lage nicht angemessen ist?

Zeuge Frank Liebhart: Ich weiß, dass ich auf - Sie haben es gesagt - Suggestivfragen nicht zu antworten bräuchte, aber ich will sie trotzdem beantworten: Nein, ich teile diese Auffassung nicht.

Kirsten Lühmann (SPD): Gab es nur freiwillige Rückrufe von Ihnen?

Zeuge Frank Liebhart: Das weiß ich nicht. Das ist nicht meine Baustelle. Das muss ich leider sagen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Dann einfach noch mal interessehalber die Nachfrage an Sie: Was ist denn aus juristischer Sicht der Unterschied zwischen einer freiwilligen und einer angeordneten Rückrufaktion?

Zeuge Frank Liebhart: Also grundsätzlich, ja? Vom Wortlaut, nicht? Das eine wird angeordnet; das heißt, man wird gezwungen, von einer Behörde beispielsweise. Und das andere eben: Wenn sich jemand entschließt, etwas ohne Druck zu tun, dann ist es freiwillig.

Vorsitzender Herbert Behrens: Na, ich bezog es natürlich auf den Vorgang, über den wir hier reden, dass eben bei bestimmten Fahrzeugherstellern gesagt worden ist: Wir haben nicht die Aussage bekommen wie bei VW, sondern die Aus-



5. Untersuchungsausschuss

sage: „Wir haben keine illegalen Abschaltanlagen verwendet“, und wo gesagt worden ist: Dann ruft doch zurück, wenn ihr mögt.

Zeuge Frank Liebhart: Ich bin ja in dem Komplex jetzt außerhalb von VW - das sagte ich Ihnen ja auch schon - an den Diskussionen weitestgehend nicht beteiligt, nur in einzelnen Fällen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann würde ich ganz gern noch mal zu Ihrer Zuständigkeit und zu Ihrer Aussagefähigkeit etwas sagen: Wir hatten den Zeugen Paeslack im Ausschuss hier - der ist ja in der Abteilung „Grundsatz“ -, und er sagte uns, dass die Abteilung „Grundsatz“ nur in besonderen Fällen tätig wird. Für die Auslegung sei das Justizariat zuständig, sagte er uns. Nun sagen Sie: „Abteilung ‚Grundsatz‘ ist aber zuständig für die Auslegung von Vorschriften“, wenn ich Sie richtig verstanden habe. Wer hat sich denn jetzt mit den Veränderungen durch die Verordnung 715/2007 befasst ab dem Jahr 2007?

Zeuge Frank Liebhart: Also, wer sich befasst hat, das kann ich Ihnen nicht sagen. Ich war es nicht. Ich kann Ihnen sagen, wer nach dem Geschäftsverteilungsplan unserer Behörde dafür zuständig ist: Das ist unsere Abteilung „Fahrzeugtechnik“, im Einzelnen das Grundsatzreferat dort ist für die Vorschriftenauslegung und -entwicklung zuständig.

Vorsitzender Herbert Behrens: Hat jemand für die Techniker Handlungsanweisungen gegeben, um auch da auf juristisch festem Boden die technischen Prüfungen vorzunehmen?

Zeuge Frank Liebhart: Das kann ich Ihnen nicht sagen. Als Justiziar, auch wenn ich es mir manchmal wünsche, würde ich gerne den einen oder anderen mal anweisen. Aber dafür bin ich nicht zuständig.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, wir haben erfahren von Zeugen, dass es mit der Einführung der Verordnung 715/2007 ein Regelwerk gegeben hat, nach dem man entsprechende Prüfungen vornimmt, die dann eben darüber Auskunft geben, ob ein Typgenehmigungsverfahren erfolg-

reich oder nicht erfolgreich abgeschlossen werden kann. Meine Frage: Haben Sie sich oder wer in Ihrem Hause hat sich rechtlich mit dem Regelwerk beschäftigt, und zwar vor allem zu den Abschaltanlagen und deren Erkennbarkeit?

Zeuge Frank Liebhart: Also, wer sich damit konkret beschäftigt hat, kann ich Ihnen nicht sagen. Ich kann nur sagen, dass ich es nicht war.

Vorsitzender Herbert Behrens: Wir hatten hier im Ausschuss den Zeugen Herrn Sturm, zuständig im KBA für Konformitätsprüfung, und der hat laut seiner Aussage am 10. November einen Leitfaden geschrieben für die CoP. Darin ist das Thema Abschaltanlage nicht aufgeführt. Haben Sie oder jemand im Haus des KBA den Leitfaden einmal juristisch geprüft?

Zeuge Frank Liebhart: Also, mir ist jetzt ein Leitfaden nicht bekannt, welcher damit gemeint sein könnte, aber - - Ich weiß nicht, welcher Leitfaden da jetzt gemeint ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: Es geht um den Leitfaden bezüglich der Umsetzung der Verordnung 715/2007.

Zeuge Frank Liebhart: Ist mir nicht bekannt, dass ich mich damit jemals befasst hätte. Ist mir nicht erinnerlich, sagen wir mal so.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, okay. - Ich möchte ganz gern noch mal auf ein paar Antworten eingehen, die Sie auf die Fragen von Frau Bellmann und Herrn Müller gegeben haben. Nachgefragt wurde ja schon mal: Sie haben auf jeden Fall bei dem Gutachten von VW festgestellt, dass es sich um eine illegale Abschaltanlage handelt. War das ein angefordertes Gutachten des KBA an VW, oder wie ist der Prozess gewesen?

Zeuge Frank Liebhart: Nein, Sie müssen sich das so vorstellen: Wir haben ja entsprechend dem Verwaltungsverfahrensgesetz, bevor wir einen belastenden Verwaltungsakt erlassen - auch die nachträgliche Anordnung einer Nebenbestimmung ist natürlich faktisch eine Belastung -, natürlich eine Anhörung durchgeführt, also an VW,



5. Untersuchungsausschuss

an den Konzern. Und Antwort oder Teil der Antwort war auch die Zurverfügungstellung dieses Gutachtens. Also wir haben es jetzt nicht explizit angefordert.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann eine weitere Antwort von Ihnen: Sie hatten eben zu prüfen, ob nach dem Feststellen der illegalen Abschalt-einrichtungen rückwirkend Nebenbestimmungen erlassen worden sind. Daraufhin war Volkswagen gehalten, eine entsprechende Maßnahme zu ergreifen, die darin besteht, dass man die Abschalt-einrichtung ausbaut und nicht mehr anwendet. Wie stellen Sie fest, dass es auch erfolgt ist, dass eben diese Anweisung einer rückwirkenden Nebenbestimmung auch tatsächlich durchgeführt worden ist?

Zeuge Frank Liebhart: Genau diese Frage können unsere Techniker beantworten, die das ja operativ tun. Ich weiß nicht, wie die das überprüfen. Wie die Freigabeprozesse dort ausgehen, wie die das im Detail machen, das weiß ich nicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das heißt, mit Ihrer Anordnung oder Ihrer Feststellung sind Sie dann am Ende Ihrer Möglichkeit und Einflussnahme?

Zeuge Frank Liebhart: Ja. Sie müssen sich das so vorstellen: Der Bescheid ist geschrieben. Der Bescheid ist zugestellt. Die Rechtsmittelfrist ist abgewartet und abgelaufen. Und die operative Umsetzung unsererseits erfolgt durch unsere Abteilung „Fahrzeugtechnik“. Da bin ich dann raus.

Vorsitzender Herbert Behrens: Noch mal eine juristische Bewertung von Ihnen, was die Testmöglichkeiten des KBA betrifft. Auch das war immer wieder Gegenstand von Fragen hier im Ausschuss, inwieweit das KBA zum Zweck der Entdeckung von Abschalt-einrichtungen bestimmte Maßnahmen ergreifen darf oder auch nicht darf. In der Diskussion um die Ergebnisse der BAST-Studie, wo es um Auswirkungen ging bezüglich von Abweichungen der Tests, der Rollenergebnisse und der Feldergebnisse, also dass da erhebliche Abgasabweichungen stattfinden, im Rahmen dieser Studie wurde eben von BMUB-Vertre-

tern und UBA festgestellt, dass es Auslegungsspielräume gebe, welche von den Herstellern genutzt werden. Auch in der heutigen Diskussion wird ja seitens der Hersteller immer moniert, dass die Begriffe ungenau seien, insoweit es sich um die Voraussetzung der Funktionsfähigkeit von emissionsmindernden Systemen im Normalbetrieb - also dieser Begriff ist immer da: im Normalbetrieb und im Rollenbetrieb - -

Ergaben sich für die Prüfungen durch das KBA Änderungen bei der Einführung der Verordnung 715/2007? Hat man aufgrund dieser Arbeiten an der BAST-Studie Veränderungen dort vorgenommen?

Zeuge Frank Liebhart: Die Frage kann ich Ihnen leider nicht beantworten, weil ich ja in dem Untersuchungszeitraum und auch in dem Zeitraum mit der Thematik gar nicht befasst war. Also ich habe keine Wahrnehmung zu dem Thema und keine Beobachtung.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Die SPD-Fraktion?

(Zuruf)

- Entschuldigung, ich war am Ende der ersten Runde. Genau, CDU/CSU-Fraktion; das ist die erste normale Runde.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Ich möchte noch mal auf den Vermerk zurückkommen, den Herr Krischer vorhin angesprochen hat, und zwar nicht auf den Aspekt der stärkeren Marktüberwachung und ausreichende Sanktionen, die dort in dieser Besprechung, über die der Vermerk erstellt wurde, zusammengefasst wurden, sondern eher auf die Zuständigkeiten. Können Sie sich daran erinnern, dass es auch um die Diskussion Zuständigkeiten ging, nämlich die Verhängung von Sanktionen, die bisher bei den Ländern liegen, wieder auf das KBA sozusagen zurückzuführen?

Zeuge Frank Liebhart: Also, die einzige Erinnerung, die ich daran habe - was ich vorhin schon kurz angedeutet habe -, ist der Bereich der Fahrzeugteile, die ja, wie gesagt, hiermit nichts zu tun haben.



5. Untersuchungsausschuss

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Also die Produktgenehmigungs- - ?

Zeuge Frank Liebhart: Nein, nein. Da geht es um Fahrzeugteile, die ohne Genehmigung feilgeboten werden. Das ist eben Fahrzeugzubehör und so was, eine Rückverlagerung, die ja jetzt auch geschehen ist durch Änderung des Straßenverkehrsgesetzes. Aber ansonsten gar nicht.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Gut. - Dann möchte ich ganz gerne noch mal zurückkommen auf die ausländischen Hersteller: Sie haben zwar vorhin gesagt, dass Sie damit weniger befasst sind. Aber in einem Aktenvermerk vom 04.05.2016 haben Sie selbst sich mit den Eingriffsmöglichkeiten gegen die Firma Fiat Chrysler befasst und kommen zu dem Ergebnis, dass für das KBA keine Rechtsgrundlage für ein Verkaufs- bzw. Zulassungsverbot von Fahrzeugen der Firma existiert. Verstehe ich das jetzt richtig, dass das KBA die zuständigen Stellen des Mitgliedstaates, in dem eine Typengenehmigung erteilt wurde, um Prüfung ersuchen kann, sofern es feststellt, dass die genehmigten Fahrzeuge nicht mit dem genehmigten - - oder mit der Typengenehmigung übereinstimmt?

Zeuge Frank Liebhart: Ja, genau. Da gibt es ein rechtlich vorgeschriebenes Verfahren genau dazu.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Wenn es jetzt so eine Diskrepanz gibt, was passiert dann? Also wenn Sie das feststellen und wenn Sie den Mitgliedstaat ersuchen, wie läuft das ab?

Zeuge Frank Liebhart: Also diese Verfahren der Mitteilung an die anderen Mitgliedstaaten, das macht unsere Abteilung „Fahrzeugtechnik“.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Da haben Sie jetzt auch keine Kenntnis darüber, ob im Falle zum Beispiel von Fiat Chrysler so was eingefordert wurde?

Zeuge Frank Liebhart: Ich bin - wie gesagt, das soll jetzt nicht abgedroschen klingen - aber genau für diese Fragen nicht zuständig, sondern das

macht eben unser Bereich in der Fahrzeugtechnik.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Okay. - Jetzt will ich noch mal auf die europäische Gesetzgebung oder Regelungen zurückkommen und frage vorab, weil Sie sich jetzt für viele Sachen nicht so zuständig erklärt haben oder für befasst erklärt haben, ob Sie mit dem Thema RDE und Konformitätsfaktoren was zu tun hatten.

Zeuge Frank Liebhart: Gar nicht.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Überhaupt nicht?

Zeuge Frank Liebhart: Überhaupt nicht. Gar nicht.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Danke, das war's.

Vorsitzender Herbert Behrens: Weitere Fragen Ihrerseits? - Dann, Herr Liebhart, möchte ich Sie mit einem Schreiben vom 6. Oktober 2015 konfrontieren: Darin teilt die BMW AG München der für Emissionen zuständigen irischen Genehmigungsbehörde NSAI mit, dass in Fahrzeugen der BMW Group keine Abschaltvorrichtungen gemäß Artikel 5 Absatz 2 der EG-Verordnung 715/2007 verbaut sind; das ist KBA-2-1, Ordner A 5, Blatt 55. In einer E-Mail vom 3. Mai 2016 - das ist der gleiche Ordner, wie eben genannt, Blatt 56 - empfehlen Sie, den Herstellern für diese Art von Bestätigung ein Template verbindlich vorzuschreiben, um eine einheitliche Formulierung sicherzustellen. A) Welche Überlegungen standen hinter diesem Vorschlag?

Zeuge Frank Liebhart: Ja, das ist aus der Erfahrung heraus der Jahre. Wenn man also Vorgaben macht, Erklärungen einfordert, hat die Praxis noch mal gezeigt: Der eine Hersteller macht's so, der andere macht's so; der eine nimmt dies Wording, der andere nimmt das Wording. Und eben nach dem Grundsatz auch der Gleichbehandlung natürlich im Verwaltungsverfahren ist es immer von Vorteil, wenn man ein Template benutzt, so dass also alle Erklärungen gleich gefasst sind, dass man nicht mit jedem Hersteller sich über ein



5. Untersuchungsausschuss

Wording unterhalten muss, sondern hier gleiche Verbindlichkeit für alle.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also Individualerklärungen sind da aus Ihrer Sicht nicht hilfreich.

Zeuge Frank Liebhart: Genau so ist es. Das ist dann auch meine Rolle als Justiziar, um darauf eben hinzuwirken, nämlich dass diese Verwaltungsverfahren auch effizient ablaufen.

Vorsitzender Herbert Behrens: In einer E-Mail, die ebenfalls vom 3. Mai 2016 stammt, bringt der Leiter der Abteilung Fahrzeugtechnik im KBA, Herr Mark Wummel, seine Einschätzung zum Ausdruck, dass es sich bei dem Schreiben von BMW um eine inhaltlich falsche Bestätigung handle; das ist KBA-2-1, Ordner A 5, Blatt 59. Seines Wissens nach reduziere BMW aus Gründen des Motorschutzes die Abgasrückführung über die Außentemperatur und nutze damit den Ausnahmetatbestand des Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung. Aus den Akten ist kein Kommentar zu dieser Einschätzung ersichtlich.

Hat im KBA eine inhaltliche Diskussion stattgefunden, und welche Schlussfolgerungen wurden daraus gezogen?

Zeuge Frank Liebhart: Also wenn eine stattgefunden haben sollte, war ich nicht dabei; zumindest kann ich mich nicht daran erinnern. Kann ich Ihnen nichts zu einschätzen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Weil es ja eben auch eine juristische Frage ist, womit BMW behauptet, es sei alles so in Ordnung. Und diese Frage ist an Sie nicht herangetragen worden?

Zeuge Frank Liebhart: Nein. BMW war nie ein Thema für mich.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann möchte ich ganz gern kurz auf Kenntnisse bezüglich von Abschaltvorrichtungen nachfragen: Die Deutsche Umwelthilfe - sprich: in Person von Jürgen Resch - war verschiedentlich in der Zeit seit 2011 beim

Verkehrsministerium und auch dem Umweltministerium vorstellig. Herr Resch hat neben den Problemen der Abweichungen von Emissionen auf Rolle und Straße auch das Thema von Abschaltvorrichtungen erörtert. Seitens des Verkehrsministeriums wurde erklärt, dass Probleme seit langem bekannt sind. Aus dem Wortlaut der Pressemitteilung geht allerdings nicht ganz klar hervor, ob damit auch das Problem von Abschaltvorrichtungen gemeint war. Es wurde aber offenbar über Abschaltvorrichtungen gesprochen. Hat sich das Verkehrsministerium mit dem KBA hierauf ins Benehmen gesetzt und die von der DUH angesprochenen Probleme erörtert? Waren Sie eventuell in Ihrer Funktion im Justizariat an solchen Gesprächen beteiligt?

Zeuge Frank Liebhart: Zu dem ganzen Fragenkomplex kann ich nur sagen: Habe ich - - war ich nicht dabei und habe auch keine eigenen Wahrnehmungen genau zu den Komplexen. War ich nicht mit befasst.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das heißt, auch die Presseerklärungen seitens der Deutschen Umwelthilfe zu den Tricks der Hersteller ab 2013 sind Ihnen nicht geläufig oder haben Sie nicht wahrgenommen?

Zeuge Frank Liebhart: Also ich habe daran jetzt keine Erinnerungen. Ich habe von der DUH x Presseerklärungen gelesen im Laufe meiner beruflichen Tätigkeit; und an die erinnere ich mich jetzt nicht so.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber dieses Thema betreffend, nämlich dass möglicherweise Tricks hinter Abgasabweichungen stecken, das wurde erörtert in Gesprächen, die Sie auch aus juristischer Sicht geführt haben?

Zeuge Frank Liebhart: Also über Tricks oder Trickserien - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Über Tricks.

Zeuge Frank Liebhart: Nein, also wüsste ich jetzt nicht. An Gespräche darüber, dass da irgendwie getrickst wurde oder wie auch immer? Nein.



Vorsitzender Herbert Behrens: Also, ich frage auch deshalb nach: Für mich ergibt sich daraus ein Hinweis, dass es so etwas geben könnte. Meine Frage, die daraus resultiert, an Sie als Jurist: Wann müsste sich das KBA aufgrund des für die Behörden geltenden Amtsermittlungsgrundsatzes veranlasst sehen, auf Hinweise von außen weitere Ermittlungen anzustellen?

Zeuge Frank Liebhart: Also allgemein ist es so: Wenn eine Behörde jetzt - unabhängig vom Kraftfahrt-Bundesamt - in seinem Zuständigkeitsbereich Hinweise bekommt, dann wird sie tätig werden. Mal grundsätzlich. Aber wie hoch der Grad der Hinweise für die Kollegen bei uns im KBA, die dafür zuständig sind, sein muss, kann ich Ihnen jetzt nicht sagen. Das hängt ja auch immer vom Einzelfall ab, den ich jetzt hier, weil ich den Einzelfall habe [sic!], nicht beurteilen kann. Das lässt sich pauschal nicht beantworten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann auch noch mal eine Frage insbesondere an Sie gerichtet als Juristen: War das KBA schon vor Bekanntwerden des Abgasskandals einmal mit der Frage von Sanktionserhebungen befasst aufgrund der bis dahin geltenden Rahmenrichtlinien bezüglich der Abgasemissionen?

Zeuge Frank Liebhart: Ist mir nichts drüber bekannt, dass wir damit befasst waren. Habe ich keine Kenntnisse, ob das der Fall gewesen ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und grundsätzlich zu den Fragen von Sanktionen: Die Verordnung 715/2007 sieht ja ausdrücklich vor, dass seitens der Behörden Sanktionen ergriffen werden können - da steht sogar: ganz empfindliche Sanktionen -, die auf jeden Fall verhindern sollen, dass es zu unzulässigen Abschalteneinrichtungen kommt. Da ist nun die Frage für mich, in welchem Zusammenhang die Frage von Sanktionen - - nein, ob Sie möglicherweise in Ihren Gutachten und Bewertungen von Gutachten, die an Sie herangetragen worden sind, bei Abgasmanipulationen oder erheblichen Abweichungen auch die Frage der Sanktionen aufgerufen haben. Haben Sie das mal ins Gespräch gebracht, dass bei diesem oder jenem Vorfall auch die Frage von Sanktionen zu prüfen sein muss?

Zeuge Frank Liebhart: Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke, das war's von meiner Seite. - SPD-Fraktion.

Dirk Wiese (SPD): Ja, gerne. - Wenn ich das richtig verstanden habe in Ihren Ausführungen - auch noch mal zu dem Tätigkeitsprofil -, dann sind nicht sozusagen alle rechtlichen Probleme bis zu Ihnen gekommen. Ein großer Teil ist in den Fachabteilungen gewesen; nur an der einen oder anderen Stelle, wenn es wirklich etwas schwieriger oder kniffliger geworden ist - -

Aber ich will trotzdem darum mal die Frage stellen oder eine rechtliche Einschätzung bekommen: Wir hatten in der letzten Sitzung von einem Zeugen hier die Rechtsauffassung gehört, dass aus den europäischen Regelungen zur Typengenehmigung ein umfassendes Verbot von Einrichtungen zur sogenannten Zykluserkennung bestehen würde. Nach dieser Auffassung des Zeugen wäre es bereits unzulässig, wenn ein Fahrzeug erkennt, dass es sich auf dem Rollenprüfstand befindet. Wie würden Sie dieses rechtlich beurteilen aufgrund Ihrer Expertise? Und folgt, wenn Sie dazu eine Einschätzung geben könnten aus Sicht des KBA, aus diesen europäischen Vorgaben ein Verbot der sogenannten Zykluserkennung?

Zeuge Frank Liebhart: Also hier an der Stelle würde ich mich jetzt in Spekulationen ergehen. Zur juristischen Prüfung gehört auch, dass man sich eben genau so eine Fragestellung vornimmt und an dem Gesetzestext spiegelt; und das kann ich jetzt hier an der Stelle nicht tun. Also, das könnte ich Ihnen jetzt - - wäre reine Spekulation.

Dirk Wiese (SPD): Okay. - Dann käme ich aber noch zu einer zweiten Frage, und ich möchte noch mal auf den Bereich der Abschalteneinrichtungen zurückkommen: Das KBA hat ja gegenüber VW einen Bescheid erlassen, wo es noch mal deutlich geworden ist, dass das nicht zulässig gewesen ist, diese Form der Abschalteneinrichtung. Jetzt hat VW ja öffentlich, so habe ich das verstanden, immer wieder - oder letztens in einer Presseverlautbarung - deutlich gemacht, dass es aus ihrer Sicht eigentlich eine zulässige Einrichtung



tung gewesen ist. Wenn wir jetzt den verwaltungsrechtlichen Weg eigentlich gehen und VW da eine völlig konträre Position im Gegensatz zur Position des Bescheides des Kraftfahrt-Bundesamts hätte, hätten sie eigentlich formell Widerspruch einlegen müssen. Darum die Frage: Hat VW formell Widerspruch gegen Ihre Rechtsauffassung in dem Bescheid eingelegt?

Zeuge Frank Liebhart: Nein.

Dirk Wiese (SPD): Okay, danke.

Arno Klare (SPD): Ich greife das noch mal auf, was der Kollege Wiese gerade versucht hat, nämlich von Ihnen eine Positionierung zu bekommen: Ich beziehe mich jetzt auf einen Text, den Sie wahrscheinlich kennen. Das ist aus dieser Verordnung 717/2007 [sic!], der EU-Verordnung. Der Text ist Ihnen halbwegs präsent, sodass Sie als derjenige, der für die Grundsatzabteilung zuständig ist, da auch ein Template-Wording sozusagen liefern könnten.

Zeuge Frank Liebhart: Ich muss Sie da enttäuschen: Einmal bin ich nicht Grundsatzabteilung, sondern Justiziar. Und ich gehöre zu den Juristen, die die Gesetze nicht auswendig können. Ich weiß, solche soll es geben; ich gehöre nicht dazu. Denn zu meiner juristischen Tätigkeit und Subsumtion gehört es immer, dass ich mir den Gesetzestext vornehme. Weil da sind so viele unbestimmte Begriffe drin, und da kommt es auch auf das eine oder andere Wording an. Kann ich Ihnen jetzt aus dem Kopf - - könnte ich Ihnen das nicht aufsagen.

Arno Klare (SPD): Das heißt, es wäre jetzt völlig sinnlos, wenn ich Sie nach der Interpretation des KBA dieses Artikels 5 und einiger Begriffe fragen würde?

Zeuge Frank Liebhart: Ja. Deswegen, weil ich hier nicht spekulieren kann.

Arno Klare (SPD): Da ich hier keine sinnlosen Fragen stellen will, lasse ich es sein, nicht?

(Heiterkeit)

Kirsten Lühmann (SPD): Ich versuche es aber noch mal mit einer grundsätzlichen Frage. Gehen wir mal ganz weg von diesem konkreten Fall. Leider muss ich bei einem Beispiel bleiben: Nehmen wir mal eine Autofirma, die es nicht mehr gibt: NSU. Wenn also ein NSU-Auto nicht den Normen entspricht, rein rechtlich: Habe ich das so verstanden, dass das KBA gar keine Verfügung erlässt, also keinen Verwaltungsakt erlässt an NSU: „Du musst alle Autos zurückrufen“? Habe ich das so richtig verstanden? Also der Inhalt dieses Verwaltungsakts lautet nicht: „Hol alle Autos in die Werkstatt!“?

Zeuge Frank Liebhart: Der Inhalt eines Verwaltungsakts - das hatten wir ja eben am Beispiel von Volkswagen - kann lauten: NSU, behebe dieses entsprechende Problem; stelle die Vorschriftenkonformität deines Fahrzeugtyps und der Fahrzeuge, die du schon in den Verkehr gebracht hast, wieder her! - Das könnte eine entsprechende Verfügung sein.

Kirsten Lühmann (SPD): Und dann hat NSU nur eine Möglichkeit: Sie müssen nämlich alle Autos einsammeln, um dieser Verfügung nachzukommen. Das heißt, dieser Rückruf -

Zeuge Frank Liebhart: Genau.

Kirsten Lühmann (SPD): - wäre die logische Folge, auch wenn es in dem Verwaltungsakt nicht drinstehen würde.

Zeuge Frank Liebhart: Ja, genau.

Kirsten Lühmann (SPD): Also ist insofern meine Frage von vorhin - -

Zeuge Frank Liebhart: Aber es kann auch drinstehen.

Kirsten Lühmann (SPD): Es kann auch drinstehen. Also sie könnten auch reinschreiben dazu - - Aber eigentlich, habe ich Sie so verstanden, ist es ja witzlos. Sie brauchen nichts reinschreiben, was logisch ist.



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Frank Liebhart: Ja, aber der Jurist ist dann da doch genau, um jede Unklarheit bei der Auslegung dieses Bescheids zu beseitigen, dass man es dann auch reinschreibt: Rufe zurück!

Kirsten Lüthmann (SPD): Stand das bei VW drin, oder stand es nicht drin?

Zeuge Frank Liebhart: Das Wort „Rückruf“ stand mit drin.

Kirsten Lüthmann (SPD): Danke.

Vorsitzender Herbert Behrens: Die grüne Fraktion.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, Herr Liebhart, ich würde noch mal gerne wissen: Wie konkret waren Sie denn bei der Untersuchungskommission „Volkswagen“ - da gab es ja auch schon paar mal verschiedene Namen, die die hatte - eingebunden?

Zeuge Frank Liebhart: Ganz einfach: gar nicht.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Nirgendwo?

Zeuge Frank Liebhart: Nirgendwo.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Mhm. Ist ja interessant. - Ich möchte Ihnen noch mal die Frage stellen - vielleicht habe ich das eben ein bisschen unklar gefragt -: Darf das KBA Ihrer Auffassung nach Fahrzeuge, die im Verkehr befindlich sind, nur nach dem NEFZ testen, oder sind da auch andere Tests zulässig?

Zeuge Frank Liebhart: Da ich nicht alle Testverfahren kenne, die de jure möglich sind, kann ich die Frage auch schwer beantworten. Ich kenne ja nicht alle.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie müssen ja nicht für alle, sondern für einen RDE oder was auch immer, WLTP, keine Ahnung - -

Zeuge Frank Liebhart: Na ja, ich kann ja jetzt hier nur Sachen, sage ich mal, beurteilen, mit de-

nen ich mich selber befasst habe und die ich selber wahrgenommen habe. Und das ist eine reine Spekulation, die ich jetzt dort machen müsste.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann versuche ich mal, konkret zu fragen: Also wenn ich das richtig mitbekomme, hat die Untersuchungskommission ja Fahrzeuge getestet und auch mit anderen Sachen als mit dem NEFZ. War das denn Ihrer Meinung nach zulässig? Oder hat das KBA da was gemacht, was eigentlich verboten war?

Zeuge Frank Liebhart: Na ja, da ich mich genau mit den Fragen ja auch nicht befasst habe, Herr Abgeordneter, kann ich das ja schwer bewerten, nicht?

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Können Sie uns denn verraten, welcher Jurist sich genau in Ihrem Haus mit dieser Frage befasst hat? Ich frage das jetzt noch mal.

Zeuge Frank Liebhart: Das kann ich: keiner. Weil ich - - Es gibt noch mehr Juristen als mich im Hause, aber in der Abteilung „Fahrzeugtechnik“ gibt es keine. Und ich wüsste nicht, dass ein anderer Jurist sich mit so einer Thematik - - Es gibt nicht viele von meiner Gattung im Kraftfahrt-Bundesamt.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Finden Sie es dann aber nicht erstaunlich, dass, wenn es nicht viele gibt, Sie dann den nicht kennen, der sich mit so einer Frage - - Oder ist das so groß, dass man sich da nie begegnet im Kraftfahrt-Bundesamt?

Zeuge Frank Liebhart: Nein, ich sagte ja gerade: Es gibt nicht viele Juristen von uns, und ich weiß nicht, ob ein anderer Jurist sich mit der Frage befasst hat. Ich glaube es nicht, weil die Juristen, die im Kraftfahrt-Bundesamt tätig sind, sind in anderen Zuständigkeitsbereichen tätig.

Vorsitzender Herbert Behrens: Die Fragerunde geht an die CDU/CSU-Fraktion.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Ja, jetzt will ich hier doch noch mal einhaken: Also, Sie haben



5. Untersuchungsausschuss

vorhin bei der Darstellung des Beispiels doch noch mal das Stichwort „Konformitätsfaktor“ gesagt, also dass Sie anhand quasi der Behebung der Mängel dann den Hersteller auffordern, den Konformitätsfaktor herzustellen oder entsprechend dem Konformitätsfaktor wiederherzustellen.

In dem Zusammenhang die Frage: Das Kraftfahrt-Bundesamt ist dafür kritisiert worden, noch vor dem Inkrafttreten des RDE-Pakets eben also darüber hinausgehende höhere Konformitätsfaktoren, wie vermutlich in dem RDE dann festgeschrieben werden, einzuführen. Vielleicht erläutern Sie an den Beispielen oder einem Beispiel noch mal die Bedeutung des Konformitätsfaktors im Rahmen auch der Maßnahmen, die Sie als Sanktionen - Rückrufe oder wie auch immer - festlegen.

Zeuge Frank Liebhart: Den Begriff „Konformitätsfaktor“ habe ich nicht verwendet auf die Frage der Abgeordneten Lühmann. Ich hatte gesagt, dass wir die Wiederherstellung der Vorschriftenkonformität anordnen. Der Begriff „Konformitätsfaktor“ ist mir so weit nicht geläufig. Also da kann ich - -

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Aber eine Konformität ist ja auch ein rechtlicher Standard, der quasi zu prüfen ist bei Typengenehmigung, wie auch immer.

Zeuge Frank Liebhart: Also, ich weiß jetzt nicht, was Sie mit dem Begriff „Konformitätsfaktor“ meinen. Also der sagt mir nichts. Ich hatte vorhin von Vorschriftenkonformität gesprochen. Da ging es darum, dass das Fahrzeug als Ganzes, wenn wir eine Unvorschriftsmäßigkeit feststellen - - wir per Verwaltungsakt anordnen, die Vorschriftsmäßigkeit, die Konformität zur Vorschrift, wiederherzustellen. Aber der Begriff „Konformitätsfaktor“ sagt mir jetzt, ehrlich gesagt, nichts.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Das ist im Zusammenhang mit dem RDE-Paket zu sehen.

Zeuge Frank Liebhart: Und mit dem Thema RDE bin ich nie befasst worden. Also, da kann ich Ihnen gar nichts zu sagen, zu RDE.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Okay, also komme ich hier doch nicht weiter. Entschuldigung.

Zeuge Frank Liebhart: Tut mir leid.

Vorsitzender Herbert Behrens: Noch Fragen Ihrerseits? - Dann möchte ich am Ende meiner Fragen zumindest eine Passage, den Untersuchungskommissionsbericht betreffend, stellen: Sie hatten es eben gerade gesagt, Sie waren nicht mit diesem Bericht befasst. Gleichwohl geht es ja auch dort um zulässige oder auch unzulässige Abschaltvorrichtungen, also schon eine juristische Frage. Dort heißt es auf der Seite 119 im Bericht der Untersuchungskommission - Zitat -:

Bei den Fahrzeugen des VW-Konzerns mit Euro 5-Konzepten (Motoren EA 189) konnte die unzulässige Abschaltvorrichtung in ihrer Wirkung ... nachvollzogen werden. Die unzulässige Abschaltvorrichtung bewirkt, dass die gesetzliche Prüfung auf dem Prüfstand erkannt und in einem Emissionsminderungsmodus betrieben wird, in dem die NOx-Emissionen ...

- - in einen anderen Modus geschaltet werden.

Auf der Straße wird unter vergleichbaren Bedingungen in einen anderen Modus geschaltet, die NOx-Emissionen erhöhen sich.

Alle anderen Fahrzeuge betreffend:

Es konnte bis zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Berichtes bei keinem ... Fahrzeug eine unzulässige Abschaltvorrichtung wie bei bestimmten Fahrzeugen des VW-Konzerns nachgewiesen werden.

Sie haben da erwähnt, dass Sie aufgrund des Berichts, des Gutachtens von Freshfields feststellen konnten, dass es sich um eine illegale Abschaltvorrichtung handelt. Sind Sie bei der Bewertung anderer Angaben von anderen Herstellern befasst gewesen mit der Frage, dass es zu dieser Aussage



5. Untersuchungsausschuss

im Untersuchungskommissionsbericht kommen konnte?

Zeuge Frank Liebhart: Nein. - Ich bin befasst gewesen - aber auch nur ganz am Anfang und dann auch nur ganz kurz - im Bereich „Themenkomplex Opel“, aber befasst dergestalt, dass ich das Anhörungsverfahren einmal aus formaljuristischer Sicht begleitet habe, also das Anhörungsschreiben - - zu schauen, ist das konform des Verwaltungsverfahrensgesetzes; aber inhaltlich nicht. Und ansonsten bin ich mit keinem der Hersteller, die dort genannt sind, in irgendwelchen Verfahren jetzt mit irgendwelchen Rechtsprüfungen befasst gewesen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und die eine Aussage war ja - und Sie haben es ja auch bestätigt in der Bewertung des rechtlichen Gutachtens von Freshfields -, dass es eben rechtlich zu bewerten ist, ob etwas legal oder illegal ist. Heißt das auch, dass aus Ihrer Sicht eine eigene Auslesung der Software erforderlich ist, um letztendlich wirklich nachhaltig prüfen zu können, ob es sich um eine legale oder illegale Software handelte?

Zeuge Frank Liebhart: Da sehen Sie mich ratlos als Jurist. Ich habe diese technischen Fragestellungen, ob man da Software auslesen muss oder nicht - - Das weiß ich nicht. Ich kann nur sagen: Ich bin kein Techniker.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ist es aus Ihrer Sicht erforderlich, dass diese Möglichkeit besteht, also Software auch wirklich zur Verfügung zu haben und testen zu können?

Zeuge Frank Liebhart: Das müssen diejenigen entscheiden, die diese Fragen beantworten müssen. Also, das kann ich Ihnen schlecht beantworten, was bei der Prüfung konkret im Typgenehmigungsverfahren fachlich erforderlich ist. Das weiß ich nicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und haben Sie oder Ihre Abteilung im KBA sich trotzdem schon mal rechtlich mit Fragen von Software zur Manipulation von CO₂-Werten auseinandergesetzt?

Zeuge Frank Liebhart: Also mein Bereich, mein Referat: nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Es ist ein Artikel der *Bild am Sonntag* vom 06.11.2016, darin steht, dass die EPA bei Audi in weiteren Tests Software gefunden hat, die die CO₂-Werte manipuliert, also nicht mehr NO_x, sondern CO₂. Mal unterstellt, dass diese Berichte richtig sind: Wäre das nach Ihrer Einschätzung sozusagen ein Diesel-2-Skandal, oder ist dieser Vorwurf der EPA bereits im Rahmen der Untersuchung der Odenwald-Kommission mit erfasst gewesen?

Zeuge Frank Liebhart: Ich habe den zweiten Teil der Frage akustisch nicht verstanden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Wissen Sie was darüber, ob die CO₂-Problematik im Zuge der Kommission eine Rolle gespielt hat?

Zeuge Frank Liebhart: Da ich nicht bei der UK, bei der Untersuchungskommission, dabei war, kann ich das nicht sagen.

Vorsitzender Herbert Behrens: In einer Kleinen Anfrage unserer Fraktion der Linken vom 29. Januar 2016 - das ist die Bundestagsdrucksache 18/7469 mit dem Titel „VW-Skandal - Anforderungen an die Umrüstung der betroffenen Diesel-Pkw“ - war das KBA seitens des BMVI um Zuarbeit für die Beantwortung aufgefordert worden. Dabei handelte es sich um die Fragestellung, ob die EG-Verordnung über die Genehmigung für Kraftfahrzeuge und Anhänger - - Es ging um die Betroffenheit dieser EG-FGV. Eine Unterfrage lautete in dieser Anfrage:

Wurde § 7 Absatz 2 Satz 3 EG-FGV, der teilweise oder gänzliche Widerruf bzw. die Zurücknahme einer erteilten EG-Typgenehmigung, vom KBA bereits angewendet?

Dazu lautet die Antwort - das ist die Drucksache 18/7667 -:

Bislang war es ... nicht erforderlich, seitens des KBA Maßnahmen



5. Untersuchungsausschuss

nach § 7 Absatz 2 Satz 3 EG-FGV zu ergreifen.

Meine Frage: Auf welche Überlegungen war es zurückzuführen, dass das KBA zum damaligen Zeitpunkt keine Notwendigkeit sah, entsprechende Abhilfemaßnahmen anzuordnen oder die EG-Typgenehmigung zumindest teilweise zu widerrufen oder auch zurückzunehmen - auch aus rechtlicher Sicht, aus Ihrer Sicht als Justiziar?

Zeuge Frank Liebhart: Warum es in der Vergangenheit - - Wie soll ich das wissen? Also das kann ich Ihnen nun wirklich nicht sagen, warum es in den Bereichen, die Typgenehmigungen erteilen bei uns im Hause, niemals erforderlich gewesen sein sollte, entsprechend Genehmigungen mal zu widerrufen oder zurückzunehmen. Das weiß ich nicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke sehr. - Die SPD-Fraktion, bitte. - Fraktion Die Grünen? - Nicht der Fall. Gibt es weitere Fragen an den Zeugen Liebhart? - Besteht seitens des Ausschusses der Wunsch, den Zeugen später nach Beendigung der öffentlichen Beweisaufnahme noch einmal in eingestufte Sitzung zu befragen? - Das ist nicht der Fall. Dann können wir die Befragung von Herrn Liebhart für heute beenden.

Im Rechtssinne abgeschlossen - Sie werden es wissen - ist diese Vernehmung damit noch nicht. Vielmehr haben Sie noch die Möglichkeit, das Protokoll sich anzusehen und Korrekturen an der Übertragung vorzunehmen oder Richtigstellungen und Ergänzungen. Erst danach beschließt dann der Ausschuss über den Abschluss der Vernehmung.

Vielen Dank für Ihr Erscheinen und eine gute Heimreise!

Zeuge Frank Liebhart: Okay, danke.

Vorsitzender Herbert Behrens: So, wir haben uns vorhin darauf verständigt, dass wir jetzt nach dem dritten Zeugen eine Pause machen. Kommen wir mit 15 Minuten aus? Ich weiß nicht, ob der Versorgungswagen da ist. 15 Minuten? - Dann

machen wir hier weiter um 16.05 Uhr. In 15 Minuten ungefähr, also um 16.05 Uhr, setzen wir die Sitzung fort. - Danke schön.

(Unterbrechung von
15.50 bis 16.11 Uhr)



Vorsitzender Herbert Behrens: Der Zeuge, Herr Marek Bäsch, ist bereits da.

**Vernehmung des Zeugen
Marek Bäsch**

Herzlich willkommen noch mal! Wir setzen unsere Zeugenvernehmung fort. Herr Bäsch, über das Prozedere, über Ihre Rechte und Pflichten habe ich bereits in der ersten Runde Ihnen gemeinsam gegenüber die Informationen gegeben. Das ist dann so weit bekannt. Vor der Vernehmung zur Sache muss ich Sie zunächst zu Ihrer Person vernehmen. Wenn Sie uns jetzt eben Ihren Vornamen, Ihren Namen, Ihr Alter, Ihren Beruf und Ihren Wohnort nennen, dann ist das dieser Teil schon mal.

Zeuge Marek Bäsch: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Mein Name ist Marek Bäsch, geboren am 23.01.1972, wohnhaft in Berlin-Reinickendorf. - Noch was vergessen?

Vorsitzender Herbert Behrens: Ihren Beruf bitte.

Zeuge Marek Bäsch: Ach ja, genau. - Ich bin Verwaltungsbeamter im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, gelernter, also studierter Verwaltungswissenschaftler.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, vielen Dank. Das war so weit zu Ihrer Person. - Jetzt zum Gegenstand der Vernehmung: Sie sind darüber informiert worden schriftlich, wissen, worum es geht. Ich verzichte darauf, das noch mal zusammenzufassen. Ich denke, da werden Sie nicht drauf bestehen, dass wir gleich dann weitergehen können, und würde Ihnen dann gerne, sofern Sie es wünschen, die Gelegenheit geben, im Zusammenhang darzustellen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist. Wenn Sie das gerne machen möchten, hätten Sie jetzt das Wort.

Zeuge Marek Bäsch: Umfangreich einführen würde ich da jetzt nicht. Ich wollte nur ganz kurz sagen, dass ich halt durch die Arbeit in den letzten zwei Jahren auf der Stelle im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie wirklich sehr viele interessante Sachen jeden Tag lernen

durfte. Es war für mich eine besonders spannende Zeit. Ich habe, als ich die Stelle vor zwei Jahren antrat, eine herausfordernde und abwechslungsreiche Tätigkeit erwartet. Ich hätte mir allerdings niemals träumen lassen, was da für eine Welle auf mich zurollt, die dann in den letzten zwölf, 18 Monaten das Arbeiten doch wesentlich geprägt hat bis hin zu der Situation heute, dass ich vor einem Untersuchungsausschuss des Deutschen Bundestags sitze. Und abseits der Nervosität, die wahrscheinlich die meisten Menschen irgendwie überkommt, wenn man das erste Mal in so einer ungewohnten Situation ist, freue ich mich aber dennoch, heute Ihre Fragen hier zu beantworten und meinen Teil dazu beizutragen, dass hier Aufklärung betrieben wird.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das wäre sehr in unserem Sinne, vielen Dank. Ich denke, das deutet auf eine konstruktive Befragung hin. - Vom Verfahren her ist es so, dass ich zunächst als Ausschussvorsitzender die Gelegenheit nehmen kann, einleitende Fragen an Sie zu richten. Dann wird es in die Runde der Ausschussmitglieder gehen, und die jeweiligen Fraktionen bekommen in unterschiedlichen Zeitkontingenten die Möglichkeit, Fragen an Sie zu richten.

Für mich wäre zu Beginn, gerade an das anknüpfend, was Sie gesagt haben - Ihre Tätigkeit und die vielen interessanten Sachen, die Sie da kennengelernt haben und mit denen Sie sich auseinandersetzen mussten -, noch mal zu hinterfragen, insbesondere was Ihren fachlichen Hintergrund und jetzt Ihre dienstliche Tätigkeit im Zusammenhang mit dem hier in Rede stehenden Abgasskandal - so nennen wir es ja - was Ihre dienstliche Tätigkeit in diesem Zusammenhang darstellt, wie sich das einordnet und was Sie damit zu tun haben.

Zeuge Marek Bäsch: Ich bin seit 2003 im Bundeswirtschaftsministerium in den unterschiedlichen Zuschnitten tätig gewesen und habe da verschiedene Stellen durchlaufen. Als Beamter im gehobenen Dienst wird im Ministerium eine relativ breite Verwendung vorausgesetzt. Das heißt, man kann mit unterschiedlichsten Themen befasst sein. Ich habe in der ersten Zeit im Referat für Verkehrspolitik gearbeitet und habe dort als



5. Untersuchungsausschuss

klassischer Vertreter eines Spiegelreferats überwiegend verkehrspolitische Themen betreut, aber danach sechs Jahre in der Abteilung für Technologiepolitik gearbeitet, dort verschiedene Forschungsförderprogramme betreut und begleitet. Und, wie eben schon erwähnt, seit Dezember 2014 bin ich jetzt in der Abteilung für Industriepolitik tätig.

Mein fachlicher Hintergrund ist wie bei den meisten meiner Kollegen in der Laufbahn des gehobenen Dienstes ein verwaltungsrechtlicher Hintergrund. Das heißt also, die Ausbildung des gehobenen Dienstes umfasst keine spezifischen Themengebiete, die jetzt im BMWi zur Anwendung kommen, sondern ist eher breit, interdisziplinär angelegt mit einem Schwerpunkt auf verwaltungsrechtlichen Fragestellungen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich hoffe, dass Sie zu den Fragen, die ich mir hier notiert habe, auch in der Lage sind, ein paar Dinge zu sagen, um wirklich einen Erkenntnisfortschritt hier zu haben. Meine erste Frage an Sie: Hat sich das BMWi jemals, das heißt in dem Untersuchungszeitraum seit 2007 bis 2016, an die Europäische Kommission gewandt, um Hilfe bei der Auslegung der Verordnung der EG mit der Nummer 715 aus 2007 zu erhalten? Ich frage das deshalb, weil im Bericht von einer Tagung des AStV, Ausschuss der Ständigen Vertreter der Mitgliedstaaten, am 25. Mai zu lesen ist:

Die aus DEU, GBR und FRA in-
zwischen vorliegenden Untersu-
chungen hätten gezeigt, dass die
„defeat devices“ nicht das einzige
und nicht das zentrale Problem
seien, zumal deren Einsatz bereits
jetzt untersagt sei. Auch habe bis-
lang kein MS um eine Klärung
oder Auslegung der geltenden VO
gebeten ...

So ist es in unserem MAT A BMWi-2-1, Ordner 28, Blatt 311. - Hat dies nach Ihrem Wissen ein anderes Bundesministerium oder eine andere Behörde getan, um dort Näheres zu erfahren?

Zeuge Marek Bänsch: Ich bin mir nicht ganz sicher, ob ich Ihre Frage richtig verstanden habe.

Insbesondere muss ich noch mal nachhaken, auf welchen AStV Sie sich beziehen: 25.05. dieses Jahres, ja?

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja.

Zeuge Marek Bänsch: Gut, okay. - Die Notiz, die Sie da vorgelesen haben, ist mir nicht bekannt. Für den Zeitraum, in dem ich mit emissionsrechtlichen Themen befasst war, kenne ich keine entsprechende Anfrage eines Ministeriums an die EU-Kommission.

Vorsitzender Herbert Behrens: Haben Sie vor der Aufdeckung des Abgasskandals die Begriffe wie „Abschalteinrichtungen“ oder „Defeat Device“ oder „Cycle Beating“ oder „Thermofenster“ jemals gehört und, wenn ja, wo und in welchem Zusammenhang?

Zeuge Marek Bänsch: Nein, also, das ging mir so wie den meisten Kollegen von mir auch, dass dieser Begriff einer Abschalteinrichtung tatsächlich erst im September 2015, also nach Bekanntwerden der Vorfälle um VW, mir mal erklärt wurde. Ich stand da genauso im Regen wie die meisten. Vielleicht gibt es Kollegen von mir, die länger schon im Geschäft sind. Aber wir alle mussten uns erst mal damit auseinandersetzen, was da tatsächlich von VW betrieben wurde, und damit zusammenhängend sind auch die Begriffe, die Sie gerade nannten: Cycle Beating - was war das Dritte?

Vorsitzender Herbert Behrens: Ach so, wir haben Thermofenster.

Zeuge Marek Bänsch: Thermofenster. Ja, Thermofenster habe ich das erste Mal im Zusammenhang mit dem Bericht des Bundesverkehrsministeriums aus dem Frühjahr dieses Jahres gehört, als die Untersuchungskommission die Ergebnisse offenbart hat. Da ist mir das erste Mal der Begriff „Thermofenster“ untergekommen, und „Cycle Beating“, glaube ich, sogar noch mit etwas Verzögerung danach erst.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, wenn auch nicht mit diesen Begriffen, aber doch schon vor



5. Untersuchungsausschuss

einiger Zeit, nämlich am 30. Mai 2013 niedergelegt, und zwar haben wir das in den Akten des Bundeswirtschaftsministeriums gefunden, nämlich eine Pressemitteilung der Deutschen Umwelthilfe. Darin äußerte sich der bereits hier als Zeuge gehörte Axel Friedrich von der DUH skeptisch, indem er nämlich sagt:

Der WLTP

- also der Prüfzyklus -

stellt eine deutliche Verbesserung hinsichtlich der Aussagekraft der Prüfstandsmessungen dar. Allerdings wird auch dieser Testzyklus nicht das Problem der Zykluserkennung beheben. Dabei handelt es sich um die illegale Programmierung der elektronischen Motorsteuerung auf den Zyklus. Solange es standardisierte Prüfzyklen geben wird, werden Autos diese Testsituationen erkennen und für Dritte nicht nachvollziehbar auf einen besonders effizienten Spritsparmodus umschalten. Deshalb ist eine Überprüfung der Verbrauchswerte auf der Straße notwendig.

Das ist BMWi-2-1, Ordner 16, Blatt 300, also aus den Akten des BMWi. Ist Ihnen diese Pressemitteilung oder deren Inhalt bekannt?

Zeuge Marek Bänsch: Ich kann mich an diese Pressemitteilung nicht erinnern.

Vorsitzender Herbert Behrens: In der vergangenen Woche wurde eine neue Studie des ICCT veröffentlicht. Die kommt zu dem Ergebnis, dass die Kraftstoffverbrauchs- und damit auch verbunden die CO₂-Emissionswerte auf dem Rollenstand im Durchschnitt 42 Prozent von den Werten im Realbetrieb abweichen. Das Referat IV D 4, in dem Sie, Herr Bänsch, arbeiten, ist auch für die Thematik „Verbrauch und Kfz“ zuständig, wenn ich das richtig weiß. Das ergibt sich aus der Unterlage, die wir haben: BMWi-2-1, Ordner 37, Blatt 130. Waren Ihnen die Abweichungen, die ich eben gerade genannt hatte, des ICCT hinsicht-

lich der CO₂-Werte schon vor der Veröffentlichung dieser Studie bekannt und, wenn ja, seit wann?

Zeuge Marek Bänsch: Abweichungen zwischen den im Labor ermittelten Werten, die dann halt auch die Grundlage für die Typzulassung von Fahrzeugen sind, hinsichtlich Verbrauch und CO₂ zu den Werten, die die Fahrzeuge auf der Straße aufweisen, ist ein Problem, was für uns die wesentliche Motivation war, die Vorschläge der EU-Kommission zu neuen Abgasgesetzgebungen unter den Stichworten Real Driving Emissions, RDE, für Stickoxide oder überhaupt für Schadstoffe und unter dem Stichwort WLTP für die Ermittlung des Verbrauchswerts von Fahrzeugen und dem CO₂-Ausstoß maßgeblich voranzutreiben.

Diese Abweichung ist der, sage ich jetzt mal - - etwas, was ich in dem Moment, als ich anfang, in dem Bereich zu arbeiten, relativ schnell gelernt habe, dass es halt eine große Diskrepanz gibt an der Stelle und dass diese Diskrepanz die Grundlage dafür ist, dass die EU-Kommission zusammen mit den Mitgliedstaaten an entsprechenden Regelungen arbeitet.

Insofern: Die Abweichung ist bekannt, mir halt seit knapp zwei Jahren, seit ich in diesem Bereich arbeite. Die Höhe der Werte, so wie Sie jetzt gerade von Ihnen aus der ICCT-Studie zitiert wurden, die war mir allerdings auch nicht bekannt. Also, Zahlen hatte ich dazu nicht. Ich glaube, es entspricht auch vieles dem persönlichen Erfahrungswert, den man hat, wenn man auch ein Auto hat und fährt, dass der Wert, den man halt aus den Unterlagen kennt, aus den Verkaufsunterlagen oder von den Herstellerangaben, auch bei einer sehr zaghaften Fahrweise nicht zu erreichen ist. Insofern deckt sich da meine persönliche Wahrnehmung mit dem, was mir in Expertengesprächen oder in Unterlagen oder in Studien dazu bekannt wurde seit Dezember 2014.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sind aus diesen Erkenntnissen und Hinweisen Maßnahmen erfolgt seitens des Wirtschaftsministeriums?



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Marek Bänsch: Wir haben die Verordnungsvorschläge, die die Kommission vorgestellt hat, begleitet und im Ressortkreis abgestimmt. Ich bin da in bereits laufende Verhandlungen reingekommen, als ich diesen Dienstposten angetreten habe. Es gab da einen entsprechend langen Vorlauf über mehrere Jahre, bei dem diese Verordnungen auch im Kreise von technischen Experten vorbereitet worden sind. Im Falle von WLTP wurde dieses Verfahren, dieser neue Testzyklus auch sogar im internationalen Bereich auf der Stufe der UNECE abgestimmt und wird jetzt nachträglich in europäisches Recht überführt, also wird auch die Grundlage für die EU-Gesetzgebung.

Und jetzt muss ich auch noch mal zurückkommen zu Ihrer ursprünglichen Frage: Diese aus Sicht des BMWi wichtigen, entscheidenden Schritte, um dort realistische Werte abzubilden, haben wir unterstützt, indem wir halt, immer in Zusammenarbeit mit den anderen Ressorts, gegenüber der Kommission deutlich gemacht haben, dass wir an einer frühestmöglichen Einführung der neuen Regularien interessiert sind, und diese auch eingefordert haben konkret in Stellungnahmen. Das war auch nie ein strittiges Thema. Auch bevor wir von VW wussten, haben wir im Falle von WLTP oder RDE immer darauf hingewiesen: Das ist etwas, was man schnellstmöglich abstellen sollte. - Und der WLTP-Zyklus ist nach allem, was ich gehört habe, geeignet, realistischere Werte zu produzieren, als das bei dem alten Zyklus NEFZ bisher der Fall war.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gemeinsam mit Herrn Oliver Eberhardt vom BMUB haben Sie, Herr Bänsch, am 56. Treffen des TCMV teilgenommen, am 21. April 2016. Im Vorfeld dieses Treffens schickte Herr Eberhardt eine E-Mail an Christoph Albus vom BMVI, die Sie als Kopie erhalten haben. Darin heißt es - Zitat -:

... da ja niemand von euch/KBA morgen im TCMV sein wird, gehe ich recht in der Annahme, dass wir zu MAC

- also Mobile Air-Conditioning Systems -

nichts sagen sollen, das wäre ja ggf. auch ein Minenfeld?

So heißt es in der Fundstelle BMWI-2-1, Ordner 14, Blatt 415. Wissen Sie, was Herr Eberhardt mit der Formulierung „Minenfeld“ meinte?

Zeuge Marek Bänsch: Nein, da muss ich leider passen. Also, MAC, Mobile Air-Conditioning System, das mag eine Abstimmung gewesen sein, die vor meiner Dienstzeit eine Rolle gespielt hat. Aber wir haben im Ressortkreis da in den letzten zwei Jahren keinen fachlichen Austausch zu gehabt, und ich kann mich auch nicht daran erinnern, ob das jetzt im TCMV damals eine Rolle gespielt hat.

Also, zu dieser Zeit haben wir uns intensiv um die Abstimmung und halt auch weitere Schritte für das RDE-Verfahren bemüht und gekümmert. In dieser Phase sind wir an die Kommission herangetreten mit der Bitte, schnellstmöglich auch einen abstimmungsreifen Vorschlag vorzulegen zu RDE. Und an die von Ihnen angesprochenen Abstimmungen zu MAC habe ich keine Erinnerung.

Vorsitzender Herbert Behrens: Es war eine Mail, die an Sie als Kopie ging, also nicht unmittelbar als Empfänger dieser Mail. Aber wir haben uns natürlich in der vorangegangenen Zeugenbefragung von Herrn Eberhardt natürlich schon mit dem Begriff „Minenfeld“ auseinandergesetzt, weil das auch schon eine gewisse Deutung hat. Und in der Zeugenvernehmung am 20. Oktober vor diesem Ausschuss wies Herr Eberhardt zu einem ähnlichen Begriff „Tretmine“ auf dessen unterschiedliche Bedeutung in unterschiedlichen Kontexten hin: Nach ihm könne damit beispielsweise eine Art Schwerpunktsetzung gemeint sein. Aber Sie leiten aus diesem Begriff des Minenfelds nicht irgendwelche konkreten Dinge ab?

Zeuge Marek Bänsch: Also, da ich mich jetzt an die E-Mail und an den Kontext auch gar nicht erinnern kann, müsste ich jetzt spekulieren, was Herr Eberhardt damit gemeint haben könnte. Sie haben es jetzt im Zusammenhang mit dem Begriff MAC genannt, und da tappe ich völlig im Dunkeln, weil ich also auch nicht weiß, was da der



5. Untersuchungsausschuss

Problemaufriss hätte gewesen sein können, ja? Würde ich mich deshalb nicht weiter zu äußern wollen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut. - Dann zunächst abschließend eine Frage, die Einbindung des BMWi in die Aufklärung des Abgasskandals betreffend: Können Sie mir sagen oder dem Ausschuss darstellen, inwiefern das BMWi in die Aufklärung des Abgasskandals eingebunden gewesen ist bzw. noch eingebunden ist?

Zeuge Marek Bänsch: Die organisatorische Leitung des Themas Abgasskandal liegt im Referat IV D 3 für Automobilindustrie. Wir waren dort als Referat zeitweise beteiligt und haben halt in erster Linie an der Beantwortung parlamentarischer Anfragen mitgewirkt, die zu diesem Themenkomplex eingingen, insbesondere dann, wenn die Fragen auf von uns in unserer Zuständigkeit betreute Rechtssetzungsvorhaben abzielten, zum Beispiel RDE oder WLTP. Dann haben wir partiell an den Formulierungen der Antwortentwürfe mitgewirkt. Und ich weiß nicht genau, welche Maßnahmen im Gesamtumfang im Referat IV D 3 gelaufen sind.

Also, das ist nicht konsistent zwischen den Referaten abgestimmt worden. An den Stellen, wo wir fachliche Berührungspunkte hatten, also: „Was haben die Fahrzeuge - - oder was ist jetzt tatsächlich bei den Untersuchungen in den USA bei VW-Fahrzeugen oder dann auch später in Europa festgestellt worden?“, habe ich halt partiell Informationen per E-Mail bekommen, wenn es dann da überhaupt was gab. Aber das war für uns, also aus unserer Sicht, noch mehr Bestätigung, an der EU-Verordnung zu Real Driving Emissions intensiv weiterzuarbeiten, weil relativ schnell in der fachlichen Diskussion zwischen den Ressorts deutlich wurde, dass also eine Typzulassung nur auf Grundlage eines Labortests ein sehr oberflächliches Bild zeigt und wir unbedingt, dringend und schnell auch auf der Straße messen wollen. Das war für uns damals, sage ich mal, der Schlüssel dazu, auf die Situation, die sich jetzt abzeichnete, eine industriepolitische Situation, angemessen zu reagieren. Also Alternativen, jetzt noch darüber lange zu diskutieren, wie man das noch ausformulieren könnte oder

was am Ende dabei rauskommt, war nicht die Priorität eins, sondern es ging in erster Linie darum, schnellstmöglich ein wirkliches belastbares Messverfahren auf die Straße zu bekommen.

Und da ist auch der Großteil der zur Verfügung stehenden Arbeitsenergie im Zeitraum nach VW reingeflossen. Also, ich glaube, so um den 20. September herum wurde das presseöffentlich mit VW, und am 28. Oktober haben wir in Brüssel über die Verordnung zu Real Driving Emissions abgestimmt. Das waren sehr intensive sechs Wochen, die wir da hatten, rund sechs Wochen, und die haben wir halt prioritär dafür genutzt. Deswegen war ich also an der Aufarbeitung der VW-Sachen nicht direkt als Person beteiligt, sondern nur partiell durch E-Mail-Verkehr, den ich mitunter halt zur Verfügung gestellt bekommen habe.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und welchen Inhalts waren diese Informationen, die Sie bekommen haben? Bezogen sie sich ausschließlich auf RDE? Oder gab es noch weitere Schwerpunkte, die das BMWi auch im Zuge der Aufklärung des Abgasskandals verarbeitet hat?

Zeuge Marek Bänsch: Meinen Sie jetzt im Hinblick auf die Aufklärung des VW-Falls?

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, Sie haben gesagt, also ein Schwerpunkt war in Ihrer Arbeit immer, das Prüfverfahren weiterzuentwickeln. Und meine Frage ist eben die, ob in diesem Zusammenhang während der Aufklärung des Abgasskandals weitere Schwerpunkte hinzugekommen sind, mit denen Sie sich als Haus beschäftigt haben.

Zeuge Marek Bänsch: In meinem Arbeitsbereich nicht; nicht, dass ich mich erinnern könnte.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie hatten ja eben erwähnt, dass Sie insbesondere auch dann gefragt sind, wenn es um Beantwortung von Kleinen Anfragen geht. In den Akten befindet sich eine Ausschussvorbereitung für einen mündlichen Bericht des BMWi an den Ausschuss für Wirtschaft und Energie des Bundestags über die wirtschaftspolitischen Konsequenzen der VW-Affäre, um den



5. Untersuchungsausschuss

die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen gebeten hatte. Da sind Sie neben Herrn Frisch, der das Dokument bearbeitet hat, als Teilnehmer genannt. Das ist die Fundstelle BMWi-2-1, Ordner 11, Blatt 36. Darin heißt es - Zitat -:

Es ist zu erwarten, dass sehr spezifische Fragen zum Umfang der von der Manipulation betroffenen Fahrzeuge, zu der bislang geleisteten Aufklärungsarbeit von Volkswagen und zu den seitens der Bundesregierung ergriffenen Maßnahmen gestellt werden könnten. Es wird vorgeschlagen, hierauf nur kurz einzugehen und ansonsten auf die federführende Zuständigkeit des BMVI und die Arbeit des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) zu verweisen. ...

Ein generelles Bashing der deutschen Automobilindustrie und der Dieselschadstofftechnologie ist auch angesichts des ungeheuerlichen Betrugsfalls nicht angebracht und durch nichts gerechtfertigt.

Auch das BMWi-2-1, Ordner 11, Blatt 35 bis 37. - Hat sich das BMWi dafür eingesetzt, dass auch bei anderen, also auch bei nichtdeutschen Automobilherstellern, auf das Vorhandensein von Abschaltvorrichtungen in deren Fahrzeugen getestet wird?

Zeuge Marek Bänsch: Eine Initiative des BMWi, dass andere Fahrzeuge getestet werden sollten, ist mir nicht bekannt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. Ich frage deshalb nach, weil eben hier davon die Rede ist, dass „ein generelles Bashing der deutschen Automobilindustrie“ „durch nichts gerechtfertigt“ sei, und darum als Hintergrund kurz genannt. - Danke bis hierher so weit. - Ich darf das Wort an die Kollegen der CDU/CSU-Fraktion geben.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Herr Bänsch, ich habe noch mal eine Nachfrage zu Ihrem Tätigkeitsbereich: Können Sie noch mal konkret beschreiben, was Sie in dem Referat IV C 4 machen und IV D 4, die konkreten Tätigkeiten, die Sie dort ausüben,

und wie Sie im Untersuchungszeitraum oder auch zuvor an den Regelungen der UNECE zu Emissionen und CO₂ befasst waren?

Darüber hinaus vielleicht noch mal Ihre Rolle: Sie haben ja eben schon einen Teil beschrieben in Bezug auf das RDE-Verfahren und das, was in Brüssel dort dazu verhandelt wurde. Was war Ihre Rolle dadrin, Ihre Verantwortlichkeiten dort an der Stelle? Und inwieweit sind Sie auch an der Weiterentwicklung der europäischen Typengenehmigungsvorschriften entsprechend mit beteiligt und eben auch in der Mitwirkung im TCMV? Was ist Ihre Rolle dadrin? Zu den einzelnen Punkten, bitte.

Zeuge Marek Bänsch: Ja, sehr gerne. - Also, der Aufgabenzuschnitt BMWi und die Aufteilung der Aufgaben zwischen den beiden hauptsächlich betroffenen Referaten, dem Referat IV D 4, aus dem ich komme - IV C 4 ist eine ehemalige Bezeichnung, von der Sache her ist das aber der gleiche Aufgabenzuschnitt gewesen -, und dem Referat heute IV D 3 für Automobilindustrie, lässt sich grob wie folgt beschreiben: Alle Aufgaben, die direkt mit Emissionsschutzverordnungen zu tun haben, die in Richtung der Fahrzeuge zielen, die werden in unserem Referat bearbeitet. Und darüber hinausgehende Emissionsverordnungen, die jetzt nicht direkt die technische Regulierung von Fahrzeugen zum Inhalt haben, sondern eher die Betrachtung CO₂-Monitoring und die Einhaltung von Flottenzielwerten für die Hersteller, das wird im Referat für die Automobilindustrie IV D 3 bearbeitet - also erst mal grundsätzliche Unterscheidung.

Und das kann ja auch relativ schnell mal durcheinandergeraten, weil beim WLTP, der Verordnung WLTP, die wir halt fachlich begleitet haben, geht es ja um die Erfassung von Kraftstoffverbrauch und CO₂. Die Frage, wie hinterher das in die Regulierung von Flottenzielwerten einfließt und welche Grenzwerte da oder welche Durchschnittswerte Hersteller da einhalten müssen, wird wiederum im Referat IV D 3 bearbeitet. Das ist ein Stück weit historisch gewachsen; die genauen Gründe dafür sind mir allerdings auch nicht bekannt.



5. Untersuchungsausschuss

Meine persönliche Rolle dabei ist, dass ich in erster Linie mit den Kollegen aus dem Umweltministerium und dem Verkehrsministerium dafür sorgen muss, dass wir in Brüssel sprechfähig sind. Also, die Bundesregierung stimmt sich in Ressortabstimmungen darüber ab, welche Position wir da vertreten werden, und die Aufgabe für mich als Vertreter der industriepolitischen Abteilung ist halt, die Verordnungsvorschläge dahin gehend zu prüfen, dass sie hinsichtlich des Wettbewerbs der deutschen Automobilindustrie keine gravierenden Nachteile für die Unternehmen in Deutschland bringen, dass sie halt wettbewerbsneutral sind und dass sie also Wachstum und Beschäftigung nicht nachhaltig gefährden.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Der Staatssekretär Flachsbarth aus dem BMUB hat hier - -

(Zuruf von der SPD)

- Bitte? - Flachsbarth? Flachsbarth. Entschuldigung! Keine Frage, das kann auch mal passieren. Danke für den Hinweis. - Also, Staatssekretär Flachsbarth aus dem BMUB hat hier im Ausschuss berichtet, die RDE-Grundvorschriften wurden im Umwelttrat behandelt, also da, als es um den Compliancefaktor ging. Verstehe ich das richtig: Ein Teil der RDE-Vorhaben wird auf der Ebene des Technischen Komitees für Fahrzeuge behandelt, federführend beim BMVI, was ja auch Flachsbarth hier hervorhob, und wenn es um die Normen geht in Bezug auf die Umsetzung, wird das im Umwelttrat und im BMUB federführend gemacht? Was ist dabei jetzt die Aufgabe des BMWi und Ihre Aufgabe?

Zeuge Marek Bänsch: Also, die Äußerung von Herrn Staatssekretär Flachsbarth kann ich jetzt nicht so ohne Weiteres nachvollziehen, wenn er sich auf RDE, also die EU-Verordnung zur Begrenzung von Real Driving Emissions bezieht. Dann kann ich kurz den Verfahrensablauf so beschreiben - und das wäre auch das, was Herr Flachsbarth vermutlich gemeint hat -, dass die EU-Verordnung im Komitologieverfahren behandelt wird. Das heißt, abweichend zum herkömmlichen oder zum normalen politischen Verfahren auf EU-Ebene entscheidet hier ein technischer

Ausschuss über den Vorschlag der EU-Kommission, genau.

Danach wird der - - Wenn es da ein positives Votum gibt, geht dieser Vorschlag nach der Zustimmung der Mitgliedstaaten noch einmal in den Rat und durch das Europäische Parlament, die dort auch unter bestimmten Voraussetzungen ein Vetorecht haben, was aber im Falle des Rats in der Regel nicht wahrgenommen wird, weil sich die Mitgliedstaaten im Rahmen des Technischen Ausschusses ja da schon abschließend positioniert haben.

Und insofern, so wie ich es gerade verstanden habe, könnte es durchaus sein, dass dieselbe RDE-Verordnung einmal im Technischen Ausschuss - - Oder: Es könnte nicht nur so gewesen sein, es war so, dass die EU-Verordnung zu Real Driving Emissions nach der Beschlussfassung im Technischen Ausschuss TCMV auch noch einmal im Umwelttrat abgestimmt wurde. Das erfolgt in der Regel aber ohne Diskussion, sondern nur in einer Liste von Punkten, die durchgewinkt wird. Vielleicht konnte sich Herr Flachsbarth deswegen daran erinnern, das weiß ich nicht. Eine andere Erklärung habe ich jetzt nicht für den Zusammenhang.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Vielleicht noch mal die Nachfrage: Sie sind an den Aufgaben im TCMV beteiligt, und da ist Ihre Aufgabe mit verhaftet?

Zeuge Marek Bänsch: Das BMVI, also das Verkehrsministerium, ist ja federführend für das Thema. Wir haben halt in der Regel das in den letzten Jahren so gehandhabt, dass bei politisch brisanten Themen wir durchaus auch schon mit mehreren Ressortvertretern zum TCMV nach Brüssel gefahren sind. Es ist halt eine abgestimmte Position der Bundesregierung, die dort vorgetragen und vertreten wird. Es kann sich aber aufgrund des Verhandlungsverlaufs natürlich auch ergeben, dass man von der abgestimmten Position abweichen muss. Deswegen ist es für die Flexibilität im Verhandlungsfall auf jeden Fall von Vorteil, wenn man mehrere Vertreter vor Ort hat, um gegebenenfalls auch noch reagieren zu können.



5. Untersuchungsausschuss

Das ist jetzt die Situation, die vielleicht nach außen hin ein bisschen verwirrend aussieht, wenn man jetzt sieht, dass also Herr Eberhardt vom BMUB und Herr Redmann vielleicht vom BMVI und der Herr Bänsch alle gleichzeitig da sitzen. Das hat dann einfach diesen Hintergrund, dass man sich vor Ort noch abstimmen kann und dass jeder seinen persönlichen Eindruck aus der Sitzung mitnimmt. Also, was im üblichen - - in der Ratsarbeitsgruppe, wenn das im politischen Verfahren beschlossen wird, ja eigentlich eher die Ausnahme ist, dass da drei Ressorts vertreten wären. Aber im Technischen Ausschuss macht das durchaus auch Sinn.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Es geht ja bei den ganzen Fragen darum, die Beziehungen zueinander vom BMWi zum Umweltministerium und zum Verkehrsministerium zu klären, und danach auch die nächste Frage: Mit einer E-Mail vom 4. Juli 2016 - das ist die Materialnummer BMWi-2-1, Ordner 37 von 53, Seite 296 - haben Sie sich zum WLTP-Gesetzgebungsverfahren geäußert. Darin schreiben Sie an die EU-Kommission - bitte korrigieren Sie mich, wenn die Übersetzung nicht Ihren englischen Wortlaut wiedergibt:

Für Deutschland ist es äußerst wichtig, dass die Hersteller ihre Typpengenehmigung bis zum 31. August 2017 nach dem WLTP-Verfahren bekommen, ohne die RDE-Bestimmungen erfüllen zu müssen. Für mich ist es klar, dass dies die Regulierung im Kontext der Verhandlungen zulässt. Allerdings haben die letzten Änderungen zu Verunsicherungen bei den Herstellern geführt.

Können Sie uns hier mal erläutern, wie Sie diese Situation gemeint haben und was Sie veranlasst hat, entsprechend so zu schreiben?

Zeuge Marek Bänsch: Ja, das kann ich gerne machen. - Es ist ein bisschen, glaube ich, jetzt an der Grenze zum Untersuchungszeitraum, weil es kein abgeschlossenes Thema ist. Mit einem Blick auf die Bank der Regierungsvertreter: Ich glaube aber, dass ich dennoch dazu einige erklärende Worte

machen kann, weil wir über zwei an sich abgeschlossene EU-Vorhaben sprechen. Nämlich wir haben eine beschlossene und rechtskräftige EU-Verordnung zu Real Driving Emissions - sprich: also den Test von Schadstoffen auf der Straße -, und wir haben eine ebenso rechtskräftige EU-Verordnung für das neue Messverfahren im Labor, WLTP. Und nach dem Beschluss zu WLTP, nach dem Beschluss des Technischen Ausschusses zu WLTP im Juni 2016, stellte man relativ schnell fest, dass der Kommission da ein rechtstechnischer Fehler unterlaufen ist, der im Ergebnis dazu führte, dass die Anwendungsdaten, die mit der Verordnung zu WLTP beschlossen worden sind, unbeabsichtigt - aber ich sage wirklich ganz bewusst: unbeabsichtigt - Auswirkungen, rechtstechnische Auswirkungen, hätten auf das Einführungsdatum für die RDE-Messungen.

Da die beiden Verordnungen unterschiedliche Einführungsdaten haben, stand man jetzt davor, dass man also zwei sich widersprechende Beschlüsse hatte. Und genau darum dreht sich meine E-Mail und die Bitte an die Kommission, dort möglichst früh Aufklärung zu betreiben, damit für Hersteller innerhalb der EU möglichst schnell klar wird, welche Einführungsdaten für sie verbindlich sind. Es ist für Entwickler ein ganz großes Problem, wenn da Unsicherheit besteht, ob ein neues Typpengenehmigungsverfahren 2018 in Kraft treten soll oder 2019, und diese Aufklärung habe ich da mit der E-Mail von der Kommission erbeten.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): In einem Gespräch von Bundesminister Gabriel mit dem Vorstand des VDA am 15. Juni 2016 ging es um die Angleichung des weltweiten Prüfverfahrens für Kraftstoff und CO₂, ebenfalls WLTP, an das bereits vereinbarte Messverfahren zur Begrenzung von NO_x-Emissionen im Straßenverkehr (RDE). In Ihrem Vorbereitungsvermerk führen Sie aus - und der Vorbereitungsvermerk ist hier gekennzeichnet mit Materialnummer BMWi-2-1, Ordner 37 von 53, Seite 350 bis 362 -:

Am 14.6.16 sollte der technische Ausschuss TCMV über die **Einfüh-**



5. Untersuchungsausschuss

zung des neuen WLTP-Testverfahrens entscheiden. ACEA/VDA hatte für eine Verschiebung ... um ein Jahr auf September 2019 gewonnen. TCMV hat sich nun auf einen Kompromiss verständigt, dass **WLTP**-Genehmigungen für bereits im Markt befindliche Fahrzeuge **nicht automatisch einen RDE-Nachweis nach sich ziehen**. ...

Damit kommt der TCMV den Belangen der Automobilindustrie entgegen, ohne den politisch wichtigen Startzeitpunkt zu verschieben.

Und weiter führen Sie aus:

BMWi hat sich in der Ressortabstimmung dafür eingesetzt, den Vorschlag von **VDA** und ACEA ... zu unterstützen. ... Jedoch fand sich ... keine Mehrheit.

Aus welchen Erwägungen heraus haben Sie in Ihrem Haus entsprechend so gehandelt?

Zeuge Marek Bänsch: Das ist genau die Situation, die ich eben versucht habe zu beschreiben. Da geht es auch darum, genau für die Hersteller Rechtssicherheit zu bekommen, dass die Einführungsdaten, wie sie durch die Mitgliedstaaten im Technischen Ausschuss beschlossen worden sind, jetzt auch Wirkung entfalten, und dass dort - - Also, um das Problem ein bisschen genauer zu beschreiben: Es gibt die Einführungsdaten für das RDE-Verfahren, und die sind September 2017 und 2019 für die erste Stufe. Und es gibt halt die Einführungsdaten für den WLTP-Test im Labor; das beginnt auch für neue Typen im September 2017, allerdings für bereits in Serie befindliche Fahrzeuge ein Jahr vorher als der RDE-Test.

Und wenn es da keine klare Abgrenzung zwischen den Einführungsdaten gibt - - Man muss jetzt auch dazusagen, vielleicht zur Erklärung - ich weiß nicht, ob das allen so bewusst ist -: Wir reden hier zwar über unterschiedliche Verordnungen - RDE-Verordnung und WLTP-Verordnung -, aber es sind eigentlich immer wieder die

gleichen Rechtstexte, die da durch diese Verordnungen geändert werden. Die stehen nicht nebeneinander, sondern da werden nacheinander Änderungen in bestehenden Rechtstexten vorgenommen. Und so kann es halt sein, dass dann durch einen Fehler oder durch - - ja, eher unbeabsichtigt in derselben Verordnung ein neues Datum für ein Inkrafttreten einer Abgasstufe geregelt wurde - das war jetzt hier der Fall -, die eigentlich gar nicht beabsichtigt war. Und die Kommission hat halt versucht, da einen Kompromiss zu schlagen, um diesen Knoten zu lösen und den zu durchschlagen. Das ist der Hintergrund dafür. Ich hoffe, das ist halbwegs plausibel jetzt.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Also, dass man die Interessen auch der Industrie insgesamt schützt und auch den deutschen Standort schützt, das ist gerechtfertigt und gilt ja auch der Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen insgesamt. Insofern ist das der eine Punkt, und der Sachverständige Professor Dr. Beidl betonte in seinem Statement für diesen Ausschuss:

RDE führt ... de facto bei gleichbleibenden Grenzwerten zu einer deutlichen Verschärfung der Abgasgesetzgebung ...

Das potenziell stark variierende Schadstoffverhalten müsse durch einen entsprechend hohen Sicherheitsabstand zum Grenzwert in der Entwicklung berücksichtigt werden. Da es das reale Fahren nach Professor Beidl nicht gibt, werden aufgrund unterschiedlicher Fahrer, Umwelteinflüsse - - und entsprechend auch ein unterschiedliches Emissionsniveau natürlich dabei herauskommen, wenn man unter unterschiedlichen Bedingungen und Situationen entsprechend diese Fahrten in RDE durchführt. - Was ist vor diesem Hintergrund Ihre Einschätzung? Kommt es durch die RDE-Pakete zu einer De-facto-Verschärfung der Abgas- und CO₂-Flottengrenzwerte und Abgasgesetzgebung? Wie kann den Bedenken von Professor Beidl bezüglich der Vergleichbarkeit der Tests im WLTP Rechnung getragen werden? Ginge dies durch einseitige nationale Maßnahmen? Das wäre die abschließende Frage.



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Marek Bänsch: Zu Ihrer ersten Frage: Da geht es jetzt weniger um meine persönliche Einschätzung, sondern um das, was wir im Rahmen der WLTP-Abstimmungen im Ressortkreis, aber auch mit technischen Experten der Automobilhersteller und im Technischen Ausschuss in Brüssel mit der Kommission mehrfach diskutiert haben. Auf der Grundlage der dort diskutierten Zusammenhänge gehen wir, die wir daran beteiligt waren, davon aus, dass ein abweichender - Sie haben jetzt gerade gesagt „Grenzwert“; wir sprechen da von einem Konformitätsfaktor - - für ein RDE-Testverfahren angemessen ist, wenn man mit diesem Testverfahren nicht beabsichtigt, eine radikale Verschärfung des Emissionsniveaus herbeizuführen.

Umgekehrt formuliert: Wenn ich die Abweichung, den Konformitätsfaktor gleich null setzen würde, würde das dazu führen, dass die Fahrzeuge erheblich strengeren oder die Entwickler größeren Herausforderungen gegenüberstehen, diese Fahrzeuge entsprechend zu konfigurieren. So ist mir auch von den Kollegen, die diese Verordnungen in ihrer Entwicklung ein paar Jahre vorher schon begleiten durften, berichtet worden, dass dieser Geist oder dieser Ansatz beim RDE immer war, dass die Fahrzeuge die Grenzwerte einhalten sollen, aber dass abweichende Faktoren, die dazu führen, dass der Grenzwert auf der Straße de facto nicht eingehalten werden kann, auch Berücksichtigung finden.

Und da ist als Allererstes - und das ist auch der wesentliche Punkt - zu nennen, dass es eine Abweichung aufgrund von Messungenauigkeiten der mobilen Geräte gibt. Wenn Sie das Fahrzeug im Labor messen mit stationärer Technologie, Messapparaturen, die ganze Schränke voll füllen, dann haben die eine sehr viel höhere Genauigkeit als die Geräte, die zurzeit für die mobilen Messungen am Markt erhältlich sind. Und diese Abweichung, diese Messungenauigkeit, die sollte sich - und das war auch im Kreise der Mitgliedstaaten und der Kommission immer Konsens -, die muss sich auf jeden Fall im Konformitätsfaktor niederschlagen.

Der andere Punkt, den Sie angesprochen haben, Fahrweisen oder abweichende Fahrweisen -

„Fahrodynamik“ nennen wir das dann - oder verschärfte Umweltbedingungen, die das Labor in der Form auch nicht kennt, zum Beispiel starke Temperaturschwankungen oder das Fahrzeug unter extremen Bedingungen in der Höhe einzusetzen: Das wird durch das RDE-Messverfahren auch geregelt, aber nicht über den höheren Grenzwert, nicht über die Abweichung, sondern das ist eine Frage der definierten Randbedingungen des Tests, dass die Fahrzeuge bestimmte Situationen beherrschen müssen, und zwar alles das, was rein statistisch als „normales Fahren“ zu bezeichnen ist. Bis zu 95 Prozent der alltäglichen Situationen werden in dem RDE-Test abgebildet, und nur ein ganz kleiner Teil, den man im Bereich um 5 Prozent quantifizieren kann, wird durch die Randbedingungen - wie darf der Test gefahren werden? - ausgeschlossen.

Hat man sich darauf geeinigt, weil man gesagt hat: Es wird extrem schwierig, ein Fahrzeug so zu konzipieren, dass es 100 Prozent abdecken kann. - Das würde dazu führen, dass man den Konformitätsfaktor anheben müsste. Das ist aber auch nicht gewollt. Wir wollen ja schon den Konformitätsfaktor in einem Bereich belassen, dass man sagt: Zielrichtung ist, die Messungenauigkeit wird abgebildet und nicht irgendein verrücktes Fahrverhalten, was nicht realitätsnah ist. - Und diese 5 Prozent, die dort nicht abgebildet werden bei RDE, kommen rein statistisch betrachtet aber auch so selten vor, dass sie für die Immissionssituation auf der Straße in den Städten halt zu vernachlässigen sind. Das ist die Philosophie oder die Idee, die bei RDE steckt: Möglichst breit alle Alltagssituationen abdecken, die statistisch betrachtet normales Fahren sind, und einen kleinen Teil abschneiden mit der Zielrichtung, zu sagen: Der Grenzwert oder der Konformitätsfaktor für diese Tests kann dort dadurch halt auch entsprechend niedrig - - oder nah an den ursprünglichen Grenzwert herangeführt werden.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Jetzt noch mal eine Nachfrage - ich hatte von einseitigen nationalen Maßnahmen entsprechend gesprochen -: Wie würden Sie das bewerten in dem Kontext der europäischen Gesetzgebung, wenn man hier verschärfte Werte in Deutschland entsprechend anlegen würde?



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Marek Bänsch: Also, die Frage verstehe ich jetzt dahin gehend, dass man in Erwägung ziehen könnte, in Deutschland eine regulierende Emissionsgesetzgebung auf den Weg zu bringen, die Fahrzeuge, die in Deutschland fahren oder in Deutschland zugelassen werden, niedrigeren Grenzwerten unterzieht. So, ja? - Ist schwer vorstellbar im europäischen Rahmen, also für mich eigentlich mit dem Binnenmarkt überhaupt nicht vereinbar. Fahrzeuge, die in Europa in den Markt kommen - das ist ja nun das Wesen des Binnenmarkts -, unterliegen oder sollen einheitlichen technischen Anforderungen unterliegen, sodass es also möglich ist, Fahrzeuge, die irgendwo in der EU geprüft, typzugelassen werden, auch überall in der EU - - in Verkehr gebracht werden. Also ein nationaler Alleingang würde da auf jeden Fall zu Wettbewerbsverzerrungen führen, die aus meiner Sicht nicht mitzutragen wären und wahrscheinlich auch mit dem EU-Recht überhaupt nicht vereinbar wären.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Herzlichen Dank. - Ich gebe weiter.

Vorsitzender Herbert Behrens: Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hat das Wort.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, vielen Dank. - Herr Bänsch, Sie haben ja gesagt, das waren - - sind in die laufenden RDE-Verhandlungen reingekommen. In Ihrer Zeit: An wie vielen Gesprächen mit dem VDA bzw. mit Herstellern haben Sie teilgenommen, und welche Forderungen wurden da hinsichtlich der Festlegung der Konformitätsfaktoren in diesen Gesprächen in Richtung BMWi sozusagen kommuniziert?

Zeuge Marek Bänsch: Also, ich glaube, jetzt verstanden zu haben, dass Sie die Anzahl der Gespräche gerne wissen wollten. An wie vielen - -

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Anzahl und Inhalt mit Blick auf die Frage Ausgestaltung, Festlegung der Konformitätsfaktoren.

Zeuge Marek Bänsch: Also, wir hatten eine Reihe von Gesprächen - nicht nur jetzt das BMWi, sondern auch mit anderen Ressortvertretern -, in denen wir technische Details des Prüfverfahrens für RDE diskutiert haben im Hinblick darauf, dass wir, wenn die Automobilindustrie eine Forderung oder, sagen wir mal, eine Forderung - ja - formuliert für ein laufendes Emissionsvorhaben der EU, nicht diese Forderungen so ohne Weiteres nachvollziehen können.

Wenn ich jetzt als Vertreter des Wirtschaftsministeriums, aus der industriepolitischen Abteilung, diese Forderungen beispielsweise des VDA oder des europäischen Verbands ACEA eins zu eins zu meiner Position machen würde, dann wäre es, glaube ich, schwierig, in Detailfragen mit meinen Ressortkollegen noch zu diskutieren, weil ohne das Verständnis, das tiefere Verständnis der technischen Zusammenhänge, die dort bestehen, würde die Diskussion relativ schnell im Sande verlaufen. Und diesem Zweck dienen die Gespräche, deren Anzahl ich Ihnen so jetzt nicht sagen kann. Das, weiß ich nicht, waren auf jeden Fall mehrere Fachgespräche, die wir da mit Vertretern der Automobilindustrie geführt haben.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also nur, damit wir uns einig sind: Ich habe Ihnen nicht unterstellt, dass Sie einfach Positionen verbandsseitig oder von OEMs übernehmen sollen. Ich habe genau gefragt: Welche Forderungen hinsichtlich der Festlegung der Konformitätsfaktoren wurden in diesen Gesprächen Ihnen sozusagen kundgetan? Das war meine eigentliche Frage.

Zeuge Marek Bänsch: Welche Forderungen?

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja. - Wir haben ja nun - - Es wurden ja am Ende Konformitätsfaktoren beschlossen, und darüber gab es ja bekanntlich unterschiedliche Meinungen, wie, in welcher Form, die ausgestaltet werden sollen. Mich würde interessieren, welche Positionen sozusagen von den Herstellern und vom VDA bzw. vom europäischen Verband in Richtung BMWi getragen wurden. Also, welche Vorstellungen haben die Ihnen gegenüber vorgetragen und entsprechend begründet?



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Marek Bänsch: Okay. - Die wesentliche Diskussion zu dem - - Muss man ein bisschen aufteilen. In der Zeit, in der ich für das Thema verantwortlich war, haben wir zwei Gesetzespakete zu RDE verhandelt. In dem ersten Paket, was im Mai 2015 beschlossen wurde, ging es im Wesentlichen um die Festlegung der Testprozedur, das heißt also: Wie muss dieses Fahrzeug gefahren werden? Und da hat sich - - Ich weiß nicht, wer das festgelegt hat, ob es die Kommission war oder - - Ja. Ich glaube, ja; würde ich jetzt nicht mich festlegen wollen. Aber es war relativ, zu dem Zeitpunkt, als ich anfang, schon klar, dass man in diesem ersten Paket nicht über Einführungsdaten sprechen wollte und auch nicht über Konformitätsfaktoren.

Das heißt, in diesem ersten Paket hatten wir ganz andere Forderungen der Automobilindustrie vorliegen. Da ging es um bestimmte Details, unter welchen Voraussetzungen die Fahrzeuge getestet werden könnten. Aber das kann ich im einzelnen Detail so nicht mehr wiedergeben. Ich glaube, es ging um die maximale Geschwindigkeit und vielleicht auch noch um die Höhe, in der die Fahrzeuge gefahren werden könnten.

Das war aber nach meiner Erinnerung politisch kein großes Thema. Das heißt, die Automobilindustrie hatte zu dem Zeitpunkt, soweit ich mich erinnern kann, da auch keinen besonderen Druck aufgebaut. Es gab halt Forderungen, und im Wesentlichen ist dieser Kompromiss im TCMV ohne besonderes Zutun durch das Bundeswirtschaftsministerium oder die Bundesregierung damals durchgelaufen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also Sie haben nicht an Gesprächen teilgenommen, wo der nationale bzw. europäische Automobilverband und OEMs Konformitätsfaktoren und deren Ausgestaltung angesprochen haben? So klang das jetzt. Weil Sie haben sich ja jetzt eher auf - -

Zeuge Marek Bänsch: Moment. Ja, kleinen Moment. Ich setze noch einen drauf.

(Vereinzelt Heiterkeit)

Das zweite Paket lief -

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Jetzt bin ich gespannt.

Zeuge Marek Bänsch: - unter völlig anderen Voraussetzungen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut.

Zeuge Marek Bänsch: Ich glaube, es war da durchaus eine intelligente Idee, diese beiden Themen voneinander zu trennen, damit man am Ende nicht zu Kompromisspaketen kommt, die keiner will. Wenn man anfängt, aus politischen Gründen diese Testprozedur so aufzuweichen, dass am Ende das mit realistischem Fahren nichts mehr zu tun hat, dann hätte man nichts gewonnen gehabt. Deswegen gab es dieses erste Paket, und das an der - - wo ich mich an Details nicht mehr so genau erinnere, weil sie politisch auch nicht brisant waren aus Sicht des BMWi.

Und dann gab es das zweite Paket, was bis zum 28. Oktober 2015 verhandelt und dann in Brüssel beschlossen wurde. Und dort ging es eigentlich um wesentliche Punkte. Erstens: Welche Konformitätsfaktoren sollen gelten? Zweitens: Wann sollen die in Kraft treten? Und drittens: Soll es ein einstufiges oder zweistufiges Verfahren geben? Das waren die wesentlichen Punkte, die dort verhandelt wurden, die dort auch mit uns diskutiert wurden.

Und in diesen Gesprächen mit der Automobilindustrie ging es im Wesentlichen darum, halt herauszufinden: Wo ist das für die Hersteller und Fahrzeuge ein Problem, wenn ein bestimmter Konformitätsfaktor erfüllt werden soll? Was hängt da dran, was hängt für die Automobilindustrie da dran?

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und haben die Hersteller bzw. die entsprechenden Verbände entsprechend Vorstellungen hinsichtlich der Ausgestaltung der Konformitätsfaktoren in diesen Gesprächen geäußert? Also beziehen wir uns jetzt mal tatsächlich auf das zweite Paket, um es zu präzisieren.



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Marek Bänsch: Ja, gerne. - Nageln Sie mich jetzt bitte nicht auf die genaue Stelle nach dem Komma fest, aber es war auf jeden Fall ein Wert über 3, der seitens ACEA und VDA vertreten wurde.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich muss in der nächsten Runde weiterfragen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das machen wir so und geben jetzt das Wort an die SPD-Fraktion.

Kirsten Lüthmann (SPD): Danke schön. - Wir sind ja sehr ins Detail gegangen: Wann haben Sie mit wem wie oft gesprochen? - Ich würde gerne von Ihnen wissen und frage Sie deshalb auch: Wie ist eigentlich Ihre grundsätzliche Arbeitsweise mit der Industrie? Sie haben vorhin gesagt, Ihre Aufgabe verstehen Sie darin, dass Sie eine Wettbewerbsgleichheit für Europa herstellen, dass also deutsche Unternehmen nicht benachteiligt werden gegenüber anderen europäischen Unternehmen und dass Sie hier Wachstum und Wohlstand sicherstellen. Das ist ja jetzt Ihr Aufgabengebiet. Und wie machen Sie das konkret? Also, wie ist der Kontakt zwischen Ihnen und der Wirtschaft?

Zeuge Marek Bänsch: Unterschiedlich. Wir bekommen im Ministerium offizielle Stellungnahmen des Verbandes. Die werden entweder direkt an mich geschickt oder eventuell auch an andere Repräsentanten des Hauses auf allen Ebenen. Und die gilt es dann halt erst mal zu prüfen und abzugleichen mit dem, was in dem zu diskutierenden Kommissionsvorschlag drinsteht. So. In der Regel folgt dann erst mal eine Diskussion im Ressortkreis auf der - wir nennen das - Arbeitsebene, also genau mit meinen Kollegen in den anderen Häusern, wie wir diese einzelnen Vorschläge werten. Wenn es da noch unterschiedliche Auffassungen gibt, dann wird das erst mal strittig gestellt, und wir müssen dann schauen, wie wir uns im Ressortkreis abstimmen. Wenn das ein schwieriges politisches Problem ist, dann wäre die Frage, ob das auf der Arbeitsebene geklärt werden kann oder ob das halt auf einer höheren Ebene geklärt werden muss.

Schwierig wird das dann bei diesen technischen Regularien, wenn die Abweichungen zwischen dem, was die Industrie jetzt fordert und dann halt auch nachhaltig fordert, technischer Natur sind. Also, das ist aus meiner persönlichen Sicht die größte Herausforderung, dass man in der Diskussion um technische Details eines neuen Testzyklus erst mal dahinterkommt, was eigentlich genau der Knackpunkt ist, zum einen umweltseitig: Was passiert, wenn ich das so oder so regele? Wenn ich den Test so oder so fahre, wie verhält sich dieses Fahrzeug dann in der Situation? Was kommt hinten tatsächlich raus? Und auf der anderen Seite: Was bedeutet das für den Hersteller, wenn ich von ihm bestimmte Sachen verlange, zum Beispiel einen sehr, sehr niedrigen Konformitätsfaktor einzuhalten?

Und sich dann in der Situation ein Bild von der Lage zu machen, heißt halt für mich persönlich auch, über den Tellerrand schauen. Das heißt also, recherchieren, schauen: Was sagen andere Hersteller? Gibt es beispielsweise abweichende Positionen zwischen den Herstellern? Gibt es einen, der besondere Probleme damit hat, oder andere nicht? Warum ist das so? Ist das ein allgemeines Problem, was die gesamte Branche betrifft oder vielleicht nur einen? Und ist das selbst verursacht, oder ist das eventuell tatsächlich ein systemischer Nachteil, den er hat, weil sein Angebot speziellen Voraussetzungen genügt oder halt nicht genügt?

Und ich versuche dann halt, an der Stelle durch wissenschaftliche Veröffentlichungen einen Background zu bekommen. Wenn man jetzt als Nichttechniker in so technischen Regularien mitwirkt, dann muss ich halt schauen, dass ich da mich auch entsprechend belese, zum Beispiel, indem ich mir die Studie des ICCT schnappe, die es zu dem Thema „Abweichungen zwischen Realemissionen und Laboremissionen bei Dieselfahrzeugen“ gibt - die ist öffentlich zugänglich, die kann man sich runterladen -, und versuche, zu verstehen, warum solche Abweichungen dort existieren und wie sich das, was wir jetzt regeln wollen, auf die Situation auswirkt. - Oder ich telefoniere mit dem Umweltbundesamt und versuche, einen Experten für Luftqualität zu



5. Untersuchungsausschuss

sprechen, der mir erklärt, wie Emissionsgrenzwerte festgesetzt werden und welchen Zusammenhang es zwischen dem Emissionsverhalten von Dieselfahrzeugen und der Luftsituation in Städten gibt - auch Sachen, die ja direkt mit der Norm ansonsten nichts zu tun haben, aber natürlich dann maßgeblich sind, warum wir etwas regeln oder halt gerade nicht.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke. - Jetzt komme ich von dem Allgemeinen wieder auf das ganz Spezielle. Sie haben ja auch gesagt, Sie müssen verstehen, was eine Norm, die wir erlassen, für praktische Auswirkungen hat, und Sie haben auf Frage des Kollegen Kühn auch gesagt, es gab Gespräche mit dem VDA, auch zu der Frage: Wie kann man diese Tests machen? Und Sie sagten, da waren auch andere Ressorts dabei. Habe ich Sie da falsch verstanden? Oder ist das wirklich so, dass Sie dann - - Weil Sie auch gesagt haben: Wenn so eine Forderung von der Wirtschaft kommt, dann diskutiere ich auch mit den anderen Ressorts. - War das auch wirklich so, dass Sie, zusammen mit BMVI und BMU, mit denen diskutiert haben: Was passiert, wenn ihr das umsetzt?

Zeuge Marek Bänsch: Die Fachgespräche, die fanden, würde ich sagen, zu über 90 Prozent im Ressortkreis statt, also wir haben das - - Weil in der Regel waren das Gespräche auf Einladung des Verkehrsministeriums, die dann unter Beteiligung der anderen Ressorts oder teilweise auch nachgeordneter Behörden stattgefunden haben. Aus meiner Sicht hatte sich das sehr gut bewährt, weil man dann halt gleich aus den unterschiedlichen Blickrichtungen der Ressorts auch nachfragen kann. Also wenn ich alleine mit der Automobilindustrie diskutieren würde, würde das Gespräch ganz anders verlaufen, als wenn gleich die Kollegen mitfragen dürfen.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke schön. - Ich habe dann noch eine letzte Frage. Ein ganz, ganz anderer Bereich: Wir haben heute und davor auch schon darüber diskutiert, über eine Frage, wo ich sage, Sie sind eigentlich genau derjenige, den es betrifft, weil Sie ja gesagt haben, Sie müssen da zusehen, dass die deutsche Industrie gleiche Wettbewerbschancen hat. Und zwar haben wir

darüber geredet, dass bei Fragen, was die Umsetzung der Verordnung angeht, wir teilweise auch auf andere Länder und Typzulassungsbehörden anderer Länder angewiesen sind, weil die eventuell Dinge zulassen, die wir nicht zulassen, weil sie aus unserer Sicht nicht zulässig sind. Sind Sie mit solchen Fällen betraut worden?

Ich sage mal ganz klar ein Beispiel: Der Verkehrsminister hat ja mehrere Fahrzeuge getestet in Folge und hatte Fragen. Solange die Typzulassung in Deutschland war, konnte er die Hersteller direkt anfragen und hat dann auch Antworten gekriegt. Wenn es aber Fahrzeuge sind, die ihre Typzulassung im Ausland gemacht haben, musste er da anfragen, und um es mal ganz vorsichtig zu sagen: Nicht alle ausländischen Typprüfungsbehörden waren da kooperativ. In der Folge ist das aus meiner Sicht ein Schaden für die deutsche Wirtschaft, weil wir verlangen von denen, Regeln einzuhalten - andere augenscheinlich nicht. Sind Sie damit betraut, und, wenn ja, was ist Ihre Strategie, um da eine Wettbewerbsgleichheit herzustellen?

Zeuge Marek Bänsch: Da kann ich leider nichts zu sagen, weil also die Aufarbeitung in dem Referat IV D 3 bei uns läuft. Also die Begleitung der Mess- - oder der Untersuchungskommission ist ja eine direkte Folge der abweichenden Messungen bei VW gewesen, und ich bin da halt informativ beteiligt, aber nicht in die konkreten Abstimmungen oder Entscheidungen eingebunden - kann ich deswegen leider nichts zu sagen.

Kirsten Lühmann (SPD): Dann haben wir nichts mehr.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann, Herr Bänsch, möchte ich noch mal auf meine Frage zu Beginn eingehen, und zwar ging es auf den Hinweis der Deutschen Umwelthilfe, die mit einer entsprechenden Pressemitteilung dann Hinweise auf Abschaltvorrichtungen gegeben hat. Sie sagten, Ihnen sei das nicht erinnerlich. Nun haben wir in einem hier dem Ausschuss vorliegenden Ordner eine Akte - BMWi-2-2, Ordner 16 von 53. Dieser Ordner enthält ausschließlich gesammelte Pressemitteilungen, unter anderem auch der DUH, in denen auf Probleme der Abgas- - der



5. Untersuchungsausschuss

Umweltverträglichkeit von Autos oder Abweichungen der Herstellerangaben wie CO₂ und Verbrauch etc. hingewiesen wird. Werden solche Pressemitteilungen im BMWi wahrgenommen und ernst genommen? Spielen die eine Rolle bei den politischen Diskussionen und Entscheidungen?

Zeuge Marek Bänsch: Durchaus werden sie mit Interesse zur Kenntnis genommen. Ich habe allerdings keinen direkten Kontakt zur Deutschen Umwelthilfe gehabt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nein, das ist ja auch ein Ordner aus Ihrem Hause, auf den ich gerade hingewiesen hatte.

Zeuge Marek Bänsch: Ja, ja, genau. - Ich kann mich nicht daran erinnern, irgendein Dokument in diesem Ordner verfügt zu haben. Ich sammle grundsätzlich Pressemitteilungen fachbezogen und jetzt nicht in einem separaten Ordner. Also Pressemitteilungen zu RDE kommen in den RDE-Ordner, zu WLTP in den anderen Ordner. Insofern liegt da jetzt für mich die Vermutung nahe, dass das von meinem Vorgänger so gehandhabt wurde. Und der Inhalt des Ordners und der unterschiedlichen Pressemitteilungen dadrin ist mir im Detail nicht bekannt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber Sie haben ja auch drauf hingewiesen, dass es natürlich sowohl bei Festlegung von Konformitätsfaktoren als auch anderen auch um den Standort geht und solche Fragen der wirtschaftspolitischen Entscheidungen eben eine große Rolle spielen. Ich denke, wenn diese Pressemitteilungen uns in diesem Ordner zugänglich gemacht worden sind, dann scheint das ja auch eine Grundlage zu sein für Diskussionen, und darum mein Interesse an dieser Frage. Haben Sie in Ihrer Tätigkeit - - ja, sehen Sie da die Notwendigkeit, auch die öffentliche - - veröffentlichte Meinung dann auch heranzuziehen, um bestimmte Diskussionsprozesse aufzunehmen und in Ihre Arbeit einzubeziehen? Welche Rolle spielen Pressemitteilungen dieser Art - kurzgefasst - für Sie?

Zeuge Marek Bänsch: Wenn ich jetzt eine Pressemitteilung, eine aktuelle, bekommen würde oder

zur Kenntnis kriegen würde von irgendeinem Verband, sei es jetzt beispielsweise DUH, oder einem Institut, ICCT oder so, und die würde für mich Fragen aufwerfen, dann würde ich die mit meinen Kollegen im Ressortkreis als Erstes diskutieren und auf deren Plausibilität hin dort versuchen, Aufklärung zu bekommen.

Also, mir ist keine Pressemitteilung der DUH bekannt, in der ich jetzt substanziell neue Erkenntnisse bekommen hätte, die mich zu einer anderen Auffassung oder Wahrnehmung der Geschehnisse oder auch der Bewertung und der Rechtsetzungsvorhaben, die wir gemacht haben, irgendwie veranlasst hätte. Das mag aber vielleicht auch in der Natur einer Pressemitteilung liegen, die für uns viel zu sehr an der Oberfläche kratzt, die sich ja eigentlich eher an eine breite Leserschaft wendet und dort versucht - verzeihen Sie mir die Wertung, aber -, vielleicht auch manchmal ein bisschen plakativ eine Situation auf den Punkt zu bringen, damit sie jeder versteht. Das ist aber für uns dann schon, sage ich mal, zwei Schritte zu weit hinten, Vergangenheit.

Wenn die DU- - Wenn mir jetzt eine Pressemitteilung der Art, wie Sie sie vorgelesen haben, bekannt gewesen wäre, in der drinsteht, dass durch manipulative illegale Einrichtungen bei Fahrzeugen Grenzwerte quasi umgangen wären, dann wäre das ein Punkt gewesen, nachzuhaken. Aber so eine Pressemitteilung hatte ich bis zum Zeitpunkt VW oder 20. September rum nie gelesen. Ist mir nicht bekannt gewesen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann möchte ich noch mal kurz wiederaufrufen den Punkt Konformitätsfaktoren. Sie haben den Entstehungsprozess beschrieben nach - - auch ausführlich dargelegt. Nun interessiert mich insbesondere die Genese der jetzt beschlossenen Konformitätsfaktoren im zweiten RDE-Paket. Da gab es ja in der Entwicklung sehr unterschiedliche Werte, und Sie hatten ja erwähnt: Auch der VDA, aber auch der europäische Verband haben da schon die eigenen Vorstellungen eingebracht und gesagt, was ihnen am nächsten käme. Der VDA setzte sich da gegenüber dem BMVI [sic!] in einer finalen Stufe für einen Konformitätsfaktor im Bereich von grö-



5. Untersuchungsausschuss

ber 2 bis dreieinhalb - Sie haben es ja auch gesagt: 3 war es auf jeden Fall - ein, wobei er für eine Unterscheidung in die Fahrbereiche „moderate“ und „extended“ plädierte. - Das ist BMWi-2-1, Ordner 22, Blatt 479.

In den Akten befindet sich eine von Ihnen, Herr Bänsch, erstellte Übersicht zu den Ressortverhandlungen zum EU-Verordnungsvorschlag zu RDE, und darin zeigt sich, dass das BMWi verglichen mit BMVI und BMUB die höchsten Konformitätsfaktoren fordert und den Forderungen des VDA am nächsten liegt. - Das ist ebenda, Seite 317. - Auf welcher fachlichen Grundlage hat sich dann das BMVI

(Zuruf von der CDU/CSU:
BMW!)!

- BMWi, Entschuldigung - für die von Ihnen vertretenen Konformitätsfaktoren in Höhe von 2,1 in der ersten Stufe und 1,5 in der zweiten Stufe eingesetzt?

Zeuge Marek Bänsch: Ich fange mal mit der finalen Stufe an, obwohl sie ja eigentlich in der Reihenfolge nach der Übergangsstufe kommt. Aber die Zielrichtung, die ich vorhin schon mal skizziert hatte, war: RDE soll eine möglichst realitätsnahe Testfahrt abbilden und dort durch den Konformitätsfaktor sicherstellen, dass die Messungenauigkeiten der Geräte nicht zulasten des Herstellers gehen.

Zu diesem Punkt gab es Ausführungen der Kommission, die sich auf wissenschaftliche Untersuchungen stützen. Ich weiß allerdings nicht genau, welche Institute da - ich vermute mal: das war das JRC - seitens der Kommission bemüht worden sind - - und die dargelegt haben, dass die Messunsicherheiten in einem Bereich liegen - wenn man das umrechnen würde auf einen Konformitätsfaktor - zwischen 1,0 - also es gibt Messgeräte, die - - oder es gab Messungen, bei denen der Wert ziemlich genau am Laborwert lag - bis 50 Prozent im Maximalfall.

Die Frage, die sich jetzt stellte, war: Was passiert, wenn diese Messungenauigkeit jetzt als Risiko

des Herstellers - - als Risiko beim Hersteller hängenbleibt? Und da hat die Kommission den Standpunkt vertreten, man könne halt irgendwie einen Mittelwert nehmen, und hat sich dann, ich glaube, in dem ursprünglichen Vorschlag bei 1,2 positioniert. Und wir haben als Wirtschaftsministerium die Ansicht vertreten, dass die Messungenauigkeit nicht zulasten des Herstellers gehen darf, sondern dass der Bereich der Messunsicherheit über den Konformitätsfaktor auch komplett abgebildet werden muss. Das heißt also, wenn die Fahrzeuge - - Oder umgekehrt formuliert: Es darf nicht an der ungenauen Messtechnik liegen, dass ein Fahrzeug in der Typgenehmigung oder für die Typgenehmigung schon den RDE-Test nicht besteht. Das war unsere Auffassung, und für die sind wir eingetreten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Was allerdings - - Oh, Entschuldigung. Ich bin schon durch. Okay. - Dann sind Sie an der Reihe, CDU/CSU-Fraktion.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Ich habe noch mal zwei Fragen aus dem Komplex Kenntnisse, auch Ihre Kenntnisse zu Abgasmanipulationen vor dem Bekanntwerden in den USA. Beim Bekanntwerden der Vorwürfe seitens der US-Umweltbehörde EPA war ja die Diskussion dann um die realen Werte bei NOx im Vergleich zu den Prüfstandswerten, NEFZ-Werten auf dem Rollenprüfstand, sehr stark. Und Sie haben zu diesem Thema in einem bei Ihnen englischsprachig angeforderten Redebeitrag für Staatssekretär Machnig am 12.01.2015 thematisiert, dass die Lücke zwischen den auf dem Teststand und im Realbetrieb gemessenen Emissionen von 2001 bis 2013 30 Prozent ausmachte. - Das ist zusammengestellt in den Unterlagen BMWi-2-1, Ordner 37 von 53, Seite 60 ff., hier Seite 65 f. gemeint.

Die Frage, die sich daraus ergibt: Sind Ihnen die Abweichungen der Realbetriebsemissionen von den in der Typprüfung festgelegten Werten bei NOx schon zuvor bekannt gewesen, wenn Sie den Zeitraum von 2001 bis 2013 in dem entsprechenden Vortrag nennen und dort eine Steigerung von 30 Prozent, oder woher kommt dieses Wissen?



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Marek Bänsch: Ich bin mir jetzt nicht ganz sicher, was die 30 Prozent darstellen. Also aus der Passage, die Sie gerade vorgelesen haben, kann ich mir jetzt den Kontext noch nicht erschließen, ob es um eine steigende Abweichung zwischen den Grenzwerten und den real ermittelten Werten geht; denn - -

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Also so, wie ich das hier verstanden habe - das muss ich auch dazusagen -, ist es so, dass Sie gesagt haben, dass es einen Anstieg der Emissionen von 2001 bis 2013 um 30 Prozent gab im Verhältnis zu den auf dem Prüfstand, auf dem Rollenprüfstand, gefahrenen Fahrzyklen - die ermittelten Werte, wenn man das im Realbetrieb entsprechend betreibt. - Der Vermerk ist hier nämlich da, und den könnte ich Ihnen geben.

Zeuge Marek Bänsch: Ja, da gibt es - - Na ja, ja, gut. Ich glaube, jetzt habe ich es verstanden. - Das geht nach meiner Erinnerung auf eine Untersuchung des UBA zurück, die haben - - nicht alleine, es gibt auch andere Institutionen, die das untersucht haben. Aber die vom UBA habe ich noch relativ deutlich vor Augen, die halt eine Spreizung darstellt - das ist grafisch dargestellt gewesen über diesen Zeitraum, den Sie gerade genannt haben -, aus der man absehen konnte, dass mit den neuen Emissionsstufen der EU-Gesetzgebung, Abgasgesetzgebung, die Schere zwischen den im Labor nicht nur einzuhaltenden, sondern faktisch auch eingehaltenen Grenzwerten und dem, was auf der Straße gemessen wird, zunehmend auseinanderklaffte. Also das ist keine persönliche Wahrnehmung von mir, sondern das ist im Prinzip die Wiedergabe einer wissenschaftlichen Darstellung des Umweltbundesamtes.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Dann die Frage, die wir allen hier stellen: Hatten Sie vor dem 19./20.09.2015 Kenntnisse über Abschalt einrichtungen oder Zweifel an der Konformität von Abgasreinigungsanlagen an Pkws?

Zeuge Marek Bänsch: Nein, also Zweifel daran, dass die Fahrzeuge nicht richtig - - oder partiell die Abgasreinigung eventuell manipulieren könnten, oder Zweifel, dass - - Umgekehrt muss

ich es formulieren: Zweifel, dass die Fahrzeuge in irgendeiner Form nicht gesetzeskonform wären, hatte ich nicht.

Die Grundlage unserer Entscheidungen waren ja wissenschaftliche Studien, die dieses zunehmende Auseinanderklaffen zwischen Labor und Straße halt auch dokumentiert haben. Und wenn man sich auf diese Studien stützt, dann kann man eine ganze Menge Zahlenwerk daraus ableiten, zum Beispiel, um welchen Faktor diese Abweichung vorliegt. Im Maximalfall ist so von Faktor 7 teilweise die Rede gewesen oder, je nachdem, welche Studie man gelesen hat, auch schon mal Faktor 9 oder Faktor 5. - Es waren unterschiedliche Institute, die sich damit beschäftigt haben, aber die haben das nicht auf eine Manipulation durch die Software zurückgeführt. Also es gab da keinen Hinweis darauf, dass dies jetzt ein gewollter, vom Hersteller eventuell bewusst produzierter Effekt ist, aus welchen Gründen auch immer, sondern es wurde suggeriert, dass das eine generelle Schwäche von Dieselmotoren ist, die sie in bestimmten Fahrsituationen haben - also keine Rückschlüsse auf illegale Abschalt einrichtungen, sondern eher auf das Unvermögen der Fahrzeuge, bisher diese Grenzwerte einzuhalten.

Umgekehrt formuliert: Wenn man die Fahrzeuge von vorneherein auf für - - oder die Tests auf der Straße als Typzulassung - - als Voraussetzung für die Typzulassung formuliert, dann wären Hersteller gezwungen, das Abgaskonzept so zu überdenken und weiterzuentwickeln, dass diese Grenzwerte dann zukünftig auch eingehalten werden, bzw. sie würden sich überlegen, ob weitere - - ob das für zukünftige Modelle noch wirtschaftlich ist. - Das ist so der Problemaufriss, den wir da behandelt haben.

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

Vorsitzender Herbert Behrens: Keine weiteren Fragen?

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Nein.



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Dann möchte ich ganz gern noch mal anknüpfen an den Konformitätsfaktor und dessen Entwicklung. Sie haben darauf hingewiesen, dass man sich aus unterschiedlichen Quellen informiert hat, dass es auch fachliche Grundlagen gegeben hat - eine Studie hatten Sie erwähnt -, aber eben auch Gespräche. Dann meine Frage: Das BMWi war ja mit den 2, 1 und 1,5 angetreten. Wie ist es zu erklären, dass das BMWi dann in der zweiten Stufe den Konformitätsfaktor in Höhe von 1,5 vertritt, wenn Sie doch selbst dazu in einer Erläuterung verfasst haben - Zitat -: „Bis 1,4 kann man noch begründen, danach wird es schwierig“? Das ist in den Unterlagen BMWi-2-1, Ordner 24, Blatt 317.

Und daran anschließend: Der Umweltausschuss des Europäischen Parlaments forderte, dass ab 2017 ein strenger Konformitätsfaktor gelten soll, der lediglich die Messtoleranzen, die Sie ja geschildert haben, berücksichtigt - das ist BMWi-2-1, Ordner 28, Blatt 42 -, und sprach sich dann in großer Mehrheit gegen den von der EU-Kommission und den Mitgliedstaaten abgestimmten Vorschlag mit den Konformitätsfaktoren 2,1 und 1,5 aus, ebenda, Seite 57 f. Können Sie mir sagen, auf welcher wissenschaftlichen Grundlage diese Aussagen beruhen und wo sich eine derartige Stellungnahme auch wiederfinden kann?

Zeuge Marek Bänsch: Das ist gerade der Zusammenhang, den ich vorhin schon erklärt hatte. Wenn man die Statistiken, die uns seitens der Kommission zur Verfügung gestellt wurden, ausgewertet hat, dann sind wir zu dem Ergebnis gekommen, dass es im Bereich zwischen 1,0 und 1,5 - oder bis zu einer Grenze von 1,5 - zu Abweichungen bei den Messungen kommt. Die Kommission hat sich dort mit ihrem Vorschlag halt an einem Durchschnittswert orientiert, und wir haben uns am äußersten Rand der Statistiken bewegt - wohl wissend, dass das für die Diskussion halt an unterschiedlichen Enden natürlich erst mal schwierig ist, aber mit dem Fokus darauf, dass Hersteller keinen Nachteil haben sollen daraus, dass die Messtechnik, die zur Verfügung steht, noch nicht das leistet, was sie vielleicht in einigen Jahren leisten könnte. Also das bildet ein Stück weit auch State of the Art der Messtechnik ab.

Meine Einschätzung aus der Vorlage beruht darauf, dass im Kreise der Mitgliedstaaten bis zu diesem Zeitpunkt halt sich keine zuverlässige Mehrheit abzeichnete, die das sehr als aussichtsreich erscheinen lassen würde, dass man einen Konformitätsfaktor von 1,5 bekommen könnte. Also die Frage ist ja nicht nur: „Was wird dem Hersteller zugemutet?“, sondern: Was ist in einer Verhandlungssituation in Brüssel auch realistisch erreichbar? - Das ist eher so zu verstehen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber was unsere Unterlagen anbetrifft, haben Sie ja noch weiter interveniert, und zwar gab es ja, ich hatte es eben erwähnt, seitens der EU-Kommission anfänglich Bedenken gegen diese Werte, und dann plädierte das BMWi dafür, aktiv auf Abgeordnete einzuwirken, die gegen das zweite RDE-Paket mit den Konformitätsfaktoren, wie genannt, stimmen könnten. Und da sind Sie, Herr Bänsch, gebeten worden, einen Briefentwurf zu fertigen. - Das ist BMWi-2-1, Ordner 28, Blatt 57 ff. - Und laut BMWi erzeuge die Absenkung der Konformitätsfaktoren - Zitat -:

wissenschaftlich belegbar **marginal** bzw. **überhaupt keine Verbesserungen der Luftqualität.**

BMW-2-1, wie eben genannt, ebenda, Blatt 58.

Weshalb traten BMBUB und BMVI denn laut der Übersicht, die Sie ja selber erstellt haben für die Ressortverhandlungen, auf niedrigere Konformitätsfaktoren - - ein, wenn Sie doch schreiben, dass es eben wissenschaftlich belegbar nicht sinnvoll ist?

Zeuge Marek Bänsch: Ich glaube, das muss man jetzt auch zeitlich versuchen erst mal ein bisschen zu trennen. Das sind zwei verschiedene Zeiträume und auch Verhandlungsphasen, die Sie da ansprechen.

Bevor der technische Ausschuss sich mehrheitlich für die RDE-Verordnung ausgesprochen hatte, also bis 28. Oktober 2015, gab es halt Verhandlungen im Ressortkreis darüber, mit welchen Werten - - oder für welche Werte und für welche Einführungsdaten sich Deutschland im



5. Untersuchungsausschuss

TCMV einbringen würde. Diese Abstimmungen waren kontrovers. Wir haben das halt aus verschiedenen Sichtweisen diskutiert. Wir haben halt eine industriepolitische Sichtweise vertreten, bei der das sichergestellt sein sollte - wie ich eben schon sagte -, dass die Messungenauigkeit nicht zulasten der Hersteller geht, auf gar keinen Fall zulasten der Hersteller geht. Und da war der Konformitätsfaktor von 1,5 für uns der zielführende. Das BMUB hat eine abweichende Auffassung vertreten und hat aber auch im Wesentlichen mit der Außenwirkung argumentiert.

Also, es war nicht das Thema: „Wie wirkt sich das aus umweltseitig?“, weil diese Diskussion hätte uns relativ schnell an einen ganz deutlichen Punkt geführt. Es wirkt sich umweltseitig, also messbar, an den Messstellen in der Stadt, dort, wo die höchste Belastung durch Stickoxide besteht, gar nicht aus. Und diesen Punkt haben wir, tatsächlich wissenschaftlich belegt, uns halt ganz genau angeschaut, weil wir hinterher sagen wollten: RDE muss nicht nur was messen, sondern es muss auch wirksam etwas verbessern. Und wenn man zu dem Ergebnis kommt, dass es nicht davon abhängt, ob ein Konformitätsfaktor von 1,5 oder 1,4 festgelegt wird, dann ist das aus industriepolitischer Sicht das wichtigere Argument, dass die Hersteller tatsächlich aus der Festsetzung - - oder aus dem Messverfahren mit mobiler Messtechnik keinen Nachteil haben sollen.

Jetzt kommen wir wieder zurück zum Thema: Verschärfung von Grenzwerten. Wenn also ein Fahrzeug in jeglicher Situation einen Konformitätsfaktor von 1,4 einhalten soll, obwohl die Messgeräte ungenau sind, dann führt das de facto zu einer Verschärfung. Wenn Sie dasselbe Fahrzeug hinterher im Labor vermessen, dann wird das Fahrzeug den Grenzwert deutlich unterschreiten. Und es ging für uns primär darum, ein realitätsnahes Messverfahren auf den Weg zu bringen, was halt ambitioniert genug ist, um die Luftsituation zu verbessern, aber die Hersteller auch nicht überfordern soll, dass sie gezwungen wären, einen großen Anteil der Dieselfahrzeuge kurzfristig aus dem Markt zu nehmen. Das sind also sozusagen die Randparameter, zwischen denen wir uns bewegt haben.

Und ein Vertreter des BMUB hat, glaube ich, vorrangig gesehen, dass er halt, nach Nachgang zu VW, auch tatsächlich mit einem Verhandlungsergebnis oder mit einer deutschen Position nach Brüssel gehen möchte, die hinsichtlich anderer Interessengruppen nicht kritisiert werden kann.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke. - Jetzt ist das Wort bei der SPD-Fraktion.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke, der Zeuge ist klar und ausreichend für uns.

Vorsitzender Herbert Behrens: Keine weiteren Fragen dort. Bündnis 90/Die Grünen, bitte.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, wir haben noch Fragen, und zwar fragen wir mal zum Ergebnis der RDE-Verhandlungen, Paket 2. Da haben wir das Dokument MAT A BMWi-2-2, Ordner 55, Seite 110/11. Das ist eine Information an den Minister Gabriel. Das haben Sie - - sind Sie als Bearbeiter, Herr Bänsch genannt, und dort heißt es - Ergebnis war ja dann 2,1 bzw. 1,5 -:

Der Beschluss kann als **Verhandlungserfolg der BReg., insb. aber auch des BMWi** gewertet werden.

Wir haben aber im Rahmen der Zeugenbefragung vom Herrn Flasbarth erfahren, dass es zwischen den Ressorts Wirtschaft, Umwelt und Verkehr bereits eine Einigung gab hinsichtlich der Konformitätsfaktoren, also in dem Fall 1,9. Das weicht davon ab, und zwar nach oben. Insofern würde mich noch mal interessieren, wo der Erfolg der Bundesregierung, insbesondere des BMWi, sein soll, wenn man sich doch im Vorfeld in den Ressorts schon auf einen niedrigeren, also einen strengeren Konformitätsfaktor verständigt hat. Da würde ich gern noch mal eine Interpretation dieser Einschätzung, die Sie da formuliert haben, hören.

Zeuge Marek Bänsch: Das interessiert mich auch. - Das ist kein Scherz. - Also, die Formulierung, dass das ein Erfolg des BMWi ist, habe ich nicht geschrieben, aber das ist auch nicht unbedingt not-



5. Untersuchungsausschuss

wendig, weil eine abgestimmte - - Also eine Vorlage, die ich entworfen habe, gelangt so, in der Form, nicht unbedingt bis zum finalen Zeichnungsstadium. Also ich bin verantwortlich für den Entwurf, und dann verlässt dieser Entwurf irgendwann meinen Schreibtisch und meinen Computer und läuft eine Hierarchie nach oben. Abgespeichert wird in der Regel der finale Entwurf, wenn es nicht mehrere gibt. In dem Fall habe ich also - - Ich würde nicht schreiben, dass es ein expliziter Verhandlungserfolg des BMWi ist. Ich würde eher sagen, die Bundesregierung hat sich in den Verhandlungen an dem Meinungsbildungsprozess aktiv beteiligt und den halt auch ein Stück weit befördert.

Auch vor Ort, direkt im Verhandlungsgeschehen, haben wir mitgewirkt daran, dass also die doch deutlichen extremen Positionen zwischen einigen Mitgliedstaaten auf der einen Seite, die sehr, sehr hohe Konformitätsfaktoren und sehr späte Einführungsdaten gefordert haben, und der Kommission mit ihrem Vorschlag und einigen anderen Mitgliedstaaten, die den Vorschlag unterstützt haben, dass also dieses weite Auseinanderklaffen - - dass wir zu einem Kompromissvorschlag kommen, der uns ermöglicht hat, noch am 28. Oktober zu beschließen, weil das war durchaus nicht selbstverständlich zu dem damaligen Zeitpunkt. Es ging uns darum, auch möglichst schnell dort zu einem Kompromiss zu kommen, der dann auch ohne Verzögerung in Kraft treten kann, weil je länger man damit wartet, desto kürzer wird die Vorlaufzeit. Und dort hat Deutschland insgesamt - also alle drei Ressorts waren auch vertreten in der Sitzung - aktiv mitgewirkt. Aber ich persönlich würde das nicht als explizites Verdienst des BMWi werten.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): In dem Vermerk, für den Sie also zumindest den Entwurf geschrieben haben, steht dann noch weiter hinsichtlich der Grenzwerte für dynamische Fahrweisen:

Die BReg hatte gefordert, dass die zentralen Elemente, das zeitliche Inkrafttreten der neuen Regelungen, die Höhe der NO_x-Grenzwerte

sowie die Transferfunktion intelligent miteinander verknüpft werden ...

Jetzt müssten Sie für mich noch mal genauer definieren, was mit „Transferfunktion“ und „intelligent verknüpft miteinander“ gemeint ist. Geht es da auch um diese dynamischen Randbedingungen, hinsichtlich sozusagen welchem Geschwindigkeitsprofil beispielsweise gemessen wird etc.? - Also müssten Sie für mich mal erläutern, dass ich das nachvollziehen kann, was und wie das gemeint ist.

Zeuge Marek Bäsch: Ja, sehr gerne. - Also, die Transferfunktion ist ein bisschen schwierig zu verstehen. Wir haben lange darüber diskutiert, ob es eine Transferfunktion in dem RDE-Verordnungsentwurf geben sollte für das zweite Paket, und das ist in der Historie wie folgt zu erklären:

Nachdem das RDE-Verfahren, -Testverfahren im Mai 2015 beschlossen wurde, konnten die Hersteller ihre Fahrzeuge erstmals nach verbindlichen Bedingungen testen. Und die sind zu dem Ergebnis gekommen: Das schaffen die Fahrzeuge schon, die kriegen - - Je nachdem, wie hoch der Konformitätsfaktor ist, könnten die die Anforderungen bestehen, aber es gibt einen großen Unsicherheitsfaktor, wenn man innerhalb der definierten RDE-Testbedingungen versucht - ganz bewusst versucht -, das Fahrzeug immer am äußersten Rand der Testbedingungen zu fahren. Also, jemand, der es darauf anlegt, dass das Fahrzeug den RDE-Test nicht erfüllt, also immer genau Maximum fährt von allem, was erlaubt ist - das könnte für Fahrzeuge problematisch werden, weil also mittlerweile in der Abgastechnologie so viele Komponenten miteinander wirken und auch gegeneinander teilweise wirken, dass das schwer beherrschbar ist für einen Entwickler, dass das Fahrzeug diesen äußersten Rand erfüllt.

Nur ist es allerdings schwierig, wenn man mitten im Verhandlungsprozess so diese ersten Ergebnisse also eben zwei Monate vor dem Beschluss versuchen soll noch in eine politische Diskussion reinzubekommen. Die Befürchtung bestand aber: Wenn man diesen Umstand nicht angemessen be-



rücksichtigt, dann könnte das eventuell dazu führen, dass die Fahrzeuge zwar alle eine Typgenehmigung bekommen, aber hinterher im Bereich von Nachprüfungen halt regelmäßig durch- - nicht regelmäßig durchfallen, aber von bestimmten Organisationen bewusst so gefahren werden, dass sie den Test nicht bestehen.

Und dort kam die Idee einer Transferfunktion auf: ein mathematisches Modell, was die Grenzwert- - was die Messwerte aus der RDE-Testfahrt gewichtet, sodass man für diese extremen Fahrweisen den Grenzwert anheben würde wie eine Wippe, sodass er auf der anderen Seite, im normalen Fahrverhalten, wenn das Fahrzeug sich beispielsweise im Stadtverkehr bewegt, abgesenkt wird. Also das heißt nicht jetzt Freifahrtschein für einen Hersteller, zu sagen: „Okay, jetzt muss ich mich um diesen Extrembereich nicht mehr kümmern“, sondern er muss gleichzeitig halt im Durchschnitt dafür sorgen, dass der durchschnittliche Ausstoß von Emissionen gleichbleibt.

Und diese Idee einer Transferfunktion war allerdings schwierig, weil wir sie unter dem Zeitdruck, möglichst schnell zu beschließen, nicht mehr rechtzeitig abschließend diskutieren konnten. Und deswegen haben wir uns dann auch angeschlossen, als die Kommission mit der Idee kam, für die Transferfunktion einen Platzhalter zu schaffen, also im Prinzip eine Formel in die Verordnung einzuführen, die die Form zeigt, wie so eine Transferfunktion aussehen konnte, ohne konkrete Werte einzusetzen, mit der Maßgabe oder mit der Zielrichtung, im vierten RDE-Paket, wenn das Thema Feldüberwachung - englisch: „in-service conformity“ - behandelt wird, dass man dann sich noch mal in Ruhe hinsetzt und schaut: Wie würde sich so eine Transferfunktion auswirken? Welche Vorteile hat sie, welche Nachteile hat sie? Ist das politisch gewollt? Und was kommt am Ende emissionsseitig bei raus? - Und das schien uns ein vernünftiger Kompromiss zu sein, um an der Stelle die Verhandlungen zum RDE-Paket 2 nicht auszubremsten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Die CDU/CSU-Fraktion ist an der Reihe.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Wir haben keine Fragen mehr.

Vorsitzender Herbert Behrens: Hat derzeit keine Fragen. - Dann würde ich ganz gern an diesem Punkt auch weitermachen, weil der hier auf meiner Liste eben auch noch steht, was die Transferfunktion anbetrifft, wo ja nun doch der VDA insbesondere daran interessiert war, dass es da zu dieser Einarbeitung einer Transferfunktion kommt. Können Sie sich erinnern, dass außer dem VDA noch andere Organisationen sich hier für eine solche Transferfunktion ausgesprochen haben?

Zeuge Marek Bäsch: Nein, habe ich keine Erinnerungen dran.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann würde ich ganz gern abschließend noch mal, was die Zusammenarbeit zwischen BMWi und VDA anbetrifft, aus Ihrer Sicht erfahren - - also, wenn Sie da insbesondere auch in diesem Prozess noch mal die Form der Zusammenarbeit schildern würden. Der Hintergrund ist der, dass in einem Protokoll eines RDE-Gesprächs Sie, Herr Bäsch, einen Änderungsvorschlag unterbreitet haben, und da heißt es - so die ursprüngliche Formulierung -:

Eine Unterstützung der VDA-Vorschläge kann aber letztendlich nur unter folgenden Voraussetzungen erfolgen:

Dann sollte eine Formulierung:

Eine **abschließende Bewertung** der VDA-Vorschläge kann aber letztlich nur unter folgenden Voraussetzungen erfolgen:

ersetzt werden. Und: Herrn Bäsch ging es

um die Klarstellung, dass die Bundesregierung in Brüssel keine VDA-Positionen vertritt.

Das ist BMWi-2-1, Ordner 24, Blatt 100. - Aus welchem Kontext heraus erschließen sich solche Äußerungen von Ihnen?



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Marek Bänsch: Aus dem Kontext heraus, dass die Bundesregierung sich nicht undiskutiert oder unreflektiert Meinungen zu eigen macht, die von einem Verband geäußert werden. Also das ist jetzt eine sprachliche Feinheit, die mir an der Stelle wichtig war. Die hat zwei wesentliche Punkte berücksichtigt. Zum einen - - Also, ich weiß nicht, ob Sie jetzt ein Datum genannt haben, aber ich würde es - - aus der Erinnerung heraus würde ich das irgendwie in den August oder so verorten - August, Juli -, jedenfalls zu einem Zeitpunkt, als es noch keine abgestimmte Position der Bundesregierung zu der Frage von Konformitätsfaktoren oder Einführungsdaten gab. Es gab zu dem Zeitpunkt meines Wissens noch nicht einmal einen Kommissionsvorschlag.

Wenn man dann durch sprachliche Ungenauigkeiten suggeriert, wir würden eine Position des VDA vertreten, wäre das für einen kritischen Leser sicherlich hinterfragenswert. Also ging es mir darum, deutlich zu machen, dass wir die Vorschläge des VDA prüfen und anschließend bewerten - in der Reihenfolge -, und dann natürlich auch unter Berücksichtigung dessen, was die Kommission als Vorschlag danebenlegt. Dann muss das ja auch irgendwo zusammenpassen. Und das ist es eigentlich schon, ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie hatten ja eben gefragt, wo ein möglicher - - konnten nicht einschätzen, zu welchem Datum dieser Vermerk gemacht worden ist. Da kann ich Ihnen sagen, dass es der September 2015 war, also doch schon zu einem sehr weit fortgeschrittenen Termin, als es um die RDE-Regelung ging.

Okay, das war es von meiner Seite. Dann die SPD-Fraktion noch mit Fragen? - Nicht. Bündnis 90/Die Grünen, bitte.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich mache mal weiter mit der Ministerinformation, dem Dokument, für das Sie den Entwurf geschrieben haben. Da geht es auf Seite 111 dann weiter - also das ist noch mal MAT A BMWi-2-2, Ordner 55, Seite 110/11 -, und auf Seite 111 steht:

Transferfunktion, die im Vorschlag der EU-KOM in den Erwägungsgründen erwähnt wurde, ist jetzt auf Initiative Deutschlands und auf besonderen Druck des BMWi gegenüber BMUB und BMVI wieder im Verordnungstext.

Das haben Sie aber so geschrieben?

Zeuge Marek Bänsch: Also, das würde ich heute auch wieder so schreiben, ja, weil in den Ressortabstimmungen die Frage war, ob es nicht ausreichend wäre, wenn man einen Platzhalter in Form eines Erwägungsgrundes schafft. Das war tatsächlich in der Diskussion zwischen den Ressorts. Ein Erwägungsgrund entfaltet aber keine rechtliche Bindung. Uns ging es schon darum, dass man dieses Thema Transferfunktion nicht nur gründlich diskutiert, sondern auch verlässlich im Rahmen des vierten Verordnungspakets zu RDE noch einmal aufgreift. Und da scheint ein Erwägungsgrund ein relativ schwaches politisches Signal vor dem Hintergrund, dass sich ja die öffentliche Meinung oder die öffentliche Diskussion zu Emissionsgesetzgebung sehr dynamisch entwickelt hat in dem Zeitraum. Und wir wollten halt sicherstellen, dass das bis zur Diskussion zum vierten RDE-Paket nicht untern Tisch fällt.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wenn man so eine Transferfunktion einbauen würde - - Noch mal zum Verständnis: Es wird ja bei RDE dann ein bestimmter Zyklus de facto gefahren, und diese Transferfunktion kann sich also - - bezieht sich auf, ich sage jetzt mal, den Rand des - was im Rahmen des Zyklus gefahren werden kann - möglichen praktischen Verhaltens. Also, wenn jetzt jemand tatsächlich sozusagen den Zyklus hat und er reizt den sozusagen aus, ohne ihn sozusagen zu verlassen, das wäre der Bereich, wo dann diese Transferfunktion greifen könnte. Ist das so, also, habe ich das richtig verstanden?

Zeuge Marek Bänsch: Ja, das haben Sie völlig korrekt wiedergegeben.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Ich frage mich aber, warum die notwendig ist. Sie haben ja vorhin gesagt: Wir



5. Untersuchungsausschuss

machen ja die Konformitätsfaktoren, damit, was die Messungenauigkeiten angeht, es da sozusagen keinen Nachteil für die Hersteller gibt. - So, dafür macht man die Konformitätsfaktoren, so haben Sie es begründet - - oder mit relativ hohen sozusagen Konformitätsfaktoren reinzugehen. Warum braucht es denn eigentlich dann noch eine Transferfunktion, wenn man sowieso sozusagen Messungenauigkeiten und mit den Konformitätsfaktoren auch mögliche Nachteile für die Automobilhersteller verhindern will, indem man einen relativ hohen Konformitätsfaktor ansetzt? Darum verstehe ich das nicht, warum man das zusätzlich noch braucht. Für mich ist es dann ein weiteres Schlupfloch, um Grenzwerte nicht einhalten zu müssen.

Zeuge Marek Bänsch: Also, Ihre Einschätzung teile ich da ein Stück weit, und die Frage, die sich dem anschließt, ist: Warum setzt man sich für eine Transferfunktion ein, wenn das möglicherweise ein Schlupfloch sein könnte? Ist das nicht automat- - Ist das nicht problematisch? Wir haben - weder jetzt Deutschland konkret noch das BMWi - gesagt, dass wir diese Transferfunktion unter jeglichen Umständen unterstützen, sondern wir haben uns immer parallel dazu um Aufklärung bemüht, wie diese Transferfunktion sich auswirken würde. Würde sie immissionsseitig etwas zum Nachteil bewirken? Das war eine Frage, die praktisch direkt nach dem ersten Vorschlag durch den VDA im Raum stand. Die musste wissenschaftlich belegt werden. Da war auch relativ schnell ein Konsens im Ressortkreis, dass man eine Transferfunktion öffentlich nicht verkaufen kann, wenn das ein Schlupfloch sein könnte, und dass wir das unbedingt vermeiden müssen, um die Akzeptanz des RDE-Verfahrens auch zu erhalten.

Wir haben deswegen in Zusammenarbeit mit verschiedenen wissenschaftlichen Instituten und dem UBA und dem BMUB den VDA aufgefordert, entsprechend die Immissionsauswirkungen - also nicht, was hinten aus dem Auspuff rauskommt, sondern was am Ende luftseitig in den Städten passiert - wissenschaftlich zu untersuchen, und zwar mit verschiedenen Szenarien. Und eines dieser Szenarien war halt: Wie würde sich die

Transferfunktion im Verordnungsvorschlag auswirken im Vergleich dazu, wenn man sie nicht dadrin hätte? Und das Ergebnis war: Sie wirkt sich nicht aus.

Die Grundidee ist ja dabei gewesen: Wenn die Fahrzeuge das, was sie besonders schlecht können, nämlich extreme Fahrweisen - - wenn sie dort einen Bonus kriegen, sage ich jetzt mal, einen Spielraum, dann müssen sie umgekehrt in anderen Situationen besser sein. Also, wer an einer Stelle mehr kriegt, muss an einer anderen Stelle besser werden. Der Durchschnitt der Immissionen muss gleich bleiben. Das war die Grundidee.

Und jetzt die Frage: „Wirkt sich das tatsächlich aus oder nicht?“ - das lag auch dem BMUB sehr am Herzen -, die wurde wissenschaftlich untersucht. Und das Ergebnis war: Es wirkt sich nicht negativ immissionsseitig aus. Und der Grund dafür liegt auch ein Stück weit auf der Hand, weil die Anpassung der Konformitätsfaktoren nach unten, also das Ambitionierte an der Transferfunktion, hauptsächlich in den Städten stattfinden würde, nämlich da, wo halt gerade die Probleme mit der Luftsituation am ärgsten sind, so dass wir im Mittel nicht nur ein konstantes Immissionsniveau hätten mit Transferfunktion, sondern gerade in der Nähe von Messstationen sogar eine Verbesserung.

Aber das alles darf einen trotzdem misstrauisch stimmen, wenn man nicht genau weiß, wie die Transferfunktion wirkt und man in der Fläche der Untersuchung noch keine Erfahrung hat. Zu dem Zeitpunkt war RDE, also die RDE-Testfahrt, gerade einmal seit vier Monaten bekannt - Mai 2015 beschlossen. Und die Diskussion um die Transferfunktion begann meines Wissens nach im August oder September. Das heißt, es fehlte an Erfahrungen in der Fläche. Und deswegen war also erste Grundvoraussetzung: wissenschaftlicher Nachweis um immissionsseitige Auswirkungen und die Bereitschaft auch des BMWi, einen Platzhalter zu schaffen, der Raum für weitere Diskussionen lässt. Das waren da die beiden Punkte, wo wir gesagt haben: Dann kann man das sicherlich auch so mittragen, und das würden wir auch



5. Untersuchungsausschuss

so unterstützen, um zu verhindern, dass Fahrzeuge, die eine Typgenehmigung haben, durch mutwillige Fahrweisen mit PEMS-Messgeräten denn an die Grenze getrieben werden, was ein Fahrzeug technisch nicht beherrschen kann.

Vorsitzender Herbert Behrens: So, das wäre die Runde gewesen. Gibt es weitere Fragen? CDU/CSU-Fraktion? - Von meiner Seite auch nicht. SPD-Fraktion? - Dann wärst du weiterhin an der Reihe. Bitte.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber weil Sie sagten, was dann irgendjemand beim RDE-Verfahren, beim RDE-Test mit den PEMS-Messgeräten mutwillig fährt: Also, ich meine, er kann ja nicht irgendwas fahren, sondern es ist ja auch bei dem RDE-Verfahren vorgeschrieben sozusagen, was für ein Zyklus zu fahren ist. Also, er kann ja nicht sozusagen, simpel formuliert, einfach aufs Gas treten und losfahren, bis es nicht mehr geht, sondern da gibt es ja sozusagen einen Rahmen. - Aber ich wollte eigentlich fragen: Der Vorschlag für so eine Transferfunktion, der kam also - - Wer hat sich den eigentlich ausgedacht? Kam der vom VDA?

Zeuge Marek Bänsch: Also, er wurde vom VDA an uns herangetragen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Und die Studie, dass diese Transferfunktion sich nicht negativ auf die Immissionen auswirkt, hat der VDA selber gemacht und Ihnen dann vorgelegt. Also, es gab keine unabhängige Untersuchung oder Studie oder Gutachten, sondern ein Interessensverband hat diese Studie gemacht, und Sie haben gesagt: „Okay, das ist plausibel, und dann machen wir das mit der Transferfunktion“?

Zeuge Marek Bänsch: Ich sage es so: Wenn wir das so gemacht hätten, dann wäre die Studie nicht belastbar. - Die Frage, die wir in der Kürze der Zeit bis zur Beschlussfassung hatten, war: Was machen wir mit dem Vorschlag, der aus Sicht der Hersteller eine große Herausforderung für Entwickler darstellt? Ignorieren wir ihn gänzlich, oder bringen wir ihn ein? - Wir haben gesagt: Wenn ihr überhaupt bei uns Gehör für eine

Transferfunktion haben wollt, dann müsst ihr das belegen. - Wenn der VDA jetzt in Eigenregie eine Studie vergeben würde und das eine Blackbox ist, wie diese Studienergebnisse zustande gekommen sind, dann wäre das für uns nicht belastbar gewesen, also für mich als Vertreter des Wirtschaftsministeriums vielleicht noch; aber spätestens der Vertreter des Umweltministeriums hätte gesagt: Das interessiert mich nicht, was dadrin steht, das ist ja vom Verband.

Also wurde folgende Verfahrensweise gewählt: Wir haben bei der Auswahl der Institute mitgewirkt, wir haben halt durch die - - Das Bundesumweltamt und die BASt haben Daten beigestellert, und wir waren im Ressortkreis, also einschließlich BMUB, beteiligt über die einzelnen Schritte, wie sich die Studie weiterentwickelt. Das waren verschiedene Schritte. Da wurde in erster Instanz halt geschaut, wie sich diese Fahrzeuge immissionsseitig verhalten. Da hat zum Beispiel die TU Graz mitgewirkt. Und in der zweiten Stufe wurde das umgerechnet, auf das Verhalten in der Flotte, also: Was bedeutet das, wenn sich - - oder Verkehrsanteile oder Fahrzeuganteile so und so zukünftig verhalten? Also, steigender Anteil von Diesel-Pkw beispielsweise müsste da mit eingepreist sein. - Das war die zweite Stufe. Da hat ein anderes Institut mitgewirkt. Und in der dritten Stufe wurde dann berechnet, wie sich das immissionsseitig auswirkt, wenn halt alternativ eine Transferfunktion implementiert ist oder nicht. Und an diesen drei wissenschaftlichen Stufen gibt es verschiedene Abbiegemöglichkeiten, was Sie noch mit reinnehmen statistisch, wo Sie die Grenze ziehen. Das ist ein ziemlich komplexes Unterfangen.

Insbesondere auf Drängen des BMUB-Kollegen haben wir immer den konservativsten Ansatz genommen, den man sich denken konnte. Also, im Zweifel haben wir auch schon fast unrealistische Szenarien genommen und haben aber gesagt: Wir wollen auf der sicheren Seite sein. Wenn wir am Ende ein Ergebnis haben, was zeigt, die Transferfunktion ist völlig neutral, aber diese Studie lässt irgendwie Raum für Kritik, dann nützt sie uns nichts. - Insofern war das also keine Blackbox, die der VDA selbst steuern konnte und die ungeprüft dann zu Ergebnissen führte, sondern es war



5. Untersuchungsausschuss

halt schon eine sich entwickelnde Studie, die unter hohem Zeitdruck zwar, aber mit hoher Fachkompetenz dann belastbare Ergebnisse brachte.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Können Sie den genauen Titel der Studie sagen, und wissen Sie, ob die Studie öffentlich zugänglich ist?

Zeuge Marek Bänsch: Nein, also ob sie einen genauen Titel hatte, kann ich Ihnen nicht sagen. Sie lief unter dem Stichwort „Air Quality Study“.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und das war TU Graz? Also noch mal - -

Zeuge Marek Bänsch: Also, das waren verschiedene Institute. Die TU Graz hat mitgewirkt, ifeu - -

(Arno Klare (SPD): Ich habe sie hier auf dem Schirm!
Da ist die Studie!)

- Hm?

(Arno Klare (SPD): Da ist sie! Die ist öffentlich! Ich habe sie hier!)

- Ah ja, okay.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann hast du also - - Dann hat der Kollege auch den Titel.

(Arno Klare (SPD): Ja, ich sage ihn dir gleich! Ich muss ja jetzt nicht brüllen, wenn ich nicht dran bin! -
Vereinzelt Heiterkeit)

Setzen Sie ruhig fort.

Zeuge Marek Bänsch: Ja, also - -

(Arno Klare (SPD): Das sind die Charts davon, nicht die Studie!)

Gut, also es waren drei Institute, die daran gerechnet haben. Neben dem ifeu und der TU Graz das dritte, vierte - komme ich jetzt gerade nicht drauf. Aber das wesentliche Element ist aus meiner Sicht nicht jetzt die Auswahl der Projektpartner - da finden Sie sowieso nur wahrscheinlich eine Handvoll deutschlandweit, die da die Fachkompetenz bringen, so eine Berechnung durchzuführen -, sondern das Entscheidende ist halt: Inwieweit kann der Auftraggeber bei bestimmten Weichenstellungen ungeprüft dafür sorgen, dass die Ergebnisse eventuell geschönt werden, ja, oder nicht belastbar sind am Ende? - Und da gab es halt einen stetigen Austausch zwischen den Ministerien und den Projektpartnern, sind wir also beteiligt gewesen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und warum ist die Studie eigentlich nicht von der Bundesregierung oder von den Ministerien, beispielsweise vom BMWi, beauftragt worden und bezahlt worden, sondern von einem Interessensverband?

Zeuge Marek Bänsch: Wir hatten ein extremes Zeitproblem. Also, diese Diskussionen, ob diese Transferfunktion tatsächlich integriert werden sollte oder nicht, die waren im August/September 2015. Und wir wussten, dass die Kommission vorhatte, im September mit einem Vorschlag zu kommen, und alle hatten ein Interesse daran, möglichst schnell auch darüber abzustimmen. In der Zeit ein Vergabeverfahren, ein öffentlich-rechtliches Vergabeverfahren, zu machen, hätte sicherlich dieselben Ergebnisse am Ende produziert, aber viel zu spät, also die hätten in den Diskussionsprozess dann nicht mehr einfließen können. - War die einzige Option, jemanden zu finden, der dort ohne die Beschränkungen der öffentlichen Vergabe schnell Mittel frei macht.

Vorsitzender Herbert Behrens: So, ich schaue noch mal in die Runde. Gibt es weitere Fragen? CDU/CSU-Fraktion? - Meinerseits nicht. SPD-Fraktion? - Arno Klare, bitte.

Arno Klare (SPD): Jetzt habe ich doch noch eine Frage, nicht weil ich gerade die Studie hier habe,



5. Untersuchungsausschuss

sondern ich habe die gerade gefunden wohlge-
merkt, also ich habe die nicht vorher gehabt. Das
muss ich jetzt der Ehrlichkeit halber zugeben.

Meine Frage bezieht sich darauf, weil ich in die-
ser Studie gerade lese, dass - - Bei halbwegs nor-
mierten RDE-Fahrten, die ja normiert sind, hat
man bei 26 Fahrten, die man gemacht hat, einen
Streufaktor gehabt bei den NOx-Werten um den
Faktor 8. Ja, also es waren schon sehr große Un-
terschiede, sehr große Unterschiede, obwohl die
jeweiligen, die da gefahren sind, gehalten waren,
genau in diesem RDE-Zyklus auch zu fahren. Das
ist der Grund, warum es diesen Faktor gibt. Und
der ist jetzt nicht nur sozusagen an den Haaren
herbeigezogen und ist nicht nur ein Incentive,
was man jetzt sozusagen der Automobilindustrie
einfach mal vorwirft, damit die zufrieden sind
oder so. Das hat schon was mit wissenschaftli-
chem Hintergrund zu tun. Meine Frage ist jetzt:
Wenn man RDE weitergehend, was die Faktoren
angeht, sozusagen standardisiert, dann kann man
irgendwann mal diesen Transferfunktionswert
gegen null gehen lassen. Ist das richtig?

Zeuge Marek Bänsch: Da bin ich zu wenig Um-
weltwissenschaftler, um Ihnen die Frage beant-
worten zu können. Nach meinem Verständnis
ist - - Der wesentliche Kernpunkt ist, dass die
Randbedingungen einer RDE-Testfahrt, unabhän-
gig mal von der Transferfunktion, halt immer im
Auge behalten müssen: Ist das noch statistisch re-
levant, was da gefahren wird, oder nicht? - Wählt
man die Randbedingungen zu eng, läuft man Ge-
fahr, dass die Fahrzeuge sich im realistischen
Alltagsgebrauch wieder anders verhalten als das,
was für die Typzulassung maßgeblich ist. Wählt
man diesen Bereich - - Würde man da versuchen,
100 Prozent abzubilden, würde es für einen Her-
steller bei Straßentests sehr schwierig werden,
die Fahrzeuge über den gesamten Bereich tat-
sächlich innerhalb eines vertretbaren Abwei-
chungsfaktors zu halten. Das ergibt sich aber eher
aus motortechnischen, fahrphysikalischen Ge-
setzmäßigkeiten, die wir nicht beeinflussen kön-
nen.

Wir wollen ja am Ende tatsächlich die Grund-
voraussetzung für eine Typzulassung schaffen,

und wir haben mit RDE da weltweit Neuland be-
treten. Also, diese Verordnung in der Form, also
tatsächlich auf der Straße zu fahren und das als
Voraussetzung für die Erteilung einer Typgeneh-
migung zu machen, das gibt es bisher noch nicht.
Und insofern kommt dieser Phase, sage ich jetzt
mal, der Erfahrungssammlung eine besondere Be-
deutung zu. Und in diese Phase hinein haben
Hersteller das erste Mal gegenüber uns argumen-
tiert: Jetzt haben wir die Testbedingungen
schwarz auf weiß. Jetzt haben wir angefangen,
die Fahrzeuge zu vermessen, und wir fürchten,
dass trotz aller wirklich mit Sorgfalt und in jahre-
langen Untersuchungen und Verhandlungen fest-
gelegten Randbedingungen es noch einen Bereich
gibt, wo jemand, der es darauf anlegt, die Fahr-
zeuge tatsächlich an ihre technische Grenze
treibt. - Und ob dann die Transferfunktion die
Lösung ist oder nicht, bedarf tatsächlich einer
Untersuchung, die nicht in zwei Monaten zu leis-
ten ist. Da haben wir halt angesetzt. Wir haben
gesagt: Wir brauchen eine Transferfunktion, zu-
mindest als Platzhalter, und bitte nicht nur in
den Erwägungsgründen, sondern so im Verord-
nungstext, dass wir verlässlich noch mal in Ruhe
darüber diskutieren können.

Arno Klare (SPD): Gut, danke.

Vorsitzender Herbert Behrens: Stephan.

**Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE
GRÜNEN):** Noch mal zu der Frage, warum sozu-
sagen dieser Vorschlag mit der Transferfunktion
so kurzfristig kam: Könnte es auch sein, dass dem
VDA auch klar war, er kriegt einen Konformitäts-
faktor von drei Komma irgendwas nicht durchge-
setzt? Also lässt er sich was Neues einfallen und
kommt dann halt mit so einer Transferfunktion.

(Arno Klare (SPD): Da ha-
ben wir es ja!)

Ist das abseitig oder ist das realistisch?

Vorsitzender Herbert Behrens: Das sind jetzt Ver-
mutungen, Stephan.

**Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE
GRÜNEN):** Bitte?



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Das sind jetzt Vermutungen von dir, Stephan.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Genau!

(Heiterkeit)

Vorsitzender Herbert Behrens: Der Zeuge Bänsch ist aber wegen anderer Fragen hier.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann formuliere ich die Frage um. - Hatten Sie den - -

(Heiterkeit)

Nein, aber die Frage wäre noch mal - - Der Kollege Klare hat ja gerade angesprochen: bis zur achtfachen Abweichung. Das würde dann aber bedeuten, dass das, was Sie gesagt haben, nämlich dass es überhaupt keine Auswirkung hat auf die Realemissionen, dann doch ein bisschen schwer ist unter einen Hut zu bekommen, wenn Sie sagen, die Studie hätte ergeben, dass das keine negativen Auswirkungen auf die Emissionen hätte. Das kriege ich noch nicht ganz zusammen.

Zeuge Marek Bänsch: Verzeihen Sie mir, Herr Abgeordneter, wenn ich jetzt noch mal nachhake, aber ich verstehe die Frage noch nicht richtig. Was ist jetzt eigentlich der Kernpunkt?

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, Herr Klare hat gerade in der Studie deutlich gemacht, dass dieses Phänomen, dass jemand es drauf ankommen lässt, erhebliche Auswirkungen sozusagen auf die gemessenen Emissionen hat, nämlich bis zum Achtfachen - so habe ich das wahrgenommen - ,

Zeuge Marek Bänsch: Ja, ja.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): - also ein Problem darstellt. So. - Die Studie aber sagt: Wenn man diese Transferfunktionen machen würde, hätte das keine negativen Auswirkungen auf die Emissionen. Diese beiden

Aspekte kriege ich irgendwie noch nicht zusammen und wollte fragen, ob Sie dafür eine Erklärung haben. Sie können auch Nein sagen.

(Vereinzelt Heiterkeit)

Zeuge Marek Bänsch: In der Tat - -

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wir studieren sicherlich im Nachgang der Veranstaltung hier die Studie noch mal genau.

(Arno Klare (SPD): Ich habe sie dir weitergeschickt!)

- Danke. Ah, darum hat es gepiepst.

Zeuge Marek Bänsch: Da ich jetzt nicht genau weiß, welche - - worauf sich die achtfache Abweichung jetzt bezieht, ist es schwer, die Frage zu beantworten, ohne zu spekulieren.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber können Sie vielleicht mit Blick auf das vierte RDE-Paket noch mal sagen, wie jetzt sozusagen die weiteren Verfahrensschritte sind, weil es ist ja nur ein Platzhalter?

Vorsitzender Herbert Behrens: Wir sind jetzt auf dem - -

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, was ist da in Vergangenheit zum weiteren Verfahren für das vierte RDE-Paket in Bezug auf das Thema Transferfunktion schon besprochen worden?

Vorsitzender Herbert Behrens: Du weißt, Stephan, das gibt unser Zeitraum nicht her, und zwar der zeitliche Zeitraum. Aber wir sind bei 2:16.

(Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann versuche ich es!)

- Oliver.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Mich würde noch mal interessieren: Wir haben ja



5. Untersuchungsausschuss

gehört, auch von anderen Zeugen hier, über RDE ist zehn Jahre geredet worden und diskutiert worden: „Wie gestaltet man das aus?“ und - - Das ist eine Menge Arbeit. Jetzt ist im Mai die grundsätzliche Entscheidung zur Einführung gefallen, die Regelung - Sie haben das eben so beschrieben -, und dann tauchten diese Transferfunktionen auf. Wieso ist da vorher nicht drüber gesprochen worden?

Zeuge Marek Bänsch: Wesentlicher Grund dafür ist, dass, wenn der Hersteller da ein Problem erkennen soll oder erkennen kann, er erst mal wissen muss, wie diese RDE-Testfahrt konkret gefahren werden soll. Die Randbedingungen sind ja vielfältig. Und da ist halt in technischen Gremien drüber diskutiert worden in einer Zeit, als ich die noch nicht begleitet habe. Zu dem Zeitpunkt, als ich dazugekommen bin, gab es schon relativ enge vorgefasste Vorstellungen, wie so eine RDE-Testfahrt sein sollte; aber es gab immer noch ein paar Punkte, die kontrovers diskutiert worden sind und die wesentlich dafür sind, wie sich das Fahrzeug in der Testfahrt verhält.

Und dieses Monitoring aufgrund der Test- - nicht des - - „Testzyklus“ möchte ich eigentlich nicht sagen -, aber aufgrund der Rahmenbedingungen der Testfahrten konnte quasi in dem Moment beginnen, wo die Hersteller wussten: Wie muss ich jetzt fahren? - Und das war im Mai 2015 der Fall. Dort beginnt halt tatsächlich eine Phase, wo man sich jetzt anschaut, wie die Fahrzeuge sich verhalten. Und davon ableitend haben Hersteller vorher keine Möglichkeit gehabt, das Fahrzeug nach RDE-Kriterien zu vermessen. Sie hätten sehr wohl Testfahrten auf der Straße machen können - die PEMS-Messgeräte standen zu dem Zeitpunkt auch zur Verfügung -; aber sie hätten halt nicht zuverlässig sagen können, was da am Ende tatsächlich die Fahrzeuge können oder was sie nicht können. Diese Möglichkeit haben sie nur, wenn sie wissen, wie sie fahren müssen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also das Problem, das diesen Transferfunktionen zugrunde liegende Problem, ist erst durch die Beschlussfassung im Mai 2016 offenbar geworden, vorher gab es das gar nicht?

(Kirsten Lühmann (SPD):
Konnte es das nicht geben!)

- Ich frage nicht Sie, Frau Lühmann; ich frage den Herrn Bänsch.

Zeuge Marek Bänsch: Wir haben es das erste Mal nach der Beschlussfassung im Mai 2015 - ich weiß jetzt aber nicht mehr, ob im Juni, Juli oder sonst wann - diskutiert. Ich persönlich habe vorher nichts von einer Transferdiskussion gehört. Insbesondere in Verbindung mit den Verhandlungen zum ersten RDE-Paket, wo über die Randbedingungen der Testfahrt beschlossen wurde, war es kein Thema. Lässt sich nicht ausschließen, dass jemand anderes schon mal über die Transferfunktion nachgedacht hat; aber dazu kann ich nichts sagen - macht aus meiner Sicht - -

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber es war zu dem Zeitpunkt kein Thema im Ministerium, im politischen Raum irgendwo?

Zeuge Marek Bänsch: Nein.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Wir sind durch.

(Stephan Kühn (Dresden)
(BÜNDNIS 90/DIE
GRÜNEN): Na gut, wir haben ja noch einen Gast!)

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann Frau Lühmann, SPD-Fraktion.

Kirsten Lühmann (SPD): Jetzt stelle ich noch mal die Frage, ob ich Sie richtig verstanden habe. Habe ich Sie dahin gehend richtig verstanden, dass diese Frage „Transferfunktion“ gar nicht vorher aufkommen konnte? Weil nämlich die Problematik, die als Lösung möglicherweise die Transferfunktion hatte, dieses Problem gab es noch gar nicht. Und dieses Problem ist erst - - oder konnte erst erkannt werden, nachdem alle Bedingungen für die RDE-Fahrt aufgetaucht sind. Also wäre, wenn diese Idee „Transferfunktion“ vor dem Mai 2015 auf das politische Parkett gekommen wäre, derjenige, der es dort hinbringt, ein Hellseher oder eine Hellseherin - hätte sein



5. Untersuchungsausschuss

müssen, weil diese Person schon die Bedingungen kannte, die erst im Mai beschlossen wurden. - Habe ich Sie so richtig verstanden?

Zeuge Marek Bänsch: Genau.

(Oliver Krischer (BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN): Weil
RDE vom Himmel gefallen
ist!)

Kirsten Lüthmann (SPD): Der Kollege sagte eben - fürs Protokoll -: „Weil RDE vom Himmel gefallen ist!“ Dazu noch mal die Feststellung, dass wir hier mehrere Zeugen hatten und der Kollege Krischer selber gerade bei seiner Frage festgestellt hat, dass es ein zehnjähriger Prozess war, an dessen Ende, nicht an dessen Anfang, im Mai gewisse Kriterien standen. Und wer vorher die Transferfunktion aufs Tablett gebracht hätte, hätte diese Kriterien vorher gewusst, da der Zeuge gesagt hat - - Herr Bänsch, ich hatte Sie so verstanden: Sie wussten sie nicht vor dem Mai. Ihres Wissens andere wussten sie auch nicht vor dem Mai. - Also konnten sie erst im Mai bekannt sein. Also konnte eine Transferfunktion als Lösung des Problems auch erst nach dem Mai 2015 aufs politische Tapet kommen.

Zeuge Marek Bänsch: Exakt.

Kirsten Lüthmann (SPD): Der Zeuge nickt.

Vorsitzender Herbert Behrens: So. Gibt es weitere Fragen an den Zeugen Bänsch? - Das ist nicht der Fall. - Gibt es den Wunsch, nach Beendigung der öffentlichen Beweisaufnahme noch in einer eingestuften Sitzung den Zeugen zu befragen? - Das ist nicht der Fall. Dann können wir die Befragung für heute beenden.

Im Rechtssinne abgeschlossen ist die Vernehmung damit noch nicht. Sie werden das Protokoll erhalten und haben dann zwei Wochen Zeit, Korrekturen an der Übertragung vorzunehmen oder auch Richtigstellungen und Ergänzungen zu Ihrer Aussage mitzuteilen. Danach beschließt der Ausschuss über den Abschluss der Vernehmung.

Vielen Dank für Ihr Erscheinen, und ich wünsche Ihnen noch einen schönen Abend.

Zeuge Marek Bänsch: Danke.



Vorsitzender Herbert Behrens: Jetzt möchte ich bitten, den Zeugen Dr. Wolfgang Scheremet in den Ausschusssaal zu begleiten.

**Vernehmung des Zeugen
Dr. Wolfgang Scheremet**

Herr Dr. Scheremet, nehmen Sie Platz! Vielen Dank, dass Sie da sind. Ich darf Sie noch mal willkommen heißen.

Sie wurden bereits über das Prozedere sowie über Ihre Rechte und Pflichten informiert in der ersten gemeinsamen Runde. Bevor wir in die Vernehmung zur Sache einsteigen, muss ich Sie zunächst zur Person vernehmen. Deshalb möchte ich Sie bitten, Ihren Vornamen, Namen, Ihr Alter, Ihren Beruf und Ihren Wohnort mitzuteilen. - Bitte.

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Ja, herzlichen Dank. - Mein Name ist Wolfgang Scheremet. Ich bin 54 Jahre alt, wohne in Berlin und bin studierter Diplom-Volkswirt und arbeite als Abteilungsleiter im Bundeswirtschaftsministerium.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Herr Dr. Scheremet, Sie wurden mit der Einladung über den Gegenstand der Vernehmung schriftlich informiert. Ich muss - davon gehe ich aus - jetzt nicht noch mal wiederholen, worum es hier in dieser Sitzung gehen soll.

Sie haben zu Beginn der Befragung die Möglichkeit, noch mal im Zusammenhang darzustellen, was aus Ihrer Sicht zum Gegenstand der Vernehmung zu sagen ist. Wenn Sie das wünschen, dann hätten Sie jetzt das Wort.

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Nein, vielen Dank. Da, glaube ich, überlasse ich Ihnen die Zeit, die entsprechenden Fragen zu stellen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, vielen Dank. Dann verfahren wir so. - Vom Verfahren her ist es so, dass ich zunächst die Möglichkeit habe, ein paar einleitende Fragen an Sie zu stellen, um dann das Wort weiterzugeben an die Kolleginnen und Kollegen aus den Fraktionen.

Meine Fragen an Sie zunächst, dass Sie mir doch bitte und dem Ausschuss kurz den fachlichen Hintergrund und Ihre dienstliche Tätigkeit beim BMWi darstellen würden, damit wir wissen, in welchem Kontext Sie auch zu der hier in Rede stehenden Frage des Abgasskandals stehen.

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Ich bin Leiter der Abteilung Industriepolitik. Und ein Fachreferat in meiner Abteilung, das Referat IV D 4 nach derzeitiger Nomenklatur, ist Spiegelreferat zum Umweltministerium und zum Verkehrsministerium und da zuständig eben für Fragen Umweltinnovationen, und dazu gehört auch die Betreuung des TCMV in Brüssel. Und in meiner Rolle als Vorgesetzter beschäftige ich mich da.

Fachlichen Hintergrund habe ich insoweit keinen direkten, dass ich keine technische Ausbildung habe, sondern ich bin Diplom-Volkswirt, habe mich aber umfangreich über die Punkte, Hintergründe und Zusammenhänge im Bereich Abgasuntersuchungen, Abgastests und auch die technischen Belange unter anderem bei der Automobilindustrie und bei Sachverständigen informiert.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und inwiefern sind Sie im Rahmen Ihrer Tätigkeit im BMWi mit der Verordnung 715 aus 2007, was ja die Abschaltvorrichtungen grundsätzlich verbietet, in Berührung gekommen?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Ich bin im groben Kontext, vor allem im politischen Kontext, eben damit vertraut. Ich kenne sie nicht in Wort, in einzelnen Sätzen und einzelnen Absätzen, das überlasse ich meinen Experten auf der Arbeitsebene; aber ich bin insoweit natürlich damit vertraut, dass ich mit meinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern da öfter drüber gesprochen habe und die verschiedenen Punkte auch durchdiskutiert habe.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und im Zuge dieser Gespräche hat sich dann das BMWi jemals an die EU-Kommission gewandt, um Hilfe bei der Auslegung der Verordnung zu erhalten? - Es geht ja auch darum - - oder Hintergrund dieser Frage ist, dass im Bericht von einer Tagung des Aus-



5. Untersuchungsausschuss

schusses der Ständigen Vertreter der Mitgliedstaaten am 25. Mai 2016 festgestellt wird, die aus Deutschland, Großbritannien, Frankreich inzwischen vorliegenden Untersuchungen hätten gezeigt, dass die Defeat Devices nicht das einzige und nicht das zentrale Problem seien, zumal deren Einsatz bereits jetzt untersagt sei. Hat dies nach Ihrem Wissen ein anderes Bundesministerium bzw. auch eine andere Bundesbehörde getan?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Ich kann mich jetzt nicht daran erinnern, habe ich keine eigene Wahrnehmung dazu. Ich weiß, dass ich mit meinem Mitarbeiter darüber gesprochen habe, dass es unterschiedliche Interpretationen gibt, kann jetzt aber im ganz konkreten Fall keine Details dazu replizieren.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie sprechen von unterschiedlichen Interpretationen. Wissen Sie von den Grundlagen dieser unterschiedlichen Interpretationen bei den anderen, mit denen Sie gesprochen haben?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Es ging grob um die Interpretation einer Fußnote; aber was da jetzt im Detail sich ergeben hat, dazu kann ich im Augenblick nichts sagen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Haben Sie vor der Aufdeckung des Abgasskandals die Begriffe „Abschalteinrichtung“ oder auch „Defeat Device“ oder „Cycle Beating“ oder auch „Thermofenster“ jemals gehört? Wenn ja, wo und in welchem Zusammenhang?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Nein, vorher habe ich das nicht bewusst zur Kenntnis genommen. Es kann sein, dass ich es in verschiedenen Vorlagen gelesen habe. Ich habe angefangen im Oktober 2014 als Abteilungsleiter. Vorher hatte ich damit in meiner Tätigkeit nichts zu tun. Ich habe dann immer mal wieder von den verschiedenen Umwelträten und vor allem von den Sitzungen des TCMV natürlich erfahren, habe das auch begleitet, habe das auch mit meinen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen besprochen. Es waren da sehr technische Fragen, ich habe mich da

auch auf die Kompetenz meiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verlassen.

Richtig in Erinnerung - - oder so richtig lebhaft wurde das dann nach dem Ende September, um den 20. September herum, als dann bekannt wurde, was VW in den USA da gemacht hat und wie die amerikanische Regierung darauf reagiert hat. - Also, ich will nicht ausschließen, dass ich das vorher zur Kenntnis genommen habe; aber ich kann mich im Augenblick nicht aktiv daran erinnern. Erst danach war mir das richtig bewusst, um was es da geht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Nun hat sich ja Weiteres ergeben. So ist in der vergangenen Woche eine neue Studie des ICCT veröffentlicht worden mit dem Ergebnis, dass die Kraftstoffverbrauchs- und CO₂-Emissionswerte auf dem Rollenprüfstand im Durchschnitt 42 Prozent von den Werten abweichen, die im Realverkehr gemessen worden sind. Und das Referat, in dem Ihr Mitarbeiter Herr Bänsch arbeitet, IV D 4, ist auch für die Thematik „Verbrauch von Kfz“ zuständig. Das geht aus den Unterlagen hervor, die uns hier vorliegen - BMWi-2-1, Ordner 37, Blatt 130. Waren Ihnen die Abweichungen hinsichtlich der CO₂-Werte oder beim Kraftstoffverbrauch zwischen Rolle und Realbetrieb schon vor Veröffentlichung der Studie bekannt?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Ja, ich glaube, es ist jedem aktiven Autofahrer bekannt, dass zwischen dem, was in den Papieren steht, was man in den Werbebroschüren liest, welche Verbräuche die einzelnen Kfz haben, und dem, was man anschließend selber ermittelt - - dass es da große Unterschiede gibt. Das ist, glaube ich, jedem bekannt.

Es war mir dann auch bekannt im Hinblick darauf, dass im Bereich der Teststände ganz bestimmte - - oder die Tests ganz bestimmte Aufgaben hatten. Und zwar sollten sie rausfinden, eben unter normierten Bedingungen, unter fest festgelegten Bedingungen, welche Verbräuche von bestimmten Autos zu verzeichnen sind. In erster Linie ging es darum, Quervergleiche zwischen zwei Kfz zu ermitteln, also wenn ich mich entscheide: „Welches Auto will ich denn kaufen?“, dass ich



5. Untersuchungsausschuss

eine Indikation habe: Welches ist weniger verbrauchsintensiv und welches ist mehr verbrauchsintensiv? Es sagt aber nichts darüber aus, wie bei meiner spezifischen Fahrweise die Verbräuche sich ergeben. Das heißt, ich müsste meine Fahrweise dann schon an die speziellen normierten Bedingungen auf dem Teststand anpassen.

Das heißt, das ist eigentlich auch gar nicht die Aufgabe der Tests gewesen, reale Fahrbedingungen widerzuspiegeln. Im Zuge der Weiterentwicklungen der Abgas-, der Luftbelastung und der CO₂-Einsparung wurde aber dann schnell klar: Mit diesen normierten Testbedingungen zur Ermittlung von Durchschnittsverbräuchen kommen wir nicht mehr weiter. Wir brauchen zusätzliche Informationen auch darüber - - zum Beispiel bei CO₂, wenn es um die Berechnung von Durchschnittsflottenverbräuchen geht, dass wir da zusätzliche neuere, andere Methoden brauchen. - Das ist der Bereich CO₂.

Was aber ja hier im Wesentlichen interessiert, ist der Bereich Schadstoffemissionen. Und deswegen wurde dann auch bereits - - Ich glaube, im Jahr 2007, vor mehreren Jahren, dann war klar: Wir brauchen zusätzliche Realtests oder Tests im Realbetrieb, um eben von diesen normierten Bedingungen wegzukommen, die nichts mit dem realen Fahrverhalten haben. - Deswegen hat man ja dann auch gesagt, wir machen diese RDE-, diese Real-Driving-Emissions-Tests, um eben diese zusätzliche Information zu bekommen, die in früheren Zeiten nicht interessant war, die man jetzt aber brauchte, um verschiedene Fragen beantworten zu können, beispielsweise die Luftreinhalten in Städten oder den CO₂-Verbrauch, den Durchschnittsverbrauch von Flotten der unterschiedlichen Kfz-Hersteller.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nun hat es ja durchaus Hinweise gegeben, allerdings vor der Zeit, wo Sie dann fachlich damit zu tun hatten, nämlich schon vom 30. Mai 2013, wo die Deutsche Umwelthilfe damals darauf hinwies in einer Pressemitteilung - auch das haben wir in den Akten unter BMWi-2-1, Ordner 16, auf dem Blatt 301 -, wo schon darauf hingewiesen worden ist,

dass es offenbar - - dass es illegale Programmierungen geben kann der elektronischen Motorsteuerung, die dann Zykluserkennung unter Umständen auch feststellen kann, und was sich ja nun tatsächlich auch, zumindest nach dem Aufdecken des VW-Skandals in den USA, bestätigt hat in Bezug auf NOx. Sind diese Erkenntnisse, die ja schon seit langer Zeit da sind - - Die Deutsche Umwelthilfe hatte ich eben genannt; Sie haben davon berichtet, dass es allgemein eigentlich Allgemeingut ist, dass der Verbrauch höher ist als das, was dort in den Zeitungsanzeigen steht. Inwieweit ist daraus nach Ihrer Kenntnis eine - - sind Handlungen entstanden oder Maßnahmen ergriffen worden, um sich mit diesem Phänomen auseinanderzusetzen? Hat es da konkrete Dinge gegeben?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Na ja, es war das Ziel, diese Real-Driving-Emissions-Tests möglichst schnell umzusetzen. Wir sehen ja, dass bei den Abgasmessungen oder bei der Luftmessung in den Städten, dass da keine Fortschritte zu verzeichnen waren. Und es gab Messungen - Sie zitieren die Umwelthilfe -, die ein Vielfaches der Emissionen im Realbetrieb gezeigt haben. Das war klar, man muss da aktiv werden, und deswegen ist auf europäischer Ebene die Initiative gestartet worden, diese Real-Driving-Emissions-Tests durchzuführen, also sich nicht nur auf die Teststände zu verlassen, sondern tatsächliche, reale - - den realen Fahrbetrieb als Referenz zu nehmen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber direkte Initiativen des Bundeswirtschaftsministeriums hat es nicht gegeben, dass Untersuchungen initiiert worden sind, um sich mit diesem Phänomen auseinanderzusetzen?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Nein, aber wir wussten schon, dass das BMUB oder das BMU und auch das BMVI als zuständige Federführer - wir waren ja bezüglich dessen eher Spiegelreferat -, dass da umfangreiche Diskussionen stattgefunden haben und auch Gutachten gemacht wurden. Aber wir selber haben diesbezüglich keine Initiativen gestartet, weil, wie gesagt, wir ja auch nicht Federführer waren, sondern Spiegelressort.



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Jetzt noch ein paar Fragen eingangs zur Einbindung des BMWi in die Aufklärung des Abgasskandals an Sie: Inwieweit ist das BMWi in die Aufklärung des hier in Rede stehenden Skandals eingebunden gewesen oder noch eingebunden?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Na ja, wir haben uns sozusagen - - oder wir haben natürlich uns informiert aufseiten der Kfz-Hersteller. Wir haben gefragt: Was macht ihr? Wie seid ihr aktiv? - Wir haben auch gefragt alle Kfz-Hersteller: „Gibt es so was bei euch auch?“, und sie aufgefordert, da auch Stellung zu nehmen.

Wir waren eingebunden, implizit eingebunden in die Untersuchungskommission des BMVI und des Kraftfahrt-Bundesamtes, wobei das im Wesentlichen auf Ebene - - die Information auf Ebene der Staatssekretäre lief. Also, wir waren im laufenden Betrieb nicht direkt informiert und eingebunden, sondern es gab auf Ebene der Staatssekretäre Informationen und relativ kurz vor, soweit ich mich erinnere, Veröffentlichung. Ich selber habe keine eigene Wahrnehmung dazu, dass ich unmittelbar informiert worden bin, sondern ich habe über meinen Staatssekretär - - Da gab es Telefongespräche mit dem entsprechenden Staatssekretär aus dem BMVI. Alles andere habe ich dann der Presse entnommen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie hatten dann eine aktive Rolle oder aktivere Rolle, ist zumindest hier in unseren Unterlagen ersichtlich, dadurch dass Sie am 6. Oktober 2015 eine Mail verschickten an Ihren Staatssekretär Machnig, und zwar eine Entscheidungsvorlage mit dem Betreff „VW-Affäre: Außenpolitische Flankierung“. Und darin heißt es:

Es wird dringend eine außenpolitische Flankierung der Aufklärung der VW-Affäre und der Umsetzung der von VW geplanten Abhilfemaßnahmen benötigt. Dabei stehen außenwirtschaftspolitische Aspekte im Vordergrund. Es gilt, Schaden von der Dachmarke „Made in Germany“ abzuwenden und verlorenes Vertrauen wieder zu gewinnen.

Dafür sollten gezielt alle bilateralen Gesprächskontakte genutzt werden, die sich in den nächsten Monaten auf unterschiedlichsten Ebenen ergeben.

Das ist das Material BMWi-2-1, Ordner 11, Blatt 66/67. - Wie sah die angesprochene außenpolitische Flankierung konkret aus, und welche bilateralen Gesprächskontakte wurden genutzt?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Mir ist der Vorgang sehr bewusst. Es ist in - - unmittelbar nach dem VW-Skandal breit diskutiert worden: Welche Auswirkungen hat das auf die Wirtschaft insgesamt, auf die Industrie insgesamt, auf die Dachmarke „Made in Germany“? Es war damals die Diskussion - - Oder die Sachlage, die Informationsslage war sehr undurchsichtig. Keiner wusste genau: Was verbirgt sich dahinter? Wie stark wirkt sich das aus? Was kommt da noch dazu? - Die deutschen Automobile standen ebenso in einem besonderen Ruf, sehr zuverlässig zu sein. Deutschland stand in dem Ruf, eben sehr zuverlässig zu sein. „Made in Germany“ hatte einen insgesamt besonderen Ruf. Jetzt haben wir festgestellt, ein wesentliches großes deutsches Unternehmen hat sich illegal verhalten, hat betrogen, und die Frage stellte sich: Wie wirkt sich das erstens auf die anderen Kfz-Hersteller aus, auf den Export? Und wie wirkt sich das möglicherweise sogar auf andere Hersteller aus, also Maschinenbau?

Wir haben damals intensiv diskutiert: „Was kann da passieren, welche Konsequenzen kann das nach sich ziehen?“, wussten nicht so genau, konnten das quantitativ natürlich nicht so genau abschätzen. Es war aber klar - - Wir hörten von unseren Botschaften, dass in vielen Ländern der Welt genau gefragt wurde: Was ist da eigentlich passiert? Müssen wir jetzt damit rechnen, dass die Autos, die in unseren Ländern verkauft werden, alle gefährlich sind? - Es war unklar, oder in vielen Ländern war unklar: Was heißt das eigentlich, was ist da eigentlich in den USA passiert? - Es gab beispielsweise Anfragen in China und sehr kritische Berichterstattung in China. In China wurden aber kaum Diesel verkauft. Der Anteil der Diesel auf dem chinesischen Markt ist



5. Untersuchungsausschuss

im Promillebereich, ist verschwindend gering. - Und wir haben festgestellt, da ist eine große Verunsicherung weltweit.

Deutsche Automarken haben ein sehr positives Image. Da wurde jetzt betrogen, wurde eine illegale Einrichtung eingesetzt. Und wie wirkt sich das aus? Wirkt sich das auf den Absatz aus? Wirkt sich das nicht nur auf VW aus, sondern auf andere? - Und deswegen haben wir entschieden, ein Aufklärungs- - Informationsmaterial zu erarbeiten: „Was ist in den USA passiert? Was heißt das mit dem Diesel? Was tut die deutsche Regierung in Bezug auf VW?“ - dass wir beispielsweise VW aufgefordert haben, umfassend mit der amerikanischen Regierung zu kooperieren, dass wir keine Indikation haben, dass es von anderen Herstellern ein ähnliches illegales Verhalten gibt -, und haben deswegen einen Vermerk gefertigt, der im Ressortkreis dann auch abgestimmt war und den wir dann den Botschaften zur Verfügung gestellt haben. - Wir haben also deswegen eine im Wesentlichen Informationsbroschüre gemacht und das den deutschen Botschaften im Ausland zur Verfügung gestellt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie sprachen eben von Aufklärungsmaterial, was Sie entwickelt haben. Wer war daran beteiligt? Ist das bei Ihnen aus dem Hause heraus konzipiert worden?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Das waren wir. Das waren Mitarbeiter aus dem Automobilreferat, das waren Mitarbeiter aus dem Referat IV D 4, das waren aber auch Beiträge aus dem BMVI und - - also wir haben das insgesamt in der Bundesregierung abgestimmt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber Automobilunternehmen waren nicht daran beteiligt?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: In den Akten zur Ausschussvorbereitung finden wir einen mündlichen Bericht des BMWi an den Ausschuss für Wirtschaft und Energie über die wirtschaftspolitischen Konsequenzen der VW-Affäre; darum hatte die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen gebeten. Da

sind Sie in der Abzeichnungsliste aufgeführt. Darin heißt es:

Es ist zu erwarten, dass sehr spezifische Fragen zum Umfang der von der Manipulation betroffenen Fahrzeuge, zu der bislang geleisteten Aufklärungsarbeit von Volkswagen und zu den seitens der Bundesregierung ergriffenen Maßnahmen gestellt werden könnten. Es wird vorgeschlagen, hierauf nur kurz einzugehen und ansonsten auf die federführende Zuständigkeit des BMVI und die Arbeit des Kraftfahrt-Bundesamtes ... zu verweisen. ...

Ein generelles Bashing der deutschen Automobilindustrie und der Dieseltechnologie ist auch angesichts des ungeheuerlichen Betrugsfalles nicht angebracht und durch nichts gerechtfertigt.

So das Material BMWi-2-1, Ordner 11, Blatt 35 bis 37. - Hat jetzt das BMWi darauf hingewirkt, dass die negativen Konsequenzen des Abgasskandals für den VW-Konzern möglichst gering ausfallen?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Es gab zu dem Zeitpunkt - - Also, wir haben nichts unternommen. Es war zu dem Zeitpunkt aber nicht so ganz genau klar, wie die Sache weitergeht. Deswegen haben wir ja - - wollten wir erst mal abwarten. Wir haben natürlich uns überlegt: Was kann passieren, wenn entsprechende Belastungen, Strafen seitens der amerikanischen Umweltbehörde, auf VW zukommen? Das war aber damals noch nicht klar, in welcher Höhe.

Wir waren nicht direkt beteiligt in der Aufklärungsarbeit. Deswegen haben wir gesagt: „Da soll das BMVI Stellung nehmen“ oder auf das BMVI verwiesen. Wir wollten aber auch keine Spekulationen in den Raum setzen, dass möglichst, dass das - - fiktive Zahlen in die Öffentlichkeit bringen, was auf VW zukommen könnte, weil wir keine gesicherte Erkenntnis darüber hatten, was auf VW zu dem damaligen Zeitpunkt zukommt. Deswegen haben wir uns da zurückgehalten.



5. Untersuchungsausschuss

Aber wir haben - ist ja auch nichts in der Öffentlichkeit, also ist sozusagen - - wir haben keine direkten Maßnahmen unternommen. Das war ja dann auch nicht nötig.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich knüpfe da mal an den Begriff des „ungeheuerlichen Betrugsfalls“, der ja in diesem Vermerk zu lesen ist. Nun hat VW ja zugeben müssen, dass sie eine illegale Abschaltvorrichtung verwenden, um die Grenzwerte einhalten zu können. Hat sich vor diesem Hintergrund das BMWi dafür eingesetzt, dass auch bei anderen Automobilherstellern als VW auf das Vorhandensein - - dass diese Unternehmen auch überprüft werden, ob sie illegale Abschaltvorrichtungen verwenden?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Mhm, das hat das BMVI dann gemacht. Wir haben natürlich mit den OEMs, mit den in Deutschland produzierenden Herstellern, gesprochen, explizit gefragt: „Was habt ihr? Wie sieht das bei euch aus?“, und die mündliche Stellungnahme, die wir bekommen haben: Wir haben keine solchen illegalen Abschaltvorrichtungen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nun hat der Vorstandschef der VW AG, Matthias Müller, dann am 15. Oktober 2015 ein Schreiben an das BMWi, in dem er Unregelmäßigkeiten bei Dieselmotoren eingestand und eine konsequente und lückenlose Aufklärung der Vorgänge versprochen - - In einem Briefentwurf zur Antwort auf das Schreiben von Herrn Müller findet sich in der vorangestellten Stellungnahme die Passage - Zitat -:

Müller erklärt, für „sämtliche“ Fahrzeuge eine Lösung anbieten zu wollen. Das dürfte nach allem, was wir wissen, nicht einfach werden und auch nicht in jedem Einzelfall dürfte eine technische Lösung möglich sein.

BMWi-2-1, Ordner 1, Blatt 72. - Ist Ihnen dieser Briefentwurf bekannt?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Ja, der ist mir bekannt, ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und auf welcher Grundlage wurde die Beurteilung getroffen, dass es nicht möglich sei, in jedem Einzelfall das Problem erhöhter NOx-Emission technisch zu beheben?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Wir haben - - Diese Information kam im Wesentlichen durch technische Informationen des Volkswagenkonzerns auch. Wir haben mit denen gesprochen: Was habt ihr - - Was ist da passiert? Was kann man tun? - Und die Information, die wir hatten, ist, dass bei manchen Fahrzeugen es relativ einfach ist, durch Anpassung der Software da was zu machen, dass es bei anderen aber auch um größere technische Umbauten - - oder, ja, Umbauten im Motor bedarf und dass das eine gewisse Zeit nach sich ziehen würde.

Es war damals auch noch nicht so genau klar, auch für den VW Konzern - das ist mein Eindruck gewesen oder im Augenblick auch noch mein Eindruck -, dass es am Anfang auch da noch unklar war, was das eigentlich alles für - - bedeuten würde, wie stark die Umrüstungen und wie intensiv die Umrüstungen sein würden. Eben diese verschiedenen Optionen rein softwaretechnischer Natur, da war es relativ einfach, was zu verändern. Wenn es Umbauten gab im größeren Maßstab, dann heißt das auch, dass man neue Hardware, neue Geräte einbauen musste. Das ist gar nicht so einfach, weil die nämlich nicht auf dem Markt so einfach zur Verfügung stehen, sondern die müssen produziert werden. Und diese ganzen Detailfragen, die haben dann dazu geführt, dass meine Leute gesagt haben: Das geht alles jetzt nicht innerhalb von zwei Wochen oder von vier Wochen, sondern wir müssen erst mal abwarten: Was für technische Möglichkeiten gibt es, um dann den Schaden zu beheben, um diesen Betrug sozusagen dann zum Ausgleich zu bringen? - Und daraufhin kann man dann erst eine finale Einschätzung abgeben, wie lange die Anpassung oder die Korrektur, die Reparatur der Kfz - - bedeuten würde, wie lange das dauern würde.

Vorsitzender Herbert Behrens: Noch mal auch zusätzlich in Bezug auf Abschaltvorrichtungen: In den uns vorliegenden Akten aus dem Referat IV D 3 befindet sich auch ein Schreiben der EU-



5. Untersuchungsausschuss

Kommission, da von der Generaldirektorin für Binnenmarkt, Industrie und Unternehmertum und KMU, Lowri Evans, an Staatssekretär Machnig vom 19. Mai 2016. In diesem Schreiben wird auf ein Prüfprotokoll zum Nachweis von Abschaltvorrichtungen verwiesen, das von einer Untergruppe innerhalb der Sachverständigengruppe Typengenehmigungsbehörden entworfen wurde. Ebenso verweist Frau Evans auf eine Software, die vom JRC entwickelt wurde, welche zur Untersuchung von Fahrzeugen im Hinblick auf die Anwendung von Abschaltvorrichtungen geeignet sein soll, und sie empfiehlt dringend,

dass alle Prüfungen, die durchgeführt wurden, bevor die gemeinsame Methodik vorhanden war, nun anhand der neuen Regeln überprüft und erforderlichenfalls wiederholt werden. So kann sichergestellt werden, dass die von einzelnen Mitgliedstaaten im Rahmen ihrer nationalen Untersuchungen ermittelten Prüfergebnisse in der gesamten EU vergleichbar sind.

Das ist das Material BMWi-2-1, Ordner 12, Blatt 196. - Ist Ihnen dieses Schreiben bekannt?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Dazu habe ich keine eigene Wahrnehmung. Also, ich kann mich erinnern, dass es solche Schreiben gab, aber ich kann dazu jetzt im Detail nichts sagen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ist es Ihres Wissens nach im Nachgang zu diesem Schreiben zu erneuten Tests nach dem angesprochenen Prüfprotokoll und der vorgeschlagenen Software gekommen? Können Sie dazu etwas sagen?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Nein, dazu habe ich auch keine eigene Wahrnehmung.

Vorsitzender Herbert Behrens: Meine letzte Frage, einleitend: Am 15. Juni 2016 begleiteten Sie Bundesminister Gabriel auf eine Sitzung des VDA-Vorstandes. Dabei wollte der VDA für den Besuch Vertraulichkeit zusichern. Es werde kein Protokoll über Ihren Besuch angefertigt, BMWi-2-1, Ordner 28, Blatt 313.

In dem Redeentwurf für den Bundesminister heißt es zur Diesellaffäre - Zitat -:

Die Hersteller werden zur Offenlegung der Steuerung der Abgassysteme verpflichtet (z. B. Software-Zugang). Die mit der Emissionsprüfung beauftragten Technischen Dienste müssen regelmäßig wechseln.

Ferner soll die Ausnahmeregelung zu den Abschaltvorrichtungen in der VO (EG) Nr. 715/2007 präziser formuliert werden. ... Prüfmaßstab für die Gefahr von Motorschäden soll künftig der Stand der Technik sein.

Wurden diese Aussagen aus dem Redeentwurf von Bundesminister Gabriel tatsächlich von ihm getätigt in diesem Gespräch? Können Sie sich daran erinnern?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Ich kann mich im Einzelnen nicht daran erinnern, was er aus dem Redeentwurf alles im Detail gesagt hat. Ich kann mich daran erinnern, dass er sehr offensiv die OEMs aufgefordert hat, da tätig zu werden, auch zu kooperieren, die Entwicklung sozusagen des - - auch die öffentliche Diskussion, die im Nachgang zum VW-Skandal sich ergeben hat, ernst zu nehmen und konstruktiv an Lösungen mitzuarbeiten, uns auch zu sagen, was geht, was nicht geht, aber da auch realistisch zu sein und nicht irgendwelche Forderungen zu stellen, sondern tatsächlich konstruktiv an der Lösung dieses Problems mitzuarbeiten. Er hat da sehr dezidiert - - Ich erinnere mich daran, dass er sehr offen und sehr dezidiert die OEMs da aufgefordert hat, an der Lösung des Problems mitzuarbeiten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und haben Sie Kenntnisse darüber, ob die Ankündigungen oder auch Forderungen an die Unternehmen bisher umgesetzt worden sind?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Wir sind ja gerade in der Umsetzung dieser RDEs. Die RDE oder die neuen Bedingungen für RDE kommen dann jetzt 2017 das erste Mal zur Wirkung, und ich gehe davon aus, dass die OEMs daran arbeiten, die neuen Grenzwerte da einzuhalten. Ich habe aber nicht im Detail mit den OEMs darüber



5. Untersuchungsausschuss

gesprochen, wie sie genau technisch daran arbeiten, diese neuen Grenzwerte umzusetzen. Aber ich gehe davon aus, dass sie das tun.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke sehr. Erst mal von meiner Seite so weit. - Jetzt ist die CDU/CSU-Fraktion an der Reihe.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Herr Dr. Scheremet, im Umweltbundesamt wurde nach dem Bekanntwerden der Vorwürfe der EPA gegen VW eine Sprachregelung formuliert, und diese Sprachregelung beginnt so:

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 g pro Schadstoff pro Kilometer so ermittelt, dass die realen Schadstoffemissionen im Ergebnis wiedergegeben werden.

Die Mitteilung des EPA über die Abgasmanipulation bezog sich auf verbotene Abschaltvorrichtungen. Können Sie in Ihrer Erinnerung bestätigen, dass das UBA seit längerem auf solche Missstände hingewiesen hat, also auf verbotene Abschaltvorrichtungen?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Ich kann nicht genau sagen, wann ich das erste Mal davon gehört habe. Ich habe natürlich davon gehört, auch von der Diskussion, auch von den Untersuchungen des UBA. Ich kann aber jetzt nicht genau sagen, ob ich davor oder danach, nach dem VW-Skandal, davon gehört habe. Nach meiner Erinnerung ist es mir erst bewusst geworden nach dem VW-Skandal. Aber im Laufe der Diskussion über das zweite RDE-Paket wurde darüber natürlich auch gesprochen, auch die Frage: Was ist eine illegale, was ist keine illegale Abschaltvorrichtung? - Und es war von Anfang an auch Punkt der Diskussion: Was heißt da „illegal“ und was nicht?

Die Motorsteuerung soll das tun, was sie tun soll, nämlich den Motor steuern, also den Verbrauch regeln, aber auch zu ganz unterschiedlichen Fahrbedingungen. Das ist die Aufgabe der Motorsteuerung. Und dann kann es durchaus sein, dass unter ganz bestimmten Fahrbedingungen, wenn ich zum Beispiel einen Pass hoch fahre oder wenn besonders viel Leistung gefordert ist, dass es dann erlaubt ist, eben diese Abgasreinigung abzuschalten - oder in Kaltstartsituationen und in ganz besonderen Bedingungen, wenn die Motortemperatur nicht erreicht ist. Es ist aber in der Verordnung nicht ganz klar geregelt, und deswegen hat man Interpretationsspielräume. Das ist das Problem, dass die Verordnung in dem Hinblick nicht präzise formuliert ist, und deswegen sollte das ergänzt werden um den Satz „nach Stand der Technik“, dass es da eine Präzisierung gibt. Dahin gehend ist mir das im Laufe der Diskussion bewusst geworden, und dass es da eine Bandbreite darüber geben kann, was illegale und nicht illegale Abschaltvorrichtungen sind.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): In einer in Ihrer Abteilung gefertigten Gesprächsvorbereitung für den Bundesminister Gabriel mit dem VDA-Präsidenten Wissmann am 15.06.2016 wird ausgeführt:

Ab September 2017 werden Hersteller zur Erlangung einer Typgenehmigung nachweisen müssen, dass ihre Fahrzeuge außerhalb des Labors nicht mehr als das 2,1-Fache des Euro-6-Stickoxidgrenzwertes emittieren ...

Das ist die Real-Driving-Emission-Verordnung.

Durch die für den RDE-Test **definierten Randbedingungen wird erstmals Rechtssicherheit geschaffen**, da zukünftige Fahrzeuge unter „normalen Betriebsbedingungen“ eine funktionsfähige Abgasnachbehandlung nachweisen müssen.

Wenn die Emissionswerte im Realbetrieb erst ab September 2017 gelten, handelt es sich dann bei dem langjährigen Auseinanderfallen der Emissionsgrenzwerte bei den Prüfstandsmessungen zu den real gemessenen Werten um diesen genannten Graubereich, den Sie eben geschildert haben? Wie würden Sie das einschätzen?



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Na ja, vor dem 01.09.2017 gab es ja keinen Realbetrieb, sondern da gab es nur den Teststandbetrieb. Deswegen ist das, was in den Regelungen für den Realbetrieb festgelegt ist, vorher nicht relevant, weil RDE erst zum 01.09. eingeführt werden muss, weil erst ab 01.09.2017 Neufahrzeuge entsprechend diesen Messungen im Realbetrieb die Grenzwerte einhalten müssen.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Also andersrum gesagt: Die Unterschiede liegen im System behaftet, also in der Situation, dass wir vorher Prüfstandsmessungen entsprechend hatten und die realen Messungen noch nicht gesetzliche Grundlage waren.

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Genau. - Wir hatten keine gesetzliche Grundlage für reale Messungen vorher. Wir hatten eine nicht ganz so präzise Definition, und deswegen gibt es da Unterschiede zwischen den Prüfstandsmessungen und den Realbetriebsmessungen. Aber die Unternehmen können sich nur dann an eine Regelung anpassen, wenn sie gültig ist. Vorher gab es ja keine Realbetriebsmessungen.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Zunächst erst mal recht herzlichen Dank.

Vorsitzender Herbert Behrens: Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, bitte.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie hatten vorhin ausgeführt, dass bereits 2007 klar war, dass wir Realtests auf der Straße brauchen. Was waren denn die Gründe - nach Ihrer Einschätzung -, warum es letztendlich zehn Jahre gedauert hat, bis wir eben am 1. September 2017 - Sie haben es ausgeführt - tatsächlich diese Tests dann auch auf der Straße haben? Ein ganzes Jahrzehnt ist ja ein ziemlich langer Zeitraum. Was sind nach Ihrer Einschätzung die Gründe dafür?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: So richtig angefangen hat das mit der Diskussion über die Einführung der RDE nach meinem Wissen sehr viel später, nämlich im Jahr 2011. Wann das jetzt - - Es gab die Verordnung oder die Richtlinie 2007,

aber die Diskussion über die Einführung von RDE begann im Jahr 2011.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie waren ja in die Beratungen zur RDE-Gesetzgebung eingebunden - in Ihrer Zuständigkeit. Im Vorfeld gab es ja sicherlich zahlreiche Gespräche beispielsweise mit dem nationalen bzw. dem europäischen Verband der Automobilhersteller als auch mit Herstellern selber. Können Sie noch mal beschreiben, was Ihnen dort an Vorschlägen oder Forderungen hinsichtlich der Konformitätsfaktoren - - herangetragen wurde?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: In Bezug auf das zweite RDE-Paket,-

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Genau.

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: - das dann im Oktober 2015 verabschiedet wurde. - Der zentrale Punkt: Es ging darum, dass die Motoren neuen Anforderungen genügen müssen. Das heißt, man musste die Motoren entsprechend anpassen. Es gab verschiedene Stellschrauben bei RDE. Das war das Einführungsdatum, das waren die sogenannten Konformitätsfaktoren, also die prozentuale Abweichung im Realbetrieb vom Teststandbetrieb, und es gab die Frage der Berücksichtigung von sogenannten Extremsituationen oder von Randbedingungen, also: Fahre ich ganz langsam, oder fahre ich ganz schnell? Und wie ist das Verhältnis von Randbedingungen zu Durchschnittsbedingungen?

Und je nachdem, wie man diese unterschiedlichen Faktoren einzelnen regelt - - Oder sagen wir mal so: Diese unterschiedlichen Bedingungen standen wie kommunizierende Röhren in einem Zusammenhang. Das heißt, die Unternehmer mussten technisch die Motoren auf eine neue Bedingung umstellen; das heißt, die Motoren mussten angepasst werden. Es war nicht so einfach, zu sagen: „Wir machen da eine Motorsteuerung rein“, sondern eine effektive Abgasreinigung ist ein sehr komplexer, technisch komplexer Vorgang. Es hängt von Temperaturen ab, es hängt von der Motortemperatur ab, es hängt von den



5. Untersuchungsausschuss

Stoffen ab. Das heißt, diese Motoren mussten an diese neuen Bedingungen angepasst werden. Das ist jetzt beim Automobilbau nicht so ganz einfach. Die Automobilhersteller versuchen durch sogenannte Plattformen Kosten einzusparen. Das heißt beispielsweise, dass Motoren nicht nur für ein Modell konzipiert werden, sondern die Ansatzpunkte - - Ob der quer drin ist oder längs drin, wo der Motor läuft, wo der Kühler sitzt, wo die Elektrik sitzt, wo der Kühlwassertank sitzt, hängt nicht nur von einem Modell ab oder von einer Modellvariante, sondern ist relativ ähnlich für viele Modelle. Bei integrierten Konzernen wie dem VW-Konzern hängt es nicht nur davon ab - bei VW, der Marke VW -, sondern dieses Baukastensystem beeinflusst nicht nur die VW-Modelle, sondern Skoda oder Audi. Also ziemlich komplex.

Wenn Sie jetzt technische Veränderungen vornehmen wollen bei einem Motor - - Das heißt, um die Abgasreinigung zu verbessern, müssen Sie möglicherweise die Führung der Auspuffanlage verändern, näher am Motor, um mehr Wärme abzubekommen in einer ganz bestimmten Stufe der Abgasreinigung. Brauchen Sie weniger Temperatur, brauchen Sie eine Kühlung. Das heißt, man muss den Motor technisch völlig neu konzipieren, und das geht nicht innerhalb von wenigen Monaten, sondern es geht eigentlich auch nur dann, wenn Sie einen Modellwechsel machen oder wenn Sie einen Palettenwechsel machen. Und deswegen sind diese Faktoren - - Konformitätsfaktoren, wie schnell die Konformitätsfaktoren nach unten gehen, die Einführungsdaten und die Randbedingungen stehen in einem Zusammenhang. Wenn die Automobilhersteller länger Zeit haben, um diese Umstellung der Motorkonzeptionen durchzuführen, dann können Sie strengere Konformitätsfaktoren haben, oder Sie brauchen weniger anspruchsvolle Randbedingungen und umgekehrt. Deswegen standen diese drei Punkte zueinander in einer Beziehung.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ihr Kollege Herr Bänsch hat ja auch schon ausgeführt, dass die Positionierung des BMVI [sic!] hinsichtlich der Festlegung der Konformitätsfaktoren sicherstellen sollte, dass

Messungenauigkeiten sozusagen nicht zum Nachteil der Hersteller werden und natürlich die Hersteller insgesamt keine Nachteile durch die Festlegung der Konformitätsfaktoren haben sollen. Jetzt ist es aber so - das haben ja die PEMS-Messungen im Auftrag der VW-Untersuchungskommission gezeigt -, dass es durchaus Hersteller gibt - also deutsche Hersteller -, die die Grenzwerte einhalten, also die sozusagen nicht Konformitätsfaktoren brauchen, sondern die eben in RDE-Straßentests die Grenzwerte einhalten. Insofern ist für mich die Frage, warum dann insbesondere das BMVI die Position vertreten hat, man braucht als Einstieg bei den Konformitätsfaktoren einen Wert von 2,1 oder jedenfalls in der Richtung, Abweichung.

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Das BMWi.

(Zurufe: BMWi!)

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das BMWi, Entschuldigung. - Also Sie hatten jetzt gerade unterschiedliche Positionen innerhalb der Bundesregierung zu den Konformitätsfaktoren, und nach meiner Erinnerung war es so, dass Sie mit 2,1 und dann 1,5 zum späteren Zeitpunkt, also ab 2021, in die Ressortabstimmung gegangen sind - sage ich jetzt mal.

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Es gab eine Einigung auf Staatssekretärebene über die deutsche Position und die Frage: Wie gehen wir dann in die europäische Diskussion rein? - Und das Ergebnis dieser Staatssekretärsrunde war, dass wir mit einem Konformitätsfaktor in der ersten Stufe bei 1,95 oder mit 1,95 reingegangen sind und 1,5 in der zweiten Stufe oder 1,6 in der zweiten Stufe. Das heißt, es gab eine Einigung zwischen den Staatssekretären.

Es gab unterschiedliche Ausgangspositionen. Das BMUB hat die Position oder den ersten Vorschlag der Kommission unterstützt. Wir haben da eher Bedenken gesehen, ob tatsächlich alle Hersteller in der Lage sind, diese Konformitätsfaktoren zu erreichen. Es ist einfacher beispielsweise für Premiumhersteller, diese Konformitätsfaktoren zu erreichen, weil die Abgasreduzierung ist mit Kosten verbunden. So eine Abgasreinigungsanlage



5. Untersuchungsausschuss

kostet 2 500 Euro je Fahrzeug. Das ist die Zahl, die ich so im Kopf habe. Das ist bei einem Premiumauto relativ unbedeutend. Das ist aber bei einem Kleinwagen, der unter 20 000 Euro kostet oder der unter 15 000 Euro kostet - - Natürlich spielt das eine Rolle. Deswegen ist es durchaus möglich, dass die Konformitätsfaktoren sehr unterschiedlich waren oder die Möglichkeiten der OEMs, diese Konformitätsfaktoren zu erreichen, sehr unterschiedlich waren. Es ist schwieriger bei einem kleinen Auto, und möglicherweise sind die Hersteller auch unterschiedlich weit gewesen, weil es ja auch noch keine klare Regelung gab. Wir haben zwar lange darüber diskutiert, und es wurde daran gearbeitet, aber es waren noch keine festen Größen verabschiedet, an die sich die Hersteller dann auch halten konnten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Jetzt ist die SPD-Fraktion an der Reihe. Bitte.

Kirsten Lühmann (SPD): Ich hätte gerne gewusst, wie sich auf Ihre Arbeit und auf die Diskussion um das Thema RDE das Bekanntwerden der illegalen Abschaltvorrichtungen bei VW ausgewirkt hat - ganz konkret, sowohl auf die Zusammenarbeit mit den anderen Ressorts als auch mit der Wirtschaft.

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Also, es hat nicht eine grundsätzliche Veränderung der Zusammenarbeit zwischen den - - Oder: Die grundsätzliche Zusammenarbeit zwischen den Ressorts hat sich nicht verändert. Wir haben eigentlich ähnlich zusammengearbeitet wie vorher. Wir haben auch nicht die grundlegende Zusammenarbeit mit den Automobilherstellern verändert. Die Intensität der Gespräche hat zugenommen. Durch den Abgasskandal hat diese Diskussion über RDEs eine neue Qualität in der Öffentlichkeit bekommen. Auch die Rolle des TCMV, des Technischen Ausschusses, hat eine ganz andere Qualität bekommen. Das war vorher ein technischer Ausschuss, der auf Referentenebene oder auf Sachbearbeiterebene technische Fragen beantwortet hat. Durch den VW-Skandal bekam das plötzlich eine große Bedeutung. Das heißt, auch die Kommission wollte natürlich diesen Prozess beschleunigen, weil der TCMV plötzlich im Lichte der Öffentlichkeit war, was er vorher nicht war - er

auch bei mir als zuständigem Abteilungsleiter viel stärker in die Wahrnehmung gerutscht ist als vorher.

Aber die grundlegende Zusammenarbeit zwischen den Ressorts hat sich meiner Wahrnehmung nach nicht verändert. Wir haben gleich zusammengearbeitet, aber wir haben uns natürlich viel öfter getroffen, weil ganz klar war: Wir müssen möglichst schnell zu einer Verabschiedung der zweiten Stufe RDE kommen. - Das wollten eigentlich auch alle. Auch die OEMs wollten das - eine möglichst schnelle Verabschiedung -, um da auch Planungssicherheit zu haben. Politisch wollten die verschiedenen Häuser genau das Gleiche, eine möglichst schnelle Verabschiedung, und deswegen hat sich die Intensität erhöht, aber nicht die grundsätzliche Zusammenarbeit oder wie die Häuser miteinander umgegangen sind bzw. wie wir mit der Industrie zusammengearbeitet haben. Wir haben uns vorher intensiv mit der Industrie auseinandergesetzt, auch Informationen von ihnen verlangt, um uns eine Meinungsbildung zu ermöglichen. Das haben wir danach auch gemacht. Die Intensität hat zugenommen, aber keine grundsätzliche Veränderung.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke. - Ich schließe an die Frage von dem Kollegen Kühn an. Der hat ja gefragt: Wie kam es eigentlich dazu, dass die verschiedenen Häuser mit verschiedenen Konformitätsfaktoren gearbeitet haben? - Das haben Sie erläutert. Meine Frage geht eher zu dem Folgenden: Also, es gab ja dann eine Einigung auf einen Faktor. Wie ist die aus Ihrer Sicht zustande gekommen, und wie ist es dann weitergegangen?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Die Einigung im Ressortkreis war 1,95. Das ist jetzt keine Zahl, die man so auf den ersten Blick als -

Kirsten Lühmann (SPD): Eingängig.

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: - eingängig ansehen würde, sondern ich glaube, es ist ganz klar, dass es eine Kompromisszahl war. Es war klar - wie ich eingangs erläutert habe -: Es gab eben unterschiedliche Schraubchen, an denen man drehen konnte - die Konformitätsfaktoren, den Zeit-



5. Untersuchungsausschuss

punkt der Einführung, die Behandlung der Randbedingungen -, und es war klar, dass für einige der Hersteller es relativ schwierig sein dürfte, einen Faktor unter 2 zu erfüllen, gerade die Hersteller von kleineren Dieselfahrzeugen. Die größeren hatten da weniger Probleme, aber gerade die kleineren hatten da Probleme. Auf der anderen Seite war die 2 eine symbolische Zahl, und dann kam eine Zahl raus, die ähnlich wie das Inflationsziel der EZB - - was kein Inflationsziel ist, aber wo man dann sagt: Unter, aber nahe bei 2. - Und da haben wir halt den politischen Kompromiss gemacht: 1,95. Wir sind dann aber mit dieser Zahl nicht direkt an Brüssel herangetreten. Wir haben das nicht unmittelbar als deutsche Position nach Brüssel gemeldet. Wir sind also nicht in die Verhandlungen mit dieser Zahl hineingegangen, weil wir auch unterschiedliche Signale aus den Mitgliedstaaten bekommen haben. Es gab manche Mitgliedstaaten, die wollten eher strengere haben - Niederlande beispielsweise -, es gab andere, die wollten sehr viel höhere, beispielsweise Tschechien, ich glaube, auch Rumänien, Ungarn. Die Produzenten von kleineren Dieselfahrzeugen, nämlich von Ford, die in Großbritannien sind, die wollten auch eher höhere Werte haben.

Es war aber klar, dass Deutschland als größter Automobilstandort da eine meinungsbildende Rolle bekommen würde. Wir wollten aber jetzt nicht durch eine ganz bestimmte Zahl die Diskussion bei der Kommission oder die Meinungsbildung der Kommission beeinflussen. Es war klar, es gab sehr widersprüchliche Stellungnahmen seitens der einzelnen Mitgliedstaaten. Wie ich gesagt habe: Manche wollten deutlich höhere, manche wollten deutlich niedrigere. - Es war klar, die Kommission bekommt für ihren ursprünglichen Vorschlag keine Mehrheit; es wird sehr wahrscheinlich einen neuen Vorschlag geben. Wir wollten aber diesen neuen Vorschlag der Kommission nicht dadurch direkt beeinflussen, dass es ein ganz bestimmter Wert ist. Wenn Deutschland einen Wert von 1,95 als seine Position vertreten hätte, wäre es wahrscheinlich sehr - - hätten beide Seiten gesagt: Wenn selbst Deutschland das sagt, dann kann es nicht höher oder nicht niedriger sein. - Beide Seiten hätten mögli-

cherweise die deutsche Position als Extremposition dann angenommen, und das wollten wir vermeiden. Deshalb haben wir gesagt: Wir nennen keine konkrete Zahl, wir wollen aber eine intelligente Verknüpfung - so war, glaube ich, die Formulierung - zwischen den verschiedenen Stellschrauben, die ich erläutert habe, also zwischen den Konformitätsfaktoren, zwischen den Einführungsdaten und der Behandlung der Randbedingungen. Das war sozusagen eine quantitative Bedingung, die wir für die weitere Beratung genannt haben, aber keine konkrete Zahl.

Vorsitzender Herbert Behrens: Schönen Dank. - Dann will ich an diesem Punkt gerne einhaken, aber weniger den Aushandlungsprozess auf der europäischen Ebene zum Thema machen, sondern den Aushandlungsprozess in der Ressortabstimmung. Sie haben ja gesagt, dass die Staatssekretäre mit einer gemeinsamen Position in die Verhandlungen reingegangen sind, 1,95 und 1,6. Nun haben wir aber auch Hinweise darauf, dass das BMWi mit seinen Vorstellungen immer am oberen Rand war und BMVI und auch BMUB niedrigere Werte gerne gehabt hätten. Können Sie zu diesem Prozess der Ressortabstimmung noch etwas sagen, wie da die unterschiedlichen Argumente vorgetragen worden sind und warum andere Ministerien einen weniger hohen Konformitätsfaktor zulassen wollten, als Sie es wollten?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Die wesentlichen Argumente - - Oder: Wir waren uns mit dem BMVI - - Eigentlich gab es keinen großen Unterschied. BMVI und BMWi waren nach meiner Erinnerung da relativ ähnlich in der Diskussion und auch in der Bewertung der Konformitätsfaktoren. Nachdem die - - Oder andersrum: Vor dem 20. September oder bevor der Abgasskandal bei VW in den USA öffentlich wurde, kann ich mich nicht an große Differenzen bei der Festlegung, bei der Diskussion über die Details vom zweiten RDE-Paket erinnern. Dann kam der VW-Skandal, kurze Zeit später der Vorschlag der Kommission - das war, glaube ich, Anfang Oktober -, und man musste sich dann mit dem Thema auseinandersetzen.

Das BMUB hat dann den Vorschlag der Kommission unterstützt, auch mit dem Argument: Wir



5. Untersuchungsausschuss

müssen politisch jetzt auch zeigen, dass wir da einen gewichtigen Schritt vorangehen, vor allem auch in Hinblick auf das Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland bei den Feinstäuben, bei der Luftmessung. - Wir haben das dann intern auch diskutiert. Ich habe das dann auch mit der Automobilindustrie diskutiert, habe mir dann auch noch mal erklären lassen: „Wo sind die Probleme? Wie kann man die Werte verbessern? Was kann die Industrie tun, um diese Werte einzuhalten?“, und da war für mich nachvollziehbar - - Es kamen die Argumente: Wir müssen erstens investieren. Wir müssen zweitens die Motoren neu konzipieren. Das geht nicht von heute auf morgen, sondern wir brauchen einen gleitenden Übergang.

Dann war für mich klar, dass bei diesem - - Oder es war relativ - für mich - nachvollziehbar, dass wir nur eine Möglichkeit haben, diese sehr, sehr strengen - nach meinem Empfinden sehr, sehr strengen - Vorschläge der Kommission zu erfüllen, indem manche Motoren nicht mehr auf dem Markt angeboten werden. Wenn man die Vorgaben technisch nicht erfüllen kann, dann gibt es nur eine Möglichkeit: die Produktion einzustellen oder den Verkauf einzustellen. Das hat industriepolitisch eine ganze Reihe von Konsequenzen, die ich ebenso zu bewerten habe. Wenn Sie einmal als Produzent aus einem Markt raus sind, also ein Hersteller X, der ein ganz bestimmtes Modell anbietet, wenn der diese Konformitätsfaktoren oder die Grenzwerte nicht erfüllen kann und er deswegen das Auto nicht mehr auf dem Markt anbieten kann, dann hat das langfristige Wirkungen. Kfz-Kunden haben eine gewisse Markenbindung, haben eine gewisse Modellbindung, und wenn er einmal aus dem Markt raus ist, ist es relativ schwierig, in diesen Markt wieder hineinzukommen. Es geht nicht nur darum, jetzt mal auf den Verkauf eines Modells für ein Jahr oder ein halbes Jahr oder Dreivierteljahr zu verzichten, sondern das hat langfristige unternehmenspolitische Konsequenzen. Es hat kurzfristige, direkte Konsequenzen. Wenn die Produktion von einem ganz bestimmten Modell eingestellt werden muss, fehlt die Nachfrage, weil nicht sichergestellt ist, dass der Diesel, der nicht mehr verkauft werden kann, weil er die Grenzwerte nicht erfüllt, eins zu eins substituiert wird

durch einen Benziner des gleichen Herstellers. Möglicherweise kommt es dann bei diesem Hersteller zu Einschränkungen der Produktion und dadurch zu Einschränkungen der Beschäftigung. Das muss dann geregelt werden über Kurzarbeit, wenn es kurzfristig ist, oder durch Beschäftigungsanpassungen in der längeren Frist.

Es hat also unmittelbare arbeitsmarktpolitische Effekte, es hat unternehmenspolitische Effekte, und es hat möglicherweise langfristige unternehmenspolitische Effekte, weil, wenn man einmal aus einem bestimmten Markt raus ist, ist es nicht so einfach, da wieder reinzukommen. Es gibt da so einen Ratchet-Effekt, also einen Winkeleffekt. Es ist relativ leicht, rauszugehen, aber es ist relativ schwierig, reinzukommen. Das sieht man in einer ganzen Reihe von ökonomischen Fragen, dass es da keine Symmetrie gibt zwischen Exit und - - also in den Markt und aus dem Markt heraus.

Gleichzeitig musste ich überlegen: Wie kann man ein ganz bestimmtes Ziel erreichen? - Vielleicht da noch mal einen kurzen Exkurs, wie ich Industriepolitik verstehe. Ich sehe eigentlich immer jede wirtschaftspolitische und industriepolitische Maßnahme in zwei zentralen Kriterien: Die Effektivität - kann ich mit einer Maßnahme das Ziel erreichen, das ich mir gesetzt habe? Und ist eine Maßnahme effizient, kann ich sie möglicherweise durch - - Oder: Gibt es alternative Maßnahmen, die ebenfalls zum Ziel führen, aber weniger Kosten verursachen - gesellschaftliche Kosten, volkswirtschaftliche Kosten, arbeitsmarktpolitische Kosten oder Kosten für ein Unternehmen?

Es gab Untersuchungen auch der Kommission - - Nein, es gab Untersuchungen der Hersteller. Die haben ein Gutachten vergeben - auch auf unsere Initiative hin, oder wir haben sie aufgefordert, da solche Untersuchungen zu machen; das war auch abgestimmt mit dem UBA, ich glaube, das UBA war sogar direkt beteiligt -: Wie wirkt sich eigentlich die Veränderung der Grenzwerte auf die Luftqualität in den Städten aus? - Durch viele Messungen oder durch diese Messungen, die Sie zitiert haben, war klar: Es gibt drastische Abweichungen zwischen Teststand und Realbetrieb. - Im Kopf habe ich so Zahlen: Der Faktor 7 wurde



5. Untersuchungsausschuss

überschritten, also im Realbetrieb wurden die Grenzwerte um den Faktor 7 überschritten. Das wäre ein Konformitätsfaktor von 7 statt 2. Wenn ich jetzt davon ausgehe, dass wir deutliche Verbesserungen durch eine Absenkung dieser Konformitätsfaktoren haben, dann war die Frage: Ab wann kriegen wir eine substanzielle Verbesserung der Luftwerte, und welche Auswirkungen hat das? Und es gab eben wissenschaftliche Untersuchungen von unabhängigen Wissenschaftlern - das muss ich noch einmal betonen; das war von der Universität Graz -, dass ab einem Wert von, ich glaube, 3,5 eine substanzielle Verbesserung da war. Also schon ab einem Konformitätsfaktor von 3,5 gab es eine Zielerreichung. Zwischen 3,5 und 1,5 gab es keine substanzielle, größere Verbesserung. Das heißt, es ist kein linearer Zusammenhang, sondern es war ein hyperbolischer Zusammenhang; am Anfang relativ - durch den Schritt von 7 auf 3 - große Veränderungen bei der Luftqualität, von 3 auf 1,5 relativ immer weniger werdende Verbesserungen.

Zum Zweiten betrifft das ja alles nur die Neufahrzeuge. Die Luftqualität hängt aber auch in großem Umfang von der Qualität des Fahrzeugbestandes ab. Letztendlich unter Berücksichtigung von diesen ganzen Faktoren - was können wir wirtschaftlich tatsächlich darstellen? in welchem Zeitraum kann man eine substanzielle Verbesserung der Motoreigenschaften hinkriegen, die zu einer Verbesserung der Luftqualität führen? gleichzeitig die Frage: welche Kosten sind damit verbunden? - kam ich zu dem Schluss, auch in Zusammenarbeit mit meinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, dann zu empfehlen, den Vorschlag der Kommission kritisch zu sehen. Es hat relativ hohe Kosten - volkswirtschaftliche Kosten, arbeitsmarktpolitische Kosten -, weil ganz bestimmte Modelle dann nicht mehr verkauft oder auf den Markt gebracht werden dürfen. Es hat aber - - Der Unterschied zwischen - - Ein Wert um die 2 und um 1,5 hat keine substanzielle Verbesserung der Luftqualität zur Folge. Das ist das Ergebnis von den wissenschaftlichen Studien gewesen. Deswegen habe ich in diesem Zusammenhang die volkswirtschaftlichen, beschäftigungspolitischen Kosten den relativ geringen Verbesserungen der Luftqualität da vorgezogen und habe empfohlen,

den Vorschlag der Kommission diesbezüglich abzulehnen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Die CDU/CSU-Fraktion.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Ich habe noch mal eine Frage zu einer wichtigen Grundsatzfrage, die dahin geht, ob man die Regeln für Fahrzeugsicherheit und Umweltverträglichkeit auf internationaler Ebene oder eher auf nationaler Ebene regeln sollte. Die Frage ist dazu: Was ist der Vorteil, wenn technische Standards auf UNECE-Ebene vereinbart werden, und was wäre die Folge für Deutschland, wenn wir Vorschriften auf nationaler oder europäischer Ebene, die dort gelten, einseitig strenger auslegen würden, als es dem Stand der internationalen Vorschriften entspricht?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Na, Sie brauchen - - Sie müssen sich an jede Regelung ja anpassen. Wenn Sie unterschiedliche Regelungen haben, müssen Sie Fahrzeuge unterschiedlich konzipieren. Für Märkte mit strengeren Abgasvorschriften konzipieren Sie anders als für Märkte mit weniger strengen Abgasvorschriften. Das betrifft aber nicht nur die Abgasvorschriften, sondern betrifft generelle Konzeptionen. Wenn der Blinker in dem einen Land gelb ist und dem anderen Land rot, brauchen Sie unterschiedliche Lichter, und möglicherweise brauchen Sie unterschiedliche Tests. Das heißt, je einheitlicher der Bereich ist, umso kostengünstiger ist es für die Hersteller, und umso kostengünstiger ist es letztendlich für die Konsumenten.

Für Deutschland oder in Europa ist es gar nicht möglich, dass wir nationale Vorschriften haben, weil wir einen Binnenmarkt haben. Das heißt, nationale Vorschriften sind da eigentlich gar nicht möglich. Deswegen haben wir ja auch die europäische Regelung. Es ist aber auch nicht notwendigerweise - - Oder: Es ist nicht unbedingt von Vorteil - von der Wirtschaftlichkeit her -, Alleingänge zu machen, weil der Automobilmarkt ein globaler Markt ist und die Hersteller auch diese - was ich eingangs auch beschrieben habe: die Plattformkonzeption oder die Idee, dass man



5. Untersuchungsausschuss

über verschiedene Plattformen und über einheitliche Plattformen die Kosten der Kfz senkt - - Das kann seinen Vorteil nur dann richtig ausspielen, wenn wir möglichst große Bereiche haben, wo die Regulierung relativ einheitlich ist.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Ich habe noch eine abschließende Frage, und zwar zum Thema Dieselttechnologien. In einer E-Mail vom 15.10.2015 - - Das ist in der Materialsammlung BMWi-2-1 IVD4-36302-002#007-8 RDE 2015 04, Ordner 24 von 53, Seite 401 bis 403. Das habe ich Gott sei Dank fertig.

(Heiterkeit)

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Das kann ich auf die Schnelle nicht eindeutig replizieren.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Das sollen Sie auch gar nicht.

(Ulrich Lange (CDU/CSU):
Wir sollen es so machen!)

Aber ich bin ja immer aufgefordert, das zu machen, und war erstaunt, wie lange das ist. Okay. - Mit einer E-Mail vom 15.10.2015 haben Sie selbst für Ihr Haus dem BMVI Textbausteine für dessen Stellungnahme gegenüber der EU-Kommission zum RDE-Paket übersandt. Dort heißt es:

Wie durch die EU-KOM in ihrem Regelungsvorschlag angegeben, müsste je nach Ausgestaltung der Konformitätsfaktoren mit einem Wegfall von 10 - 50 % aller derzeit im Markt befindlicher Dieselfahrzeuge gerechnet werden. Ein Wegfall eines erheblichen Anteils von Dieselfahrzeugen würde den CO₂-Flottendurchschnitt signifikant steigen lassen. Die Flottenziele für das Jahr 2020 sind unter der Annahme getroffen worden, dass Dieselfahrzeuge ihren Anteil im Straßenverkehr haben.

Ist ein kurzfristiger Verzicht auf Dieseltechnologie aus Ihrer Sicht umweltpolitisch und klimapolitisch verantwortbar?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Wir sprechen da ja jetzt zwei verschiedene Regulierungen an. Das

eine ist die CO₂-Regulierung, und das andere ist die - - Das eine ist Klimapolitik, das andere ist Umweltpolitik. Es zeigt einen Zielkonflikt, den ich bis jetzt noch nicht angesprochen habe, aber der richtig ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Scheremet, Sie sind natürlich als Zeuge nur gehalten, auf konkrete Wahrnehmungen und Fakten hinzuweisen, die Ihnen zugänglich sind. Jetzt sind wir gerade in einer Debatte um Einschätzungen. Insofern nehmen Sie die Frage bitte so nach dem, was Sie daraus antworten können. - Bitte.

(Zurufe)

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Das ist eine E-Mail vom 15.10.2015, die dort geschrieben wurde,

(Ulrich Lange (CDU/CSU):
Darauf bezieht sich die Frage!)

und darauf bezieht sich die Frage.

(Oliver Krischer (BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN): Das erfordert jetzt eine Antwort!)

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Um die Frage konkret zu beantworten: Unter umweltpolitischen Aspekten wäre auf die Produktion eher zu verzichten als im Hinblick auf klimapolitische Aspekte. Der Diesel ist effizienter bei der Verwertung, also er hat eine höhere Energieeffizienz. Deswegen emittiert er pro gefahrenem Kilometer und transportiertem Gewicht weniger CO₂. Das haben die Hersteller in ihren Kalkulationen zur Zielerfüllung der CO₂-Regulierung eingepreist. Das heißt, es ist ein Zielkonflikt zwischen zwei Bereichen. Klimapolitisch wäre es schwierig gewesen, auf den Diesel da zu verzichten.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Danke. Das war es erstmal.

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Dr. Scheremet, Sie haben darauf hingewiesen, dass es einen - -



5. Untersuchungsausschuss

(Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie müssen noch die Nummer von der E-Mail sagen! - Kirsten Lüthmann (SPD): Hat er doch! - Ulrich Lange (CDU/CSU): Das hat er doch alles vorgelesen! - Kirsten Lüthmann (SPD): Das war länger als die E-Mail selber! - Ulrich Lange (CDU/CSU): Aufpassen! Es ist erst zehn vor acht, wir haben vielleicht noch einen langen Abend vor uns!)

- Die Quelle wurde genannt, hören wir gerade. - Herr Dr. Scheremet, es geht um den Aushandlungsprozess - so will ich ihn mal nennen. Sie haben gesagt, dass unterschiedliche Faktoren zu berücksichtigen waren, um letztendlich gegenüber der EU-Kommission zu einer gemeinsamen, abgestimmten Höhe zu kommen, und haben darüber sowohl zwischen den Ministerien verhandelt, aber auch mit der Automobilindustrie. Waren auch die Verbände daran beteiligt, einzelne Automobilunternehmen? Wer war in diesen Prozess eingebunden?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Wenn ich mir eine kleine Klarstellung erlauben darf: Wir haben mit der Automobilindustrie nicht verhandelt, sondern ich habe sie gebeten, mich zu informieren: Was ist technisch möglich? Welche Konsequenzen haben ganz bestimmte Regulierungen? Wie habe ich das zu verstehen? - Der VDA war da eingebunden und auch die einzelnen OEMs.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Von mir keine weitere Frage. SPD-Fraktion. Bitte. - Dann die Grünenfraktion. Bitte.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank. - Ich beziehe mich jetzt auf das Dokument MAT A BMWi-2-2, Ordner 55, Seite 110 und 111. Sie hatten ja angesprochen, es gab auf Staatssekretärebene die Verständigung auf 1,95 als Konformitätsfaktor, und das Dokument, auf das ich mich beziehe, ist eine Information, die an den Minister gehen sollte, von Ihrem

Mitarbeiter Herrn Bänisch verfasst nach dem Beschluss der Kommission zum zweiten RDE-Paket. Dort heißt es unter der Überschrift „Kernsatz“: „Der Beschluss kann als **Verhandlungserfolg der BReg., insb. aber auch des BMWi** gewertet werden.“ Herr Bänisch hat uns gesagt, dass dieser Satz nicht von ihm gewesen sei - weil ich darin ja ein Widerspruch erkannt habe zwischen der geeinigten 1,95 und der dann letztendlich festgelegten 2,1. Insofern wollte ich Sie noch einmal fragen. Erstens: Wie verstehen Sie diesen Satz, dass das jetzt ein Verhandlungserfolg insbesondere des BMWi gewesen sei, einen höheren Konformitätsfaktor durchgesetzt zu haben, als eigentlich bei den Staatssekretären verhandelt? Und wenn Herr Bänisch das nicht reingeschrieben hat in diese Vorlage, wer hat es denn dann gemacht? Sie vielleicht?

(Heiterkeit beim Zeugen
Dr. Wolfgang Scheremet)

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Wenn ich das reingeschrieben hätte, dann würden Sie das sehen, indem es im Abteilungsleitermodus kenntlich gemacht wird. Also wenn ich Vorlagen verändere, dann schreibe ich das bei der elektronischen Aktenführung so, dass es erkenntlich ist, wer auf dem Dienstweg welche Veränderungen gemacht hat. Die GGO sagt meines Wissens, dass das Vorlagenrecht bei dem Referat liegt, also bei der Referatsleitung. Wenn Herr Bänisch das nicht so direkt reingeschrieben hat, dann kann ich mir nur vorstellen, dass die Referatsleitung das gemacht hat oder möglicherweise auch ein anderer Referent, der nicht in der Bearbeiterzeichnung aufgeführt ist, weil, wie da oben steht, der Bearbeiter ist Bearbeiter, aber kein Autor. Autor ist das Referat, und im Zweifel hat die Verantwortung für das, was da steht, dann die Referatsleitung. Wenn ich es gemacht hätte, dann wäre das kenntlich gewesen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): In diesem Dokument wird unter anderem darauf hingewiesen, auf Seite 111, dass mit Blick auf die Einigung bei den Konformitätsfaktoren letztlich der Beschluss offenbar auf ein Gespräch Merkel/Juncker mit der Verständigung auf Konformitätsfaktoren hinaus - - Oder: Letztlich



ging dem Beschluss offenbar ein Gespräch Juncker/Merkel voraus mit der Verständigung auf die Konformitätsfaktoren. Kennen Sie den Inhalt des Gesprächs, oder sind Ihnen genauere Inhalte des Gesprächs bekannt, das da stattgefunden hat? Also: offenbar stattgefunden hat, es ist ja hier ein bisschen offengelassen.

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Dazu habe ich keine eigene Wahrnehmung. Es ist im Umfeld der Verabschiedung - - Oder: Ich kenne die Diskussionen. Es steht ja auch in der Vorlage, obwohl ich mich jetzt auch nicht daran erinnern kann - jeden einzelnen Satz -, was in der Vorlage steht. Aber: Ja, ich habe davon gehört, dass Frau Merkel mit Herrn Juncker gesprochen hat, aber ich selbst war nicht dabei. Ich habe keine eigene Wahrnehmung dazu.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das habe ich vermutet. - Ich will noch mal zurückkommen auf die Einigung unter den Staatssekretären - also Wirtschaft, Umwelt und Verkehr - auf 1,95. Welche Rolle hat denn in den Verhandlungen aus Ihrer Kenntnis und Ihrem Wissensstand heraus das Bundeskanzleramt gehabt, weil die waren ja bei der Einigung auf Staatssekretärebene auf die 1,95 nicht beteiligt? Haben die das unterstützt, oder haben die eine andere Position dazu gehabt?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Die waren da nicht dabei. Das ist richtig. Offensichtlich gibt es in den Akten da keine Korrespondenz. Wenn es eine Zustimmung oder irgendetwas gegeben hätte, gehe ich davon aus, dass es in den Akten gewesen wäre. Die Diskussion - - Das Kanzleramt ist ja auch nicht im TCMV, sondern im TCMV ist das federführende BMVI und das BMUB und das BMWi, und es ging darum, eine Verhandlungsposition im TCMV abzustimmen, und deswegen erfolgte die Einigung auf diese Konformitätsfaktoren eben zwischen den drei beteiligten oder im TCMV vertretenen Ressorts.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also Sie können jetzt nicht sagen, dass das Bundeskanzleramt die abgestimmte Position dann sozusagen auch getragen hat bzw. - ich sage jetzt mal - diese 1,95 beim Gespräch

Merkel/Junker Grundlage waren? Das können Sie jetzt nicht - -

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Da kann ich nichts dazu sagen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Auf diesem Vermerk, auf den ich mich bezogen habe, wird ja noch mal auf den Beschluss hingewiesen - mit den Konformitätsfaktoren 2,1 für die erste Stufe und 1,5 ab 2019 als zweite Stufe. Und da wird auch darauf hingewiesen, über die Transferfunktion - Klammer auf: insbesondere Grenzwerte für dynamische Fahrweisen - solle 2016 entschieden werden. Können Sie noch mal uns oder mir beschreiben, was mit Transferfunktion gemeint ist? Wann haben Sie zum ersten Mal von der Idee, so eine Transferfunktion in den weiteren RDE-Schritten oder -Paketen aufzunehmen, gehört, und wer hat die eigentlich in die Welt gesetzt? Von wem kam die Idee letztendlich?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Die Idee kam von der Automobilindustrie. Es war ein Element von den kommunizierenden Röhren, von denen ich vorher gesprochen habe. Und zwar geht es im Prinzip um die Randbedingungen bzw. um extreme Fahrsituationen. Wenn Sie einen bestimmten Zyklus fahren, zum Beispiel wenn Sie an der Ampel losfahren, dann können Sie relativ langsam losfahren und langsam beschleunigen, bis Sie die Höchstgeschwindigkeit von 50 Stundenkilometern erreicht haben in der Stadt, oder Sie können das Gaspedal komplett durchtreten und dann bei 50 vielleicht darüber hinausschießen. Dann merken Sie: „Oh, ich überschreite die Höchstgeschwindigkeit“, gehen vom Gas runter und beschleunigen dann anschließend noch mal, um sich bei 50 einzupendeln - über 500 m -, und Sie haben ein völlig anderes Bild der Emissionen. Das sind diese extremen Fahrbedingungen. Das betrifft eigentlich relativ geringe Anteile - weniger als 5 Prozent. Ich weiß jetzt nicht genau den exakten Prozentsatz.

Es ist für die Automobile, für die Kfz, einfacher, im durchschnittlichen Fahrbetrieb die Grenzwerte zu erreichen. Das ist ganz klar, weil ein



5. Untersuchungsausschuss

normaler Fahrzyklus relativ nahe an dem Testzyklus ist. Bloß, wenn Sie jetzt jemand haben, der gerne Bleifuß fährt, der ordentlich aufs Gas drückt, dann möglicherweise den Fuß sehr abrupt vom Gaspedal wieder runternimmt: Das sind extreme Fahrbedingungen.

Es ist also so: Für die Automobilindustrie wäre es einfacher oder war es einfacher, so ein durchschnittliches Fahrverhalten zu erreichen. Sie können sich das vorstellen wie so eine Kurve, die relativ wild zappelt.

(Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet bewegt seinen Arm mehrfach und schnell nach oben und nach unten)

Und was die Transferfunktion jetzt macht oder machen soll, ist, diese unterschiedlichen Extremwerte oder die Extrembedingungen unterschiedlich zu gewichten - sozusagen der Normalbetrieb, da wird strenger geregelt, da sind Sie dann unter 1,5 oder unter 2 oder 2,1, während in den Randbedingungen, da wird weniger stark - - da wird es weniger - - da sind die Konformitätsfaktoren höher, sodass sich aber im Durchschnitt die gleiche Emission ergibt. Das heißt, die Automobil - - Das Kfz hat im Normalbetrieb strengere Grenzwerte und in den wenigen Extrembedingungen weniger strenge. Und wie das, die Gewichtungen - - Sozusagen in der Transferbedingung stehen dann die einzelnen Gewichte drin, aber die Gewichte addieren sich zu 100, und dadurch wird sichergestellt, dass im Durchschnitt die gleichen Emissionen rauskommen. Das war so die Idee von der Transferfunktion, aber die war zu dem damaligen Zeitpunkt noch nicht bekannt - also, wie die genau aussehen sollte.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Gibt es Ihrerseits Fragen?

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Keine weiteren Fragen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann von mir noch mal eine Nachfrage: Sie haben recht: Es ist kein Aushandlungsprozess mit der Automobilin-

dustrie, um dann einen Konformitätsfaktor zu bewerten bzw. über Zumutbarkeiten dann zu sprechen.

Sie haben darauf hingewiesen, dass es sehr unterschiedliche Komponenten gibt bezüglich der einzelnen Wirkungen - volkswirtschaftliche Werte, betriebswirtschaftliche Werte und gesundheitliche Werte sicherlich auch. Sie haben dann die Automobilindustrie aufgefordert, dazu eine Studie zu machen, nachzuweisen, ob es denn wirklich, wenn wir mit den Werten runtergehen, zu einer signifikanten Verbesserung der Luftqualität kommt. Ist das die einzige Studie gewesen, die Sie herangezogen haben? Sind möglicherweise auch andere Untersuchungen von Ihnen angefordert worden bezüglich Umweltkosten, die durch überhöhte Emissionen - - stellen - - da sein können?

Sie haben auch darauf hingewiesen, dass es für Unternehmen, insbesondere bei bestimmten Segmenten der Automobile, zu unterschiedlichen Belastungen kommen könnte, dass unter Umständen auch Produktionsstilllegungen oder -veränderungen stattfinden müssten. Werden diese Kosten jetzt nur angenommen, oder werden die auch untersucht - Arbeitsplatzeffekte beispielsweise auch? Wie gehen Sie da vor, um das auch fassbar zu machen, zu materialisieren?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Es gab Studien oder mehrere Studien von der Europäischen Kommission, soweit ich mich erinnere. Ich kann mich jetzt aber nicht an einzelne Studien erinnern. Es gab eine Diskussion im TCMV über diese Effekte. Ich kann jetzt aber daraus nicht einzelne Ergebnisse zitieren, aber es gab nicht nur diese eine Studie, sondern diese Werte sind schon auf Basis von wissenschaftlichen Untersuchungen zustande gekommen.

Auch die 1,4, die anfangs von der Kommission vorgeschlagen wurde, basierte auf der durchschnittlichen Abweichung von unterschiedlichen Messergebnissen, also die Messunsicherheit. Also, es gab da schon eine rationale Auseinandersetzung mit den Zahlen. Die wurden nicht ausgehandelt, sondern es gab unterschiedliche wissenschaftliche Untersuchungen dazu. Aber



5. Untersuchungsausschuss

auch diese Untersuchungen müssen interpretiert werden, müssen genau angeschaut werden, man muss gucken: Welche Annahmen stecken dahinter? Und auch da gibt es wieder unterschiedliche Interpretationsmöglichkeiten. Das wird dann auch der Grund gewesen sein, dass man gesagt hat - - Also, ich kann jetzt nicht jede einzelne Studie im Ergebnis aus dem Gedächtnis holen. Deswegen gehe ich aber davon aus, dass es unterschiedliche Studien gab, die auch in Ansätzen zu unterschiedlichen Ergebnissen kamen, und je nachdem, wie man diese Studien bewertet, dass man unterschiedliche Ergebnisse dann auch bekommt. Das ist das, was man eben relativ oft beobachten kann.

Vorsitzender Herbert Behrens: Können Sie dazu etwas sagen, was wir vom Sachverständigen Mayer gehört haben? Und zwar sprach er über die volkswirtschaftlichen Folgen von Grenzwertüberschreitungen, und laut Aussage des Sachverständigen Mayer belaufen sich diese pro Ausstoß pro Fahrzeug auf die Anschaffungskosten eines Fahrzeugs. Das ist offenbar nach seiner Meinung die Kennzahl, die Messzahl, um festzustellen, was der volkswirtschaftliche Effekt von entsprechenden Schadstoffausstößen ist. Sind Ihnen diese Theorien bekannt?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Nein, diese besondere Studie ist mir jetzt nicht unmittelbar bekannt. Bezieht er sich - - Sie sagten, er bezieht sich auf die Anpassungskosten des Motors?

Vorsitzender Herbert Behrens: Er stellt eine Verbindung her zwischen dem Ausstoß des Fahrzeugs und setzt das in Beziehung zu den volkswirtschaftlichen Folgen von Grenzwertüberschreitungen. Also, er stellt den unmittelbaren Zusammenhang her: Eine hohe Emission hat auf jeden Fall volkswirtschaftlich negative Kosten.

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Das streite ich nicht ab. Ganz im Gegenteil: Es hat natürlich volkswirtschaftliche Kosten, Gesundheitskosten. Deswegen wollen wir den Ausstoß ja reduzieren. Deswegen war auch klar: Wir können uns nicht nur auf die Messwerte im Labor verlassen, sondern brauchen reale Bedingungen. Das war der Grund dafür, dass wir die realen Bedingungen

eingeführt haben, diese Real Driving Emissions, und dass in den Verordnungen die Grenzwerte dann auch eben festgeschrieben worden sind - 80 mg pro Kubikmeter - und dass sich die Grenzwerte auch im Laufe der Zeit verändern, um eben technischen Fortschritt zu nutzen, um die Luftbelastung zu verbessern.

Es ist nur die Frage: Wie stark, wie schnell komme ich zu Verbesserungen? Das ist das, was ich eingangs erläutert habe. Wir haben die siebenfache Überschreitung gehabt von den Grenzwerten - Realbetrieb zu Messstandbetrieb. Man kriegt durch einen Konformitätsfaktor von 3,5 eine relativ große Verbesserung der Luftqualität. Also, es ist ein hyperbolischer Zusammenhang. Der erste Schritt bringt große Verbesserungen. Alle weiteren Schritte bringen nicht mehr so große Verbesserungen bei der Luftreinhaltung, aber dann gibt es einen inversen Zusammenhang zu den ökonomischen Kosten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke sehr. - Gibt es weitere Fragen von der SPD-Fraktion? - Kollege Klare, bitte.

Arno Klare (SPD): Eine Frage habe ich doch noch, weil wir werfen immer so ein paar Dinge durcheinander, und ich möchte da gerade noch mal von Ihnen so eine Klarstellung haben. Es wird immer so der Eindruck erweckt, als sei dieser Faktor, von dem der Kollege Kühn gerade gesprochen hat, etwas, was die Industrie ins Spiel gebracht hätte, um sich sozusagen mehr Luft zu verschaffen, weil der Konformitätsfaktor für die zu niedrig war. Dazu haben Sie gerade Ausführungen gemacht.

Nun ist klar, dass bei RDE-Fahrten und bei den Messwerten die Rohdaten gewichtet werden, durch Calculation Tools wie CLEAR, das von der Technischen Universität Graz entwickelt worden ist, und EMROAD. Da sind also Weighting Factors drin, mit denen dann die einzelnen Werte malgenommen werden, damit man eben diese Extremwerte rausrechnet. Inwieweit war das in dieser ganzen Debatte, die Sie geführt haben mit den Ressorts, bekannt, oder ist das erst ins Spiel gebracht worden, indem der VDA Sie darauf



5. Untersuchungsausschuss

hingewiesen hat, dass das wichtig wäre, das einzuführen?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Das war dahin gehend bekannt, dass bei den verschiedenen Diskussionen mit meinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, wenn sie mir das erklärt haben und ich die Papiere dann auch gelesen habe - - Ich erinnere mich an einzelne Papiere der EU-Kommission, wo es dann intensive Fußnoten gab, die einen relativ komplizierten Zusammenhang gezeigt haben, und ich mich dann auch nicht mehr in diese einzelnen Details da reingearbeitet habe. Es war also bekannt: Es ist ein relativ komplizierter Prozess.

Deswegen ist der TCMV auch die meiste Zeit entsprechend seinem Namen als technischer Ausschuss gelaufen, weil es relativ komplizierte Sachzusammenhänge sind, über die man da geredet hat. Die 1,95 ist dann die Reduktion von vielen technischen Zusammenhängen auf eine einfache, politisch relevan- - auf eine symbolische Zahl gewesen. Aber das sind extrem viele Faktoren, die da eine Rolle gespielt haben.

Arno Klare (SPD): Können Sie vielleicht auch noch mal erklären, weil der Eindruck ja entsteht, es käme auf diesen Konformitätsfaktor add-on sozusagen diese Transferfunktion noch mal obendrauf - - Das ist ja erstens mathematisch falsch und auch systematisch falsch, weil es unterschiedliche Zusammenhänge sind, in denen diese Faktoren angewendet werden. Diesen Zusammenhang vielleicht noch mal zu erläutern, wäre ich Ihnen sehr dankbar, wenn Sie das in wenigen Worten könnten. Ich kenne die langen Fußnoten.

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Nein, da muss ich passen. Tut mir leid, da fehlt mir dann doch das technische Detailwissen. Ich bin eigentlich der Meinung, dass ich mich relativ umfassend da reingefuchst habe in das technische Verständnis, um bewerten zu können, was sich da eigentlich tut, und auch, um das eine oder andere Argument entweder der Kommission oder der Kollegen in den anderen Ressorts oder der Automobilindustrie verstehen zu können und einschätzen zu können. Aber die Transferfunktion ist in der

Tat eine komplizierte Sache. Ich weiß ungefähr, was damit bezweckt ist und welche Wirkung sie hat, aber wie das da im einzelnen Detail mathematisch zusammenhängt, das kann ich nicht beschreiben.

Arno Klare (SPD): Okay, gut. - Danke.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gibt es noch Fragen von der Grünenfraktion? - Stephan Kühn.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich muss Sie leider mit dieser Transferfunktion weiter quälen.

(Arno Klare (SPD): Ich schicke dir gleich die Folien!)

Ist diskutiert worden, wenn man diese Transferfunktion, unabhängig jetzt von der konkreten Ausgestaltung, nicht in der RDE-Gesetzgebung verankern kann - aus welchen Gründen auch immer -, was es dann für alternative Möglichkeiten gäbe, um das Problem, was die Hersteller signalisiert haben, zu beheben und um eben sozusagen negative industriepolitische Auswirkungen zu vermeiden?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Wir haben diskutiert: Wo verankert man das in der Verordnung? Wir haben die Automobilindustrie mehrere Male aufgefordert, ein konkretes Beispiel für die Transferfunktion zu liefern. Meiner Erinnerung nach haben wir das nicht geschafft, haben wir keine konkrete Formulierung gehabt bis zur Verabschiedung im TCMV. Gemacht hat das - - Also, die Formulierung der Transferfunktion sollte, glaube ich, von einem unabhängigen Professor gemacht werden, einem Österreicher. Ich weiß nicht mehr genau, aus welcher Stadt, Graz oder Innsbruck - -

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Graz, haben wir gehört.

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Bitte?

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wir haben gehört, dass das Graz ist.



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Aus Graz, okay. - Also, die Formulierung kam nicht direkt von der Automobilindustrie, sondern von einem Wissenschaftler, aber auch der hat es meines Wissens nicht geschafft, eine konkrete Formulierung für die Transferfunktion rechtzeitig zu liefern.

Jetzt war die Frage: Wie geht man damit um, wenn man da eine Hülle reinschreibt? Die Transferfunktion hatte so den Ruf: Da wird irgendwas versteckt, weil sie relativ kompliziert ist. Da soll irgendwas drin versteckt werden. Wenn man sie jetzt zusätzlich noch gar nicht hat, dann war das Unbehagen zu dieser Transferfunktion noch größer, was ich sehr gut verstehen kann. Deswegen haben wir gesagt: Okay, wir machen da erst mal einen Platzhalter, um aber trotzdem die Möglichkeit zu lassen, das weiter drin zu haben. - Wenn Sie eine Verordnung haben, wo etwas nicht drinsteht, dann ist es relativ schwierig, das wieder reinzubekommen. Wenn Sie eine Forderung haben, wo es einen Platzhalter gibt an einer Stelle - ich glaube, es war irgendwo in den Erwägungsgründen; da haben wir das dann untergebracht -, dann kann man später einfach darauf verzichten. Wenn da steht, es gibt eine Transferfunktion, die sieht noch nicht irgendwie aus, sondern man hat eine abstrakte Hülle, dann kann man in die Funktion einfach nur eine Null reinschreiben, dann ist die Transferfunktion sozusagen - -

(Arno Klare (SPD): Weg!)

Rein juristisch ist das erfüllt, aber de facto ist sie weg. Wenn Sie es aber nicht reinschreiben, dann kriegen Sie das nie wieder rein. Da wir damals nicht wussten, wie sie aussehen wird, konnten wir noch keine explizite Funktion da reinschreiben, sondern haben eben implizit einen Platzhalter reingeschrieben.

Weil ich aber schon auch davon überzeugt bin, dass die unterschiedliche Gewichtung - - Das ist für mich technisch nachvollziehbar, das Argument, wenn ich unterschiedliche Funktionen habe, unterschiedliche Fahrbedingungen habe, dass das unterschiedliche Emissionen nach sich zieht. Wenn ich mit 50 durch die Stadt fahre, verbrauche ich relativ wenig CO₂ - das sehe ich an

meiner Anzeige -, und da verbrauche ich auch relativ wenig oder da emittiere ich relativ wenig Stickoxide. Wenn ich aber sehr unstetig fahre, habe ich einen sehr hohen Verbrauch und auch sehr hohe Emissionen. Und wie das dann im Durchschnitt dazu kommt oder wie das dann effektiv aussieht, hängt also sehr von den Fahrbedingungen ab.

Die Automobilindustrie hat selber gesagt: Es ist relativ einfach, in normalen, durchschnittlichen Fahrbedingungen diese Grenzwerte zu erreichen. Wir können aber da nicht druntergehen, weil es diese Extremwerte auch gibt. Deswegen lass uns so eine Transferfunktion machen, dann ist es einfacher, niedrigere Konformitätsfaktoren zu haben, weil man sozusagen - - Wie soll ich das beispielhaft erklären?

(Zuruf vom BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN: Wir haben schon verstanden!)

Also, Sie müssen sozusagen, wenn Sie keine Extremwertbereinigung machen, die Extremwerte von Anfang an berücksichtigen. Wenn man aber eine Extremwertbereinigung macht, dann braucht man im Durchschnitt gar nicht so hoch gehen, weil sie dann nicht so ins Gewicht fallen. Deswegen war es auch symbolisch wichtig, dass man sagt: „Wir haben eine Transferfunktion“, weil wir dadurch geringere Konformitätsfaktoren auch ermöglichen können ohne negative Auswirkungen auf Beschäftigung und auf die Automobilindustrie. Aber es hat keine Auswirkung - das war eine wesentliche Bedingung - - Im Durchschnitt darf das keine Veränderung auf die Luftqualität und auf die Emissionen haben. Das war eine der zentralen Bedingungen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Die Frage war ja: Wenn man aus welchen Gründen auch immer - Sie haben ja das Problem beschrieben: es sieht nach etwas Verstecktem aus - diese Transferfunktion jetzt nicht in die RDE-Gesetzgebung reinbekommen würde, ist diskutiert worden, was man alternativ machen kann, könnte, um dieses Problem - also mal richtig aufs Gas treten, also sprich: die extremen



5. Untersuchungsausschuss

Fahrsituationen - abzubilden oder zu berücksichtigen? Ist etwas Alternatives diskutiert worden, beispielsweise mit den Verbänden oder mit den Herstellern, anstelle einer solchen Transferfunktion?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Höhere Konformitätsfaktoren.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Darf ich noch eine Nachfrage stellen? - Sie haben gerade gesagt: „Eine leere Hülle ist in der Verordnung drin“, also, die ist nicht ausgestaltet. Sie haben aber dann - - Wir wussten noch nicht und kannten die Formel noch nicht. - Das heißt, es gibt jetzt eine solche Transferfunktion, die mathematisch formuliert ist. Wie habe ich mir dann vorzustellen, wie sie technisch implementiert wird in die Verordnung?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Dies soll in das dritte RDE-Paket oder in das vierte eingebaut werden. Da kann ich aber im Augenblick nichts dazu sagen, weil das auch nicht Gegenstand - - Das ist nicht untersuchungsgegenständlich.

(Heiterkeit - Zuruf vom
BÜNDNIS 90/DIE
GRÜNEN: Danke für die
Antwort! - Stephan Kühn
(Dresden) (BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN): Es schei-
nen sich einige zu freuen
hier!)

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Gibt es weitere Fragen an den Zeugen Scheremet aus dieser Runde? - Ja. Herr Lagosky, bitte.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Vielleicht noch mal auf die letzte Aussage bezogen: Sie haben eben gesagt: Dieser Transferfaktor, diese Transferfunktion - - Sie haben vorher erklärt, dass sie keine Emissionsauswirkungen hätte insofern, dass man niedrige Lastzustände mit hohen Lastzuständen eliminiert und eben darüber den Ausgleich

schaft und deshalb in diesem Falle den niedrigeren Konformitätsfaktor entsprechend auch berücksichtigen könnte.

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Mhm.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Das haben Sie ja ausgeführt. Und insofern würde es keinen Nachteil geben, wenn man diese Transferfunktion - - Ohne das jetzt durchgecheckt zu haben und noch mal nachgelesen zu haben, sondern nur aus Ihren Aussagen heraus, hätte man eben die Situation, dass man damit durchaus das abbilden könnte an der Stelle.

Und die Alternative, einen höheren Konformitätsfaktor, das würde es nur geben, wenn man diese Transferfunktion als solches nicht hätte. Ein höherer Konformitätsfaktor würde aber in der Konsequenz dazu führen, dass man ja diese ganze Ausgleichsregelung, die man mit der Transferfunktion eben erreichen will, dort nicht hätte und natürlich einen größeren Spielraum für die Automobilbranche in Bezug - - ermöglichen würde, wenn man den höheren Konformitätsfaktor anlegen würde. Das sind doch zwei unterschiedliche Dinge - habe ich jetzt so empfunden aus dem, wie Sie es dargestellt haben.

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Na ja, durch die Transferfunktion reduziert man sozusagen - - braucht man keine so hohen Reserven. Wenn Sie keine Berücksichtigung von Extremsituationen haben, muss sozusagen der Durchschnitt, der Faktor alles abdecken. Sie können aber möglicherweise ehrgeiziger sein, wenn Sie die Randbedingungen entsprechend dem tatsächlichen Auftreten dann gewichten. Wenn ich so tue, als wenn ich die ganze Zeit Vollgas fahre, dann brauche ich einen ganz anderen Wert, als wenn ich sage: Vollgas fahre ich nur in 1 Prozent der Dinge. - Aber in dem anderen Fall muss ich das berücksichtigen.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Dann ist es aber in der Konsequenz so, dass diese Transferfunktion die Automobilindustrie gegenüber einem höheren Konformitätsfaktor eher einengt, als dass es andersrum wäre?



Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Nein, durch den Einbau einer Transferfunktion ist es möglich, geringere Konformitätsfaktoren zu haben ohne negative Konsequenzen oder negative ökonomische Effekte.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Okay.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gibt es weitere Fragen an den Zeugen Scheremet? - Das ist offenkundig nicht der Fall.

Dann bedanke ich mich ganz herzlich bei Ihnen. Wenn auch keine Fragen in eingestufte Sitzung vorliegen, können wir die heutige Beweisaufnahme beenden.

Vielen Dank für Ihr Kommen, Herr Scheremet. Ihre Vernehmung wird dann beendet sein, wenn Sie noch mal die Möglichkeit bekommen haben, das Protokoll einzusehen und dort Korrekturen an der Übertragung vorzunehmen oder auch Richtigstellungen und Ergänzungen. Erst danach beschließt der Ausschuss über den Abschluss der Vernehmung. Ich bedanke mich ganz herzlich bei Ihnen und wünsche Ihnen noch einen schönen Abend.

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Herzlichen Dank.

Vorsitzender Herbert Behrens: Damit wäre unsere heutige Zeugenbefragung beendet, und wir sehen uns in zwölf Stunden im Plenum. Bis dann.

(Heiterkeit - Kirsten Lüthmann (SPD): Danke schön!
Ich hoffe, dass meine Stimme dann wieder da ist!)

(Schluss: 20.22 Uhr)

Lamprecht Frank PA31

Von: marek.baensch@bmwi.bund.de
Gesendet: Dienstag, 3. Januar 2017 17:30
An: Lamprecht Frank PA31
Cc: 5.UA_18WP; Dirk.Arnold@bmwi.bund.de
Betreff: 5. UA, Korrektur zum Protokoll der Zeugenaussage Bänsch

Sehr geehrter Herr Lamprecht,

vielen Dank für die Gewährung der Fristverlängerung.

Als Anlage sende ich Ihnen den Scan der Seiten 70, 73, 78, 82, 87, 89, 92 und 96, auf denen ich jeweils eine handschriftlichen Änderungswunsch eingefügt habe. Diese Korrekturen betreffen aus meiner Sicht offensichtliche Übertragungsfehler.

Ergänzend hierzu möchte ich eine Stellungnahme zu meiner Antwort auf eine Frage des Herrn Abgeordneten Krischer abgeben (Seite 96, rechte Spalte erster Absatz):

Der Beschluss der WLTP-Verordnung im Juni 2016 hatte Auswirkungen auf die bereits zuvor beschlossenen Einführungsdaten zweier weiterer EU-Emissionsschutz-Verordnungen:

1. Die EU-Verordnung zur Begrenzung von Verdunstungsemissionen bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen – EVAP- (TCMV-Beschluss im Mai 2016)
2. Die EU-Verordnung zur Begrenzung der Realemissionen bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen –RDE- (TCMV-Beschluss im Oktober 2015)

Da es sich bei den o.g. Verordnungen um Änderungsverordnungen handelt, die die selbe, bereits seit mehreren Jahren gültige Verordnung fortschreiben, kann es nachträglich zu unbeabsichtigten Änderungen bereits zuvor gefasster Beschlüsse kommen.

In diesem Fall wurden durch den Text der WLTP-Verordnung die Einführungsdaten zu der unter 1. genannten EVAP-Verordnung durch einen rechtstechnischen Fehler der EU-KOM versehentlich um zwei Jahre vorgezogen.

Auch das zuvor im Oktober 2015 von der EU-Kommission und den Mitgliedstaaten beschlossenen RDE-Einführungsdatum für Fahrzeuge, die bereits eine Typgenehmigung haben, wurde auf Grund der Logik des allgemeinen EU-Zulassungsrechts durch die neue WLTP-Regelung de facto um ein Jahr vorgezogen. Im Gegensatz zu den unbeabsichtigten Änderungen der EVAP-Einführungsdaten, handelte es sich jedoch bei RDE nicht um ein Versehen, das erst nachträglich aufgefallen ist. Die Mitgliedstaaten hatten bereits **vor** der Beschlussfassung zu WLTP auf diesen Umstand hingewiesen, woraufhin die EU-Kommission als Kompromiss eine Entkopplung der Einführungsdaten von WLTP und RDE im Rahmen eines späteren Verordnungspakets zusagte und im WLTP-Text verankerte.

Im Nachgang zum WLTP-Beschluss hat sich die sowohl die Bundesregierung über das federführende BMVI als auch das BMWi gegenüber der EU-Kommission dafür eingesetzt, die zugesagten Anpassungen zur Wiederherstellung der ursprünglich beschlossenen EVAP- und RDE-Einführungsdaten schnellstmöglich vorzunehmen, da in der Übergangszeit Rechtsunsicherheit bei den betroffenen Automobilherstellern bestand.

Beim Lesen des Protokolls zu meiner Aussage vor dem 5. UA ist mir aufgefallen, dass ich während der Vernehmung den Sachverhalt zu den unterschiedlichen Verordnungstexten unzureichend abgegrenzt hatte. Ich wäre Ihnen deshalb dankbar, wenn Sie die oben stehende Ergänzung als Anlage zum Protokoll nehmen würden.

Mit freundlichen Grüßen

Anlage 1

Im Auftrag

Marek Bänsch, M.A.

Referat IVD4

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

Hannoversche Straße 28-30, 10115 Berlin

Tel:+49-(30)-18-615-7209

E-Mail: marek.baensch@bmwi.bund.de

Internet: <http://www.bmwi.de>



Nur zur dienstlichen Verwendung

klassischer Vertreter eines Spiegelreferats überwiegend verkehrspolitische Themen betreut, ^{aber} ^{habe} danach sechs Jahre in der Abteilung für Technologiepolitik gearbeitet, dort verschiedene Forschungsförderprogramme betreut und begleitet. Und, wie eben schon erwähnt, seit Dezember 2014 bin ich jetzt in der Abteilung für Industriepolitik tätig.

Mein fachlicher Hintergrund ist wie bei den meisten meiner Kollegen in der Laufbahn des gehobenen Dienstes ein verwaltungsrechtlicher Hintergrund. Das heißt also, die Ausbildung des gehobenen Dienstes umfasst keine spezifischen Themengebiete, die jetzt im BMWi zur Anwendung kommen, sondern ist eher breit, interdisziplinär angelegt mit einem Schwerpunkt auf verwaltungsrechtlichen Fragestellungen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich hoffe, dass Sie zu den Fragen, die ich mir hier notiert habe, auch in der Lage sind, ein paar Dinge zu sagen, um wirklich einen Erkenntnisfortschritt hier zu haben. Meine erste Frage an Sie: Hat sich das BMWi jemals, das heißt in dem Untersuchungszeitraum seit 2007 bis 2016, an die Europäische Kommission gewandt, um Hilfe bei der Auslegung der Verordnung der EG mit der Nummer 715 aus 2007 zu erhalten? Ich frage das deshalb, weil im Bericht von einer Tagung des AStV, Ausschuss der Ständigen Vertreter der Mitgliedstaaten, am 25. Mai zu lesen ist:

Die aus DEU, GBR und FRA in-
zwischen vorliegenden Untersu-
chungen hätten gezeigt, dass die
„defeat devices“ nicht das einzige
und nicht das zentrale Problem
seien, zumal deren Einsatz bereits
jetzt untersagt sei. Auch habe bis-
lang kein MS um eine Klärung
oder Auslegung der geltenden VO
gebeten ...

So ist es in unserem MAT A BMWi-2-1, Ordner 28, Blatt 311. - Hat dies nach Ihrem Wissen ein anderes Bundesministerium oder eine andere Behörde getan, um dort Näheres zu erfahren?

Zeuge Marek Bänsch: Ich bin mir nicht ganz sicher, ob ich Ihre Frage richtig verstanden habe.

Insbesondere muss ich noch mal nachhaken, auf welchen AStV Sie sich beziehen: 25.05. dieses Jahres, ja?

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja.

Zeuge Marek Bänsch: Gut, okay. - Die Notiz, die Sie da vorgelesen haben, ist mir nicht bekannt. Für den Zeitraum, in dem ich mit emissionsrechtlichen Themen befasst war, kenne ich keine entsprechende Anfrage eines Ministeriums an die EU-Kommission.

Vorsitzender Herbert Behrens: Haben Sie vor der Aufdeckung des Abgasskandals die Begriffe wie „Abschalteinrichtungen“ oder „Defeat Device“ oder „Cycle Beating“ oder „Thermofenster“ jemals gehört und, wenn ja, wo und in welchem Zusammenhang?

Zeuge Marek Bänsch: Nein, also, das ging mir so wie den meisten Kollegen von mir auch, dass dieser Begriff einer Abschalteinrichtung tatsächlich erst im September 2015, also nach Bekanntwerden der Vorfälle um VW, mir mal erklärt wurde. Ich stand da genauso im Regen wie die meisten. Vielleicht gibt es Kollegen von mir, die länger schon im Geschäft sind. Aber wir alle mussten uns erst mal damit auseinandersetzen, was da tatsächlich von VW betrieben wurde, und damit zusammenhängend sind auch die Begriffe, die Sie gerade nannten: Cycle Beating - was war das Dritte?

Vorsitzender Herbert Behrens: Ach so, wir haben Thermofenster.

Zeuge Marek Bänsch: Thermofenster. Ja, Thermofenster habe ich das erste Mal im Zusammenhang mit dem Bericht des Bundesverkehrsministeriums aus dem Frühjahr dieses Jahres gehört, als die Untersuchungskommission die Ergebnisse offenbart hat. Da ist mir das erste Mal der Begriff „Thermofenster“ untergekommen, und „Cycle Beating“, glaube ich, sogar noch mit etwas Verzögerung danach erst.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, wenn auch nicht mit diesen Begriffen, aber doch schon vor



Nur zur dienstlichen Verwendung

Problemaufriss hätte gewesen sein können, ja? Würde ich mich deshalb nicht weiter zu äußern wollen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut. - Dann zunächst abschließend eine Frage, die Einbindung des BMWi in die Aufklärung des Abgasskandals betreffend: Können Sie mir sagen oder dem Ausschuss darstellen, inwiefern das BMWi in die Aufklärung des Abgasskandals eingebunden gewesen ist bzw. noch eingebunden ist?

Zeuge Marek Bänsch: Die organisatorische Leitung des Themas Abgasskandal liegt im Referat IV D 3 für Automobilindustrie. Wir waren dort als Referat zeitweise beteiligt und haben halt in erster Linie an der Beantwortung parlamentarischer Anfragen mitgewirkt, die zu diesem Themenkomplex eingingen, insbesondere dann, wenn die Fragen auf von uns in unserer Zuständigkeit betreute Rechtssetzungsvorhaben abzielten, zum Beispiel RDE oder WLTP. Dann haben wir partiell an den Formulierungen der Antwortentwürfe mitgewirkt. Und ich weiß nicht genau, welche Maßnahmen im Gesamtumfang im Referat IV D 3 gelaufen sind.

Also, das ist nicht konsistent zwischen den Referaten abgestimmt worden. An den Stellen, wo wir fachliche Berührungspunkte hatten, also: „Was haben die Fahrzeuge - - oder was ist jetzt tatsächlich bei den Untersuchungen in den USA bei VW-Fahrzeugen oder dann auch später in Europa festgestellt worden?“, habe ich halt partiell Informationen per E-Mail bekommen, wenn es dann da überhaupt was gab. Aber das war für uns, also aus unserer Sicht, noch mehr Bestätigung, an der EU-Verordnung zu Real Driving Emissions intensiv weiterzuarbeiten, weil relativ schnell in der fachlichen Diskussion zwischen den Ressorts deutlich wurde, dass also eine Typzulassung nur auf Grundlage eines Labortests ein sehr oberflächliches Bild zeigt und wir unbedingt, dringend und schnell auch auf der Straße messen wollen. Das war für uns damals, sage ich mal, der Schlüssel dazu, auf die Situation, die sich jetzt abzeichnete, eine industriepolitische Situation, angemessen zu reagieren. Also Alternativen, jetzt noch darüber lange zu diskutieren, wie man das noch ausformulieren könnte oder

was am Ende dabei rauskommt, war nicht die Priorität eins, sondern es ging in erster Linie darum, schnellstmöglich ein wirkliches belastbares Messverfahren auf die Straße zu bekommen.

Und da ist auch der Großteil der zur Verfügung stehenden Arbeitsenergie im Zeitraum nach VW reingeflossen. Also, ich glaube, so um den 20. September herum wurde das presseöffentlich mit VW, und am 28. Oktober haben wir in Brüssel über die Verordnung zu Real Driving Emissions abgestimmt. Das waren sehr intensive sechs Wochen, die wir da hatten, rund sechs Wochen, und die haben wir halt prioritär dafür genutzt. Deswegen war ich also an der Aufarbeitung der VW-Sachen nicht direkt als Person beteiligt, sondern nur partiell durch E-Mail-Verkehr, den ich mitunter halt zur Verfügung gestellt bekommen habe.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und welchen Inhalts waren diese Informationen, die Sie bekommen haben? Bezogen sie sich ausschließlich auf RDE? Oder gab es noch weitere Schwerpunkte, die das BMWi auch im Zuge der Aufklärung des Abgasskandals verarbeitet hat?

Zeuge Marek Bänsch: Meinen Sie jetzt im Hinblick auf die Aufklärung des VW-Falls?

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, Sie haben gesagt, also ein Schwerpunkt war in Ihrer Arbeit immer, das Prüfverfahren weiterzuentwickeln. Und meine Frage ist eben die, ob in diesem Zusammenhang während der Aufklärung des Abgasskandals weitere Schwerpunkte hinzugekommen sind, mit denen Sie sich als Haus beschäftigt haben.

Zeuge Marek Bänsch: In meinem Arbeitsbereich nicht; nicht, dass ich mich erinnern könnte.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie hatten ja eben erwähnt, dass Sie insbesondere auch dann gefragt sind, wenn es um Beantwortung von Kleinen Anfragen geht. In den Akten befindet sich eine Ausschussvorbereitung für einen mündlichen Bericht des BMWi an den Ausschuss für Wirtschaft und Energie des Bundestags über die wirtschaftspolitischen Konsequenzen der VW-Affäre, um den



Nur zur dienstlichen Verwendung

Zeuge Marek Bänisch: Zu Ihrer ersten Frage: Da geht es jetzt weniger um meine persönliche Einschätzung, sondern um das, was wir im Rahmen der WLTP-Abstimmungen im Ressortkreis, aber auch mit technischen Experten der Automobilhersteller und im Technischen Ausschuss in Brüssel mit der Kommission mehrfach diskutiert haben. Auf der Grundlage der dort diskutierten Zusammenhänge gehen wir, die wir daran beteiligt waren, davon aus, dass ein abweichender - Sie haben jetzt gerade gesagt „Grenzwert“; wir sprechen da von einem Konformitätsfaktor - - für ein RDE-Testverfahren angemessen ist, wenn man mit diesem Testverfahren nicht beabsichtigt, eine radikale Verschärfung des Emissionsniveaus herbeizuführen.

Umgekehrt formuliert: Wenn ich die Abweichung, den Konformitätsfaktor gleich null setzen würde, würde das dazu führen, dass die Fahrzeuge erheblich strenger oder die Entwickler größeren Herausforderungen gegenüberstehen, diese Fahrzeuge entsprechend zu konfigurieren. So ist mir auch von den Kollegen, die diese Verordnungen in ihrer Entwicklung ein paar Jahre vorher schon begleiten durften, berichtet worden, dass dieser Geist oder dieser Ansatz beim RDE immer war, dass die Fahrzeuge die Grenzwerte einhalten sollen, aber dass abweichende Faktoren, die dazu führen, dass der Grenzwert auf der Straße de facto nicht eingehalten werden kann, auch Berücksichtigung finden.

Und da ist als Allererstes - und das ist auch der wesentliche Punkt - zu nennen, dass es eine Abweichung aufgrund von Messungenauigkeiten der mobilen Geräte gibt. Wenn Sie das Fahrzeug im Labor messen mit stationärer Technologie, Messapparaturen, die ganze Schränke voll füllen, dann haben die eine sehr viel höhere Genauigkeit als die Geräte, die zurzeit für die mobilen Messungen am Markt erhältlich sind. Und diese Abweichung, diese Messungenauigkeit, die sollte sich - und das war auch im Kreise der Mitgliedstaaten und der Kommission immer Konsens -, die muss sich auf jeden Fall im Konformitätsfaktor niederschlagen.

Der andere Punkt, den Sie angesprochen haben, Fahrweisen oder abweichende Fahrweisen -

„Fahrodynamik“ nennen wir das dann - oder verschärfte Umweltbedingungen, die das Labor in der Form auch nicht kennt, zum Beispiel starke Temperaturschwankungen oder das Fahrzeug unter extremen Bedingungen in der Höhe einzusetzen: Das wird durch das RDE-Messverfahren auch geregelt, aber nicht über den höheren Grenzwert, nicht über die Abweichung, sondern das ist eine Frage der definierten Randbedingungen des Tests, dass die Fahrzeuge bestimmte Situationen beherrschen müssen, und zwar alles das, was rein statistisch als „normales Fahren“ zu bezeichnen ist. Bis zu 95 Prozent der alltäglichen Situationen werden in dem RDE-Test abgebildet, und nur ein ganz kleiner Teil, den man im Bereich um 5 Prozent quantifizieren kann, wird durch die Randbedingungen - wie darf der Test gefahren werden? - ausgeschlossen.

Hat man sich darauf geeinigt, weil man gesagt hat: Es wird extrem schwierig, ein Fahrzeug so zu konzipieren, dass es 100 Prozent abdecken kann. - Das würde dazu führen, dass man den Konformitätsfaktor anheben müsste. Das ist aber auch nicht gewollt. Wir wollen ja schon den Konformitätsfaktor in einem Bereich belassen, dass man sagt: Zielrichtung ist, die Messungenauigkeit wird abgebildet und nicht irgendein verrücktes Fahrverhalten, was nicht realitätsnah ist. - Und diese 5 Prozent, die dort nicht abgebildet werden bei RDE, kommen rein statistisch betrachtet aber auch so selten vor, dass sie für die Immissionsituation auf der Straße in den Städten halt zu vernachlässigen sind. Das ist die Philosophie oder die Idee, die bei RDE steckt: Möglichst breit alle Alltagssituationen abdecken, die statistisch betrachtet normales Fahren sind, und einen kleinen Teil abschneiden mit der Zielrichtung, zu sagen: Der Grenzwert oder der Konformitätsfaktor für diese Tests kann dort dadurch halt auch entsprechend niedrig - - oder nah an den ursprünglichen Grenzwert herangeführt werden.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Jetzt noch mal eine Nachfrage - ich hatte von einseitigen nationalen Maßnahmen entsprechend gesprochen -: Wie würden Sie das bewerten in dem Kontext der europäischen Gesetzgebung, wenn man hier verschärfte Werte in Deutschland entsprechend anlegen würde?



Nur zur dienstlichen Verwendung

sprechen, der mir erklärt, wie Emissionsgrenzwerte festgesetzt werden und welchen Zusammenhang es zwischen dem Emissionsverhalten von Dieselfahrzeugen und der Luftsituation in Städten gibt - auch Sachen, die ja direkt mit der Norm ansonsten nichts zu tun haben, aber natürlich dann maßgeblich sind, warum wir etwas regeln oder halt gerade nicht.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke. - Jetzt komme ich von dem Allgemeinen wieder auf das ganz Spezielle. Sie haben ja auch gesagt, Sie müssen verstehen, was eine Norm, die wir erlassen, für praktische Auswirkungen hat, und Sie haben auf Frage des Kollegen Kühn auch gesagt, es gab Gespräche mit dem VDA, auch zu der Frage: Wie kann man diese Tests machen? Und Sie sagten, da waren auch andere Ressorts dabei. Habe ich Sie da falsch verstanden? Oder ist das wirklich so, dass Sie dann - - Weil Sie auch gesagt haben: Wenn so eine Forderung von der Wirtschaft kommt, dann diskutiere ich auch mit den anderen Ressorts. - War das auch wirklich so, dass Sie, zusammen mit BMVI und BMU, mit denen diskutiert haben: Was passiert, wenn ihr das umsetzt?

Zeuge Marek Bänsch: Die Fachgespräche, die fanden, würde ich sagen, zu über 90 Prozent im Ressortkreis statt, also wir haben das - - Weil in der Regel waren das Gespräche auf Einladung des Verkehrsministeriums, die dann unter Beteiligung der anderen Ressorts oder teilweise auch nachgeordneter Behörden stattgefunden haben. Aus meiner Sicht hatte sich das sehr gut bewährt, weil man dann halt gleich aus den unterschiedlichen Blickrichtungen der Ressorts auch nachfragen kann. Also wenn ich alleine mit der Automobilindustrie diskutieren würde, würde das Gespräch ganz anders verlaufen, als wenn gleich die Kollegen mitfragen dürfen.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke schön. - Ich habe dann noch eine letzte Frage. Ein ganz, ganz anderer Bereich: Wir haben heute und davor auch schon darüber diskutiert, über eine Frage, wo ich sage, Sie sind eigentlich genau derjenige, den es betrifft, weil Sie ja gesagt haben, Sie müssen da zusehen, dass die deutsche Industrie gleiche Wettbewerbschancen hat. Und zwar haben wir

darüber geredet, dass bei Fragen, was die Umsetzung der Verordnung angeht, wir teilweise auch auf andere Länder und Typzulassungsbehörden anderer Länder angewiesen sind, weil die eventuell Dinge zulassen, die wir nicht zulassen, weil sie aus unserer Sicht nicht zulässig sind. Sind Sie mit solchen Fällen betraut worden?

Ich sage mal ganz klar ein Beispiel: Der Verkehrsminister hat ja mehrere Fahrzeuge getestet in Folge und hatte Fragen. Solange die Typzulassung in Deutschland war, konnte er die Hersteller direkt anfragen und hat dann auch Antworten gekriegt. Wenn es aber Fahrzeuge sind, die ihre Typzulassung im Ausland gemacht haben, musste er da anfragen, und um es mal ganz vorsichtig zu sagen: Nicht alle ausländischen Typprüfungsbehörden waren da kooperativ. In der Folge ist das aus meiner Sicht ein Schaden für die deutsche Wirtschaft, weil wir verlangen von denen, Regeln einzuhalten - andere augenscheinlich nicht. Sind Sie damit betraut, und, wenn ja, was ist Ihre Strategie, um da eine Wettbewerbsgleichheit herzustellen?

Zeuge Marek Bänsch: Da kann ich leider nichts zu sagen, weil also die Aufarbeitung in dem Referat IV D 3 bei uns läuft. Also die Begleitung der Mess- - oder der Untersuchungskommission ist ja eine direkte Folge der abweichenden Messungen bei VW gewesen, und ich bin da halt informativ beteiligt, aber nicht in die konkreten Abstimmungen oder Entscheidungen eingebunden - kann ich deswegen leider nichts zu sagen.

Kirsten Lühmann (SPD): Dann haben wir nichts mehr.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann, Herr Bänsch, möchte ich noch mal auf meine Frage zu Beginn eingehen, und zwar ging es auf den Hinweis der Deutschen Umwelthilfe, die mit einer entsprechenden Pressemitteilung dann Hinweise auf Abschaltvorrichtungen gegeben hat. Sie sagten, Ihnen sei das nicht erinnerlich. Nun haben wir in einem hier dem Ausschuss vorliegenden Ordner eine Akte - BMWi-2-2, Ordner 16 von 53. Dieser Ordner enthält ausschließlich gesammelte Pressemitteilungen, unter anderem auch der DUH, in denen auf Probleme der Abgas- - der



Nur zur dienstlichen Verwendung

TCMV einbringen würde. Diese Abstimmungen waren kontrovers. Wir haben das halt aus verschiedenen Sichtweisen diskutiert. Wir haben halt eine industriepolitische Sichtweise vertreten, bei der das sichergestellt sein sollte - wie ich eben schon sagte -, dass die Messungenauigkeit nicht zulasten der Hersteller geht, auf gar keinen Fall zulasten der Hersteller geht. Und da war der Konformitätsfaktor von 1,5 für uns der zielführende. Das BMUB hat eine abweichende Auffassung vertreten und hat aber auch im Wesentlichen mit der Außenwirkung argumentiert.

Also, es war nicht das Thema: „Wie wirkt sich das aus umweltseitig?“, weil diese Diskussion hätte uns relativ schnell an einen ganz deutlichen Punkt geführt. Es wirkt sich umweltseitig, also messbar, an den Messstellen in der Stadt, dort, wo die höchste Belastung durch Stickoxide besteht, gar nicht aus. Und diesen Punkt haben wir, tatsächlich wissenschaftlich belegt, uns halt ganz genau angeschaut, weil wir hinterher sagen wollten: RDE muss nicht nur was messen, sondern es muss auch wirksam etwas verbessern. Und wenn man zu dem Ergebnis kommt, dass es nicht davon abhängt, ob ein Konformitätsfaktor von 1,5 oder 1,4 festgelegt wird, dann ist das aus industriepolitischer Sicht das wichtigere Argument, dass die Hersteller tatsächlich aus der Festsetzung - - oder aus dem Messverfahren mit mobiler Messtechnik keinen Nachteil haben sollen.

Jetzt kommen wir wieder zurück zum Thema: Verschärfung von Grenzwerten. Wenn also ein Fahrzeug in jeglicher Situation einen Konformitätsfaktor von 1,4 einhalten soll, obwohl die Messgeräte ungenau sind, dann führt das de facto zu einer Verschärfung. Wenn Sie dasselbe Fahrzeug hinterher im Labor vermessen, dann wird das Fahrzeug den Grenzwert deutlich unterschreiten. Und es ging für uns primär darum, ein realitätsnahes Messverfahren auf den Weg zu bringen, was halt ambitioniert genug ist, um die Luftsituation zu verbessern, aber die Hersteller auch nicht überfordern soll, dass sie gezwungen wären, einen großen Anteil der Dieselfahrzeuge kurzfristig aus dem Markt zu nehmen. Das sind also sozusagen die Randparameter, zwischen denen wir uns bewegt haben.

Und ein Vertreter des BMUB hat, glaube ich, vorrangig gesehen, dass er halt, nach Nachgang zu VW, auch tatsächlich mit einem Verhandlungsergebnis oder mit einer deutschen Position nach Brüssel gehen möchte, die hinsichtlich anderer Interessengruppen nicht kritisiert werden kann. im 1

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke. - Jetzt ist das Wort bei der SPD-Fraktion.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke, der Zeuge ist klar und ausreichend für uns.

Vorsitzender Herbert Behrens: Keine weiteren Fragen dort. Bündnis 90/Die Grünen, bitte.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, wir haben noch Fragen, und zwar fragen wir mal zum Ergebnis der RDE-Verhandlungen, Paket 2. Da haben wir das Dokument MAT A BMWi-2-2, Ordner 55, Seite 110/11. Das ist eine Information an den Minister Gabriel. Das haben Sie - - sind Sie als Bearbeiter, Herr Bänsch genannt, und dort heißt es - Ergebnis war ja dann 2,1 bzw. 1,5 -:

Der Beschluss kann als **Verhandlungserfolg der BReg., insb. aber auch des BMWi** gewertet werden.

Wir haben aber im Rahmen der Zeugenbefragung vom Herrn Flasbarth erfahren, dass es zwischen den Ressorts Wirtschaft, Umwelt und Verkehr bereits eine Einigung gab hinsichtlich der Konformitätsfaktoren, also in dem Fall 1,9. Das weicht davon ab, und zwar nach oben. Insofern würde mich noch mal interessieren, wo der Erfolg der Bundesregierung, insbesondere des BMWi, sein soll, wenn man sich doch im Vorfeld in den Ressorts schon auf einen niedrigeren, also einen strengeren Konformitätsfaktor verständigt hat. Da würde ich gern noch mal eine Interpretation dieser Einschätzung, die Sie da formuliert haben, hören.

Zeuge Marek Bänsch: Das interessiert mich auch. - Das ist kein Scherz. - Also, die Formulierung, dass das ein Erfolg des BMWi ist, habe ich nicht geschrieben, aber das ist auch nicht unbedingt not-



Nur zur dienstlichen Verwendung

rücksichtigt, dann könnte das eventuell dazu führen, dass die Fahrzeuge zwar alle eine Typgenehmigung bekommen, aber hinterher im Bereich von Nachprüfungen halt regelmäßig durch - nicht regelmäßig durchfallen, aber von bestimmten Organisationen bewusst so gefahren werden, dass sie den Test nicht bestehen.

Und dort kam die Idee einer Transferfunktion auf: ein mathematisches Modell, was die Grenzwert - was die Messwerte aus der RDE-Testfahrt gewichtet, sodass man für diese extremen Fahrweisen den Grenzwert anheben würde wie eine Wippe, sodass er auf der anderen Seite, im normalen Fahrverhalten, wenn das Fahrzeug sich beispielsweise im Stadtverkehr bewegt, abgesenkt wird. Also das heißt nicht jetzt Freifahrtsschein für einen Hersteller, zu sagen: „Okay, jetzt muss ich mich um diesen Extrembereich nicht mehr kümmern“, sondern er muss gleichzeitig halt im Durchschnitt dafür sorgen, dass der durchschnittliche Ausstoß von Emissionen gleichbleibt.

Und diese Idee einer Transferfunktion war allerdings schwierig, weil wir sie unter dem Zeitdruck, möglichst schnell zu beschließen, nicht mehr rechtzeitig abschließend diskutieren konnten. Und deswegen haben wir uns dann auch angeschlossen, als die Kommission mit der Idee kam, für die Transferfunktion einen Platzhalter zu schaffen, also im Prinzip eine Formel in die Verordnung einzuführen, die die Form zeigt, wie so eine Transferfunktion aussehen konnte, ohne konkrete Werte einzusetzen, mit der Maßgabe oder mit der Zielrichtung, im vierten RDE-Paket, wenn das Thema Feldüberwachung - englisch: „in-service conformity“ - behandelt wird, dass man dann sich noch mal in Ruhe hinsetzt und schaut: Wie würde sich so eine Transferfunktion auswirken? Welche Vorteile hat sie, welche Nachteile hat sie? Ist das politisch gewollt? Und was kommt am Ende emissionsseitig bei raus? - Und das schien uns ein vernünftiger Kompromiss zu sein, um an der Stelle die Verhandlungen zum RDE-Paket 2 nicht auszubremsten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Die CDU/CSU-Fraktion ist an der Reihe.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Wir haben keine Fragen mehr.

Vorsitzender Herbert Behrens: Hat derzeit keine Fragen. - Dann würde ich ganz gern an diesem Punkt auch weitermachen, weil der hier auf meiner Liste eben auch noch steht, was die Transferfunktion anbetrifft, wo ja nun doch der VDA insbesondere daran interessiert war, dass es da zu dieser Einarbeitung einer Transferfunktion kommt. Können Sie sich erinnern, dass außer dem VDA noch andere Organisationen sich hier für eine solche Transferfunktion ausgesprochen haben?

Zeuge Marek Bänsch: Nein, habe ich keine Erinnerungen dran.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann würde ich ganz gern abschließend noch mal, was die Zusammenarbeit zwischen BMWi und VDA anbetrifft, aus Ihrer Sicht erfahren - - also, wenn Sie da insbesondere auch in diesem Prozess noch mal die Form der Zusammenarbeit schildern würden. Der Hintergrund ist der, dass in einem Protokoll eines RDE-Gesprächs Sie, Herr Bänsch, einen Änderungsvorschlag unterbreitet haben, und da heißt es - so die ursprüngliche Formulierung -:

Eine Unterstützung der VDA-Vorschläge kann aber letztendlich nur unter folgenden Voraussetzungen erfolgen:

Dann sollte eine Formulierung:

Eine **abschließende Bewertung** der VDA-Vorschläge kann aber letztlich nur unter folgenden Voraussetzungen erfolgen:

ersetzt werden. Und: Herrn Bänsch ging es

um die Klarstellung, dass die Bundesregierung in Brüssel keine VDA-Positionen vertritt.

Das ist BMWi-2-1, Ordner 24, Blatt 100. - Aus welchem Kontext heraus erschließen sich solche Äußerungen von Ihnen?



Nur zur dienstlichen Verwendung

so unterstützen, um zu verhindern, dass Fahrzeuge, die eine Typgenehmigung haben, durch mutwillige Fahrweisen mit PEMS-Messgeräten denn an die Grenze getrieben werden, was ein Fahrzeug technisch nicht beherrschen kann.

Vorsitzender Herbert Behrens: So, das wäre die Runde gewesen. Gibt es weitere Fragen? CDU/CSU-Fraktion? - Von meiner Seite auch nicht. SPD-Fraktion? - Dann wärest du weiterhin an der Reihe. Bitte.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber weil Sie sagten, was dann irgendjemand beim RDE-Verfahren, beim RDE-Test mit den PEMS-Messgeräten mutwillig fährt: Also, ich meine, er kann ja nicht irgendwas fahren, sondern es ist ja auch bei dem RDE-Verfahren vorgeschrieben sozusagen, was für ein Zyklus zu fahren ist. Also, er kann ja nicht sozusagen, simpel formuliert, einfach aufs Gas treten und losfahren, bis es nicht mehr geht, sondern da gibt es ja sozusagen einen Rahmen. - Aber ich wollte eigentlich fragen: Der Vorschlag für so eine Transferfunktion, der kam also - - Wer hat sich den eigentlich ausgedacht? Kam der vom VDA?

Zeuge Marek Bänsch: Also, er wurde vom VDA an uns herangetragen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Und die Studie, dass diese Transferfunktion sich nicht negativ auf die Immissionen auswirkt, hat der VDA selber gemacht und Ihnen dann vorgelegt. Also, es gab keine unabhängige Untersuchung oder Studie oder Gutachten, sondern ein Interessensverband hat diese Studie gemacht, und Sie haben gesagt: „Okay, das ist plausibel, und dann machen wir das mit der Transferfunktion“?

Zeuge Marek Bänsch: Ich sage es so: Wenn wir das so gemacht hätten, dann wäre die Studie nicht belastbar. - Die Frage, die wir in der Kürze der Zeit bis zur Beschlussfassung hatten, war: Was machen wir mit dem Vorschlag, der aus Sicht der Hersteller eine große Herausforderung für Entwickler darstellt? Ignorieren wir ihn gänzlich, oder bringen wir ihn ein? - Wir haben gesagt: Wenn ihr überhaupt bei uns Gehör für eine

Transferfunktion haben wollt, dann müsst ihr das belegen. - Wenn der VDA jetzt in Eigenregie eine Studie vergeben würde und das eine Blackbox ist, wie diese Studienergebnisse zustande gekommen sind, dann wäre das für uns nicht belastbar gewesen, also für mich als Vertreter des Wirtschaftsministeriums vielleicht noch; aber spätestens der Vertreter des Umweltministeriums hätte gesagt: Das interessiert mich nicht, was dadrin steht, das ist ja vom Verband.

Also wurde folgende Verfahrensweise gewählt: Wir haben bei der Auswahl der Institute mitgewirkt, wir haben halt durch die - - Das Bundesumweltamt und die BASt haben Daten beigeliefert, und wir waren im Ressortkreis, also einschließlich BMUB, beteiligt über die einzelnen Schritte, wie sich die Studie weiterentwickelt. Das waren verschiedene Schritte. Da wurde in erster Instanz halt geschaut, wie sich diese Fahrzeuge immissionsseitig verhalten. Da hat zum Beispiel die TU Graz mitgewirkt. Und in der zweiten Stufe wurde das umgerechnet, auf das Verhalten in der Flotte, also: Was bedeutet das, wenn sich - - oder Verkehrsanteile oder Fahrzeuganteile so und so zukünftig verhalten? Also, steigender Anteil von Diesel-Pkw beispielsweise müsste da mit eingepreist sein. - Das war die zweite Stufe. Da hat ein anderes Institut mitgewirkt. Und in der dritten Stufe wurde dann berechnet, wie sich das immissionsseitig auswirkt, wenn halt alternativ eine Transferfunktion implementiert ist oder nicht. Und an diesen drei wissenschaftlichen Stufen gibt es verschiedene Abbiegemöglichkeiten, was Sie noch mit reinnehmen statistisch, wo Sie die Grenze ziehen. Das ist ein ziemlich komplexes Unterfangen.

Insbesondere auf Drängen des BMUB-Kollegen haben wir immer den konservativsten Ansatz genommen, den man sich denken konnte. Also, im Zweifel haben wir auch schon fast unrealistische Szenarien genommen und haben aber gesagt: Wir wollen auf der sicheren Seite sein. Wenn wir am Ende ein Ergebnis haben, was zeigt, die Transferfunktion ist völlig neutral, aber diese Studie lässt irgendwie Raum für Kritik, dann nützt sie uns nichts. - Insofern war das also keine Blackbox, die der VDA selbst steuern konnte und die ungeprüft dann zu Ergebnissen führte, sondern es war



Nur zur dienstlichen Verwendung

gehört, auch von anderen Zeugen hier, über RDE ist zehn Jahre geredet worden und diskutiert worden: „Wie gestaltet man das aus?“ und - - Das ist eine Menge Arbeit. Jetzt ist im Mai die grundsätzliche Entscheidung zur Einführung gefallen, die Regelung - Sie haben das eben so beschrieben -, und dann tauchten diese Transferfunktionen auf. Wieso ist da vorher nicht drüber gesprochen worden?

Zeuge Marek Bänsch: Wesentlicher Grund dafür ist, dass, wenn der Hersteller da ein Problem erkennen soll oder erkennen kann, er erst mal wissen muss, wie diese RDE-Testfahrt konkret gefahren werden soll. Die Randbedingungen sind ja vielfältig. Und da ist halt in technischen Gremien drüber diskutiert worden in einer Zeit, als ich die noch nicht begleitet habe. Zu dem Zeitpunkt, als ich dazugekommen bin, gab es schon relativ enge vorgefasste Vorstellungen, wie so eine RDE-Testfahrt sein sollte; aber es gab immer noch ein paar Punkte, die kontrovers diskutiert worden sind und die wesentlich dafür sind, wie sich das Fahrzeug in der Testfahrt verhält.

Und dieses Monitoring aufgrund der Test- - nicht des - - „Testzyklus“ möchte ich eigentlich nicht sagen -, aber aufgrund der Rahmenbedingungen der Testfahrten konnte quasi in dem Moment beginnen, wo die Hersteller wussten: Wie muss ich jetzt fahren? - Und das war im Mai 2015 der Fall. Dort beginnt halt tatsächlich eine Phase, wo man sich jetzt anschaut, wie die Fahrzeuge sich verhalten. Und davon ableitend haben Hersteller vorher keine Möglichkeit gehabt, das Fahrzeug nach RDE-Kriterien zu vermessen. Sie hätten sehr wohl Testfahrten auf der Straße machen können - die PEMS-Messgeräte standen zu dem Zeitpunkt auch zur Verfügung -; aber sie hätten halt nicht zuverlässig sagen können, was da am Ende tatsächlich die Fahrzeuge können oder was sie nicht können. Diese Möglichkeit haben sie nur, wenn sie wissen, wie sie fahren müssen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also das Problem, das diesen Transferfunktionen zugrunde liegende Problem, ist erst durch die Beschlussfassung im Mai 2016 offenbar geworden, vorher gab es das gar nicht?

(Kirsten Lühmann (SPD):
Konnte es das nicht geben!)

- Ich frage nicht Sie, Frau Lühmann; ich frage den Herrn Bänsch.

Zeuge Marek Bänsch: Wir haben es das erste Mal nach der Beschlussfassung im Mai 2015 - ich weiß jetzt aber nicht mehr, ob im Juni, Juli oder sonst wann - diskutiert. Ich persönlich habe vorher nichts von einer Transferfunktion gehört. Insbesondere in Verbindung mit den Verhandlungen zum ersten RDE-Paket, wo über die Randbedingungen der Testfahrt beschlossen wurde, war es kein Thema. Lässt sich nicht ausschließen, dass jemand anderes schon mal über die Transferfunktion nachgedacht hat; aber dazu kann ich nichts sagen - macht aus meiner Sicht - -

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber es war zu dem Zeitpunkt kein Thema im Ministerium, im politischen Raum irgendwo?

Zeuge Marek Bänsch: Nein.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Wir sind durch.

(Stephan Kühn (Dresden)
(BÜNDNIS 90/DIE
GRÜNEN): Na gut, wir haben ja noch einen Gast!)

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann Frau Lühmann, SPD-Fraktion.

Kirsten Lühmann (SPD): Jetzt stelle ich noch mal die Frage, ob ich Sie richtig verstanden habe. Habe ich Sie dahin gehend richtig verstanden, dass diese Frage „Transferfunktion“ gar nicht vorher aufkommen konnte? Weil nämlich die Problematik, die als Lösung möglicherweise die Transferfunktion hatte, dieses Problem gab es noch gar nicht. Und dieses Problem ist erst - - oder konnte erst erkannt werden, nachdem alle Bedingungen für die RDE-Fahrt aufgetaucht sind. Also wäre, wenn diese Idee „Transferfunktion“ vor dem Mai 2015 auf das politische Parkett gekommen wäre, derjenige, der es dort hinbringt, ein Hellseher oder eine Hellseherin - hätte sein



Nur zur dienstlichen Verwendung

Vorsitzender Herbert Behrens: Jetzt möchte ich bitten, den Zeugen Dr. Wolfgang Scheremet in den Ausschusssaal zu begleiten.

**Vernehmung des Zeugen
Dr. Wolfgang Scheremet**

Herr Dr. Scheremet, nehmen Sie Platz! Vielen Dank, dass Sie da sind. Ich darf Sie noch mal willkommen heißen.

Sie wurden bereits über das Prozedere sowie über Ihre Rechte und Pflichten informiert in der ersten gemeinsamen Runde. Bevor wir in die Vernehmung zur Sache einsteigen, muss ich Sie zunächst zur Person vernehmen. Deshalb möchte ich Sie bitten, Ihren Vornamen, Namen, Ihr Alter, Ihren Beruf und Ihren Wohnort mitzuteilen. - Bitte.

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Ja, herzlichen Dank. - Mein Name ist Wolfgang Scheremet. Ich bin 54 Jahre alt, wohne in Berlin und bin studierter Diplom-Volkswirt und arbeite als Abteilungsleiter im Bundeswirtschaftsministerium.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Herr Dr. Scheremet, Sie wurden mit der Einladung über den Gegenstand der Vernehmung schriftlich informiert. Ich muss - davon gehe ich aus - jetzt nicht noch mal wiederholen, worum es hier in dieser Sitzung gehen soll.

Sie haben zu Beginn der Befragung die Möglichkeit, noch mal im Zusammenhang darzustellen, was aus Ihrer Sicht zum Gegenstand der Vernehmung zu sagen ist. Wenn Sie das wünschen, dann hätten Sie jetzt das Wort.

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Nein, vielen Dank. Da, glaube ich, überlasse ich Ihnen die Zeit, die entsprechenden Fragen zu stellen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, vielen Dank. Dann verfahren wir so. - Vom Verfahren her ist es so, dass ich zunächst die Möglichkeit habe, ein paar einleitende Fragen an Sie zu stellen, um dann das Wort weiterzugeben an die Kolleginnen und Kollegen aus den Fraktionen.

Meine Fragen an Sie zunächst, dass Sie mir doch bitte und dem Ausschuss kurz den fachlichen Hintergrund und Ihre dienstliche Tätigkeit beim BMWi darstellen würden, damit wir wissen, in welchem Kontext Sie auch zu der hier in Rede stehenden Frage des Abgasskandals stehen.

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Ich bin Leiter der Abteilung Industriepolitik. Und ein Fachreferat in meiner Abteilung, das Referat IV D 4 nach derzeitiger Nomenklatur, ist Spiegelreferat zum Umweltministerium und zum Verkehrsministerium und da zuständig eben für Fragen Umweltinnovationen, und dazu gehört auch die Betreuung des TCMV in Brüssel. Und in meiner Rolle als Vorgesetzter beschäftige ich mich mit dem.

Fachlichen Hintergrund habe ich insoweit keinen direkten, dass ich keine technische Ausbildung habe, sondern ich bin Diplom-Volkswirt, habe mich aber umfangreich über die Punkte, Hintergründe und Zusammenhänge im Bereich Abgasuntersuchungen, Abgastests und auch die technischen Belange unter anderem bei der Automobilindustrie und bei Sachverständigen informiert.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und inwiefern sind Sie im Rahmen Ihrer Tätigkeit im BMWi mit der Verordnung 715 aus 2007, was ja die Abschaltvorrichtungen grundsätzlich verbietet, in Berührung gekommen?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Ich bin im großen Kontext, vor allem im politischen Kontext, eben damit vertraut. Ich kenne sie nicht in Wort, in einzelnen Sätzen und einzelnen Absätzen, das überlasse ich meinen Experten auf der Arbeitsebene; aber ich bin insoweit natürlich damit vertraut, dass ich mit meinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern da öfter drüber gesprochen habe und die verschiedenen Punkte auch durchdiskutiert habe.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und im Zuge dieser Gespräche hat sich dann das BMWi jemals an die EU-Kommission gewandt, um Hilfe bei der Auslegung der Verordnung zu erhalten? - Es geht ja auch darum - - oder Hintergrund dieser Frage ist, dass im Bericht von einer Tagung des Aus-



Nur zur dienstlichen Verwendung

schusses der Ständigen Vertreter der Mitgliedstaaten am 25. Mai 2016 festgestellt wird, die aus Deutschland, Großbritannien, Frankreich inzwischen vorliegenden Untersuchungen hätten gezeigt, dass die Defeat Devices nicht das einzige und nicht das zentrale Problem seien, zumal deren Einsatz bereits jetzt untersagt sei. Hat dies nach Ihrem Wissen ein anderes Bundesministerium bzw. auch eine andere Bundesbehörde getan?

*↳ dazu
HJ*
Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Ich kann mich jetzt nicht daran erinnern, habe ich keine eigene Wahrnehmung ~~dem~~. Ich weiß, dass ich mit meinem Mitarbeiter darüber gesprochen habe, dass es unterschiedliche Interpretationen gibt, kann jetzt aber im ganz konkreten Fall keine Details dazu replizieren.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie sprechen von unterschiedlichen Interpretationen. Wissen Sie von den Grundlagen dieser unterschiedlichen Interpretationen bei den anderen, mit denen Sie gesprochen haben?

TC
Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Es ging grob um die Interpretation einer Fußnote; aber was ~~da~~ jetzt im Detail ~~sich~~ ergeben hat, dazu kann ich im Augenblick nichts sagen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Haben Sie vor der Aufdeckung des Abgasskandals die Begriffe „Abschalteinrichtung“ oder auch „Defeat Device“ oder „Cycle Beating“ oder auch „Thermofenster“ jemals gehört? Wenn ja, wo und in welchem Zusammenhang?

*HJ
2x*
Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Nein, vorher habe ich das nicht bewusst zur Kenntnis genommen. Es kann sein, dass ich es in verschiedenen Vorlagen gelesen habe. Ich habe ~~angefangen~~ im Oktober 2014 ~~als Abteilungsleiter~~ Vorher hatte ich damit in meiner Tätigkeit nichts zu tun. Ich habe dann immer mal wieder von den verschiedenen Umwelträten und vor allem von den Sitzungen des TCMV natürlich erfahren, habe das auch begleitet, habe das auch mit meinen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen besprochen. Es waren ~~sehr~~ sehr technische Fragen ~~ich~~ habe mich ~~da~~

auch auf die Kompetenz meiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verlassen.

*Hdeutlich
ent
←→
4x*
Richtig ~~H~~ Erinnerung ~~←~~ oder so richtig lobhaft ~~wurde da~~ dann nach dem Ende September, um den 20. September herum, als ~~am~~ bekannt wurde, was VW in den USA ~~da~~ gemacht hat und wie die amerikanische Regierung darauf reagiert hat. - Also, ich will nicht ausschließen, dass ich das vorher zur Kenntnis genommen habe; aber ich kann mich im Augenblick nicht ~~das~~ daran erinnern. Erst danach war mir das richtig bewusst, um was es da geht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Nun hat sich ja Weiteres ergeben. So ist in der vergangenen Woche eine neue Studie des ICCT veröffentlicht worden mit dem Ergebnis, dass die Kraftstoffverbrauchs- und CO₂-Emissionswerte auf dem Rollenprüfstand im Durchschnitt 42 Prozent von den Werten abweichen, die im Realverkehr gemessen worden sind. Und das Referat, in dem Ihr Mitarbeiter Herr Bänsch arbeitet, IV D 4, ist auch für die Thematik „Verbrauch von Kfz“ zuständig. Das geht aus den Unterlagen hervor, die uns hier vorliegen - BMWi-2-1, Ordner 37, Blatt 130. Waren Ihnen die Abweichungen hinsichtlich der CO₂-Werte oder beim Kraftstoffverbrauch zwischen Rolle und Realbetrieb schon vor Veröffentlichung der Studie bekannt?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Ja, ich glaube, es ist jedem aktiven Autofahrer bekannt, dass zwischen dem, was in den Papieren steht, was man in den Werbebroschüren liest, welche Verbräuche die einzelnen Kfz haben, und dem, was man anschließend selber ermittelt ~~das es da~~ große ~~Unterschiede~~ gibt. Das ist, glaube ich, jedem bekannt. *HJ
↳ bestehen*

HJ
Es war mir dann auch bekannt im Hinblick darauf, dass ~~im Bereich der Teststände ganz bestimmte~~ oder die Tests ganz bestimmte Aufgaben hatten. Und zwar sollten sie rausfinden, eben unter normierten Bedingungen, unter fest festgelegten Bedingungen, welche Verbräuche von bestimmten Autos zu verzeichnen sind. In erster Linie ging es darum, Quervergleiche zwischen zwei Kfz zu ermitteln, also wenn ich mich entscheide: „Welches Auto will ich denn kaufen?“, dass ich



Nur zur dienstlichen Verwendung

eine Indikation habe: Welches ist weniger verbrauchsintensiv und welches ist mehr verbrauchsintensiv? Es sagt aber nichts darüber aus, wie bei meiner spezifischen Fahrweise die Verbräuche sich ergeben. Das heißt, ich müsste meine Fahrweise dann schon an die speziellen normierten Bedingungen auf dem Teststand anpassen.

Das heißt, das ist eigentlich auch gar nicht die Aufgabe der Tests gewesen, reale Fahrbedingungen widerzuspiegeln. Im Zuge der Weiterentwicklungen der Abgas-, der Luftbelastung und der CO₂-Einsparung wurde aber dann schnell klar: Mit diesen normierten Testbedingungen zur Ermittlung von Durchschnittsverbräuchen kommen wir nicht mehr weiter. Wir brauchen zusätzliche Informationen auch darüber - - zum Beispiel bei CO₂, wenn es um die Berechnung von Durchschnittsflottenverbräuchen geht, dass wir da zusätzliche neuere, andere Methoden brauchen. - Das ist der Bereich CO₂.

Was aber ja hier im Wesentlichen interessiert, ist der Bereich Schadstoffemissionen. Und deswegen wurde dann auch bereits - - Ich glaube, im Jahr 2007, vor mehreren Jahren, dann war klar: Wir brauchen zusätzliche Realtests oder Tests im Realbetrieb, um eben von diesen normierten Bedingungen wegzukommen, die nichts mit dem realen Fahrverhalten haben. - Deswegen hat man ja dann auch gesagt, wir machen diese RDE-, diese Real-Driving-Emissions-Tests, um eben diese zusätzliche Information zu bekommen, die in früheren Zeiten nicht interessant war, die man jetzt aber brauchte, um verschiedene Fragen beantworten zu können, beispielsweise die Luftreinhalten in Städten oder den CO₂-Verbrauch, den Durchschnittsverbrauch von Flotten der unterschiedlichen Kfz-Hersteller.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nun hat es ja durchaus Hinweise gegeben, allerdings vor der Zeit, wo Sie dann fachlich damit zu tun hatten, nämlich schon vom 30. Mai 2013, wo die Deutsche Umwelthilfe damals darauf hinwies in einer Pressemitteilung - auch das haben wir in den Akten unter BMWi-2-1, Ordner 16, auf dem Blatt 301 -, wo schon darauf hingewiesen worden ist,

dass es offenbar - - dass es illegale Programmierungen geben kann der elektronischen Motorsteuerung, die dann Zykluserkennung unter Umständen auch feststellen kann, und was sich ja nun tatsächlich auch, zumindest nach dem Aufdecken des VW-Skandals in den USA, bestätigt hat in Bezug auf NOx. Sind diese Erkenntnisse, die ja schon seit langer Zeit da sind - - Die Deutsche Umwelthilfe hatte ich eben genannt; Sie haben davon berichtet, dass es allgemein eigentlich Allgemeingut ist, dass der Verbrauch höher ist als das, was dort in den Zeitungsanzeigen steht. Inwieweit ist daraus nach Ihrer Kenntnis eine - - sind Handlungen entstanden oder Maßnahmen ergriffen worden, um sich mit diesem Phänomen auseinanderzusetzen? Hat es da konkrete Dinge gegeben?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Na ja, es war das Ziel, diese Real-Driving-Emissions-Tests möglichst schnell umzusetzen. Wir sehen ja, dass bei den Abgasmessungen oder bei der Luftmessung in den Städten, dass da keine Fortschritte zu verzeichnen waren. Und es gab Messungen - Sie zitieren die Umwelthilfe -, die ein Vielfaches der Emissionen im Realbetrieb gezeigt haben. Das war klar, man muss da aktiv werden, und deswegen ist auf europäischer Ebene die Initiative gestartet worden, diese Real-Driving-Emissions-Tests durchzuführen, also sich nicht nur auf die Teststände zu verlassen, sondern ~~falschliche, reale~~ ^{tatsächliche, reale} den realen Fahrbetrieb als Referenz zu nehmen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber direkte Initiativen des Bundeswirtschaftsministeriums hat es nicht gegeben, dass Untersuchungen initiiert worden sind, um sich mit diesem Phänomen auseinanderzusetzen?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Nein, aber wir wussten schon, dass das BMUB oder das BMU und auch das BMVI als zuständige Federführer - wir waren ja bezüglich dessen eher Spiegelreferat -, ^{ressort} dass da umfangreiche Diskussionen stattgefunden haben und auch Gutachten gemacht wurden. Aber wir selber haben diesbezüglich keine Initiativen gestartet, weil, wie gesagt, wir ja auch nicht Federführer waren, sondern Spiegelressort.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Vorsitzender Herbert Behrens: Jetzt noch ein paar Fragen eingangs zur Einbindung des BMWi in die Aufklärung des Abgasskandals an Sie: Inwieweit ist das BMWi in die Aufklärung des hier in Rede stehenden Skandals eingebunden gewesen oder noch eingebunden?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: ~~Naja, wir haben uns sozusagen~~ oder wir haben natürlich uns informiert aufseiten der Kfz-Hersteller. Wir haben gefragt: Was macht ihr? Wie seid ihr aktiv? - Wir haben auch gefragt alle Kfz-Hersteller „Gibt es so was bei euch auch?“, und sie aufgefordert, da auch Stellung zu nehmen.

Wir waren eingebunden, implizit eingebunden in die Untersuchungskommission des BMVI und des Kraftfahrt-Bundesamtes, wobei das im Wesentlichen auf Ebene ~~die Information auf Ebene~~ der Staatssekretäre lief. Also, wir waren im laufenden Betrieb nicht direkt informiert und eingebunden, sondern es gab auf Ebene der Staatssekretäre Informationen und relativ kurz vor, soweit ich mich erinnere, Veröffentlichung. Ich selber habe keine eigene Wahrnehmung dazu, dass ich unmittelbar informiert worden bin, sondern ich habe über meinen Staatssekretär ~~H~~ Da gab es Telefongespräche mit dem entsprechenden Staatssekretär aus dem BMVI. Alles andere habe ich dann der Presse entnommen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie hatten dann eine aktive Rolle oder aktivere Rolle, ist zumindest hier in unseren Unterlagen ersichtlich, dadurch dass Sie am 6. Oktober 2015 eine Mail verschickten an Ihren Staatssekretär Machnig, und zwar eine Entscheidungsvorlage mit dem Betreff „VW-Affäre: Außenpolitische Flankierung“. Und darin heißt es:

Es wird dringend eine außenpolitische Flankierung der Aufklärung der VW-Affäre und der Umsetzung der von VW geplanten Abhilfemaßnahmen benötigt. Dabei stehen außenwirtschaftspolitische Aspekte im Vordergrund. Es gilt, Schaden von der Dachmarke „Made in Germany“ abzuwenden und verlorenes Vertrauen wieder zu gewinnen.

Dafür sollten gezielt alle bilateralen Gesprächskontakte genutzt werden, die sich in den nächsten Monaten auf unterschiedlichsten Ebenen ergeben.

Das ist das Material BMWi-2-1, Ordner 11, Blatt 66/67. - Wie sah die angesprochene außenpolitische Flankierung konkret aus, und welche bilateralen Gesprächskontakte wurden genutzt?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Mir ist der Vorgang sehr bewusst. Es ist ~~in~~ unmittelbar nach dem VW-Skandal breit diskutiert worden: Welche Auswirkungen hat das auf die Wirtschaft insgesamt, auf die Industrie insgesamt, auf die Dachmarke „Made in Germany“? ~~Es war damals die Diskussion~~ Oder die Sachlage, die Informationslage war sehr undurchsichtig. Keiner wusste genau: Was verbirgt sich dahinter? Wie stark wirkt sich das aus? Was kommt da noch dazu? - Die deutschen Automobile standen ebenso in einem besonderen Ruf, sehr zuverlässig zu sein. Deutschland stand in dem Ruf, eben sehr zuverlässig zu sein. „Made in Germany“ hatte einen insgesamt besonderen Ruf. Jetzt haben wir festgestellt, ein wesentliches großes deutsches Unternehmen hat sich illegal verhalten, hat betrogen, und die Frage stellte sich: Wie wirkt sich das erstens auf die anderen Kfz-Hersteller aus, auf den Export? Und wie wirkt sich das möglicherweise sogar auf andere Hersteller aus, also Maschinenbau?

Wir haben damals intensiv diskutiert: „Was kann da passieren, welche Konsequenzen kann das nach sich ziehen?“ ~~T~~ wussten nicht so genau, konnten das quantitativ natürlich nicht so genau abschätzen. ~~Es war aber klar~~ Wir hörten von unseren Botschaften, dass in vielen Ländern der Welt genau gefragt wurde: Was ist da eigentlich passiert? Müssen wir jetzt damit rechnen, dass die Autos, die in unseren Ländern verkauft werden, alle gefährlich sind? - Es war unklar, oder in vielen Ländern war unklar: Was heißt das eigentlich, was ist da eigentlich in den USA passiert? - Es gab beispielsweise Anfragen in China und sehr kritische Berichterstattung in China. In China wurden aber kaum Diesel verkauft. Der Anteil der Diesel auf dem chinesischen Markt ist



Nur zur dienstlichen Verwendung

HJ ~~im Promillebereich, ist~~ verschwindend gering. - Und wir haben festgestellt, da ist eine große Verunsicherung weltweit.

Deutsche Automarken haben ein sehr positives Image. Da wurde jetzt betrogen, wurde eine illegale Einrichtung eingesetzt. Und wie wirkt sich das aus? Wirkt sich das auf den Absatz aus? Wirkt sich das nicht nur auf VW aus, sondern auf andere? - Und deswegen haben wir entschieden, ~~ein Aufklärungs-~~ Informationsmaterial zu erarbeiten: „Was ist in den USA passiert? Was heißt das mit dem Diesel? Was tut die deutsche Regierung in Bezug auf VW?“ - dass wir beispielsweise VW aufgefordert haben, umfassend mit der amerikanischen Regierung zu kooperieren, dass wir keine Indikation haben, dass es von anderen Herstellern ein ähnliches illegales Verhalten gibt -, und haben deswegen einen Vermerk gefertigt, der im Ressortkreis dann auch abgestimmt war und den wir dann den Botschaften zur Verfügung gestellt haben. - Wir haben also deswegen eine im Wesentlichen Informationsbroschüre gemacht und das den deutschen Botschaften im Ausland zur Verfügung gestellt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie sprachen eben von Aufklärungsmaterial, was Sie entwickelt haben. Wer war daran beteiligt? Ist das bei Ihnen aus dem Hause heraus konzipiert worden?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Das waren wir. Das waren Mitarbeiter aus dem Automobilreferat, das waren Mitarbeiter aus dem Referat IV D 4, das waren aber auch Beiträge aus dem BMVI und - - also wir haben das insgesamt in der Bundesregierung abgestimmt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber Automobilunternehmen waren nicht daran beteiligt?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: In den Akten zur Ausschussvorbereitung finden wir einen mündlichen Bericht des BMWi an den Ausschuss für Wirtschaft und Energie über die wirtschaftspolitischen Konsequenzen der VW-Affäre; darum hatte die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen gebeten. Da

sind Sie in der Abzeichnungsliste aufgeführt. Darin heißt es:

Es ist zu erwarten, dass sehr spezifische Fragen zum Umfang der von der Manipulation betroffenen Fahrzeuge, zu der bislang geleisteten Aufklärungsarbeit von Volkswagen und zu den seitens der Bundesregierung ergriffenen Maßnahmen gestellt werden könnten. Es wird vorgeschlagen, hierauf nur kurz einzugehen und ansonsten auf die federführende Zuständigkeit des BMVI und die Arbeit des Kraftfahrt-Bundesamtes ... zu verweisen. ...

Ein generelles Bashing der deutschen Automobilindustrie und der Dieselschadstofftechnologie ist auch angesichts des ungeheuerlichen Betrugsfalles nicht angebracht und durch nichts gerechtfertigt.

So das Material BMWi-2-1, Ordner 11, Blatt 35 bis 37. - Hat jetzt das BMWi darauf hingewirkt, dass die negativen Konsequenzen des Abgasskandals für den VW-Konzern möglichst gering ausfallen?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: ~~Es gab zu dem Zeitpunkt -- Also, wir haben nichts unternommen.~~ HJ Es war zu dem Zeitpunkt ~~aber~~ EJ3x nicht so ganz genau klar, wie die Sache weitergeht. Deswegen ~~haben wir ja --~~ HJ wollten wir erst mal abwarten. Wir haben natürlich uns HJ überlegt: Was kann passieren, wenn entsprechende Belastungen, Strafen seitens der amerikanischen Umweltbehörde, auf VW zukommen? Das war aber damals noch nicht klar, in welcher Höhe.

Wir waren nicht direkt beteiligt in der Aufklärungsarbeit. Deswegen haben wir gesagt: „Da soll das BMVI Stellung nehmen“ oder auf das BMVI verwiesen. Wir wollten aber auch keine Spekulationen in den Raum setzen, ~~das möglichst, dass~~ HJ ~~das --~~ fiktive Zahlen in die Öffentlichkeit bringen, was auf VW zukommen könnte, weil wir keine gesicherte Erkenntnis darüber hatten, was auf VW zu dem damaligen Zeitpunkt zukommt. Deswegen haben wir uns da zurückgehalten.



Nur zur dienstlichen Verwendung

HM Aber wir haben ~~ist ja auch nichts in der Öffentlichkeit, also ist sozusagen - - wir haben keine direkten Maßnahmen unternommen.~~ Das war ja dann auch nicht nötig.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich knüpfe da mal an an den Begriff des „ungeheuerlichen Betrugsfalls“, der ja in diesem Vermerk zu lesen ist. Nun hat VW ja zugeben müssen, dass sie eine illegale Abschaltvorrichtung verwenden, um die Grenzwerte einhalten zu können. Hat sich vor diesem Hintergrund das BMWi dafür eingesetzt, dass auch bei anderen Automobilherstellern als VW auf das Vorhandensein - - dass diese Unternehmen auch überprüft werden, ob sie illegale Abschaltvorrichtungen verwenden?

HTD Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Mhm, das hat das BMVI dann gemacht. Wir haben natürlich mit den OEMs, mit den in Deutschland produzierenden Herstellern, gesprochen, explizit gefragt: „Was habt ihr? Wie sieht das bei euch aus?“, und die mündliche Stellungnahme, die wir bekommen haben: Wir haben keine solchen illegalen Abschaltvorrichtungen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nun hat der Vorstandschef der VW AG, Matthias Müller, dann am 15. Oktober 2015 ein Schreiben an das BMWi, in dem er Unregelmäßigkeiten bei Dieselmotoren eingestand und eine konsequente und lückenlose Aufklärung der Vorgänge versprach - - In einem Briefentwurf zur Antwort auf das Schreiben von Herrn Müller findet sich in der vorangestellten Stellungnahme die Passage - Zitat -:

Müller erklärt, für „sämtliche“ Fahrzeuge eine Lösung anbieten zu wollen. Das dürfte nach allem, was wir wissen, nicht einfach werden und auch nicht in jedem Einzelfall dürfte eine technische Lösung möglich sein.

BMW-2-1, Ordner 1, Blatt 72. - Ist Ihnen dieser Briefentwurf bekannt?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Ja, der ist mir bekannt, ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und auf welcher Grundlage wurde die Beurteilung getroffen, dass es nicht möglich sei, in jedem Einzelfall das Problem erhöhter NOx-Emission technisch zu beheben?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Wir haben ~~ist ja auch nichts in der Öffentlichkeit, also ist sozusagen - - wir haben keine direkten Maßnahmen unternommen.~~ Diese Information kam im Wesentlichen durch technische Informationen des Volkswagenkonzerns ~~auch~~. Wir haben mit denen gesprochen: Was habt ihr - - Was ist da passiert? Was kann man tun? - Und die Information, die wir hatten, ist, dass bei manchen Fahrzeugen es relativ einfach ist, durch Anpassung der Software da was zu machen, dass es bei anderen aber auch um größere technische Umbauten - - oder, ja, Umbauten im Motor bedarf und dass das eine gewisse Zeit nach sich ziehen würde. HA EX

Es war damals auch noch nicht so genau klar, auch für den VW Konzern - das ist mein Eindruck gewesen oder im Augenblick auch noch mein Eindruck -, dass es am Anfang auch da noch unklar war, was das eigentlich alles für ~~bedeuten würde~~, wie stark die Umrüstungen und wie intensiv die Umrüstungen sein würden. Eben diese verschiedenen Optionen rein softwaretechnischer Natur, da war es relativ einfach, was zu verändern. Wenn es Umbauten gab im größeren Maßstab, dann heißt das auch, dass man neue Hardware, neue Geräte einbauen musste. Das ist gar nicht so einfach, weil die nämlich nicht auf dem Markt so einfach zur Verfügung stehen, sondern die müssen produziert werden. Und diese ganzen Detailfragen, die haben dann dazu geführt, dass meine Leute gesagt haben: Das geht ~~jetzt~~ nicht innerhalb von zwei Wochen oder von vier Wochen, sondern wir müssen erst mal abwarten: Was für technische Möglichkeiten gibt es, um dann den Schaden zu beheben, um diesen Betrug sozusagen dann zum Ausgleich zu bringen? - Und daraufhin kann man dann erst eine finale Einschätzung abgeben, wie lange die Anpassung oder die Korrektur, die Reparatur der Kfz - - bedeuten würde, wie lange das dauern würde. HA EX

Vorsitzender Herbert Behrens: Noch mal auch zusätzlich in Bezug auf Abschaltvorrichtungen: In den uns vorliegenden Akten aus dem Referat IV D 3 befindet sich auch ein Schreiben der EU-



Nur zur dienstlichen Verwendung

Kommission, da von der Generaldirektorin für Binnenmarkt, Industrie und Unternehmertum und KMU, Lowri Evans, an Staatssekretär Machnig vom 19. Mai 2016. In diesem Schreiben wird auf ein Prüfprotokoll zum Nachweis von Abschaltvorrichtungen verwiesen, das von einer Untergruppe innerhalb der Sachverständigengruppe Typengenehmigungsbehörden entworfen wurde. Ebenso verweist Frau Evans auf eine Software, die vom JRC entwickelt wurde, welche zur Untersuchung von Fahrzeugen im Hinblick auf die Anwendung von Abschaltvorrichtungen geeignet sein soll, und sie empfiehlt dringend,

dass alle Prüfungen, die durchgeführt wurden, bevor die gemeinsame Methodik vorhanden war, nun anhand der neuen Regeln überprüft und erforderlichenfalls wiederholt werden. So kann sichergestellt werden, dass die von einzelnen Mitgliedstaaten im Rahmen ihrer nationalen Untersuchungen ermittelten Prüfergebnisse in der gesamten EU vergleichbar sind.

Das ist das Material BMWi-2-1, Ordner 12, Blatt 196. - Ist Ihnen dieses Schreiben bekannt?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Dazu habe ich keine eigene Wahrnehmung. Also, ich kann mich erinnern, dass es solche Schreiben gab, aber ich kann dazu jetzt im Detail nichts sagen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ist es Ihres Wissens nach im Nachgang zu diesem Schreiben zu erneuten Tests nach dem angesprochenen Prüfprotokoll und der vorgeschlagenen Software gekommen? Können Sie dazu etwas sagen?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Nein, dazu habe ich auch keine eigene Wahrnehmung.

Vorsitzender Herbert Behrens: Meine letzte Frage, einleitend: Am 15. Juni 2016 begleiteten Sie Bundesminister Gabriel auf eine Sitzung des VDA-Vorstandes. Dabei wollte der VDA für den Besuch Vertraulichkeit zusichern. Es werde kein Protokoll über Ihren Besuch angefertigt, BMWi-2-1, Ordner 28, Blatt 313.

In dem Redeentwurf für den Bundesminister heißt es zur Diesellauffähigkeit - Zitat -:

Die Hersteller werden zur Offenlegung der Steuerung der Abgassysteme verpflichtet (z. B. Software-Zugang). Die mit der Emissionsprüfung beauftragten Technischen Dienste müssen regelmäßig wechseln.

Ferner soll die Ausnahmeregelung zu den Abschaltvorrichtungen in der VO (EG) Nr. 715/2007 präziser formuliert werden. ... Prüfmaßstab für die Gefahr von Motorschäden soll künftig der Stand der Technik sein.

Wurden diese Aussagen aus dem Redeentwurf von Bundesminister Gabriel tatsächlich von ihm getätigt in diesem Gespräch? Können Sie sich daran erinnern?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Ich kann mich im Einzelnen nicht daran erinnern, was er aus dem Redeentwurf alles im Detail gesagt hat. Ich kann mich daran erinnern, dass er sehr offensiv die OEMs aufgefordert hat, da tätig zu werden, auch zu kooperieren, die Entwicklung sozusagen des - - auch die öffentliche Diskussion, die im Nachgang zum VW-Skandal sich ergeben hat, ernst zu nehmen und konstruktiv an Lösungen mitzuarbeiten, uns auch zu sagen, was geht, was nicht geht, aber da auch realistisch zu sein und nicht irgendwelche Forderungen zu stellen, sondern tatsächlich konstruktiv an der Lösung dieses Problems mitzuarbeiten. Er hat da sehr dezidiert. Ich erinnere mich daran, dass er sehr offen und sehr dezidiert die OEMs da aufgefordert hat, an der Lösung des Problems mitzuarbeiten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und haben Sie Kenntnisse darüber, ob die Ankündigungen oder auch Forderungen an die Unternehmen bisher umgesetzt worden sind?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Wir sind ja gerade in der Umsetzung dieser RDEs. Die RDE oder die neuen Bedingungen für RDE kommen dann jetzt 2017 das erste Mal zur Wirkung, und ich gehe davon aus, dass die OEMs daran arbeiten, die neuen Grenzwerte da einzuhalten. Ich habe aber nicht im Detail mit den OEMs darüber



Nur zur dienstlichen Verwendung

gesprochen, wie sie genau technisch daran arbeiten, diese neuen Grenzwerte umzusetzen. Aber ich gehe davon aus, dass sie das tun.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke sehr. Erst mal von meiner Seite so weit. - Jetzt ist die CDU/CSU-Fraktion an der Reihe.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Herr Dr. Scheremet, im Umweltbundesamt wurde nach dem Bekanntwerden der Vorwürfe der EPA gegen VW eine Sprachregelung formuliert, und diese Sprachregelung beginnt so:

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 g pro Schadstoff pro Kilometer so ermittelt, dass die realen Schadstoffemissionen im Ergebnis wiedergegeben werden.

Die Mitteilung des EPA über die Abgasmanipulation bezog sich auf verbotene Abschalteinrichtungen. Können Sie in Ihrer Erinnerung bestätigen, dass das UBA seit längerem auf solche Missstände hingewiesen hat, also auf verbotene Abschalteinrichtungen?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Ich kann nicht genau sagen, wann ich das erste Mal davon gehört habe. Ich habe natürlich davon gehört, auch von der Diskussion, auch von den Untersuchungen des UBA. Ich kann aber jetzt nicht genau sagen, ob ich davor oder danach, nach dem VW-Skandal, davon gehört habe. Nach meiner Erinnerung ist es mir erst bewusst geworden nach dem VW-Skandal. Aber im Laufe der Diskussion über das zweite RDE-Paket wurde darüber natürlich auch gesprochen, auch die Frage: Was ist eine illegale, was ist keine illegale Abschalteinrichtung? - Und es war von Anfang an auch Punkt der Diskussion: Was heißt da „illegal“ und was nicht?

Die Motorsteuerung soll das tun, was sie tun soll, nämlich den Motor steuern, also den Verbrauch regeln, aber auch zu ganz unterschiedlichen Fahrbedingungen. Das ist die Aufgabe der Motorsteuerung. Und dann kann es durchaus sein, dass unter ganz bestimmten Fahrbedingungen, wenn ich zum Beispiel einen Pass hoch fahre oder wenn besonders viel Leistung gefordert ist, dass es dann erlaubt ist, eben diese Abgasreinigung abzuschalten - oder in Kaltstartsituationen und in ganz besonderen Bedingungen, wenn die Motortemperatur nicht erreicht ist. Es ist aber in der Verordnung nicht ganz klar geregelt, und deswegen hat man Interpretationsspielräume. Das ist das Problem, dass die Verordnung in dem Hinblick nicht präzise formuliert ist, und deswegen sollte das ergänzt werden um den Satz „nach Stand der Technik“, dass es da eine Präzisierung gibt. Dahin gehend ist mir das im Laufe der Diskussion bewusst geworden, und dass es da eine Bandbreite darüber geben kann, was illegale und nicht illegale Abschalteinrichtungen sind.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): In einer in Ihrer Abteilung gefertigten Gesprächsvorbereitung für den Bundesminister Gabriel mit dem VDA-Präsidenten Wissmann am 15.06.2016 wird ausgeführt:

Ab September 2017 werden Hersteller zur Erlangung einer Typgenehmigung nachweisen müssen, dass ihre Fahrzeuge außerhalb des Labors nicht mehr als das 2,1-Fache des Euro-6-Stickoxidgrenzwertes emittieren ...

Das ist die Real-Driving-Emission-Verordnung.

Durch die für den RDE-Test **definierten Randbedingungen wird erstmals Rechtssicherheit geschaffen**, da zukünftige Fahrzeuge unter „normalen Betriebsbedingungen“ eine funktionsfähige Abgasnachbehandlung nachweisen müssen.

Wenn die Emissionswerte im Realbetrieb erst ab September 2017 gelten, handelt es sich dann bei dem langjährigen Auseinanderfallen der Emissionsgrenzwerte bei den Prüfstandsmessungen zu den real gemessenen Werten um diesen genannten Graubereich, den Sie eben geschildert haben? Wie würden Sie das einschätzen?



Nur zur dienstlichen Verwendung

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Na ja, vor dem 01.09.2017 gab es ja keinen Realbetrieb, sondern da gab es nur den Teststandbetrieb. Deswegen ist das, was in den Regelungen für den Realbetrieb festgelegt ist, vorher nicht relevant, weil RDE erst zum 01.09. eingeführt werden muss, weil erst ab 01.09.2017 Neufahrzeuge entsprechend diesen Messungen im Realbetrieb die Grenzwerte einhalten müssen.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Also andersrum gesagt: Die Unterschiede liegen im System behaftet, also in der Situation, dass wir vorher Prüfstandsmessungen entsprechend hatten und die realen Messungen noch nicht gesetzliche Grundlage waren.

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Genau. - Wir hatten keine gesetzliche Grundlage für reale Messungen vorher. Wir hatten eine nicht ganz so präzise Definition, und deswegen gibt es da Unterschiede zwischen den Prüfstandsmessungen und den Realbetriebsmessungen. Aber die Unternehmen können sich nur dann an eine Regelung anpassen, wenn sie gültig ist. Vorher gab es ja keine Realbetriebsmessungen.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Zunächst erst mal recht herzlichen Dank.

Vorsitzender Herbert Behrens: Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, bitte.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie hatten vorhin ausgeführt, dass bereits 2007 klar war, dass wir Realtests auf der Straße brauchen. Was waren denn die Gründe - nach Ihrer Einschätzung -, warum es letztendlich zehn Jahre gedauert hat, bis wir eben am 1. September 2017 - Sie haben es ausgeführt - tatsächlich diese Tests dann auch auf der Straße haben? Ein ganzes Jahrzehnt ist ja ein ziemlich langer Zeitraum. Was sind nach Ihrer Einschätzung die Gründe dafür?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: So richtig angefangen hat das mit der Diskussion über die Einführung der RDE nach meinem Wissen sehr viel später, nämlich im Jahr 2011. ~~Wann das jetzt~~ Es gab die Verordnung oder die Richtlinie 2007,

aber die Diskussion über die Einführung von RDE begann im Jahr 2011.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie waren ja in die Beratungen zur RDE-Gesetzgebung eingebunden - in Ihrer Zuständigkeit. Im Vorfeld gab es ja sicherlich zahlreiche Gespräche beispielsweise mit dem nationalen bzw. dem europäischen Verband der Automobilhersteller als auch mit Herstellern selber. Können Sie noch mal beschreiben, was Ihnen dort an Vorschlägen oder Forderungen hinsichtlich der Konformitätsfaktoren - - herangetragen wurde?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: In Bezug auf das zweite RDE-Paket.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Genau.

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: - das dann im Oktober 2015 verabschiedet wurde. - Der zentrale Punkt: Es ging darum, dass die Motoren neuen Anforderungen genügen müssen. Das heißt, man musste die Motoren entsprechend anpassen. Es gab verschiedene Stellschrauben bei RDE. Das war das Einführungsdatum, das waren die sogenannten Konformitätsfaktoren, also die prozentuale Abweichung im Realbetrieb vom Teststandbetrieb, und es gab die Frage der Berücksichtigung von sogenannten Extremsituationen oder von Randbedingungen, also: Fahre ich ganz langsam, oder fahre ich ganz schnell? Und wie ist das Verhältnis von Randbedingungen zu Durchschnittsbedingungen?

Und je nachdem, wie man diese unterschiedlichen Faktoren einzelnen regelt - - Oder sagen wir mal so: Diese unterschiedlichen Bedingungen standen wie kommunizierende Röhren in einem Zusammenhang. Das heißt, die Unternehmer mussten technisch die Motoren auf eine neue Bedingung umstellen; das heißt, die Motoren mussten angepasst werden. Es war nicht so einfach, zu sagen: „Wir machen da eine Motorsteuerung rein“, sondern eine effektive Abgasreinigung ist ein sehr komplexer, technisch komplexer Vorgang. Es hängt von Temperaturen ab, es hängt von der Motortemperatur ab, es hängt von den



Nur zur dienstlichen Verwendung

Stoffen ab. Das heißt, diese Motoren mussten an diese neuen Bedingungen angepasst werden. Das ist jetzt beim Automobilbau nicht so ganz einfach. Die Automobilhersteller versuchen durch sogenannte Plattformen Kosten einzusparen. Das heißt beispielsweise, dass Motoren nicht nur für ein Modell konzipiert werden, sondern ~~die Ansatzpunkte~~ Ob der quer drin ist oder längs drin, wo der Motor läuft, wo der Kühler sitzt, wo die Elektrik sitzt, wo der Kühlwassertank sitzt, hängt nicht nur von einem Modell ab oder von einer Modellvariante, sondern ist relativ ähnlich für viele Modelle. Bei integrierten Konzernen wie dem VW-Konzern hängt es nicht nur davon ab - bei VW, der Marke VW -, sondern dieses Baukastensystem beeinflusst nicht nur die VW-Modelle, sondern Skoda oder Audi. Also ziemlich komplex.

Wenn Sie jetzt technische Veränderungen vornehmen wollen bei einem Motor - - Das heißt, um die Abgasreinigung zu verbessern, müssen Sie möglicherweise die Führung der Auspuffanlage verändern, näher am Motor, um mehr Wärme abzubekommen in einer ganz bestimmten Stufe der Abgasreinigung. Brauchen Sie weniger Temperatur, brauchen Sie eine Kühlung. Das heißt, man muss den Motor technisch völlig neu konzipieren, und das geht nicht innerhalb von wenigen Monaten, sondern es geht eigentlich auch nur dann, wenn Sie einen Modellwechsel machen oder wenn Sie einen ~~Paletten~~ ~~wechsel~~ machen. Und deswegen sind diese Faktoren - - Konformitätsfaktoren, wie schnell die Konformitätsfaktoren nach unten gehen, die Einführungsdaten und die Randbedingungen stehen in einem Zusammenhang. Wenn die Automobilhersteller länger Zeit haben, um diese Umstellung der Motorkonzeptionen durchzuführen, dann können Sie strengere Konformitätsfaktoren haben, oder Sie brauchen weniger anspruchsvolle Randbedingungen und umgekehrt. Deswegen standen diese drei Punkte zueinander in einer Beziehung.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ihr Kollege Herr Bänsch hat ja auch schon ausgeführt, dass die Positionierung des BMVI [sic!] hinsichtlich der Festlegung der Konformitätsfaktoren sicherstellen sollte, dass

Messungenauigkeiten sozusagen nicht zum Nachteil der Hersteller werden und natürlich die Hersteller insgesamt keine Nachteile durch die Festlegung der Konformitätsfaktoren haben sollen. Jetzt ist es aber so - das haben ja die PEMS-Messungen im Auftrag der VW-Untersuchungskommission gezeigt -, dass es durchaus Hersteller gibt - also deutsche Hersteller -, die die Grenzwerte einhalten, also die sozusagen nicht Konformitätsfaktoren brauchen, sondern die eben in RDE-Strabentests die Grenzwerte einhalten. Insofern ist für mich die Frage, warum dann insbesondere das BMVI die Position vertreten hat, man braucht als Einstieg bei den Konformitätsfaktoren einen Wert von 2,1 oder jedenfalls in der Richtung, Abweichung.

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Das BMWi.

(Zurufe: BMWi!)

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das BMWi, Entschuldigung. - Also Sie hatten jetzt gerade unterschiedliche Positionen innerhalb der Bundesregierung zu den Konformitätsfaktoren, und nach meiner Erinnerung war es so, dass Sie mit 2,1 und dann 1,5 zum späteren Zeitpunkt, also ab 2021, in die Ressortabstimmung gegangen sind - sage ich jetzt mal.

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Es gab eine Einigung auf Staatssekretärebene über die deutsche Position und die Frage: Wie gehen wir dann in die europäische Diskussion rein? - Und das Ergebnis dieser Staatssekretärsrunde war, dass wir mit einem Konformitätsfaktor in der ersten Stufe bei 1,95 und mit 1,95 reingegangen sind und 1,5 in der zweiten Stufe oder 1,6 in der zweiten Stufe. ~~Das heißt, es gab eine Einigung zwischen den Staatssekretären.~~ ←

Es gab unterschiedliche Ausgangspositionen. Das BMUB hat die Position oder den ersten Vorschlag der Kommission unterstützt. Wir haben da eher Bedenken gesehen, ob tatsächlich alle Hersteller in der Lage sind, diese Konformitätsfaktoren zu erreichen. Es ist einfacher beispielsweise für Premiumhersteller, diese Konformitätsfaktoren zu erreichen, weil die Abgasreduzierung ~~ist~~ mit Kosten verbunden. So eine Abgasreinigungsanlage



Nur zur dienstlichen Verwendung

H relativ viel kostet 2 500 Euro je Fahrzeug. Das ist die Zahl, die ich so im Kopf habe. Das ist bei einem Premiumauto relativ unbedeutend. Das ist aber bei einem Kleinwagen, der unter 20 000 Euro kostet oder der unter 15 000 Euro kostet H Natürlich spielt das eine Rolle. Deswegen ist es durchaus möglich, dass die Konformitätsfaktoren sehr unterschiedlich waren oder die Möglichkeiten der OEMs, diese Konformitätsfaktoren zu erreichen, sehr unterschiedlich waren. Es ist schwieriger bei einem kleinen Auto, und möglicherweise sind die Hersteller auch unterschiedlich weit gewesen, weil es ja auch noch keine klare Regelung gab. Wir haben zwar lange darüber diskutiert, und es wurde daran gearbeitet, aber es waren noch keine festen Größen verabschiedet, an die sich die Hersteller dann auch halten konnten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Jetzt ist die SPD-Fraktion an der Reihe. Bitte.

Kirsten Lühmann (SPD): Ich hätte gerne gewusst, wie sich auf Ihre Arbeit und auf die Diskussion um das Thema RDE das Bekanntwerden der illegalen Abschaltvorrichtungen bei VW ausgewirkt hat - ganz konkret, sowohl auf die Zusammenarbeit mit den anderen Ressorts als auch mit der Wirtschaft.

H M **Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet:** Also, es hat nicht eine grundsätzliche Veränderung der Zusammenarbeit zwischen den - Oder: Die grundsätzliche Zusammenarbeit zwischen den Ressorts hat sich nicht verändert. Wir haben eigentlich ähnlich zusammengearbeitet wie vorher. Wir haben auch nicht die grundlegende Zusammenarbeit mit den Automobilherstellern verändert. Die Intensität der Gespräche hat zugenommen. Durch den Abgasskandal hat diese Diskussion über RDEs eine neue Qualität in der Öffentlichkeit bekommen. Auch die Rolle des TCMV, des Technischen Ausschusses, hat eine ganz andere Qualität bekommen. Das war vorher ein technischer Ausschuss, der auf Referentenebene oder auf Sachbearbeiterenebene technische Fragen beantwortet hat. Durch den VW-Skandal bekam das plötzlich eine große Bedeutung. Das heißt, auch die Kommission wollte natürlich diesen Prozess beschleunigen, weil der TCMV plötzlich im Lichte der Öffentlichkeit war, was er vorher nicht war. H

auch bei mir als zuständigem Abteilungsleiter viel stärker in die Wahrnehmung gerutscht ist als vorher.

Aber die grundlegende Zusammenarbeit zwischen den Ressorts hat sich meiner Wahrnehmung nach nicht verändert. Wir haben gleich zusammengearbeitet, aber wir haben uns natürlich viel öfter getroffen, weil ganz klar war: Wir müssen möglichst schnell zu einer Verabschiedung der zweiten Stufe RDE kommen. - Das wollten eigentlich auch alle. Auch die OEMs wollten das - eine möglichst schnelle Verabschiedung -, um da auch Planungssicherheit zu haben. Politisch wollten die verschiedenen Häuser genau das Gleiche, eine möglichst schnelle Verabschiedung, und deswegen hat sich die Intensität erhöht, aber nicht die grundsätzliche Zusammenarbeit oder wie die Häuser miteinander umgegangen sind bzw. wie wir mit der Industrie zusammengearbeitet haben. Wir haben uns vorher intensiv mit der Industrie auseinandergesetzt, auch Informationen von ihnen verlangt, um uns eine Meinungsbildung zu ermöglichen. Das haben wir danach auch gemacht. Die Intensität hat zugenommen, aber keine grundsätzliche Veränderung.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke. - Ich schließe an die Frage von dem Kollegen Kühn an. Der hat ja gefragt: Wie kam es eigentlich dazu, dass die verschiedenen Häuser mit verschiedenen Konformitätsfaktoren gearbeitet haben? - Das haben Sie erläutert. Meine Frage geht eher zu dem Folgenden: Also, es gab ja dann eine Einigung auf einen Faktor. Wie ist die aus Ihrer Sicht zustande gekommen, und wie ist es dann weitergegangen?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Die Einigung im Ressortkreis war 1,95. Das ist jetzt keine Zahl, die man so auf den ersten Blick als -

Kirsten Lühmann (SPD): Eingängig.

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: - eingängig ansehen würde, sondern ich glaube, es ist ganz klar, dass es eine Kompromisszahl war. Es war klar - wie ich eingangs erläutert habe -: Es gab eben unterschiedliche Schraubchen, an denen man drehen konnte - die Konformitätsfaktoren, den Zeit-



Nur zur dienstlichen Verwendung

punkt der Einführung, die Behandlung der Randbedingungen -, und es war klar, dass für einige der Hersteller es relativ schwierig sein dürfte, einen Faktor unter 2 zu erfüllen, gerade die Hersteller von kleineren Dieselfahrzeugen. Die größeren hatten da weniger Probleme, aber gerade die kleineren hatten da Probleme. Auf der anderen Seite war die 2 eine symbolische Zahl, und dann kam eine Zahl raus, die ähnlich wie das Inflationsziel der EZB ~~was kein Inflationsziel ist, aber wo man dann sagt: Unter, aber nahe bei 2.~~ Und da haben wir halt den politischen Kompromiss gemacht: 1,95. Wir sind dann aber mit dieser Zahl nicht direkt an Brüssel herangetreten. Wir haben das nicht unmittelbar als deutsche Position nach Brüssel gemeldet. Wir sind also nicht in die Verhandlungen mit dieser Zahl hineingegangen, weil wir auch unterschiedliche Signale aus den Mitgliedstaaten bekommen haben. Es gab manche Mitgliedstaaten, die wollten eher strengere haben - Niederlande beispielsweise -, es gab andere, die wollten sehr viel höhere, beispielsweise Tschechien, ich glaube, auch Rumänien, Ungarn. Die Produzenten von kleineren Dieselfahrzeugen, nämlich von Ford, die in Großbritannien sind, die wollten auch eher höhere Werte haben.

Es war aber klar, dass Deutschland als größter Automobilstandort da eine meinungsbildende Rolle bekommen würde. Wir wollten aber jetzt nicht durch eine ganz bestimmte Zahl die Diskussion bei der Kommission oder die Meinungsbildung der Kommission beeinflussen. Es war klar, es gab sehr widersprüchliche Stellungnahmen seitens der einzelnen Mitgliedstaaten. Wie ich gesagt habe: Manche wollten deutlich höhere, manche wollten deutlich niedrigere. - Es war klar, die Kommission bekommt für ihren ursprünglichen Vorschlag keine Mehrheit; es wird sehr wahrscheinlich einen neuen Vorschlag geben. Wir wollten aber diesen neuen Vorschlag der Kommission nicht dadurch direkt beeinflussen, dass es ein ganz bestimmter Wert ist. Wenn Deutschland einen Wert von 1,95 als seine Position vertreten hätte, wäre es wahrscheinlich sehr ~~hätten beide Seiten gesagt: Wenn selbst Deutschland das sagt, dann kann es nicht höher oder nicht niedriger sein.~~ - Beide Seiten hätten mögli-

cherweise die deutsche Position als Extremposition dann angenommen, und das wollten wir vermeiden. Deshalb haben wir gesagt: Wir nennen keine konkrete Zahl, wir wollen aber eine intelligente Verknüpfung - so war, glaube ich, die Formulierung - zwischen den verschiedenen Stellschrauben, die ich erläutert habe, also zwischen den Konformitätsfaktoren, zwischen den Einführungsdaten und der Behandlung der Randbedingungen. Das war sozusagen eine quantitative Bedingung, die wir für die weitere Beratung genannt haben, aber keine konkrete Zahl.

Vorsitzender Herbert Behrens: Schönen Dank. - Dann will ich an diesem Punkt gerne einhaken, aber weniger den Aushandlungsprozess auf der europäischen Ebene zum Thema machen, sondern den Aushandlungsprozess in der Ressortabstimmung. Sie haben ja gesagt, dass die Staatssekretäre mit einer gemeinsamen Position in die Verhandlungen reingegangen sind, 1,95 und 1,6. Nun haben wir aber auch Hinweise darauf, dass das BMWi mit seinen Vorstellungen immer am oberen Rand war und BMVI und auch BMUB niedrigere Werte gerne gehabt hätten. Können Sie zu diesem Prozess der Ressortabstimmung noch etwas sagen, wie da die unterschiedlichen Argumente vorgetragen worden sind und warum andere Ministerien einen weniger hohen Konformitätsfaktor zulassen wollten, als Sie es wollten?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: ~~Die wesentlichen Argumente - - Oder: Wir waren uns mit dem BMVI~~ ~~Eigentlich gab es keinen großen Unterschied. BMVI und BMWi waren nach meiner Erinnerung da relativ ähnlich in der Diskussion und auch in der Bewertung der Konformitätsfaktoren. Nachdem die~~ ~~Oder andersrum: Vor dem 20. September oder bevor der Abgasskandal bei VW in den USA öffentlich wurde, kann ich mich nicht an große Differenzen bei der Festlegung, bei der Diskussion über die Details vom zweiten RDE-Paket erinnern. Dann kam der VW-Skandal, kurze Zeit später der Vorschlag der Kommission - das war, glaube ich, Anfang Oktober -, und man musste sich dann mit dem Thema auseinandersetzen.~~

Das BMUB hat dann den Vorschlag der Kommission unterstützt, auch mit dem Argument: Wir



Nur zur dienstlichen Verwendung

müssen politisch jetzt auch zeigen, dass wir da einen gewichtigen Schritt vorangehen, vor allem auch in Hinblick auf das Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland bei den Feinstäuben, bei der Luftmessung. - Wir haben das dann intern auch diskutiert. Ich habe das dann auch mit der Automobilindustrie diskutiert, habe mir dann auch noch mal erklären lassen: „Wo sind die Probleme? Wie kann man die Werte verbessern? Was kann die Industrie tun, um diese Werte einzuhalten?“, und da war für mich nachvollziehbar - - Es kamen die Argumente: Wir müssen erstens investieren. Wir müssen zweitens die Motoren neu konzipieren. Das geht nicht von heute auf morgen, sondern wir brauchen einen gleitenden Übergang.

*HM 2x
7E*
~~Dann war für mich klar, dass bei diesem~~ Oder es war relativ - für mich - nachvollziehbar, dass wir nur eine Möglichkeit haben, diese sehr, sehr strengen - nach meinem Empfinden sehr, sehr strengen - Vorschläge der Kommission zu erfüllen, indem manche Motoren nicht mehr auf dem Markt angeboten werden. Wenn man die Vorgaben technisch nicht erfüllen kann, dann gibt es nur eine Möglichkeit: die Produktion einzustellen oder den Verkauf einzustellen. Das hat industriepolitisch eine ganze Reihe von Konsequenzen, die ich ebenso zu bewerten habe. Wenn Sie einmal als Produzent aus einem Markt raus sind, also ein Hersteller X, der ein ganz bestimmtes Modell anbietet, wenn der diese Konformitätsfaktoren oder die Grenzwerte nicht erfüllen kann und er deswegen das Auto nicht mehr auf dem Markt anbieten kann, dann hat das langfristige Wirkungen. Kfz-Kunden haben eine gewisse Markenbindung, haben eine gewisse Modellbindung, und wenn er einmal aus dem Markt raus ist, ist es relativ schwierig, in diesen Markt wieder hineinzukommen. Es geht nicht nur darum, jetzt mal auf den Verkauf eines Modells für ein Jahr oder ein halbes Jahr oder Dreivierteljahr zu verzichten, sondern das hat langfristige unternehmenspolitische Konsequenzen. Es hat kurzfristige, direkte Konsequenzen. Wenn die Produktion von einem ganz bestimmten Modell eingestellt werden muss, fehlt die Nachfrage, weil nicht sichergestellt ist, dass der Diesel, der nicht mehr verkauft werden kann, weil er die Grenzwerte nicht erfüllt, eins zu eins substituiert wird

durch einen Benziner des gleichen Herstellers. Möglicherweise kommt es dann bei diesem Hersteller zu Einschränkungen der Produktion und dadurch zu Einschränkungen der Beschäftigung. Das muss dann geregelt werden über Kurzarbeit, wenn es kurzfristig ist, oder durch Beschäftigungsanpassungen in der längeren Frist.

Es hat also unmittelbare arbeitsmarktpolitische Effekte, es hat unternehmenspolitische Effekte, und es hat möglicherweise langfristige unternehmenspolitische Effekte, weil, wenn man einmal aus einem bestimmten Markt raus ist, ist es nicht so einfach, da wieder reinzukommen. Es gibt da so einen Ratchet-Effekt, also einen Winkeleffekt. Es ist relativ leicht, rauszugehen, aber es ist relativ schwierig, reinzukommen. Das sieht man in einer ganzen Reihe von ökonomischen Fragen, dass es da keine Symmetrie gibt zwischen Exit und - - also in den Markt und aus dem Markt heraus.

Gleichzeitig musste ich überlegen: Wie kann man ein ganz bestimmtes Ziel erreichen? - Vielleicht da noch mal einen kurzen Exkurs, wie ich Industriepolitik verstehe. Ich sehe eigentlich immer jede wirtschaftspolitische und industriepolitische Maßnahme in zwei zentralen Kriterien: Die Effektivität - kann ich mit einer Maßnahme das Ziel erreichen, das ich mir gesetzt habe? Und ist eine Maßnahme effizient, kann ich sie möglicherweise durch ~~Oder~~ Gibt es alternative Maßnahmen, die ebenfalls zum Ziel führen, aber weniger Kosten verursachen - gesellschaftliche Kosten, volkswirtschaftliche Kosten, arbeitsmarktpolitische Kosten oder Kosten für ein Unternehmen?

~~Es gab Untersuchungen auch der Kommission~~ *HM*
 Nein, es gab Untersuchungen der Hersteller. Die haben ein Gutachten vergeben - auch auf unsere Initiative hin, oder wir haben sie aufgefordert, da solche Untersuchungen zu machen; das war auch abgestimmt mit dem UBA, ich glaube, das UBA war sogar direkt beteiligt -: Wie wirkt sich eigentlich die Veränderung der Grenzwerte auf die Luftqualität in den Städten aus? - Durch viele Messungen oder durch diese Messungen, die Sie zitiert haben, war klar: Es gibt drastische Abweichungen zwischen Teststand und Realbetrieb. - Im Kopf habe ich so Zahlen: Der Faktor 7 wurde



Nur zur dienstlichen Verwendung

überschritten, also im Realbetrieb wurden die Grenzwerte um den Faktor 7 überschritten. Das wäre ein Konformitätsfaktor von 7 statt 2. Wenn ich jetzt davon ausgehe, dass wir deutliche Verbesserungen durch eine Absenkung dieser Konformitätsfaktoren haben, dann war die Frage: Ab wann kriegen wir eine substantielle Verbesserung der Luftwerte, und welche Auswirkungen hat das? Und es gab eben wissenschaftliche Untersuchungen von unabhängigen Wissenschaftlern - das muss ich noch einmal betonen; das war von der Universität Graz -, dass ab einem Wert von, ich glaube, 3,5 eine substantielle Verbesserung da war. Also schon ab einem Konformitätsfaktor von 3,5 gab es eine Zielerreichung. Zwischen 3,5 und 1,5 gab es keine substantielle, größere Verbesserung. Das heißt, es ist kein linearer Zusammenhang, sondern es war ein hyperbolischer Zusammenhang: am Anfang relativ - durch den Schritt von 7 auf 3 - große Veränderungen bei der Luftqualität, von 3 auf 1,5 relativ immer weniger werdende Verbesserungen.

Zum Zweiten betrifft das ja alles nur die Neufahrzeuge. Die Luftqualität hängt aber auch in großem Umfang von der Qualität des Fahrzeugbestandes ab. Letztendlich unter Berücksichtigung von diesen ganzen Faktoren - was können wir wirtschaftlich tatsächlich darstellen? in welchem Zeitraum kann man eine substantielle Verbesserung der Motoreigenschaften hinkriegen, die zu einer Verbesserung der Luftqualität führen? gleichzeitig die Frage: welche Kosten sind damit verbunden? - kam ich zu dem Schluss, auch in Zusammenarbeit mit meinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, dann zu empfehlen, den Vorschlag der Kommission kritisch zu sehen. Es hat relativ hohe Kosten - volkswirtschaftliche Kosten, arbeitsmarktpolitische Kosten -, weil ganz bestimmte Modelle dann nicht mehr verkauft oder auf den Markt gebracht werden dürfen. Es hat aber - - Der Unterschied zwischen - Ein Wert um die 2 und um 1,5 hat keine substantielle Verbesserung der Luftqualität zur Folge. Das ist das Ergebnis von den wissenschaftlichen Studien gewesen. Deswegen habe ich in diesem Zusammenhang die volkswirtschaftlichen, beschäftigungspolitischen Kosten den relativ geringen Verbesserungen der Luftqualität da vorgezogen und habe empfohlen,

den Vorschlag der Kommission diesbezüglich abzulehnen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Die CDU/CSU-Fraktion.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Ich habe noch mal eine Frage zu einer wichtigen Grundsatzfrage, die dahin geht, ob man die Regeln für Fahrzeugsicherheit und Umweltverträglichkeit auf internationaler Ebene oder eher auf nationaler Ebene regeln sollte. Die Frage ist dazu: Was ist der Vorteil, wenn technische Standards auf UNECE-Ebene vereinbart werden, und was wäre die Folge für Deutschland, wenn wir Vorschriften auf nationaler oder europäischer Ebene, die dort gelten, einseitig strenger auslegen würden, als es dem Stand der internationalen Vorschriften entspricht?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Na, Sie brauchen Sie müssen sich an jede Regelung ja anpassen. Wenn Sie unterschiedliche Regelungen haben, müssen Sie Fahrzeuge unterschiedlich konzipieren. Für Märkte mit strengeren Abgasvorschriften konzipieren Sie anders als für Märkte mit weniger strengen Abgasvorschriften. Das betrifft aber nicht nur die Abgasvorschriften, sondern betrifft generelle Konzeptionen. Wenn der Blinker in dem einen Land gelb ist und dem anderen Land rot, brauchen Sie unterschiedliche Lichter, und möglicherweise brauchen Sie unterschiedliche Tests. Das heißt, je einheitlicher der Bereich ist, umso kostengünstiger ist es für die Hersteller, und umso kostengünstiger ist es letztendlich für die Konsumenten.

Für Deutschland oder in Europa ist es gar nicht möglich, dass wir nationale Vorschriften haben, weil wir einen Binnenmarkt haben. Das heißt, nationale Vorschriften sind da eigentlich gar nicht möglich. Deswegen haben wir ja auch die europäische Regelung. Es ist aber auch nicht notwendigerweise - - Oder: Es ist nicht unbedingt von Vorteil - von der Wirtschaftlichkeit her -, Alleingänge zu machen, weil der Automobilmarkt ein globaler Markt ist und die Hersteller auch diese - was ich eingangs auch beschrieben habe: die Plattformkonzeption oder die Idee, dass man



Nur zur dienstlichen Verwendung

HRDE

über verschiedene Plattformen und über einheitliche Plattformen die Kosten der Kfz senkt - - Das kann seinen Vorteil nur dann richtig ausspielen, wenn wir möglichst große Bereiche haben, wo die Regulierung relativ einheitlich ist.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Ich habe noch eine abschließende Frage, und zwar zum Thema Dieseldieseltechnologien. In einer E-Mail vom 15.10.2015 - - Das ist in der Materialsammlung BMWi-2-1 IVD4-36302-002#007-8 RDE 2015 04, Ordner 24 von 53, Seite 401 bis 403. Das habe ich Gott sei Dank fertig.

(Heiterkeit)

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Das kann ich auf die Schnelle nicht eindeutig replizieren.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Das sollen Sie auch gar nicht.

(Ulrich Lange (CDU/CSU):
Wir sollen es so machen!)

Aber ich bin ja immer aufgefordert, das zu machen, und war erstaunt, wie lange das ist. Okay. - Mit einer E-Mail vom 15.10.2015 haben Sie selbst für Ihr Haus dem BMVI Textbausteine für dessen Stellungnahme gegenüber der EU-Kommission zum RDE-Paket übersandt. Dort heißt es:

Wie durch die EU-KOM in ihrem Regelungsvorschlag angegeben, müsste je nach Ausgestaltung der Konformitätsfaktoren mit einem Wegfall von 10 - 50 % aller derzeit im Markt befindlicher Dieselfahrzeuge gerechnet werden. Ein Wegfall eines erheblichen Anteils von Dieselfahrzeugen würde den CO₂-Flottendurchschnitt signifikant steigen lassen. Die Flottenziele für das Jahr 2020 sind unter der Annahme getroffen worden, dass Dieselfahrzeuge ihren Anteil im Straßenverkehr haben.

Ist ein kurzfristiger Verzicht auf Dieseldieseltechnologie aus Ihrer Sicht umweltpolitisch und klimapolitisch verantwortbar?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Wir sprechen da ja jetzt zwei verschiedene Regulierungen an. Das

eine ist die CO₂-Regulierung, und das andere ist die **H**Das eine ist Klimapolitik, das andere ist Umweltpolitik. Es zeigt einen Zielkonflikt, den ich bis jetzt noch nicht angesprochen habe, aber der richtig ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Scheremet, Sie sind natürlich als Zeuge nur gehalten, auf konkrete Wahrnehmungen und Fakten hinzuweisen, die Ihnen zugänglich sind. Jetzt sind wir gerade in einer Debatte um Einschätzungen. Insofern nehmen Sie die Frage bitte so nach dem, was Sie daraus antworten können. - Bitte.

(Zurufe)

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Das ist eine E-Mail vom 15.10.2015, die dort geschrieben wurde,

(Ulrich Lange (CDU/CSU):
Darauf bezieht sich die Frage!)

und darauf bezieht sich die Frage.

(Oliver Krischer (BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN): Das erfordert jetzt eine Antwort!)

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Um die Frage konkret zu beantworten: Unter umweltpolitischen Aspekten wäre auf die Produktion eher zu verzichten als im Hinblick auf klimapolitische Aspekte. Der Diesel ist effizienter bei der Verwertung, also er hat eine höhere Energieeffizienz. Deswegen emittiert er pro gefahrenem Kilometer und transportiertem Gewicht weniger CO₂. Das haben die Hersteller in ihren Kalkulationen zur Zielerfüllung der CO₂-Regulierung eingepreist. Das heißt, es ist ein Zielkonflikt zwischen zwei Bereichen. Klimapolitisch wäre es schwierig gewesen, auf den Diesel da zu verzichten.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Danke. Das war es erstmal.

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Dr. Scheremet, Sie haben darauf hingewiesen, dass es einen - -



Nur zur dienstlichen Verwendung

(Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie müssen noch die Nummer von der E-Mail sagen! - Kirsten Lüthmann (SPD): Hat er doch! - Ulrich Lange (CDU/CSU): Das hat er doch alles vorgelesen! - Kirsten Lüthmann (SPD): Das war länger als die E-Mail selber! - Ulrich Lange (CDU/CSU): Aufpassen! Es ist erst zehn vor acht, wir haben vielleicht noch einen langen Abend vor uns!)

- Die Quelle wurde genannt, hören wir gerade. - Herr Dr. Scheremet, es geht um den Aushandlungsprozess - so will ich ihn mal nennen. Sie haben gesagt, dass unterschiedliche Faktoren zu berücksichtigen waren, um letztendlich gegenüber der EU-Kommission zu einer gemeinsamen, abgestimmten Höhe zu kommen, und haben darüber sowohl zwischen den Ministerien verhandelt, aber auch mit der Automobilindustrie. Waren auch die Verbände daran beteiligt, einzelne Automobilunternehmen? Wer war in diesen Prozess eingebunden?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Wenn ich mir eine kleine Klarstellung erlauben darf: Wir haben mit der Automobilindustrie nicht verhandelt, sondern ich habe sie gebeten, mich zu informieren: Was ist technisch möglich? Welche Konsequenzen haben ganz bestimmte Regulierungen? Wie habe ich das zu verstehen? - Der VDA war da eingebunden und auch die einzelnen OEMs.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Von mir keine weitere Frage. SPD-Fraktion. Bitte. - Dann die Grünenfraktion. Bitte.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank. - Ich beziehe mich jetzt auf das Dokument MAT A BMWi-2-2, Ordner 55, Seite 110 und 111. Sie hatten ja angesprochen, es gab auf Staatssekretärebene die Verständigung auf 1,95 als Konformitätsfaktor, und das Dokument, auf das ich mich beziehe, ist eine Information, die an den Minister gehen sollte, von Ihrem

Mitarbeiter Herrn Bänsch verfasst nach dem Beschluss der Kommission zum zweiten RDE-Paket. Dort heißt es unter der Überschrift „Kernsatz“: „Der Beschluss kann als **Verhandlungserfolg der BReg., insb. aber auch des BMWi** gewertet werden.“ Herr Bänsch hat uns gesagt, dass dieser Satz nicht von ihm gewesen sei - weil ich darin ja ein Widerspruch erkannt habe zwischen der geeigneten 1,95 und der dann letztendlich festgelegten 2,1. Insofern wollte ich Sie noch einmal fragen. Erstens: Wie verstehen Sie diesen Satz, dass das jetzt ein Verhandlungserfolg insbesondere des BMWi gewesen sei, einen höheren Konformitätsfaktor durchgesetzt zu haben, als eigentlich bei den Staatssekretären verhandelt? Und wenn Herr Bänsch das nicht reingeschrieben hat in diese Vorlage, wer hat es denn dann gemacht? Sie vielleicht?

(Heiterkeit beim Zeugen
Dr. Wolfgang Scheremet)

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Wenn ich das reingeschrieben hätte, dann würden Sie das sehen, indem es im Abteilungsleitermodus kenntlich gemacht wird. Also wenn ich Vorlagen verändere, dann schreibe ich das bei der elektronischen Aktenführung so, dass es erkenntlich ist, wer auf dem Dienstweg welche Veränderungen gemacht hat. Die GGO sagt meines Wissens, dass das Vorlagenrecht bei dem Referat liegt, also bei der Referatsleitung. Wenn Herr Bänsch das nicht so direkt reingeschrieben hat, dann kann ich mir nur vorstellen, dass die Referatsleitung das gemacht hat oder möglicherweise auch ein anderer Referent, der nicht in der Bearbeiterzeichnung aufgeführt ist, weil, wie da oben steht, der Bearbeiter ist Bearbeiter, aber kein Autor. Autor ist das Referat, und im Zweifel hat die Referatsleitung für das, was da steht, dann die Referatsleitung. Wenn ich es gemacht hätte, dann wäre das kenntlich gewesen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): In diesem Dokument wird unter anderem darauf hingewiesen, auf Seite 111, dass mit Blick auf die Einigung bei den Konformitätsfaktoren letztlich der Beschluss offenbar auf ein Gespräch Merkel/Juncker mit der Verständigung auf Konformitätsfaktoren hinaus - - Oder: Letztlich



Nur zur dienstlichen Verwendung

ging dem Beschluss offenbar ein Gespräch Juncker/Merkel voraus mit der Verständigung auf die Konformitätsfaktoren. Kennen Sie den Inhalt des Gesprächs, oder sind Ihnen genauere Inhalte des Gesprächs bekannt, das da stattgefunden hat? Also: offenbar stattgefunden hat, es ist ja hier ein bisschen offengelassen.

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Dazu habe ich keine eigene Wahrnehmung. Es ist im Umfeld der Verabschiedung - - Oder Ich kenne die Diskussionen. Es steht ja auch in der Vorlage, obwohl ich mich jetzt auch nicht daran erinnern kann - jeden einzelnen Satz -, was in der Vorlage steht. Aber: Ja, ich habe davon gehört, dass Frau Merkel mit Herrn Juncker gesprochen hat, aber ich selbst war nicht dabei. Ich habe keine eigene Wahrnehmung dazu.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das habe ich vermutet. - Ich will noch mal zurückkommen auf die Einigung unter den Staatssekretären - also Wirtschaft, Umwelt und Verkehr - auf 1,95. Welche Rolle hat denn in den Verhandlungen aus Ihrer Kenntnis und Ihrem Wissensstand heraus das Bundeskanzleramt gehabt, weil die waren ja bei der Einigung auf Staatssekretärebene auf die 1,95 nicht beteiligt? Haben die das unterstützt, oder haben die eine andere Position dazu gehabt?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Die waren da nicht dabei. Das ist richtig. Offensichtlich gibt es in den Akten da keine Korrespondenz. Wenn es eine Zustimmung oder irgendetwas gegeben hätte, gehe ich davon aus, dass es in den Akten gewesen wäre. Die Diskussion - - Das Kanzleramt ist ja auch nicht im TCMV, sondern im TCMV ist das federführende BMVI und das BMUB und das BMWi, und es ging darum, eine Verhandlungsposition im TCMV abzustimmen, und deswegen erfolgte die Einigung auf diese Konformitätsfaktoren eben zwischen den drei beteiligten oder im TCMV vertretenen Ressorts.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also Sie können jetzt nicht sagen, dass das Bundeskanzleramt die abgestimmte Position dann sozusagen auch getragen hat bzw. - ich sage jetzt mal - diese 1,95 beim Gespräch

Merkel/Junker Grundlage waren? Das können Sie jetzt nicht - -

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Da kann ich nichts dazu sagen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Auf diesem Vermerk, auf den ich mich bezogen habe, wird ja noch mal auf den Beschluss hingewiesen - mit den Konformitätsfaktoren 2,1 für die erste Stufe und 1,5 ab 2019 als zweite Stufe. Und da wird auch darauf hingewiesen, über die Transferfunktion - Klammer auf: insbesondere Grenzwerte für dynamische Fahrweisen - solle 2016 entschieden werden. Können Sie noch mal uns oder mir beschreiben, was mit Transferfunktion gemeint ist? Wann haben Sie zum ersten Mal von der Idee, so eine Transferfunktion in den weiteren RDE-Schritten oder -Paketen aufzunehmen, gehört, und wer hat die eigentlich in die Welt gesetzt? Von wem kam die Idee letztendlich?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Die Idee kam von der Automobilindustrie. Es war ein Element von den kommunizierenden Röhren, von denen ich vorher gesprochen habe. Und zwar geht es im Prinzip um die Randbedingungen bzw. um extreme Fahr Situationen. Wenn Sie einen bestimmten Zyklus fahren, zum Beispiel wenn Sie an der Ampel losfahren, dann können Sie relativ langsam losfahren und langsam beschleunigen, bis Sie die Höchstgeschwindigkeit von 50 Stundenkilometern erreicht haben in der Stadt, oder Sie können das Gaspedal komplett durchtreten und dann bei 50 vielleicht darüber hinauschießen. Dann merken Sie: „Oh, ich überschreite die Höchstgeschwindigkeit“, gehen vom Gas runter und beschleunigen dann anschließend noch mal, um sich bei 50 einzupendeln - über 500 m -, und Sie haben ein völlig anderes Bild der Emissionen. Das sind diese extremen Fahrbedingungen. Das betrifft eigentlich relativ geringe Anteile - weniger als 5 Prozent. Ich weiß jetzt nicht genau den exakten Prozentsatz.

Es ist für die Automobile, für die Kfz, einfacher, im durchschnittlichen Fahrbetrieb die Grenzwerte zu erreichen. Das ist ganz klar, weil ein



Nur zur dienstlichen Verwendung

normaler Fahrzyklus relativ nahe an dem Testzyklus ist. Bloß, wenn Sie jetzt jemand haben, der gerne Bleifuß fährt, der ordentlich aufs Gas drückt, dann möglicherweise den Fuß sehr abrupt vom Gaspedal wieder runternimmt: Das sind extreme Fahrbedingungen.

Es ist also so: Für die Automobilindustrie wäre es einfacher oder war es einfacher, so ein durchschnittliches Fahrverhalten zu erreichen. Sie können sich das vorstellen wie so eine Kurve, die relativ wild zappelt.

(Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet bewegt seinen Arm mehrfach und schnell nach oben und nach unten)

Und was die Transferfunktion jetzt macht oder machen soll, ist, diese unterschiedlichen Extremwerte oder die Extrembedingungen unterschiedlich zu gewichten - sozusagen der Normalbetrieb, da wird strenger geregelt, da sind Sie dann unter 1,5 oder unter 2 oder 2,1, während in den Randbedingungen, ~~da wird weniger stark~~ da wird es weniger, da sind die Konformitätsfaktoren höher, sodass sich aber im Durchschnitt die gleiche Emission ergibt. Das heißt, ~~die Automobil~~ Das Kfz hat im Normalbetrieb strengere Grenzwerte und in den wenigen Extrembedingungen weniger strenge. Und wie das, die Gewichtungen U Sozusagen in der Transferbedingung stehen dann die einzelnen Gewichte drin, aber die Gewichte addieren sich zu 100, und dadurch wird sichergestellt, dass im Durchschnitt die gleichen Emissionen rauskommen. Das war so die Idee von der Transferfunktion, aber die war zu dem damaligen Zeitpunkt noch nicht bekannt - also, wie die genau aussehen sollte.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Gibt es Ihrerseits Fragen?

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Keine weiteren Fragen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann von mir noch mal eine Nachfrage: Sie haben recht: Es ist kein Aushandlungsprozess mit der Automobilin-

dustrie, um dann einen Konformitätsfaktor zu bewerten bzw. über Zumutbarkeiten dann zu sprechen.

Sie haben darauf hingewiesen, dass es sehr unterschiedliche Komponenten gibt bezüglich der einzelnen Wirkungen - volkswirtschaftliche Werte, betriebswirtschaftliche Werte und gesundheitliche Werte sicherlich auch. Sie haben dann die Automobilindustrie aufgefordert, dazu eine Studie zu machen, nachzuweisen, ob es denn wirklich, wenn wir mit den Werten runtergehen, zu einer signifikanten Verbesserung der Luftqualität kommt. Ist das die einzige Studie gewesen, die Sie herangezogen haben? Sind möglicherweise auch andere Untersuchungen von Ihnen angefordert worden bezüglich Umweltkosten, die durch überhöhte Emissionen - - stellen - - da sein können?

Sie haben auch darauf hingewiesen, dass es für Unternehmen, insbesondere bei bestimmten Segmenten der Automobile, zu unterschiedlichen Belastungen kommen könnte, dass unter Umständen auch Produktionsstilllegungen oder -veränderungen stattfinden müssten. Werden diese Kosten jetzt nur angenommen, oder werden die auch untersucht - Arbeitplatzeffekte beispielsweise auch? Wie gehen Sie da vor, um das auch fassbar zu machen, zu materialisieren?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Es gab Studien oder mehrere Studien von der Europäischen Kommission, soweit ich mich erinnere. Ich kann mich jetzt aber nicht an einzelne Studien erinnern. Es gab eine Diskussion im TCMV über diese Effekte. Ich kann jetzt aber daraus nicht einzelne Ergebnisse zitieren, aber es gab nicht nur diese eine Studie, sondern diese Werte sind schon auf Basis von wissenschaftlichen Untersuchungen zustande gekommen.

Auch die 1,4, die anfangs von der Kommission vorgeschlagen wurde, basierte auf der durchschnittlichen Abweichung von unterschiedlichen Messergebnissen, also die Messunsicherheit. Also, es gab da schon eine rationale Auseinandersetzung mit den Zahlen. Die wurden nicht ausgehandelt, sondern es gab unterschiedliche wissenschaftliche Untersuchungen dazu. Aber



Nur zur dienstlichen Verwendung

auch diese Untersuchungen müssen interpretiert werden, müssen genau angeschaut werden, man muss gucken: Welche Annahmen stecken dahinter? Und auch da gibt es wieder unterschiedliche Interpretationsmöglichkeiten. Das wird dann auch der Grund gewesen sein, dass man gesagt hat - - Also, ich kann jetzt nicht jede einzelne Studie im Ergebnis aus dem Gedächtnis holen. Deswegen gehe ich aber davon aus, dass es unterschiedliche Studien gab, die auch in Ansätzen zu unterschiedlichen Ergebnissen kamen, und je nachdem, wie man diese Studien bewertet, dass man unterschiedliche Ergebnisse dann auch bekommt. Das ist das, was man eben relativ oft beobachten kann.

Vorsitzender Herbert Behrens: Können Sie dazu etwas sagen, was wir vom Sachverständigen Mayer gehört haben? Und zwar sprach er über die volkswirtschaftlichen Folgen von Grenzwertüberschreitungen, und laut Aussage des Sachverständigen Mayer belaufen sich diese pro Ausstoß pro Fahrzeug auf die Anschaffungskosten eines Fahrzeugs. Das ist offenbar nach seiner Meinung die Kennzahl, die Messzahl, um festzustellen, was der volkswirtschaftliche Effekt von entsprechenden Schadstoffausstößen ist. Sind Ihnen diese Theorien bekannt?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Nein, diese besondere Studie ist mir jetzt nicht unmittelbar bekannt. Bezieht er sich ~~+~~ Sie sagten, er bezieht sich ~~+~~ auf die Anpassungskosten des Motors?

Vorsitzender Herbert Behrens: Er stellt eine Verbindung her zwischen dem Ausstoß des Fahrzeugs und setzt das in Beziehung zu den volkswirtschaftlichen Folgen von Grenzwertüberschreitungen. Also, er stellt den unmittelbaren Zusammenhang her: Eine hohe Emission hat auf jeden Fall volkswirtschaftlich negative Kosten.

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Das streite ich nicht ab. Ganz im Gegenteil: Es hat natürlich volkswirtschaftliche Kosten, Gesundheitskosten. Deswegen wollen wir den Ausstoß ja reduzieren. Deswegen war auch klar: Wir können uns nicht nur auf die Messwerte im Labor verlassen, sondern brauchen reale Bedingungen. Das war der Grund dafür, dass wir die realen Bedingungen

eingeführt haben, diese Real Driving Emissions, und dass in den Verordnungen die Grenzwerte dann auch eben festgeschrieben worden sind - 80 mg pro Kubikmeter - und dass sich die Grenzwerte auch im Laufe der Zeit verändern, um eben technischen Fortschritt zu nutzen, um die Luftbelastung zu verbessern.

Es ist nur die Frage: Wie stark, wie schnell komme ich zu Verbesserungen? Das ist das, was ich eingangs erläutert habe. Wir haben die siebenfache Überschreitung gehabt von den Grenzwerten - Realbetrieb zu Messstandbetrieb. Man kriegt durch einen Konformitätsfaktor von 3,5 eine relativ große Verbesserung der Luftqualität. Also, es ist ein hyperbolischer Zusammenhang. Der erste Schritt bringt große Verbesserungen. Alle weiteren Schritte bringen nicht mehr so große Verbesserungen bei der Luftreinhaltung, aber dann gibt es einen inversen Zusammenhang zu den ökonomischen Kosten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke sehr. - Gibt es weitere Fragen von der SPD-Fraktion? - Kollege Klare, bitte.

Arno Klare (SPD): Eine Frage habe ich doch noch, weil wir werfen immer so ein paar Dinge durcheinander, und ich möchte da gerade noch mal von Ihnen so eine Klarstellung haben. Es wird immer so der Eindruck erweckt, als sei dieser Faktor, von dem der Kollege Kühn gerade gesprochen hat, etwas, was die Industrie ins Spiel gebracht hätte, um sich sozusagen mehr Luft zu verschaffen, weil der Konformitätsfaktor für die zu niedrig war. Dazu haben Sie gerade Ausführungen gemacht.

Nun ist klar, dass bei RDE-Fahrten und bei den Messwerten die Rohdaten gewichtet werden, durch Calculation Tools wie CLEAR, das von der Technischen Universität Graz entwickelt worden ist, und EMROAD. Da sind also Weighting Factors drin, mit denen dann die einzelnen Werte malgenommen werden, damit man eben diese Extremwerte rausrechnet. Inwieweit war das in dieser ganzen Debatte, die Sie geführt haben mit den Ressorts, bekannt, oder ist das erst ins Spiel gebracht worden, indem der VDA Sie darauf



Nur zur dienstlichen Verwendung

hingewiesen hat, dass das wichtig wäre, das einzuführen?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Das war dahingehend bekannt, dass bei den verschiedenen Diskussionen mit meinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, wenn sie mir das erklärt haben und ich die Papiere dann auch gelesen habe - - Ich erinnere mich an einzelne Papiere der EU-Kommission, wo es dann intensive Fußnoten gab, die einen relativ komplizierten Zusammenhang gezeigt haben, und ich mich dann auch nicht mehr in diese einzelnen Details da reingearbeitet habe. Es war also bekannt: Es ist ein relativ komplizierter Prozess.

Deswegen ist der TCMV auch die meiste Zeit entsprechend seinem Namen als technischer Ausschuss gelaufen, weil es relativ komplizierte Sachzusammenhänge sind, über die man da geredet hat. Die 1,95 ist dann die Reduktion von vielen technischen Zusammenhängen auf eine einfache, politisch relevant - auf eine symbolische Zahl gewesen. Aber das sind extrem viele Faktoren, die da eine Rolle gespielt haben.

Arno Klare (SPD): Können Sie vielleicht auch noch mal erklären, weil der Eindruck ja entsteht, es käme auf diesen Konformitätsfaktor add-on sozusagen diese Transferfunktion noch mal obendrauf - - Das ist ja erstens mathematisch falsch und auch systematisch falsch, weil es unterschiedliche Zusammenhänge sind, in denen diese Faktoren angewendet werden. Diesen Zusammenhang vielleicht noch mal zu erläutern, wäre ich Ihnen sehr dankbar, wenn Sie das in wenigen Worten könnten. Ich kenne die langen Fußnoten.

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Nein, da muss ich passen. Tut mir leid, da fehlt mir dann doch das technische Detailwissen. Ich bin eigentlich der Meinung, dass ich mich relativ umfassend da reingefuchst habe in das technische Verständnis, um bewerten zu können, was sich da eigentlich tut, und auch, um das eine oder andere Argument entweder der Kommission oder der Kollegen in den anderen Ressorts oder der Automobilindustrie verstehen zu können und einschätzen zu können. Aber die Transferfunktion ist in der

Tat eine komplizierte Sache. Ich weiß ungefähr, was damit bezweckt ist und welche Wirkung sie hat, aber wie das da im einzelnen Detail mathematisch zusammenhängt, das kann ich nicht beschreiben.

Arno Klare (SPD): Okay, gut. - Danke.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gibt es noch Fragen von der Grünenfraktion? - Stephan Kühn.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich muss Sie leider mit dieser Transferfunktion weiter quälen.

(Arno Klare (SPD): Ich schicke dir gleich die Folien!)

Ist diskutiert worden, wenn man diese Transferfunktion, unabhängig jetzt von der konkreten Ausgestaltung, nicht in der RDE-Gesetzgebung verankern kann - aus welchen Gründen auch immer -, was es dann für alternative Möglichkeiten gäbe, um das Problem, was die Hersteller signalisiert haben, zu beheben und um eben sozusagen negative industriepolitische Auswirkungen zu vermeiden?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Wir haben diskutiert: Wo verankert man das in der Verordnung? Wir haben die Automobilindustrie mehrere Male aufgefordert, ein konkretes Beispiel für die Transferfunktion zu liefern. Meiner Erinnerung nach haben wir das nicht geschafft, haben wir keine konkrete Formulierung gehabt bis zur Verabschiedung im TCMV. ~~Gemacht hat das -~~ Also, die Formulierung der Transferfunktion sollte, glaube ich, von einem unabhängigen Professor gemacht werden, ~~einem Österreicher~~. Ich weiß nicht mehr genau, aus welcher Stadt, Graz oder Innsbruck - -

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Graz, haben wir gehört.

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Bitte?

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wir haben gehört, dass das Graz ist.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Aus Graz, okay. - Also, die Formulierung kam nicht direkt von der Automobilindustrie, sondern von einem Wissenschaftler, aber auch der hat es meines Wissens nicht geschafft, eine konkrete Formulierung für die Transferfunktion rechtzeitig zu liefern.

Jetzt war die Frage: Wie geht man damit um, wenn man da eine Hülle reinschreibt? Die Transferfunktion hatte so den Ruf: Da wird irgendwas versteckt, weil sie relativ kompliziert ist. Da soll irgendwas drin versteckt werden. Wenn man sie jetzt zusätzlich noch gar nicht hat, dann war das Unbehagen zu dieser Transferfunktion noch größer, was ich sehr gut verstehen kann. Deswegen haben wir gesagt: Okay, wir machen da erst mal einen Platzhalter, um aber trotzdem die Möglichkeit zu lassen, das weiter drin zu haben. - Wenn Sie eine Verordnung haben, wo etwas nicht drinsteht, dann ist es relativ schwierig, das wieder reinzubekommen. Wenn Sie eine Forderung haben, wo es einen Platzhalter gibt an einer Stelle - ich glaube, es war irgendwo in den Erwägungsgründen; da haben wir das dann untergebracht -, dann kann man später einfach darauf verzichten. Wenn da steht, es gibt eine Transferfunktion, die sieht noch nicht irgendwie aus, sondern man hat eine abstrakte Hülle, dann kann man in die Funktion einfach nur eine Null reinschreiben, dann ist die Transferfunktion sozusagen - -

(Arno Klare (SPD): Weg!)

Rein juristisch ist das erfüllt, aber de facto ist sie weg. Wenn Sie es aber nicht reinschreiben, dann kriegen Sie das nie wieder rein. Da wir damals nicht wussten, wie sie aussehen wird, konnten wir noch keine explizite Funktion da reinschreiben, sondern haben eben implizit einen Platzhalter reingeschrieben.

Weil ich aber schon auch davon überzeugt bin, dass die unterschiedliche Gewichtung - - Das ist für mich technisch nachvollziehbar, das Argument, wenn ich unterschiedliche Funktionen habe, unterschiedliche Fahrbedingungen habe, dass das unterschiedliche Emissionen nach sich zieht. Wenn ich mit 50 durch die Stadt fahre, verbrauche ich relativ wenig CO₂ - das sehe ich an

meiner Anzeige -, und da verbrauche ich auch relativ wenig oder da emittiere ich relativ wenig Stickoxide. Wenn ich aber sehr unstetig fahre, habe ich einen sehr hohen Verbrauch und auch sehr hohe Emissionen. Und wie das dann im Durchschnitt dazu kommt oder wie das dann effektiv aussieht, hängt also sehr von den Fahrbedingungen ab.

Die Automobilindustrie hat selber gesagt: Es ist relativ einfach, in normalen, durchschnittlichen Fahrbedingungen diese Grenzwerte zu erreichen. Wir können aber da nicht druntergehen, weil es diese Extremwerte auch gibt. Deswegen lass uns so eine Transferfunktion machen, dann ist es einfacher, niedrigere Konformitätsfaktoren zu haben, weil man sozusagen - - Wie soll ich das beispielhaft erklären?

(Zuruf vom BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN: Wir haben schon verstanden!)

Also, Sie müssen sozusagen, wenn Sie keine Extremwertbereinigung machen, die Extremwerte von Anfang an berücksichtigen. Wenn man aber eine Extremwertbereinigung macht, dann braucht man im Durchschnitt gar nicht so hoch gehen, weil sie dann nicht so ins Gewicht fallen. Deswegen war es auch symbolisch wichtig, dass man sagt: „Wir haben eine Transferfunktion“, weil wir dadurch geringere Konformitätsfaktoren auch ermöglichen können ohne negative Auswirkungen auf Beschäftigung und auf die Automobilindustrie. Aber es hat keine Auswirkung - das war eine wesentliche Bedingung - - Im Durchschnitt darf das keine Veränderung auf die Luftqualität und auf die Emissionen haben. Das war eine der zentralen Bedingungen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Die Frage war ja: Wenn man aus welchen Gründen auch immer - Sie haben ja das Problem beschrieben: es sieht nach etwas Verstecktem aus - diese Transferfunktion jetzt nicht in die RDE-Gesetzgebung reinbekommen würde, ist diskutiert worden, was man alternativ machen kann, könnte, um dieses Problem - also mal richtig aufs Gas treten, also sprich: die extremen



Nur zur dienstlichen Verwendung

Fahrsituationen - abzubilden oder zu berücksichtigen? Ist etwas Alternatives diskutiert worden, beispielsweise mit den Verbänden oder mit den Herstellern, anstelle einer solchen Transferfunktion?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Höhere Konformitätsfaktoren.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Darf ich noch eine Nachfrage stellen? - Sie haben gerade gesagt: „Eine leere Hülle ist in der Verordnung drin“, also, die ist nicht ausgestaltet. Sie haben aber dann - - Wir wussten noch nicht und kannten die Formel noch nicht. - Das heißt, es gibt jetzt eine solche Transferfunktion, die mathematisch formuliert ist. Wie habe ich mir dann vorzustellen, wie sie technisch implementiert wird in die Verordnung?

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Dies soll in das dritte RDE-Paket oder in das vierte eingebaut werden. Da kann ich aber im Augenblick nichts dazu sagen, weil das auch nicht Gegenstand ist. Das ist nicht untersuchungsgegenständlich.

(Heiterkeit - Zuruf vom
BÜNDNIS 90/DIE
GRÜNEN: Danke für die
Antwort! - Stephan Kühn
(Dresden) (BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN): Es schei-
nen sich einige zu freuen
hier!)

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Gibt es weitere Fragen an den Zeugen Scheremet aus dieser Runde? - Ja. Herr Lagosky, bitte.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Vielleicht noch mal auf die letzte Aussage bezogen: Sie haben eben gesagt: Dieser Transferfaktor, diese Transferfunktion - - Sie haben vorher erklärt, dass sie keine Emissionsauswirkungen hätte insofern, dass man niedrige Lastzustände mit hohen Lastzuständen eliminiert und eben darüber den Ausgleich

schafft und deshalb in diesem Falle den niedrigeren Konformitätsfaktor entsprechend auch berücksichtigen könnte.

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Mhm.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Das haben Sie ja ausgeführt. Und insofern würde es keinen Nachteil geben, wenn man diese Transferfunktion - - Ohne das jetzt durchgecheckt zu haben und noch mal nachgelesen zu haben, sondern nur aus Ihren Aussagen heraus, hätte man eben die Situation, dass man damit durchaus das abbilden könnte an der Stelle.

Und die Alternative, einen höheren Konformitätsfaktor, das würde es nur geben, wenn man diese Transferfunktion als solches nicht hätte. Ein höherer Konformitätsfaktor würde aber in der Konsequenz dazu führen, dass man ja diese ganze Ausgleichsregelung, die man mit der Transferfunktion eben erreichen will, dort nicht hätte und natürlich einen größeren Spielraum für die Automobilbranche in Bezug - - ermöglichen würde, wenn man den höheren Konformitätsfaktor anlegen würde. Das sind doch zwei unterschiedliche Dinge - habe ich jetzt so empfunden aus dem, wie Sie es dargestellt haben.

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Na ja, durch die Transferfunktion reduziert man sozusagen - - braucht man keine so hohen Reserven. Wenn Sie keine Berücksichtigung von Extremsituationen haben, muss sozusagen der Durchschnitt, der Faktor alles abdecken. Sie können aber möglicherweise ehrgeiziger sein, wenn Sie die Randbedingungen entsprechend dem tatsächlichen Auftreten dann gewichten. Wenn ich so tue, als wenn ich die ganze Zeit Vollgas fahre, dann brauche ich einen ganz anderen Wert, als wenn ich sage: Vollgas fahre ich nur in 1 Prozent der Dinge. - Aber in dem anderen Fall muss ich das berücksichtigen.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Dann ist es aber in der Konsequenz so, dass diese Transferfunktion die Automobilindustrie gegenüber einem höheren Konformitätsfaktor eher einengt, als dass es andersrum wäre?



Nur zur dienstlichen Verwendung

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Nein, durch den Einbau einer Transferfunktion ist es möglich, geringere Konformitätsfaktoren zu haben ohne negative Konsequenzen oder negative ökonomische Effekte.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Okay.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gibt es weitere Fragen an den Zeugen Scheremet? - Das ist offenkundig nicht der Fall.

Dann bedanke ich mich ganz herzlich bei Ihnen. Wenn auch keine Fragen in eingestufter Sitzung vorliegen, können wir die heutige Beweisaufnahme beenden.

Vielen Dank für Ihr Kommen, Herr Scheremet. Ihre Vernehmung wird dann beendet sein, wenn Sie noch mal die Möglichkeit bekommen haben, das Protokoll einzusehen und dort Korrekturen an der Übertragung vorzunehmen oder auch Richtigstellungen und Ergänzungen. Erst danach beschließt der Ausschuss über den Abschluss der Vernehmung. Ich bedanke mich ganz herzlich bei Ihnen und wünsche Ihnen noch einen schönen Abend.

Zeuge Dr. Wolfgang Scheremet: Herzlichen Dank.

Vorsitzender Herbert Behrens: Damit wäre unsere heutige Zeugenbefragung beendet, und wir sehen uns in zwölf Stunden im Plenum. Bis dann.

(Heiterkeit - Kirsten Lümmann (SPD): Danke schön!
Ich hoffe, dass meine Stimme dann wieder da ist!)

(Schluss: 20.22 Uhr)