



## Nur zur dienstlichen Verwendung

**Stenografisches Protokoll**  
 der 18. Sitzung  
 - Endgültige Fassung\* -
**5. Untersuchungsausschuss**

Berlin, den 15. Dezember 2016, 12.00 Uhr  
 Paul-Löbe-Haus, Saal E.700  
 10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Str. 1

Vorsitz: Herbert Behrens, MdB

## Tagesordnung - Öffentliche Beweisaufnahme

**Tagesordnungspunkt**

<i>Öffentliche Zeugenvernehmung</i>	<i>Seite</i>
- Bundesminister Sigmar Gabriel, MdB (Beweisbeschluss Z-34)	12
- Bundesminister Peter Altmaier, MdB (Beweisbeschluss Z-35)	49/92
- Bundesministerin Dr. Barbara Hendricks, MdB (Beweisbeschluss Z-36)	71
- Stephan Redmann (Beweisbeschluss Z-27)	100
- Torsten Meier (Beweisbeschluss Z-43)	159/176
- Dirk Bremer (Beweisbeschluss Z-29)	165/176

---

\* Die Korrekturen und Ergänzungen des Zeugen Stephan Redmann (Anlage 1) sind dem Protokoll beigelegt.



## 5. Untersuchungsausschuss

(Beginn: 12.31 Uhr)

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Liebe Kolleginnen! Liebe Kollegen! Es hat geklappt, dass wir pünktlich um 12.30 Uhr dann doch die neue Anfangszeit einhalten können. Vor Eintritt in die Tagesordnung möchte ich Sie ganz herzlich begrüßen zu unserer heutigen Sitzung des Untersuchungsausschusses und dem Punkt der Beweisaufnahmesitzung.

Ich stelle fest, dass die Öffentlichkeit hergestellt ist, und begrüße ganz herzlich die Zuschauerinnen und Zuschauer sowie die Vertreterinnen und Vertreter der Presse sowie die Vertreterinnen und Vertreter der Bundesregierung hier in dieser Sitzung.

Ich möchte darauf hinweisen, dass eigene Ton- und Bildaufnahmen nicht zulässig sind und dass Zuwiderhandlungen dagegen dazu führen können, dass Sie aus der Sitzung ausgeschlossen werden, möglicherweise auch mit einem Hausverbot oder mit strafrechtlichen Konsequenzen konfrontiert sind.

Bevor ich unseren einzigen Tagesordnungspunkt aufrufe, weise ich noch mal darauf hin in dieser Runde, dass im Plenum heute noch weitere drei namentliche Abstimmungen stattfinden werden - die erste haben wir ja gerade hinter uns gebracht, und zwei weitere heute Nachmittag. Und dann wird es auch so sein müssen, dass wir die Sitzung erneut unterbrechen müssen, um an der namentlichen Abstimmung teilnehmen zu können, und anschließend die Sitzung dann hier fortsetzen.

Ich rufe den **einzigsten Tagesordnungspunkt** auf:

Öffentliche Zeugenvernehmung

Bundesminister Sigmar Gabriel, MdB  
(Beweisbeschluss Z-34)

Bundesminister Peter Altmaier, MdB  
(Beweisbeschluss Z-35)

Bundesministerin Dr. Barbara  
Hendricks, MdB  
(Beweisbeschluss Z-36)

Stephan Redmann  
(Beweisbeschluss Z-27)

Torsten Meier  
(Beweisbeschluss Z-43)

Dirk Bremer  
(Beweisbeschluss Z-29)

**Vernehmung des Zeugen  
Sigmar Gabriel**

Herr Bundesminister Gabriel, Sie haben als Erster unserer Zeugen bereits Platz genommen. Ich darf mich zunächst für Ihr Erscheinen noch mal bedanken und auch für die Nachsicht bei der Umgestaltung der Anfangszeit.

Bevor ich allerdings mit der Vernehmung beginne, muss ich Sie über Ihre Rechte und Pflichten aufklären: Als Zeuge vor einem Untersuchungsausschuss sind Sie verpflichtet, die Wahrheit zu sagen, das heißt, Sie müssen richtige und vollständige Angaben machen. Sie dürfen nichts weglassen, was zur Sache gehört, und nichts hinzufügen, was der Wahrheit widerspricht. Ein vorsätzlicher Verstoß gegen die Wahrheitspflicht kann zur Strafbarkeit nach § 162 in Verbindung mit § 153 des Strafgesetzbuches führen. Solch eine uneidliche Falschaussage kann eine Geldstrafe oder eine Freiheitsstrafe von drei Monaten bis zu fünf Jahren nach sich ziehen.

Auf bestimmte Fragen dürfen Sie allerdings die Auskunft verweigern. Das gilt zum einen für die Fragen, deren Beantwortung Sie oder einen Ihrer Angehörigen der Gefahr aussetzen würde, einer Untersuchung nach einem gesetzlich geordneten Verfahren wegen einer Straftat oder Ordnungswidrigkeit sein, aber auch Disziplinar- und berufsgerichtliche Verfahren. Zivilgerichtliche Verfahren gehören nicht dazu. Darüber hinaus dürfen sogenannte Berufsgeheimnisträger und ihre Gehilfen grundsätzlich die Auskunft in Bezug auf die Dinge verweigern, die ihnen in dieser Eigenschaft anvertraut und bekannt geworden sind. Dazu zählen auch Mitglieder des Deutschen Bundestags - was Sie, Herr Gabriel, ja auch sind. Sie dürfen daher das Zeugnis verweigern über Personen, die Ihnen in Ihrer Eigenschaft als Mitglied des



## 5. Untersuchungsausschuss

Bundestags Tatsachen anvertraut haben und denen Sie in dieser Eigenschaft Tatsachen anvertraut haben. Ferner dürfen Sie über diese anvertrauten Tatsachen selbst das Zeugnis verweigern.

Gibt es da Ihrerseits Fragen dazu?

(Zeuge Sigmar Gabriel:  
Nein!)

Dann möchte ich Sie darauf hinweisen, dass eine Tonbandaufnahme der Sitzung gefertigt wird, um die Protokollierung der Sitzung zu erleichtern. Deshalb ist es sehr wichtig, dass wir zum Verständnis das Mikrofon jeweils eingeschaltet haben bei Äußerungen und danach das Mikrofon wieder abschalten. Die Aufnahme wird nach Abschluss der Protokollerstellung gelöscht.

Das Protokoll wird Ihnen dann vor der endgültigen Fertigstellung noch übersandt, damit Sie dort die Richtigkeit überprüfen können. - Dazu noch Fragen Ihrerseits?

(Zeuge Sigmar Gabriel:  
Nein!)

Das ist nicht der Fall.

Ihre Vernehmung wird, wie bei den anderen Zeugen auch, so ablaufen, dass Sie zunächst zur Person vernommen werden von mir. Dann haben Sie die Gelegenheit, das, was Ihnen über den Gegenstand Ihrer Vernehmung bekannt ist, im Zusammenhang darzulegen. Danach werde ich zunächst Fragen an Sie richten; sodann haben die übrigen Ausschussmitglieder Gelegenheit, ihre Fragen zu stellen.

Werden Ihnen Vorhalte aus Akten gemacht, wird Ihnen der Fragesteller auf Ihren Wunsch die entsprechende Unterlage vorlegen.

In diesem Zusammenhang möchte ich ganz gern noch mal wieder die Kolleginnen und Kollegen darauf hinweisen, dass beim Zitieren entsprechender Fundstellen auf jeden Fall die Materialnummer genannt wird, der Ordner und die Seitenzahl, damit das Protokoll auch korrekt ist an dieser Stelle.

Mein letzter Hinweis: Sollten Sie, Herr Minister, während Ihrer Vernehmung der Auffassung sein, dass Sie als VS-Vertraulich oder höher eingestufte Informationen oder Dinge zur Sprache bringen müssen, deren öffentliche Erörterung überwiegende schutzwürdige Interessen verletzen würde, dann bitte ich um einen entsprechenden Hinweis. Der Ausschuss hätte dann über den Ausschluss der Öffentlichkeit sowie die Geheimhaltung der Sitzung zu beschließen.

Herr Gabriel, bevor ich mit der Vernehmung zur Sache beginne, verpflichtet mich das Untersuchungsausschussgesetz dazu, Sie zunächst zur Person zu vernehmen. Und darum möchte ich Sie bitten, sich vorzustellen, indem Sie uns Ihren Vornamen, Ihren Nachnamen, Ihr Alter, Ihren Beruf und Ihren Wohnort mitteilen.

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Mein Name ist Sigmar Gabriel. Ich bin am 12. September 1959 geboren. Ich wohne in Goslar, Vierberge-Straße 5.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und Ihren Beruf wissen wir auch alle.

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Das weiß ich nicht. - Mein Beruf ist Lehrer.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. - Herr Gabriel, Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung schriftlich informiert. Im Kern geht es um das Abweichen der im Realbetrieb und auf der Straße festgestellten Kfz-Kraftstoffverbräuche und Abgasemissionen von den Werten, die von den Herstellern angegeben bzw. von den Prüfstellen bei der Typenzulassung ermittelt worden sind. Wir fragen uns, was die Auswirkungen auf die Bevölkerung und die Umwelt waren, inwieweit Abschaltvorrichtungen oder sonstige Vorrichtungen zur Zykluserkennung und Beeinflussung des Emissionsverhaltens von Fahrzeugen eine Rolle gespielt haben. Und wir fragen: Welche Erkenntnisse oder Hinweise lagen der Bundesregierung oder sonstigen staatlichen Stellen dazu im Zeitraum seit dem 20. Juni 2007 vor? Was wurde gegebenenfalls veranlasst?



## 5. Untersuchungsausschuss

Herr Minister, Sie haben, falls Sie es wünschen, zunächst die Gelegenheit, im Zusammenhang darzulegen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist. Wenn Sie das wünschen, haben Sie jetzt das Wort.

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Meine Damen und Herren, ich würde diese Gelegenheit gerne nutzen, um einmal im Zusammenhang vorzutragen: Am 18. September 2015 haben die US-amerikanischen Überwachungsbehörden bekannt gegeben, dass Volkswagen mit einer Software die Messung von Stickoxiden bei der Typenzulassung manipuliert. Ich habe das erste Mal davon aus den Pressemitteilungen im September 2015 gehört. Ich habe diese Anschuldigungen der amerikanischen Überwachungsbehörden als alarmierend empfunden - VW hat sie ja dann auch bald bestätigt.

Ich glaube, dass dies eine Zäsur war; denn so etwas hatte es bislang noch nicht gegeben. Nicht nur das Vertrauen in Volkswagen war infrage gestellt; es gab auch große Unsicherheiten, wie sich das auf die deutsche Automobilindustrie und auch auf das Label „Made in Germany“ auswirkt, deren Stärke ja der qualitativ gute Ruf ist. Es ging und geht um die Glaubwürdigkeit nicht nur des Unternehmens, sondern, glaube ich, insgesamt unserer Industriepolitik, allerdings auch der Klima- und Umweltpolitik. Es ging und geht natürlich im Kern um den Volkswagenkonzern. Das Unternehmen ist das größte in Deutschland. Es ging und geht aber auch um die Automobilbranche insgesamt, den größten und wichtigsten Industriezweig unseres Landes.

Schadensbegrenzung war und ist also nicht genug. Es geht darum, Vertrauen wiederherzustellen in Deutschland, in Europa und auf unseren Exportmärkten in der Welt. Dafür musste alles schnell und umfassend offengelegt werden. Das galt insbesondere für Volkswagen selbst. Ich habe nach Bekanntwerden der Affäre natürlich mit den Vertretern des Unternehmens gesprochen: Ich wollte mir ein eigenes Bild machen und mir die Sachlage aus Wolfsburger Sicht schildern lassen. Ich habe allerdings auch deutlich gemacht, dass ich über den politischen und den wirtschaft-

lichen Schaden mehr als besorgt bin, und dringend rückhaltlose Tatsachen- und Verantwortungsklä rung angemahnt.

Ungefähr zeitgleich zur Veröffentlichung der Vorwürfe gegen Volkswagen stand ja in der Europäischen Union auf der Tagesordnung, realistische Abgastests auf der Straße einzuführen - das Stichwort kennen Sie: Real Drive Emission, RDE. Der zuvor in der Öffentlichkeit wenig beachtete Technische Ausschuss TCMV der EU-Kommission rückte plötzlich in das Licht der Öffentlichkeit. Die politische Ebene in der Bundesregierung beschäftigte sich nicht mehr nur mit Einführungsdaten und den zentralen Elementen einer Regulierung, sondern plötzlich mit technischen Details wie beispielsweise Konformitätsfaktoren - ich komme darauf noch mal zurück.

Vorweg möchte ich eines feststellen: Mir war es damals wichtig, dass die Testverfahren zu den Emissionen im Realbetrieb möglichst schnell eingeführt werden. Schnelles Handeln war ein wichtiges Signal im Umfeld der öffentlichen Diskussion über die Manipulationssoftware von Volkswagen. Die Automobilindustrie durfte gerade jetzt nicht als Bremser beim Umwelt- und Naturschutz dastehen, sondern muss sozusagen sichtbar als Treiber einer Lösung für das Problem auftreten. Ich bin als Minister immer davon ausgegangen, dass die Unternehmen selbst das größte Interesse an einer schnellen Verabschiedung haben, um Planungssicherheit zu bekommen, aber auch, um die aufgetretenen irreparablen Reputationsschäden wieder in den Griff zu bekommen. Die Grenzwerte der RDE-Tests sollten daher aus meiner Sicht ehrgeizig, aber eben auch realistisch und umsetzbar sein.

Dies vorausgeschickt, möchte ich mich in meinem Eingangsstatement vor allem auf drei Bereiche konzentrieren, die Sie ja in Ihrem Untersuchungsauftrag formuliert haben; alle anderen Dinge werden sicher dann in Ihren Fragen eine Rolle spielen. - Erstens: Was hat die Politik getan, um Abweichungen von Messungen der Abgase im Labor und im realen Fahrbetrieb zu verringern? Und gab es früher schon Hinweise auf illegale Abschalt einrichtungen, und wie ist die Politik dagegen vorgegangen?



## 5. Untersuchungsausschuss

Zweitens: Was hat die Politik nach dem Bekanntwerden des VW-Skandals getan, um auf europäischer Ebene die Einführung von Messungen im Realbetrieb voranzutreiben?

Und drittens: Welchen Einfluss hat dabei die Automobilindustrie auf die Willensbildung - jedenfalls, soweit ich es beurteilen kann - der Bundesregierung genommen?

Meine Damen und Herren, eine Vorbemerkung: Ich werde heute weitgehend aus meiner Erinnerung berichten, das heißt, nicht wiedergeben, was die Aktenlage hergibt. Natürlich habe ich mich in Vorbereitung auf die Sitzung auch noch mal mit Akten befasst, unter anderem, weil die Zeit als Umweltminister relativ lange her ist. Aber ich würde gerne zumindest bei meinem Eingangstatement - und will das auch versuchen nachher so zu handhaben - aus meiner persönlichen Erinnerung berichten, weil ich glaube, es hilft nichts, wenn ich Ihnen sozusagen die Aktenlage vortrage. Die kennen Sie im Zweifel besser als ich. Dort, wo ich konkrete Daten sage, liegt es daran, dass ich in der Aktenlage versucht habe, meine persönliche Erinnerung einzuordnen - also sie ist sozusagen dann von mir aufgesucht worden, zu welchem Datum was passiert ist. Das, was ich dazu vortrage, ist meine Erinnerung und nicht das, was möglicherweise in den Akten zu finden ist. - Ich glaube, das ist der angemessene Umgang mit dem Untersuchungsausschuss.

Zum ersten Themenkomplex. Seit dem VW-Skandal sind viele technische Begriffe wie „Abschalteinrichtung“, „Cycle Beating“ - also das Erkennen von Testzyklen - und „Thermofenster“ in aller Munde. Heute kann man sich kaum vorstellen, dass einem diese Begriffe und Konzepte früher unbekannt waren. Nach meiner Erinnerung haben diese Begriffe vor dem VW-Skandal in meinen Gesprächen keine Rolle gespielt. Natürlich war mir schon in meiner Amtszeit als Umweltminister - wie übrigens vielen anderen auch - bekannt, dass es immer wieder Kritik etwa durch die Deutsche Umwelthilfe gab, die sagte, die Ergebnisse der Messungen im Labor hätten wenig mit den realen Werten zu tun. Diese Kritik war, glaube ich, auch plausibel; denn selbst die Techniker und Sachverständigen gaben zu, dass der

auf europäischer Ebene definierte Laborzyklustest NEFZ, also Neuer Europäischer Fahrzyklus, genügend legale Möglichkeiten bot, um auch mit schlechteren Werten diesen Test zu bestehen.

Uns war damals schon klar, dass wir hier etwas tun müssen, um die Autos insgesamt umweltfreundlicher zu machen und Schlupflöcher zu schließen. Bereits mit der Verordnung zur Einführung der Euro-5- und Euro-6-Norm vom 20. Juni 2007 wurden neue, niedrigere Grenzwerte erlassen. In der Verordnung wurden die Hersteller erstmals aufgefordert, dafür Sorge zu tragen, dass die Grenzwerte auch unter normalen Fahrbedingungen eingehalten werden. Die Verordnung ließ aber offen, wie diese Realemissionen gemessen werden sollten. Heute stellt man sich zu Recht die Frage, warum es dann neun Jahre, bis Mai 2016, gedauert hat, bis die RDE-Verordnung in Kraft getreten ist. Allerdings ist dabei zu beachten, dass - meines Wissens nach jedenfalls - die Technik zur Messung der Realemissionen bei Pkw damals noch gar nicht vorhanden war bzw. bei Pkw nicht einsetzbar war. Ein mobiles Messverfahren im Straßenverkehr in der Fahrzeugzulassung, wie es jetzt EU-weit eingeführt wird, war zudem etwas völlig Neues, und Sie wissen, dass wir auch jetzt eine sozusagen stufenweise Einführung der RDE-Tests in Europa haben. Schon damals war uns klar, dass solche Verhandlungen auf der EU-Ebene Zeit brauchen würden. Sie haben dann ja auch erst im Jahr 2011 begonnen und wurden im Februar 2016 abgeschlossen.

Konkret gestoßen bin ich auf das Problem, dass es einen Unterschied gibt zwischen dem NEFZ und Realemissionen, anhand einer ganz anderen Thematik: Es ging um eine öffentliche Kontroverse über die Wirksamkeit von Partikelfiltern. In der Fachöffentlichkeit ist damals darüber diskutiert worden, ob Rußpartikelfilter eigentlich sinnvoll sind, weil sie quasi wie ein Zerstäuber wirken. Vorher, ohne nachgeschaltete Rußpartikel [sic!], ist zwar insgesamt mehr Ruß emittiert worden. Dessen Partikelgrößen waren aber größer, und es gab Wissenschaftler, die gesagt haben, das ist ungefährlicher als eine Verringerung der Rußpartikel, allerdings eine drastische Verkleinerung durch die Aufnahme in die Atemwege. - Das war eine Fachdebatte, die damals geführt wurde.



## 5. Untersuchungsausschuss

Mein Vorgänger als Umweltminister, Jürgen Trittin, hatte 2005 ein Programm initiiert, in dem er sich dann allerdings auch entschieden hatte, nämlich Nachrüstung von Rußpartikelfiltern steuerlich zu fördern. Damals war die Debatte über die Frage: Soll man eigentlich eine sozusagen umfassende Nachrüstung mit sogenannten geschlossenen Systemen, die, glaube ich, 80 oder 90 Prozent der Rußpartikel herausfiltern, machen? Oder - weil dafür nicht alle Fahrzeuge geeignet waren und weil es letztlich auch um freiwillige Formen ging - soll man einen steuerlichen Anreiz setzen, auch offene Systeme anzubieten, die nur circa 30 Prozent oder mindestens 30 Prozent Wirkung hatten, um einfach in der Fläche mehr Fahrzeuge, nämlich auch den alten Fahrzeugbestand, zu erreichen? Das war die damalige Debatte, die in der Regierung, in der mein Amtsvorgänger damals war, dazu geführt hat, dass man ein Konzept vorgeschlagen hat zur steuerlichen Förderung auch einer Nachrüstung mit offenen Systemen, weil sozusagen in dieser Abwägung man sich dafür entschieden hat, lieber alle Fahrzeuge zu erfassen als nur einen Teil, und den Nachteil in Kauf genommen hat, dass die Nachrüstung dann in Teilen nicht genauso gut sei wie bei den geschlossenen Systemen.

Bald gab es dann allerdings Hinweise darauf, dass einige der Nachrüstkatalysatoren - übrigens bei weitem nicht alle - nach gewisser Zeit unwirksam waren. Wir haben dann im Bundesumweltministerium Überlegungen angestellt, wie diese Ungereimtheiten in einer umfassenden Feldüberwachung überprüft werden können. Eine solche Feldüberwachung konnte das Umweltministerium natürlich nicht im Alleingang machen; denn zuständig dafür ist - jedenfalls, wenn man es umfassend machen will - das Kraftfahrt-Bundesamt und der Verkehrsminister. Meine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter damals im Umweltministerium haben deshalb Mitte Dezember 2007 das zuständige Verkehrsministerium darüber informiert, dass wir eine möglichst umfassende Feldüberwachung der in Verkehr befindlichen Fahrzeuge wollten.

Um unsere Vorstellung besser umsetzen zu können, wollten wir dem Verkehrsminister ein fertiges Konzept präsentieren. Das hatte den Vorteil,

dass wir hier Akzente setzen konnten, auch wenn das Umweltministerium selbst die Federführung für diese Feldüberwachung nicht hatte - mir war das jedenfalls wichtig. Wir haben deshalb das Umweltbundesamt beauftragt, ein solches Konzept auszuarbeiten. Bei dieser Feldüberwachung ging es in erster Linie um die Messung von Rußpartikelfiltern im Dauerbetrieb. Das ist damals das auch in der Öffentlichkeit meistdiskutierte Thema gewesen. Aber natürlich ging es letztlich auch um die Frage, wie man eigentlich die Abweichungen zwischen realem Betrieb und den Laboruntersuchungen zu bewerten hatte.

Ich komme jetzt zu einem Punkt, den Sie in Ihrem Einsetzungsbeschluss adressiert haben, von dem ich aber damals jedenfalls keine Kenntnis hatte. Nach meiner Erinnerung war das wie folgt: Ich habe erst beim Aktenstudium im Zuge der Vorbereitung auf die heutige Vernehmung gesehen, dass das Konzept der Feldüberwachung zuerst zwischen Umweltministerium und Umweltbundesamt und später dem Verkehrsministerium in einer Weise abgestimmt wurde, dass zumindest in dem Vorschlag des UBA und des BMU auch der Begriff „Cycle Beating“ vorkam. Ich selber habe davon damals keine Kenntnis gehabt; habe das hier jetzt in der Akte das erste Mal gesehen. Es ist auch anders, als manchmal - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Herr Minister, entschuldigen Sie bitte. - Sie haben es wahrscheinlich eben vernommen: Jetzt ist die nächste namentliche Abstimmung dran; die Debatte ist gleich durch. Sie haben eben erwähnt, den dritten Punkt ansprechen zu wollen. Wenn Sie dort nach dem Wiedereinsetzen unserer Zeugenvernehmung fortsetzen würden, wäre ich Ihnen sehr dankbar.

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Vielleicht kann ich den Punkt zu Ende ausführen? Der ist gleich fertig, und dann - - Oder mir ist egal; ich kann auch - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Nein, lassen Sie uns richtig in Ruhe rübergehen, bevor jemand die Chance verpasst, an der namentlichen Abstimmung teilnehmen zu können.



**Zeuge Sigmar Gabriel:** Darf ich mal fragen: Ist der Raum dann weiter geöffnet? Ich meine, dann kann man hier in der Zwischenzeit mal ein bisschen arbeiten.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Das ist so, ja.

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Okay. - Dann bleibe ich hier und harre der Dinge, die da kommen.

(Zuruf der Abg. Dr. Valerie Wilms (Bündnis 90/Die Grünen))

- Ja. Aber ich habe mich, weil ich gedacht habe, die Vernehmung wäre jetzt, drüben entschuldigt. Das muss man beim Präsidenten als Minister schriftlich machen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ich unterbreche die Sitzung für die Dauer der Abstimmung und bitte, wieder sofort nach der Abstimmung hier in den Saal zurückzukommen.

(Unterbrechung von 12.51 bis 13.06 Uhr)

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Kolleginnen und Kollegen, wenn die Fraktionen wieder komplett sind, dann würde ich die Sitzung ganz gerne fortsetzen wollen. - Gut, dann fahren wir mit der Zeugenvernehmung fort. - Herr Minister, Sie haben weiterhin das Wort an der Stelle, wo ich Sie unterbrechen musste. Bitte schön.

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Noch einmal, was ich eben schon gesagt hatte: In meiner Erinnerung habe ich jedenfalls das Thema Cycle Beating - - Damals bin ich nicht darauf gestoßen. Aber jetzt, beim Aktenstudium, gab es natürlich den Hinweis. Das Konzept der Feldüberwachung wurde ja zuerst zwischen Umweltministerium und Umweltbundesamt und später mit dem Verkehrsministerium abgestimmt. Im Zuge dieser Abstimmung innerhalb meines damaligen Hauses und zwischen uns und dem Verkehrsressort zwischen Ende Januar und Ende August 2008 wurde - so die Aktenlage - das Konzept wiederholt angepasst und verändert.

Es gibt einen Presseartikel, in dem wird die Vermutung formuliert, die Politik hätte schon damals konkrete Kenntnis von illegalen Abschalt-einrichtungen gehabt und wir hätten eine Aufklärung verhindert. Das ist falsch. Was es gab, war der von der Deutschen Umwelthilfe geäußerte Verdacht, dass der Hinweis auf Ungereimtheiten bei CO<sub>2</sub>-Messungen und der Wirksamkeit von Rußpartikelfiltern existiert hat. Und genau darauf haben wir damals reagiert: Aus den Akten wird deutlich, dass die Tests zu Cycle Beating in dem Konzept der Feldüberwachung allerdings auf Wunsch des UBA und auch meines Hauses enthalten waren. Sie waren in der finalen Fassung des Konzepts als Option vorgesehen, wenn es konkrete Hinweise auf Abschalt-einrichtungen bzw. auf Cycle Beating gab. Das Projekt der Feldüberwachung war von mir angeregt und vorangetrieben worden. Gemacht worden ist es dann allerdings, wenn ich das richtig weiß, erst in der Zeit, nachdem ich nicht mehr Umweltminister war. Ich kann insofern auch nichts darüber sagen, was dann dort stattgefunden hat. Ich habe zu dieser Zeit jedenfalls keine Kenntnis von illegalen Abschalt-einrichtungen gehabt.

Das Projekt Feldüberwachung lief dann von 2010 bis September 2014, also nach meiner Zeit im Umweltministerium. Ich habe keine unmittelbaren Kenntnisse aus der Zeit als Umweltminister, ob Fahrzeuge damals auf Abschalt-einrichtungen getestet worden sind. Erst in der Vorbereitung zur heutigen Sitzung ist in den Akten aufgetaucht, dass es keine Fahrzeuge gab, die darauf getestet wurden. Die Option darauf hatten wir allerdings damals, zu meiner Zeit, ermöglicht.

Zum zweiten Themenkomplex: Was hat die Politik nach dem Bekanntwerden des VW-Skandals getan? Unmittelbar nach dem Bekanntwerden des VW-Skandals hat der Kollege Dobrindt eine Untersuchungskommission eingesetzt. Ich habe das für richtig gehalten. Er war zuständig. Ich war mir auch sicher, dass er alles daransetzen würde, um schonungslos aufzuklären. Deswegen habe ich die alleinige Verantwortung des Verkehrsministers, die, sagen wir mal, nach der Geschäftsordnung der Bundesregierung natürlich existiert, für die Untersuchungskommission nicht infrage gestellt. Ich hatte auch keinen Grund dazu.



## 5. Untersuchungsausschuss

Wir hatten weder Einfluss auf den Inhalt der Untersuchungen noch auf die Besetzung der Kommission. Bis zum Schluss wurden wir nicht über die Ergebnisse oder über Zwischenergebnisse informiert. Deswegen - und das müsste sich eigentlich in den Akten finden - hat das Bundesumweltministerium in Absprache mit dem Wirtschaftsministerium und dem Justizministerium auf Staatssekretärebene mit einem Brief um diese Erkenntnisse gebeten. Daraufhin wurden die Staatssekretäre nach meinem Kenntnisstand mündlich vom BMVI unterrichtet. Die Einzelheiten haben wir dann zeitgleich mit der Öffentlichkeit erfahren. Für die in der vergangenen Woche in den Medien dargestellten Vorwürfe, dass angeblich der Bericht gekürzt oder geschönt wurde, habe ich jedenfalls keine Anhaltspunkte.

Eine andere zentrale Frage ist, was die Bundesregierung und mein Haus getan haben, um auf europäischer Ebene die gesetzlichen Regelungen für die Typenzulassung voranzubringen. Für die hier infrage stehenden Abgasvorschriften ging es konkret um die Entwicklung weg von dem veralteten Labortestverfahren NEFZ hin zu den beiden sich ergänzenden Messverfahren - jetzt wird es technisch - Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP, im Labor und der Real Driving Emissions, RDE, als Messung im Realbetrieb. Der Abschluss der WLTP-Verhandlungen in diesem Jahr ist aus meiner Sicht ein Erfolg unserer gemeinsamen Anstrengungen in Brüssel, auch gerade im Lichte des VW-Skandals: Wir sind endlich zu den lang diskutierten Regelungen gekommen. Die Verhandlungen zu den RDE sind komplexer und wurden deshalb in vier Pakete unterteilt. Ich kann Ihnen versichern, dass mein Haus sich in den Verhandlungen sehr dafür eingesetzt hat, dass wir die einzelnen Pakete in Brüssel unverzüglich abschließen.

Bei den Verhandlungen in Brüssel muss man wiederum zwei Ebenen unterscheiden: die Verhandlungen zwischen den Mitgliedstaaten im Technischen Ausschuss und die Beratungen im Europäischen Parlament. Die im Ausschuss sehr technisch und detailliert diskutierten Messwertregelungen müssen auch vom Europäischen Parlament gebilligt werden. Im Technischen Ausschuss TCMV konnten die vielfältigen Interessen

der unterschiedlichen Mitgliedstaaten nur durch einen komplexen Gesamtkompromiss zusammengeführt werden. Aus meiner Sicht wäre es eine Katastrophe gewesen, wenn wir ausgerechnet nach dem VW-Skandal in Europa wieder entweder gar keine Regelung oder eine wesentlich spätere Regelung bekommen hätten. Daher hat sich mein Haus über alle Hierarchieebenen hinweg dafür eingesetzt, dass die Beratungen zügig und zielorientiert geführt werden.

Als wesentlicher Dreh- und Angelpunkt entpuppten sich bald die sogenannten Konformitätsfaktoren im RDE-Prüfverfahren. Der Konformitätsfaktor, der sich im Laufe der Jahre auch verschärft, gibt an, um wie viel die real gemessenen Emissionen von dem Grenzwert für den Laborprüfstand abweichen dürfen. Über die Höhe der Faktoren gingen die Meinungen in den europäischen Mitgliedstaaten sehr weit auseinander. Es war nicht ganz einfach, manche Länder von zum Teil überzogenen Forderungen, also Aufweichungen des Faktors, abzubringen. Aus diesem Grund ist eine zweijährige Übergangsregelung mit einem höheren Konformitätsfaktor am Anfang aus meiner Sicht bis heute vertretbar und auch zielführend. Ansonsten hätten wir vermutlich noch jetzt keine Regelung.

Es war dadurch möglich, mit der zweiten Stufe strengere Grenzwerte einzuführen. Gerade in einer Branche, in der die Produktentwicklung zwischen fünf und acht Jahre in Anspruch nimmt, ist eine Umsetzung mit einem Vorlauf von weniger als zwei Jahren - um es vorsichtig zu formulieren - extrem ambitioniert. Ich habe Verständnis dafür, dass entweder die Übergangs- oder Karenzzeit so bemessen sein muss, dass hierauf seitens der betroffenen Industrie auch noch adäquat reagiert werden kann. Ganze Fahrzeugmodelle mit einem Federstrich der Politik quasi unverkäuflich werden zu lassen, ist, glaube ich, keine ernsthaft in Betracht kommende Lösung. Man muss sich auch einmal überlegen, dass wir gleichzeitig neben dem Thema Sicherung von Umwelt und Gesundheit auch über Hunderttausende Arbeitsplätze in der Industrie diskutieren - von der Zulieferindustrie ganz zu schweigen.





## 5. Untersuchungsausschuss

Das Wirtschaftsministerium hat sich für umsetzbare Grenzwerte und Konformitätsfaktoren eingesetzt und diese im Vorfeld zu den Brüsseler Verhandlungen im Ressortkreis hier in Deutschland eingebracht. Aus diesem Grund haben wir uns mit dem Umweltministerium darauf geeinigt, dass eine gemeinsame Verhandlungslinie sich auf einem Konformitätsfaktor unter 2 bewegen sollte. Schließlich hat die Kommission dann aber einen Wert von 2,1 für die erste Stufe ab 1. September 2017 und 1,5 ab Januar 2020 für die zweite Stufe vorgeschlagen. Das kam nicht auf Druck aus Deutschland zustande. Die Kommission kam vielmehr mit einem neuen Kompromissvorschlag, mit dem sie denjenigen Mitgliedstaaten entgegenkam, die wesentlich schlechtere Werte gefordert haben, z. B. 2,5: Italien, Tschechien, Österreich, Spanien, Bulgarien, Ungarn, Rumänien. Am Ende gab es nur die Niederlande, die den Kompromissvorschlag der Kommission als zu hoch empfunden haben, und Tschechien, das ihn nach wie vor für zu niedrig hielt. Damit waren wir übrigens auch weit über den Forderungen des Europäischen Verbandes der Automobilhersteller, ACEA, der am Ende immer noch einen Faktor von über 3 gefordert hat. Ein Nachgeben im Sinne der Autoindustrie hat es also nicht gegeben.

Nach der Verabschiedung der Verordnung im Technischen Ausschuss ergab sich die nächste Herausforderung: Der hart erarbeitete und schlussendlich beschlossene Kompromiss fiel einige Wochen später im Umweltausschuss des Europaparlaments durch. Das Ziel der Bundesregierung war es aber - erst recht nach dem VW-Skandal -, auf jeden Fall noch im Jahr 2016 das zweite Verordnungspaket zu verabschieden. Ich habe deshalb auch persönlich Gespräche mit EU-Abgeordneten geführt, um die Änderung der Gesetzeslage doch noch zu ermöglichen, um 2016 das Paket unter Dach und Fach zu bekommen.

Damit komme ich zum dritten Themenkomplex, der Rolle der Autoindustrie. Grundsätzlich gilt: Wir sind gut beraten, allen technischen Sachverstand zu nutzen, um zu prüfen, was wir in Brüssel oder sonst wo in Gesetzesform gießen. Dazu gehört wissenschaftlicher Sachverstand, der der

NGOs, der Umweltverbände, aber natürlich genauso die Kenntnis aus der Praxis von Herstellern - alles zusammen muss von uns in Betracht gezogen werden. Hinzu kommt, dass wir uns klarmachen müssen, welche wirtschaftspolitischen Folgen oftmals daran geknüpft sind, wie schnell Grenzwertanforderungen - um bei unserem Beispiel zu bleiben - realistisch auch umgesetzt werden können und was im Zweifel nur auf dem Papier sein wird. Was ist technisch heute und vor allen Dingen in mehreren Jahren möglich, und dies, ohne den jeweiligen Produktionsstandort und insbesondere davon abhängige Arbeitsplätze zu gefährden? Denn alles, was zuzusagen zu Schwierigkeiten führt, zahlen Beschäftigte mit ihren Arbeitsbedingungen. Als Wirtschaftsministerium und als Industrieministerium ist das jedenfalls unsere Aufgabe. Andere Ressorts, beispielsweise das Umweltministerium, haben andere Schwerpunkte. Das ist ein ganz normaler Vorgang, dass wir in einer Auseinandersetzung zwischen den Ressorts nach gemeinsamen Wegen suchen.

Aber auch als Umweltministerium war es wichtig damals, Ziele für den Klimaschutz in Bahnen zu lenken, bei dem wir ökologische Industriepolitik betreiben und nicht keine Industriepolitik. Dazu stehe ich auch heute noch. Wir haben intensive Gespräche mit der Autoindustrie genauso geführt wie mit Umweltverbänden und NGOs, mit Wissenschaft. Die Ergebnisse dieser Gespräche haben wir immer geprüft und gewertet; da spielte auch das BMUB eine starke Rolle. Dieser Prozess fand statt, bevor wir mit unseren Ressortkollegen eine gemeinsame Linie für Brüssel verabredet haben. Aber das ist etwas, was Sie mit Sicherheit auch in den Akten herausfinden können: dass wir es uns nicht inhaltlich leicht gemacht haben innerhalb des Ressortkreises. Im Ergebnis waren wir bemüht, in den entsprechenden Gremien eine gemeinsame Linie zu vertreten: der Bundesregierung.

Lassen Sie mich einige zentrale Aussagen abschließend zusammenfassen: Es gab schon 2007 die Kenntnisse, dass die offiziell unter Laborbedingungen gemessenen Abgas- und Verbrauchswerte von den real gemessenen Werten abwi-



## 5. Untersuchungsausschuss

chen. Schon in meiner Zeit im Umweltministerium hatten wir deshalb unsere Leute gebeten, diesem Missstand auf den Grund zu gehen und andere Verfahren voranzutreiben. Als nicht zureichendes Ressort war unser Mittel der Wahl ein umfassendes Feldüberwachungskonzept, das leider erst nach meiner Zeit im Umweltministerium gemeinsam mit dem BMVI dann auch umgesetzt wurde. Ich habe aber damals - letztlich erst bis zu der Debatte jetzt - nicht gewusst, dass es auch raffinierte Software gegeben hat, um den Labortestzyklus sehr gezielt betrügerisch zu manipulieren. Ehrlich gesagt, wenn man Kenntnisse des Handelns von VW nicht hätte, würde man vermutlich heute noch das auf eine - - sagen wir mal, absurde Idee kommen, dass Industrievertreter eines solchen Unternehmens derartig versuchen, Grenzwerte zu umgehen.

Mit dem Blick und dem Wissen von heute hätten wir natürlich 2007 schon mehr veranlassen müssen. Man fragt sich dann immer - und das tue ich auch -: Waren wir misstrauisch genug, hartnäckig genug, um zu verhindern, was letztlich riesigen Schaden nicht nur für Verbraucher und Umwelt, sondern gerade auch für die Arbeitnehmer und den Hersteller zustande gebracht hat? Aber wenn wir ehrlich bleiben und nicht hinterher so tun, als seien wir schlauer gewesen, als es damals möglich war, dann müssen wir auch sagen: Niemand war damals dazu in der Lage, Beweise für den Verdacht zu liefern, unter anderem auch, weil es die heutigen Verfahren zur Messung des Stickoxidausstoßes während der Fahrt mit Pkw nicht gab. Das muss man auch wissen. Deswegen haben wir damals ja eine Debatte geführt über Rußpartikel im Wesentlichen und natürlich über Verbrauchswerte.

In meiner Ministerzeit als Bundesminister für Wirtschaft und Energie habe ich mich nach dem 18. September 2015 für die rückhaltlose Aufklärung und für eine schnelle Einführung der Messungen im Realbetrieb eingesetzt. Deshalb habe ich Ihnen hier auch eine tabellarische Auflistung meiner Gespräche mit der Autoindustrie zwischen Anfang 2014 und November 2016 mitgebracht, weil wir natürlich dort Gespräche geführt haben. Ich vermute, dass es für Sie hilfreich ist,

sozusagen diese Termine und die Gesprächsteilnehmer zu bekommen. - Ich weiß nicht; es gibt sicherlich ein Ausschussekretariat, dem ich das geben kann.

(Der Zeuge übergibt ein Schriftstück)

Was dort nicht draufsteht, Herr Vorsitzender, sind Telefonate, weil es zum Teil Telefonate gegeben hat, die wir nicht sozusagen im Terminkalender angekündigt haben. Deswegen wäre eine Liste von Telefonaten jedenfalls nicht vollständig. Wenn Sie die trotzdem noch haben wollen, können wir dann mit dem Vorbehalt, dass es eine unvollständige Liste ist, weil manchmal telefoniert man sozusagen, ohne dass man da großartige Vorbereitungen im Büro organisiert, das natürlich auch noch nachliefern. - Das jedenfalls sind die Gespräche, die ich geführt habe unmittelbar nach dem Bekanntwerden des Skandals.

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, das zur Einleitung, und jetzt stehe ich selbstverständlich gerne für Ihre Fragen zur Verfügung. - Vielen Dank.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Herzlichen Dank, Herr Gabriel, für die Ausführungen, die sicherlich schon einige Fragen auch beantworten, die wir sonst hätten aufrufen wollen. Gleichwohl sind, Sie haben es gesagt, bestimmte Fakten bekannt und Ihnen auch noch mal nach dem Aktenstudium präsent geworden, und uns geht es ja auch darum, zu erkennen, ob mit dem Blick zurück wir möglicherweise auf Strukturen stoßen, die dazu beigetragen haben, dass es erst zu diesem Abgasskandal kommen konnte. Darum insistieren wir insbesondere bei unseren Zeugenbefragungen auch darauf: Welche Schlussfolgerungen sind aus bestimmten Informationen gezogen worden? Oder hat man sie einfach zur Kenntnis genommen oder sie in die Ablage gepackt? Sie haben zu einigen Dingen bereits Stellung genommen.

Sie haben auch bereits erwähnt, dass Sie, als Sie sehr engagiert eingestiegen sind in die Untersuchung, in die Feldüberwachungsstudie, wo Sie auch dann in Ihrem Konzept vorgesehen haben, in Verdachtsfällen zu prüfen - - Sie haben eben



## 5. Untersuchungsausschuss

gesagt, diese Option haben Sie nicht wahrgenommen. Meine Frage an Sie ist, warum möglicherweise nach Ihrer Erinnerung heute keinen Verdachtsfällen nachgegangen worden ist.

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Herr Vorsitzender, nur dass kein Missverständnis auftritt: Die Tatsache, dass in diesen damaligen Vorschlägen des Umweltbundesamts und meines damaligen Hauses die Untersuchung von sogenannten Cycle-Beating-Fällen - damit ist ja nach meinem Eindruck der Versuch, sozusagen auf Rollenprüfständen zu erkennen: „Ich bin in einem Rollenprüfstand“, und damit arbeitet das Fahrzeug anders als ohne - - dass ich das jedenfalls nicht wusste. Es stand, wie ich sehe - daraus kann man nur erkennen, dass die Mitarbeiter des Umweltministeriums und des UBA vernünftig gearbeitet haben -, aber in dem Vorschlag und ist dann auch am Ende in dem gemeinsamen - das haben wir dem Verkehrsministerium vorgelegt - Vorschlag enthalten geblieben. Warum dann das nicht getestet wurde, dazu kann ich nichts sagen, weil das nach meiner Amtszeit war. Und ich glaube, es macht Sinn, dass ich nur über Tatsachen, die ich kenne, etwas sage und nicht über Vermutungen. Ich kann dazu nichts sagen, warum von dieser Option später, als dann die Feldüberwachung, nach meiner Amtszeit, endlich stattgefunden hat, kein Gebrauch gemacht worden ist; das weiß ich nicht.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Einige Zeugenaussagen, die wir hier bekommen haben, haben bei mir den Eindruck erweckt, dass das Umweltministerium sehr wohl der Treiber gewesen ist - Sie haben es auch eben noch mal dargestellt -, um dahin zu kommen, dass man strengere Kontrollen und auch Regelungen schaffen muss zur Reduzierung der Abgasemissionen. Können Sie uns bitte auch noch mal über diesen Aushandlungsprozess etwas sagen? Sie haben darauf hingewiesen: Sie waren nicht federführend, sondern das Bundesministerium für Verkehr, damals noch BMVBS. - Mit welchen Argumenten konnten Sie sich denn nicht durchsetzen? Warum haben Sie denn das, was uns der Kollege Steinkemper mitgeteilt hat - - Das ist, wo er schreibt, „die Begeisterung, dieses Vorhaben anzugehen, war

nicht übermäßig ausgeprägt“ beim Verkehrsministerium. - Das ist das Protokoll 10-1, Seite 79. - Das ist ja erst mal das eine, dass man nicht besonders begeistert ist. - Was waren die Maßnahmen, oder was waren die Gegenargumente sozusagen: „Das machen wir auf jeden Fall nicht“?

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Ich kann Ihnen nur sagen, es gab zwei Auseinandersetzungen. Es gab eine Auseinandersetzung, die mir sehr präsent ist, weil es eine war zwischen dem Umweltbundesamt und dem damaligen Abteilungsleiter Herrn Friedrich und dem Abteilungsleiter im Umweltministerium. Da ging es im Kern um die Frage, die ich vorhin schon aufgeworfen hatte: Soll man überhaupt Nachrüstungspartikelfiltersysteme, offene, zulassen oder nicht? Und da Herr Friedrich schon zu Zeiten von Jürgen Trittin dagegen gekämpft hat, hat er dann, als das beschlossen war, den Kampf auch bei mir fortgesetzt. Und die Auseinandersetzung zwischen den beiden Mitarbeitern, einer bei mir im Haus und ihm, hat - ich sage das mal zurückhaltend; Sie können das in einem Protokoll einer Sondersitzung des Umweltausschusses und des Verkehrsausschusses nachlesen - spezielle Formen angenommen, die ich dann als Minister irgendwann unterbunden habe. Da sind Nachhutgefechte geführt worden über die Frage: Soll man denn eigentlich offene Systeme zulassen oder nicht?

Parallel dazu ist es so, dass das Verkehrsministerium von uns von der Feldüberwachung und den Inhalten überzeugt werden musste. Welche Argumente in der Ebene der Fachabteilungen ausgetauscht wurden, das kann ich Ihnen nicht sagen; das weiß ich nicht. Möglicherweise finden sie sich in den Akten wieder. Auf meiner Ebene war es immer nur so, dass wir versucht haben, zeitlich schneller zu werden, weil wir - - oder ich jedenfalls die Vorgänge, die dort abliefen, für außerordentlich langsam empfunden habe. Das, was mir in Erinnerung ist, ist, dass natürlich das Verkehrsministerium gesagt hat, dass sie die Dinge überprüfen wollen in der Feldüberwachung, die sozusagen im Zulassungsverfahren bei der Typenzulassung Gegenstand der Zulassung oder der Nichtzulassung gewesen wären, das Argument: Ich kann eigentlich in der Feldüberwachung nur



## 5. Untersuchungsausschuss

prüfen, was Gegenstand der Typzulassung gewesen ist. - Das ist in meiner Erinnerung so gewesen.

Das ist sozusagen eine der Auseinandersetzungen, und das Umweltministerium hat auf Vorschlag des UBA darüber hinausgehende Vorschläge gemacht. Wie weit die dann am Ende Eingang in die Feldüberwachung gefunden haben, noch mal, kann ich nicht sagen, weil das nach meiner Amtszeit im Verkehrsministerium erst umgesetzt wurde. Fachlich zuständig war das KBA. Ich meine, es werden auch Gebühren erhoben bei einer solchen Feldüberwachung; das weiß ich jetzt nicht mehr ganz genau. Und deswegen hat natürlich der Verkehrsminister immer Wert darauf gelegt, dass jedenfalls das, was er veranlasst, dann auch nicht irgendwie angegriffen werden kann, sondern sich immer konzentriert auf die Frage, was bei der Typzulassung denn geprüft wurde. - Das ist aus meiner Erinnerung eine der Debatten gewesen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann klären Sie mich doch noch mal bitte auf über die Zuständigkeiten, damit ich auch nachvollziehen kann, was unter Umständen von Ihnen als Umweltminister hätte beeinflusst werden können. Also, wie waren da die Zuständigkeiten zwischen Umweltministerium und Verkehrsministerium in Bezug auf die Frage „Typgenehmigungsverfahren und Kontrolle der im Verkehr befindlichen Fahrzeuge“ verteilt? Hatten Sie da einen Einfluss drauf und, wenn ja, in welcher Weise?

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Nein. Meinem Kenntnisstand nach ist das eine ausschließliche Aufgabe des KBA und damit in der Zuständigkeit des Verkehrsministers. Wir mussten ja sozusagen ein bisschen - indem wir selbst die Vorarbeit leisten; ich glaube, wir haben damals auch Teile der Kostenübernahme gemacht; ich meine, wir hätten beim Umweltforschungsplan Mittel eingestellt - durch Angebote das Verkehrsministerium dazu bewegen, diese Frage gemeinschaftlich mit uns zu regeln. Ich glaube, formal - aber das wird ja heute nicht anders sein - ist das Umweltministerium dafür nicht zuständig.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und dieses Angebot auch mit entsprechender Expertise wurde aber nicht aufgegriffen oder direkt abgelehnt?

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Nein, das stimmt nicht. Also in meiner Erinnerung haben die durchaus fachlich einen großen Austausch gehabt. Aber dazu müsste man die damals fachlich zuständigen Beamten fragen. Nach meinem Kenntnisstand ist es nicht so gewesen, dass das Verkehrsministerium Nein gesagt hat.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Also sie waren nach Ihrer Erinnerung daran beteiligt, auch ein Stück das Regelwerk weiter zu entwickeln, weil sie festgestellt haben: „Das bis dahin geltende Regelwerk taugt nicht“?

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Sie meinen, ob das Verkehrsministerium das - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja.

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Das kann ich Ihnen nicht sagen; das weiß ich nicht.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann würde ich ein paar Fragen stellen wollen zur Ihrer Amtszeit als Wirtschaftsminister: Hat sich Ihre Sicht auf das Thema Verkehrsemissionen verändert, nachdem Sie Wirtschaftsminister wurden - jetzt unabhängig davon, dass es diesen großen Abgasskandal im Jahr 2015 gegeben hat?

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Dem Prinzip nach nicht, nein.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Sie haben erklärt, dass Sie mit großem - - dass Sie sehr erschrocken reagiert haben, als die Enthüllung bzw. die Selbsterklärung von VW in den USA, dass sie illegale Software verwendet haben - - dass Sie das als ziemlich herausfordernde Situation empfunden haben. Waren Sie über diese Reaktion hinaus auch direkt einbezogen in die Arbeit der Untersuchungskommission des Verkehrsministers an der einen oder anderen Stelle?

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Nein. - Herr Dobrindt und ich haben natürlich ab und zu telefoniert oder



## 5. Untersuchungsausschuss

uns am Rande des Kabinetts unterhalten, wie es da weitergeht. Aber weder Untersuchungsauftrag noch Zusammensetzung der Kommission oder Ergebnisse sind mir damals bekannt geworden.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Aber wenn Sie nachgefragt haben, wie es denn weitergeht, dann haben Sie sich schon danach erkundigt, in welcher Weise dort untersucht wird und wer untersucht wird?

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Nein, das nicht, sondern ich habe - - Es waren in der Regel kurze Gespräche, bei denen mir Herr Dobrindt erläutert hat, dass er sozusagen an dem Thema mit Hochdruck arbeitet. Ich hatte auch keinen Zweifel daran, dass das stimmt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Sie haben keine weiteren Hinweise darauf gegeben, auch zu bedenken - Sie haben es vorhin gesagt: die Automobilindustrie ist der Player industriepolitisch -, dass dort besondere Aufmerksamkeit auch drauf gelenkt wird?

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Noch mehr Aufmerksamkeit als nach dem VW-Skandal ging kaum noch.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Nein, ich meine spezielle Hinweise darauf. Es ging ja einmal darum, festzustellen: „Inwieweit war es möglich, überhaupt illegale Software einzubauen?“, festzustellen, wie viele Fahrzeuge davon betroffen sind. Aber der Umgang, der ließ ja durchaus offen, in welcher Weise dort agiert werden soll - ob man mit schärferen Grenzwerten, schärferen Kontrollen reagieren muss oder ob es da besondere Aufmerksamkeiten geben muss.

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Ich glaube, es sind zwei unterschiedliche Dinge: Das eine, was Herr Dobrindt, glaube ich, mit großem Engagement gemacht hat, ist aufklären: Was hat da stattgefunden? - Die Frage der Grenzwertkontrolle oder der Grenzwertsetzung ist eine Debatte, die wir alle miteinander in der Europäischen Union zeitgleich zum Thema WLTP und RDE geführt haben. Und da war eher unsere Auffassung, dass es Deutschland hilft, wenn wir jetzt schnell zu Ergebnissen kommen, was die neuen Prüfverfahren

angeht, und nicht, dass das wieder - das war ja nun schon eine elend lange Debatte - durch das Unvermögen der Mitgliedstaaten, sich zu verständigen, auf die lange Bank geschoben wird.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ich frage auch deshalb nach diesen Kontakten oder nach diesen Gesprächen zwischen Ihnen und Verkehrsminister Dobrindt, weil wir in den Akten den Hinweis haben, dass Sie sehr zügig dann auch ein Gespräch mit Dr. Winterkorn haben wollten. Dieses wurde jedoch abgesagt, und zwar am 16. September 2015. Das war noch vor dem Aufkommen der Aussage. Dann hat es mit Schreiben vom 15. Oktober 2015 eine Meldung an Matthias Müller gegeben, direkt an Sie. - Das ist MAT BMWi-2-1, Ordner 1, Blatt 284 ff. - Und in dem im BMWi angefertigten Briefentwurf heißt es zu diesem Schreiben:

Bei dem Brief handelt es sich um eine sehr allgemein gehaltene Nachricht ohne Neuigkeiten. Die Schilderung geht über den bekannten Sachverhalt nicht hinaus. Es wird daher vorgeschlagen, nur kurz und allgemein zu antworten.

Das war das eine. - Und dann wird in dem Briefentwurf an Herrn Müller aber auch vorgeschlagen, dass man weitere - - Wie heißt das hier? - Im Dezember 2015 erreichte dann Sie ein Schreiben von Herrn Müller, in welchem dieser die Folgerung darstellt, die VW aus dem Abgasskandal ziehen möchte.

Das war, wie gesagt, schon Dezember 2015, drei Monate, nachdem dann die Untersuchungskommission ihre Arbeit aufgenommen hatte. - Können Sie sich an Inhalte dieser Gespräche erinnern, die für die Aufklärung des Falls erforderlich sind?

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Also, wenn es dort einen Gesprächsver- - einen Terminvermerk gibt für ein Gespräch mit Herrn Winterkorn vor dem Aufkommen des Abgasskandals - so habe ich Sie eben verstanden -, -



## 5. Untersuchungsausschuss

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja, genau, am 16. September.

**Zeuge Sigmar Gabriel:** - dann hat es mit dem Abfall- - mit dem Abgasskandal nichts zu tun gehabt. Es gab natürlich ganz regelmäßige Gespräche, die ich immer wieder mit den unterschiedlichen Repräsentanten der deutschen Autoindustrie geführt habe. Ich glaube nicht, dass das einen Zusammenhang gehabt hat. Ich kann mich auch nicht daran erinnern, dass der abgesagt - - Ich weiß es einfach nicht mehr. Mag sein, dass es da einen Termin gegeben hat. Aber dass der im Zusammenhang mit dem Abgasskandal gewesen sei, wenn der noch gar nicht bekannt war, das halte ich für ausgeschlossen.

Das Zweite ist ein Schreiben von wem an wen? Das habe ich nicht verstanden. Ich habe einen Brief irgendwann an Herrn Müller geschrieben, als der im Amt war, und habe ihm geschrieben: Ich erwarte eine schonungslose Offenlegung dessen, was da passiert ist. - Das Schreiben müsste - - Wenn es nicht in Ihren Akten ist, liefern wir das gerne.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Doch, das ist hier in den Akten. Das ist das vom 16. November, und das hat hier die MAT-Nummer BMWi-2-1, Ordner 1, Blatt 288. - Nein, ich wies auf das andere Schreiben hin: Im Dezember 2015 erreichte Sie ein weiteres Schreiben von Herrn Müller, in dem er darlegt, welche Forderungen - - welche Folgerungen sich seitens VW aus dem Abgasskandal ergeben würden. - Das ist das Material BMWi-2-1, Ordner 3, Blatt 169. - Aber an dieses Schreiben können Sie sich jetzt so nicht erinnern?

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Na, wenn Sie es mir geben, dann - - Was soll ich jetzt zu dem Schreiben sagen? Da hat der Müller mir das mitgeteilt, was er öffentlich auch mitgeteilt hat.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Er nimmt Bezug auf die Folgerungen, die VW aus den bis dahin erfolgten Messergebnissen und Untersuchungen ziehen würde. - Es wird gerade der Brief herausgesucht.

(Dem Zeugen wird ein Schriftstück vorgelegt)

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Na ja, das Schreiben hat anderthalb Seiten. Also, das sieht mir ein bisschen nach einem Schreiben aus, das die Abteilung Öffentlichkeitsarbeit Herrn Müller vorgeschlagen hat, um es an alle möglichen Leute zu schicken. Also sehr detailliert ist das hier ja nicht. Ich meine, ich kann es jetzt gerne noch mal lesen, aber ich vermute, in den Zeitungen stand damals mehr über die Konsequenzen als in dem Brief hier.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. Ja, das ist nicht ausgeschlossen. - Gut, das wäre es erst mal von meiner Seite. Ich gebe das Wort an die CDU/CSU-Fraktion.

**Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Sehr geehrter Herr Bundesminister Gabriel, Sie hatten eben in den ausführlichen Einleitungsbemerkungen Folgendes gesagt - wenn ich das richtig verstanden habe -, dass Sie als Bundesumweltminister die Voraussetzungen dafür geschaffen haben, Abschaltanlagen zu prüfen - wenn ich es richtig verstanden habe. Das wäre noch mal relevant. - Können Sie das noch mal sagen, welche Voraussetzungen Sie da genau als Umweltminister geschaffen haben? Und war es die Überprüfung von Abschaltanlagen ganz allgemein, oder war es die Überprüfung von möglichen Zykluserkennungen?

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Also, gemeint ist damit die Aufnahme einer solchen Prüfung für Cycle Beating in der Feldüberwachung. Ich habe nicht gesetzlich irgendwas geschaffen, sondern wir haben einen Vorschlag an das Verkehrsministerium geschickt. Das steht in den Akten; nur aus Kenntnis der Akten weiß ich das jetzt. Das haben offensichtlich meine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter damals klug gemacht und haben dort reingeschrieben, dass bei Vorliegen von Verdachtsfällen für Cycle Beating das in der Feldüberwachung auch überprüft werden soll. Das ist das, was wir gemacht haben. Was daraus passiert ist, weiß ich nicht, weil ich da nicht mehr Minister war - zu meinem großen Bedauern damals aber.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Gut, das ist ja hier nicht Untersuchungsgegenstand.

(Heiterkeit)

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Das wäre aber auch interessant.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Also, Sie können sich ja vorstellen, dass ich dazu auch eine Meinung habe. Aber wir freuen uns, dass wir Sie heute fragen können in einer anderen Funktion. - Vielleicht noch mal dazu die Frage im Anschluss: Ist Ihnen noch bekannt, haben Sie es noch in Erinnerung, welche konkreten Prüfverfahren dafür vorgeschlagen waren oder Sie vorgeschlagen haben? Denn Sie hatten es ja, glaube ich, auch in den einführenden Bemerkungen dargestellt: Diese PEMS-Überprüfungsverfahren - dafür gab es ja die Geräte damals noch gar nicht.

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Nein, wir haben uns damals befasst mit Verbrauchswerten und mit Rußpartikeln, und ich verstehe den Vorschlag einer Feldüberwachung so, dass es sich genau darauf auch bezog. Denn NOx ist damals, wenn ich das richtig weiß, technisch im Fahrbetrieb von Pkw gar nicht prüfbar gewesen.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Erst mal vielen Dank dafür. - Ich will noch mal jetzt ein bisschen in der Zeitschiene weitergehen; das umfasst jetzt eher dann Ihre Zeit als Wirtschaftsminister. Sie haben zur Vorbereitung der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Energie des Deutschen Bundestags am 13. Januar 2016 und in der zeitlichen Nähe auch in einem Briefentwurf an die Europaabgeordneten der S-&-D-Fraktion im Europäischen Parlament - - Wie gesagt, da gab es eine Vorbereitung, und in diesen vorbereitenden Vorlagen Ihres Hauses heißt es, dass die - ich zitiere - vom Europäischen Parlament geforderte Senkung der Konformitätsfaktoren sich nur marginal auf die Luftqualität auswirken würde. - Das hatten Sie eben am Rande auch schon dargestellt, in den einzelnen Ausführungen.

... mit

- und dann wieder Zitat -

zunehmender Genauigkeit mobiler Messgeräte werden die zulässigen Abweichungen für mobile Messungen sukzessive reduziert. Auch hier wurde im Hinblick auf die Luftqualität ein zielführender Weg eingeschlagen.

Das steht da drin. - Deswegen würde ich von Ihnen gerne wissen, warum aus Sicht Ihres Hauses ein Konformitätsfaktor nur marginalen Einfluss auf die Verbesserung der Luftqualität in Deutschland hat und welche Abwägungen Sie dafür herangezogen haben.

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Nicht der Konformitätsfaktor, sondern der vom Europäischen Parlament diskutierte Konformitätsfaktor im Vergleich zu den Konformitätsfaktoren, die der Ausschuss und die Mitgliedstaaten im Ausschuss vorgeschlagen haben. Also es geht nicht um den Konformitätsfaktor an sich, sondern es geht um die Differenz.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Klar, das Delta. - Was haben Sie herangezogen, um sozusagen Ihren Vorschlag, Ihre Vorstellung zu bewerten im Vergleich zu Vorschlägen - und das hatten Sie dargestellt -, die auf europäischer Ebene im Kreise der Kommission vorherrschten und vielleicht auch in anderen Mitgliedstaaten der EU? Sie hatten ja auch dazu einige Beispiele genannt. Wie haben Sie das gegeneinander gewichtet?

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Erstens: die fachliche Bewertung meiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Und zweitens: Es war völlig klar, dass, wenn das EP-Parlament das durchfallen lässt, wir möglicherweise heute noch nicht mal zu einem Beschluss über RDE gekommen wären. Weil, wenn Sie wieder an den sehr unterschiedlichen Interessen - das EP-Parlament sagt Nein, weil ihnen die Vorschläge des Ausschusses und der Mitgliedstaaten zu hoch sind oder zu niedrig; wie auch immer - - dass dann wir wieder zurückgehen in das Verfahren, in dem es schon sehr, sehr schwer war, die unterschiedlichen Interessen der Mitgliedstaaten - - auf diesen am Ende durchgesetzten Vorschlag überhaupt hinzubekommen. Und



## 5. Untersuchungsausschuss

unsere Sorge war: Wenn das passiert, wird das Ergebnis eher sein, dass wir kein Ergebnis haben, als dass wir ein besseres haben.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Welche Nachteile hätten sich aus Ihrer Sicht aus diesem Sachverhalt dann für die deutsche Automobilindustrie ergeben können?

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Na, erst mal hätte sich ein Nachteil ergeben für die Gesundheit der Menschen, weil wir dann die alten Regeln beibehalten hätten. Und zweitens: Wir hätten keine Klarheit für die Rahmenbedingungen und damit auch für die Investitionstätigkeit der Automobilindustrie und ihrer Zulieferer gehabt, sondern das wäre weiter ein sozusagen offenes Feld mit Unsicherheiten gewesen. Und wir wollten gerade jetzt auch vor dem Hintergrund des VW-Skandals ein Ergebnis erzielen, damit wir erstens nicht als Deutsche so aussehen, als würden wir es verhindern. Das ist ja schnell - - Ich meine, wenn Sie das größte Automobilherstellerland sind, dann ist es sozusagen fast schon ein Topos, dass irgendwie in der Öffentlichkeit vermutet wird: Die sind eigentlich immer die Bremser. - Was nicht stimmt. Hier waren ganz andere Länder dabei gewesen, die - - Wenn wir so was vorgeschlagen hätten, wir wären hier öffentlich aber erheblich unter Druck geraten.

Und wir haben hier, glaube ich, ganz gute Wege beschritten. Und wir hatten große, große Sorge, dass die Uneinigkeit der Mitgliedstaaten erneut das ganze Ding verlängert, wenn das EP den gefundenen Kompromiss durchfallen lässt.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Können Sie aus Ihrer Erinnerung noch mal sagen, welche Länder da eher nach Ihrer Wahrnehmung auf der Bremse gestanden haben als Deutschland?

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Ja, ich kann Ihnen zum Beispiel sagen, dass ich noch einen Tag vor der Abstimmung und die Tage davor jeweils meine italienische Kollegin am Telefonhörer hatte, weil sie der Überzeugung war, dass das, was die Kommission vorschlägt - - Wir hatten uns ja mit dem

BMUB so auf 1,95, glaube ich, geeinigt. Das haben wir jetzt nicht offiziell mitgeteilt, aber wir wollten unter 2 bleiben. Die Kommission kam, glaube ich, mit 2,1. Na, Italien wollte 2,5 als Konformitätsfaktor und hat übrigens erklärt, alles andere sei der Untergang der italienischen Autoindustrie.

Und da gab es noch ein paar Staaten auch in Osteuropa. Ich glaube, Tschechien hat bis zum Schluss nicht mitgemacht und sich enthalten - glaube ich, wenn ich das richtig erinnere. Es gab ein einziges Land, das dagegen gestimmt oder sich enthalten hat - das weiß ich nicht -, weil ihnen das, was die Kommission und die Mitgliedstaaten ausgehandelt hatten, zu hoch war: das waren die Niederlande. Aber ansonsten gab es eine ganze Reihe von Ländern, denen das, was wir da vorgetragen haben, viel zu ambitioniert gewesen ist.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Alles klar. Gut. - In der ersten Runde war es das erst mal.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann hat die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen das Wort. Bitte.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herzlichen Dank. - Herr Minister, ich würde noch mal gerne zu dem Themenkomplex 2007 kommen und Feldtests. Sie haben eben ja geschildert, dass das Ihnen Bedürfnis, Wunsch, politisches Wollen war, da zu handeln wegen Rußpartikeln und der Debatte, die damals lief. Sie haben auch gesagt, Sie waren ungeduldig, dass das nicht schnell genug vorangeht. War ja auch so: 2007 bis dann Ende Ihrer Amtszeit 2009 war es nicht realisiert. - Haben Sie da auch mal persönlich dann mit dem Verkehrsministerium gesprochen, mit Herrn Tiefensee? Der war, glaube ich, damals Minister.

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Ich vermute, ja. Aber ich muss ganz ehrlich sagen, wann - - Es ist ja fast ausgeschlossen, dass wir angesichts dieses Themas nicht auch mal miteinander geredet haben.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich frage, also - -





## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Noch ist es, glaube ich, so, dass Kabinettsmitglieder gelegentlich über Probleme reden. Das wird damals auch so gewesen sein.

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

Und jetzt jenseits der ganzen Fachdiskussion und fachlicher Fragen, die da möglicherweise eine Rolle gespielt haben: Gab es - - Ist Ihnen denn da irgendetwas erinnerlich, was denn das entscheidende Problem war, warum das so lange dauert? Weil, wenn ein Minister wie Sie das wollen, wenn, ich gehe jetzt mal davon aus, Herr Tiefensee da auch nicht ge- - also, dann fragt man sich: Wieso dauert das so lange? Weil es gab ja auch aus der damaligen Debatte, wenn ich das richtig in Erinnerung habe, wahrscheinlich auch ein gewisses Interesse, dass das stattfindet. Nun staunt man schon, dass es dann am Ende in Ihrer Amtszeit nicht mehr Tragen kommt.

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Ich kann das nicht mehr jetzt mit sozusagen Tatsachenbeschreibungen - - Ich kann nur meine Vermutung - und ich soll ja eigentlich nicht über Vermutungen reden hier - - Also, meine Vermutung ist, dass in der Tat die fachliche Auseinandersetzung über die Frage „Was ist Gegenstand der Felduntersuchung?“ eine große Rolle gespielt hat. Der Verkehrsminister hat ganz sicher die Vorschläge des BMU und des UBA als zu weitgehend empfunden - da bin ich ganz sicher, dass das damals so gewesen ist. Und wir haben uns dann da auf Kompromisslinien zubewegt. Aber das ist jetzt eine - - Es gab ja auch sonst Themen, die zwischen Umwelt- und Verkehrsministerium nicht völlig konfliktfrei laufen, und wenn ich mal jetzt - an die ich mich auch noch gut erinnere - analoge Schlüsse ziehe für die Gründe dafür, dann würde ich sagen: Die Tatsache, dass ein Umweltminister kommt und den Verkehrsminister zum Gespräch einlädt oder dass das Staatssekretäre des Umweltministeriums gegenüber Staatssekretären des Verkehrsministeriums machen, war damals - - Das ist heute bestimmt alles viel besser. Damals hatte man den Eindruck, dass, sagen wir mal, für den Verkehrsminister, den Staatssekretär des Verkehrsministeriums eine gewisse Herausforderung bestanden hat, sich im Umweltministerium mit einem Staatssekretär auf dessen Einladung zu treffen.

Den Eindruck hatte ich bei einigen Gesprächen, an denen ich anwesend war. Aber das ist heute bestimmt anders.

(Heiterkeit)

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

Völlig klar, kommen wir gleich drauf. - Haben Sie denn mal darüber nachgedacht - das UBA hatte ja durchaus auch eigene Expertise, eigene Tests zu machen, also was Fahrzeuge angeht -, zu sagen: „Wir machen das selber; also wir machen das als Bundesumweltministerium, beauftragen das UBA“, also das jetzt nicht als ressortübergreifendes Projekt zu machen?

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Ich glaube, im Umweltforschungsplan ist so was auch vorgesehen gewesen. Aber es ist natürlich nicht in dem Maße relevant wie eine echte Feldüberwachung durch das KBA. Ich glaube, das war der Grund, warum wir auf das KBA - - Wir wollten eine richtige Feldüberwachung haben.

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

Aber dazu ist es dann ja auch nach Ihrer Amtszeit gar nicht mehr gekommen; da war es ja nur noch ein Forschungs- und Entwicklungsprojekt mit sehr geringem Umfang.

Dann kommen wir mal zur Jetztzeit und zu der Frage, zu dem ganzen Punkt Untersuchungskommission: Sie haben eben geschildert oder haben gesagt, das ist die Zuständigkeit des Kollegen Dobrindt - klar. Sie haben aber auch so beschrieben: Mehr Öffentlichkeit ging ja gar nicht, und industriepolitisch hochrelevant - müssen wir überhaupt nicht drüber diskutieren. Wie ist denn - also wenn Sie sagen, es ist nicht informiert worden über die Arbeit der Untersuchungskommission - innerhalb der Regierung über dieses Thema dann gesprochen worden; wie ist da informiert worden? Also ich meine, das betrifft ja Ihr Ressort nun an ganz, ganz vielen Stellen, und ich kann mir eigentlich gar keinen Wirtschaftsminister vorstellen, der da auch nicht irgendwie agieren will.

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Es gibt, finde ich, zwei Seiten dabei: Das eine ist das Thema Aufklärung.



## 5. Untersuchungsausschuss

Ich habe keinen Zweifel daran gehabt - und hatte auch keinen Anlass, daran zu zweifeln -, dass das Verkehrsministerium seiner Zuständigkeit vollumfänglich gerecht wird und auch eine lückenlose Aufklärung herbeiführen wird.

Und es gibt eine zweite Seite: dass durch die öffentliche Debatte die Autoindustrie und der Diesel schlechthin in die Diskussion geraten. Gegen die habe ich mich gewandt, weil erstens: Wenn ein Automobilunternehmen etwas - Sie haben das vorhin „herausfordernd“ genannt - - Also wenn man versucht, sich noch mal daran zu erinnern, oder wenn man versucht, die Erinnerung an das, was wir jetzt wissen, auszulöschen: Wir würden es doch für unvorstellbar halten, dass eines der größten Unternehmen der Welt in dieser Art und Weise mit - so würde man das ja wahrscheinlich sagen - erheblicher krimineller Energie versucht, geltendes Recht zu umgehen. Also ich sage Ihnen ganz offen: Ich habe das nicht für möglich gehalten, und ich kenne das Unternehmen, glaube ich, ganz gut.

Und deswegen wollte ich aber nicht, dass jetzt der Eindruck entsteht, das ist die Autoindustrie, die deutsche Autoindustrie, übrigens bis hin zu Bemerkungen wie: die deutsche Industrie. Und das Zweite ist: Am Diesel hängen in Deutschland 80 000 Leute und übrigens auch eine ganze Reihe an Klimaschutzziele, und ich wollte nicht, dass es eine allgemeine Debatte darüber gibt, dass der Diesel jetzt out ist und wir übrigens dabei gleich mal dafür Sorge tragen, dass bestimmte Klimaschutzziele im Verkehr auch nicht mehr zu erreichen sind. Und ich wollte auch nicht, dass über 80 000 Beschäftigte jetzt der Stab gebrochen wird, weil ein Unternehmen sich in unfassbarer Weise verhalten hat. Und da habe ich auch versucht in meinen öffentlichen Stellungnahmen, das deutlich zu machen.

Und das Dritte, was ich auch wollte, ist, klarmachen in meinen Stellungnahmen - ich habe das auch auf der IAA gemacht -, dass nicht das gesamte Unternehmen und seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter da sozusagen zur Verantwortung gezogen werden. Die größte Sorge, die ich hatte - und die ist ja auch nicht ganz unberechtigt -, ist,

dass am Ende diejenigen, die da fleißig und engagiert arbeiten, die Zeche dafür zu zahlen haben, dass in ihrem Management solche Geschichten laufen. Und dass die es am Ende auch noch fertiggekriegt haben, sich Boni auszuzahlen, meine ich, hat ja gezeigt, dass jedenfalls - wie soll ich das sagen? - die Sensibilität ein etwas unterausgeprägtes Maß hat da.

Und deswegen habe ich mich immer auch positiv gegenüber den Beschäftigten und dem Unternehmen insgesamt geäußert, gegenüber dem Diesel und gegenüber der Autoindustrie - was aber man nicht verwechseln darf mit dem Versuch, irgendwie das Mäntelchen des Schweigens über den konkreten Skandal zu legen. Aber so viel Differenzierungsvermögen, finde ich, muss man als Wirtschaftsminister dann aufbringen.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Also, ich verstehe Sie jetzt so, dass das Thema Abgasskandal für Sie vor allen Dingen ein Thema Volkswagen ist.

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Jedenfalls ist es bislang ja nicht so, dass wir - - Ich meine, ich habe dann gelernt, dass es Thermofenster gibt und dass bei, ich sage mal, normalen mitteleuropäischen Temperaturen diese Thermofenster geeignet sind, sich abzuschalten; also man wird ja irgendwie zum Erfahrungsingenieur bei solchen Fragen. Ich habe nur noch nirgendwo gelesen oder gesehen oder Belege dafür gefunden, dass das ein in der deutschen Autoindustrie - oder der europäischen - durchgängiges Verfahren ist, Software zu manipulieren. Deswegen würde ich mir jedenfalls nicht zutrauen, mal so eben zu erklären, wer sich da noch so oder so verhalten hat.

Bei Volkswagen wissen wir es, und ich hoffe, dass wir durch dieses Unternehmen und die Veränderung der Tests dann auch dazu kommen, dass wir Defeat Devices und Ähnliches in Zukunft erkennen, wenn dieser Versuch unternommen wird. An sich ist es unwürdig für ein Unternehmen dieser Größenordnung oder auch einen Zulieferer, in dieser Art und Weise mit gesetzlichen Aufgaben umzugehen.



## 5. Untersuchungsausschuss

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

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Das Wort hat die SPD-Fraktion.

**Kirsten Lüthmann** (SPD): Danke sehr. - Herr Minister, ich fange auch an mit der Frage: Wann war was bekannt, und wer hätte was machen sollen? Wir haben hier mehrere Zeugen gehört, die uns alle das gesagt haben, was Sie zu Anfang gesagt haben: Die Tatsache, dass die Messungen unter Laborbedingungen abweichen von denen im Realen, das war allen bekannt, aber die Tatsache, dass dort in illegaler Weise manipuliert wurde, nicht. - Es gibt aber auch einige wenige Zeugen, unter anderem den Zeugen Axel Friedrich - den haben Sie ja auch, den Namen zumindest, eben erwähnt -, der gesagt hat, dass schon im Jahre 2007 und 2008 erste Hinweise auf illegale Manipulationen vorlagen. Alle anderen haben das bestritten. Lagen Ihnen die vor, hat Herr Friedrich Ihnen die vorgetragen? Sind die irgendwie zu Ihnen gekommen, haben Sie davon irgendetwas gehört? Weil vielleicht werden Sie ja der erste Zeuge sein, der das gehört hat.

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Na ja, Herr Friedrich ist Beamter des Umweltbundesamts in der Zeit gewesen. Ich weiß nicht, ob er hier schon ausgesagt hat. Man kann ja über Herrn Friedrich vieles sagen, aber dass er nicht den Mut hätte, wenn er einen solchen Verdacht hat, den zu belegen und seiner vorgesetzten Dienststelle, seiner Fachaufsicht, sagen wir, dem Präsidenten des Umweltbundesamts oder dem Minister vorzulegen, das kann man bei der Persönlichkeit von Herrn Friedrich wirklich nicht vermuten. Und nach meiner Erinnerung gibt es keinen derartigen Hinweis von Herrn Friedrich an mich als Minister.

Ich glaube, eher umgekehrt. Ich habe das gelesen: In einer der Akten hat irgendwie Herr Lahl, das ist der Abteilungsleiter in meinem Haus gewesen mal - wie soll man sagen? diese Art von Formulierung gibt es wahrscheinlich nur im Zeitalter der E-Mails; ich weiß nicht, ob man das sonst in normalen Briefen so schreiben würde -, sich da sichtlich darüber erregt. Ich glaube, das lautet so: Ihre Mitarbeiter laufen hier durch die Gegend

und erzählen dieses oder jenes. Nun zeigen Sie uns doch mal einen Beleg dafür! - Und der ist dann nicht gekommen.

Also offensichtlich hat es da Debatten drüber gegeben, aber eben ohne einen Beleg. Und Sie können jetzt auch nicht eins machen - - Also ich habe nicht mal das Gerücht gehört, dass es das gegeben hat, geschweige denn, dass er mir das vorgelegt hätte - jedenfalls nach meiner Erinnerung nicht. Ich habe auch in den Akten nichts gefunden. Sie können natürlich auch nicht loslegen - - Das kann man, glaube ich, auch von einem Mitarbeiter des Umweltministeriums nicht verlangen, dass er öffentliche Anklage vollzieht, ohne dass irgendjemand dafür mal irgendeinen Beleg gegeben hat. Und um das zu prüfen, ist ja die Feldüberwachung dann losgegangen oder ist jedenfalls von uns angeschoben worden. Wir wollten gerade wissen: Gibt es eigentlich Hinweise darauf?

Aber das ist auch alles, was wir gemacht haben, und ich habe damals, übrigens mehrfach, mit Herrn Resch geredet. Der hat jetzt auch nicht - - Also, ich glaube, Herr Resch würde sich nicht ungerecht bezeichnet fühlen, wenn man ihn als jemanden bezeichnen würde, der in der Lage ist, sich sprachlich deutlich auszudrücken. Und Herr Resch hat in den Gesprächen mit mir auf die seiner Ansicht nach offensichtlichen Fehler in diesem Messverfahren hingewiesen und die großen Differenzen zum richtigen Fahrbetrieb. Aber dass Herr Resch mir gesagt hat: Und übrigens, wir haben hier Belege dafür, dass da technisch manipuliert wird, und zwar in krimineller Weise. - Ich weiß nicht, ob Sie Herrn Resch hier gefragt haben. Also ich jedenfalls habe kein Gespräch mit ihm in Erinnerung - ich habe mehrfach mit ihm geredet -, dass er das gesagt habe.

Aber er war mit - das muss man auch sagen, fair to say - der DUH - - Damals hat Herr Friedrich ja noch nicht bei der DUH gearbeitet; er wird die DUH aber gekannt haben, nehme ich an. Die DUH und Herr Resch sind auch ganz wesentliche Auslöser dieser Felduntersuchung gewesen. Also dass es überhaupt dazu gekommen ist, dass wir uns damit beschäftigen, ist, glaube ich, der DUH zu verdanken.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Kirsten Lüthmann** (SPD): Danke. - Damit ist auch meine zweite Frage beantwortet, und ich komme jetzt zu der Frage: Was ist eigentlich nach Bekanntwerden von diesen illegalen Manipulationen passiert? Wir haben hier gehört, auch schon mehrfach, dass dafür das Verkehrsministerium zuständig ist. Aber Sie haben eben auch gesagt, als Wirtschaftsminister haben Sie natürlich auch in Ihrer Aufgabenbeschreibung da einen Part drin. Sie haben auch erläutert, was Ihre Rolle bei RDE war, bei dem Finden eines Kompromisses.

Nun entnimmt man der Presse häufig, dass eigentlich Ihre Arbeit daraus besteht, der Wirtschaft alle Wünsche von den Augen abzulesen und eine Abwehrhaltung einzunehmen. Also ist meine Frage - Sie haben Ihre Ziele eben geschildert dem Kollegen Krischer gegenüber -: Was waren denn die Handlungen des Wirtschaftsministeriums in der Aufklärung dieser Krise, in dem Wiederherstellen des Vertrauens?

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Ich lese ja auch manches; das ist ein bisschen so - seien Sie mir nicht böse - eine Klein-Fritzchen-Vorstellung: Da sitzt der Wirtschaftsminister, hat den ganzen Tag Zeit und wartet darauf, dass ein Industrievertreter kommt, der ihm sagt: Übrigens, das musst du so machen! - Das ist, glaube ich, eine vielleicht leicht in der Öffentlichkeit zu behauptende Feststellung, aber es nicht so. Sondern natürlich reden wir auch mit der deutschen Wirtschaft - das ist unser Job - über die Frage, unter welchen Rahmenbedingungen sie sich gut entwickeln, Beschäftigung sichern kann, höhere Löhne zahlen kann, einen Beitrag zur sozialen Sicherheit leisten kann. Natürlich sagen die uns dann auch: Und übrigens, so geht das nicht mit der Regulierung; wir wollen das ganz anders haben.

Also die ACEA, die europäische Automobilindustrie, hat da ja Vorstellungen gehabt, die jenseits dessen sind, was irgendwie noch vertretbar gewesen wäre. Aber daran, dass wir was ganz anderes vorgeschlagen haben, ist doch erkennbar, dass wir uns gerade nicht dem Lobbyismus der Autoindustrie unterstellt haben. Ich will mal ein Beispiel nennen: Ich habe da gelesen - das ist auch so ein ganz Schluauer, der im *Stern* oder so

geschrieben hat -, wir hätten diesen Konformitätsfaktor irgendwie eingeführt oder hätten den möglichst hoch gesetzt. Ich habe Ihnen vorhin erläutert: Das Gegenteil ist richtig. Aber es lässt sich leichter mal öffentlich behaupten, dass der größte Automobilhersteller natürlich immer dafür sein muss, wenn der Wirtschaftsminister kommt, dass die Grenzwerte möglichst schlecht sein müssen. Das ist irgendwie so ein gängiges Urteil, dass man da mal schnell was lostreten kann. Das Gegenteil ist wirklich wahr.

Ich meine, Sie können sich von uns - - Wir können gerne mal - falls Sie das nicht ohnehin haben - das mitliefern, was da so an Vorschlägen gekommen ist aus den europäischen Mitgliedstaaten. Also jedenfalls: Dass außer uns und den Niederlanden da so ganz viele für einen Konformitätsfaktor von unter 2 gewesen wären, das ist nicht so, sondern eher deutlich drüber, eher in Richtung der ACEA-Vorstellungen als in Richtung der deutschen.

Das Zweite ist: Die Diskussion, die dort geführt worden ist, hat natürlich unter dem Eindruck dieses Abgasskandals gestanden, aber hat eher dazu geführt, dass es Druck in Richtung niedrigerer Grenzwerte gegeben hat, als dass am Ende - - Auch wir hätten ja - - Man stelle sich vor, wir hätten so gehandelt, wie da manche glauben: Da hätten wir hier aber auch eine interessante Debatte gehabt: Ausgerechnet mitten im Industrieskandal von Volkswagen bemüht sich das deutsche Bundeswirtschaftsministerium um Lösungen, wo Volkswagen nicht mehr betrügen muss, weil die Grenzwerte so hoch sind, dass sie sowieso jeder erreicht. - Ich meine, das ist doch - - Das unterstellt übrigens, wenn ich das sagen darf, Frau Lüthmann, auch ein Maß an politischer Blödeheit, über die ich mich dann persönlich ärgere. Na ja, ich meine - - Ich habe nichts dagegen, dass man uns gelegentlich falsch einschätzt - aber derart unterschätzt will man sich ja auch nicht fühlen. Also, von daher: Ich kann dazu wenig sagen, warum Leute glauben, dass man das so schreiben muss; aber es ist halt so.

Ich habe aber, glaube ich, jetzt was vergessen zu beantworten - da war noch ein zweiter Teil in Ihrer Frage.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Kirsten Lühmann (SPD):** Ob es noch weitere Initiativen gab.

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Na ja, ich meine, ich habe natürlich versucht, mit dem Unternehmen auch zu reden, und es gab Situationen, wo ich versucht habe, dem Unternehmen auch zu erklären oder den Vertretern, die ich da getroffen habe, die jedenfalls in der Öffentlichkeit nicht den Eindruck vermittelt haben, das Unternehmen selbst habe eine Absicht, rückhaltlos aufzuklären. Ich erinnere mich an Stellungnahmen in der Öffentlichkeit oder Auftritte vor amerikanischen Journalisten, die ich zumindest mal als suboptimal empfunden habe als Zuschauer. Und da mein Interesse auch ist, dass das Unternehmen Volkswagen aus der Krise rauskommt - das habe ich als Wahlkreisabgeordneter; es gibt drei große Werke im unmittelbaren Umfang meines Wohnorts - - Im Interesse der Beschäftigten und im Interesse der deutschen Industrie habe ich denen natürlich gesagt, dass ich glaube, dass ein solcher Umgang, der so tut, als sei nichts passiert oder als sei das so eine Art Unfall, nicht angemessen ist im Umgang mit der Affäre. Das habe ich denen auch gesagt, klar.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Keine weiteren Fragen?

(Kirsten Lühmann (SPD): In dieser Runde!)

In dieser Runde, natürlich, so viel Zeit muss sein. - Ich würde ganz gern noch mal mit zwei Fragen auf den Zeitraum Ihrer Tätigkeit als Umweltminister einsteigen, auch mit dem Hinweis auf Ihre Ausführung, die ja richtig ist: Mit dem, was wir heute wissen, sieht manches in der Vergangenheit etwas anders aus. - Und trotzdem wissen wir eben auch bezüglich von Abschaltvorrichtungen, dass es 1998 in den USA den Rußpartikelfilterskandal in der Weise gegeben hat, dass seinerzeit festgestellt oder zugegeben worden war, dass diese Abgasreinigung abgeschaltet worden ist.

Also die Form von Abschaltvorrichtungen war zumindest seit dem Zeitraum bekannt, und darum möchte ich Sie ganz gerne noch mal fragen: Trotz dieser Hinweise, die Sie hatten - Sie haben

ja gesagt, das war alles ohne Belege, ohne Beweise, sondern einfach nur Hinweise darauf, dass möglicherweise Manipulationen dahinter - - dass Manipulationen mitgedacht werden müssten, um diese Abweichungen zu erklären - - Wie haben Sie das damals eingeschätzt? Habe ich Sie richtig verstanden, dass Sie nach Beweisen, nach Belegen gefragt haben und sagten: „Wenn denn das kommt, dann gehen wir dem nach“? - Erst mal: Haben Sie konkrete Beweise und Belege eingefordert, um zu sagen: „Dann können wir weitermachen“?

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Herr Vorsitzender, ich glaube, ich habe gerade nicht gesagt, dass mir damals Hinweise gegeben wurden, dass es zu illegalen Abschaltvorrichtungen gekommen ist, sondern ich habe, glaube ich, gesagt, dass ich davon nichts wusste, sondern jetzt im Aktenstudium gesehen habe, dass das Thema Cycle Beating in der Feldüberwachung durch meine Mitarbeiter aus dem Umweltministerium und aus dem UBA vorgeschlagen wurde. Das weist darauf hin, dass zumindest dort - und ich glaube, es steht dann formal drin: bei Vorliegen von Verdachtsmomenten soll das gemacht werden - die jedenfalls dem nachgehen wollten. Und in den Unterlagen, die ich über Ihre Ausschussanhörungen gesehen habe, steht auch die Aussage meines damaligen Abteilungsleiters Herrn Lahl, der sich offensichtlich auch nicht vorstellen konnte, dass es eine illegale Form von Abschaltvorrichtungen gibt, und deshalb das UBA aufgefodert hat, Ross und Reiter zu nennen.

Das sind Dinge, die ich in den Akten jetzt gefunden habe. Damals gab es mir gegenüber keine Aussagen darüber, dass es um illegale Abschaltvorrichtungen geht. Übrigens, der Ausschuss - es gab eine Ausschusssitzung; ich kann nur raten, dass Protokoll noch mal hinzuzuziehen - von Umweltausschuss und Verkehrsausschuss, bei dem die Frage Rußpartikelfilter ganz - - Also es war sozusagen eine Sondersitzung, und weder die Grünen noch sonst irgendjemand - die Linken, die SPD, die CDU/CSU - haben dort zu illegalen Abschaltvorrichtungen gefragt, sondern sie haben gefragt, warum wir so spät gemerkt haben, dass es dort in übrigens, glaube ich, einem Fall -



## 5. Untersuchungsausschuss

das Unternehmen GAT, meine ich, wäre es gewesen - Nachrüstpartikelfilter gab, die nicht funktionsfähig waren und die, glaube ich, jedenfalls weit unter den Vorschriften waren.

Und da gab es eine Auseinandersetzung, die nichts mit illegalen Abschaltvorrichtungen zu tun hatte, sondern um die Frage, ob die Änderung, die mein Amtsvorgänger vorgesehen hatte im, ich glaube, § 29 Straßenverkehrs-Ordnung in einer Anlage, ob die dort vorgesehenen Parameter für die Zulassung von Nachrüstkatalysatoren - Partikelfilterminderungssystemen, offenen Partikelminderungssystemen - eigentlich angemessen sind oder nicht. Der Gesetzgeber und auch mein Amtsvorgänger fanden die richtig und angemessen in der Güterabwägung; Herr Friedrich vom UBA fand das nicht, sondern wäre dafür gewesen, geschlossene Katalysatoren gesetzlich festzuschreiben. - Das ist in der Amtsperiode vor mir anders entschieden worden, und dann konnten wir auch nur eine steuerliche Förderung machen auf der Grundlage der Gesetzgebung, die vorher entwickelt worden ist. Aber das hatte nichts mit illegalen Abschaltvorrichtungen zu tun.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Aber auch in den Gesprächen, die Sie geführt haben - und Sie haben ja gesagt: insbesondere mit Herrn Resch, der auch ein offenes Wort führt -, war auch zum damaligen Zeitpunkt immer wieder darauf hingewiesen worden - so hat er uns das hier erzählt -, dass dort Abweichungen stattfinden und dass er dringend darum bittet, hier tätig zu werden. Sie sind diesen Wünschen nicht nachgekommen.

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Herr Vorsitzender, ich muss Sie korrigieren: Wenn ich Sie jetzt wörtlich nehme, dann haben wir exakt das getan. Natürlich hat Herr Resch auf Abweichungen hingewiesen zwischen NEFZ und der realen Fahrsituation. Das war auch bekannt; das haben selbst die Prüfengeure zugegeben. Und deswegen ist ja damals begonnen worden, darüber zu diskutieren, einen anderen Fahrzyklus vorzunehmen als den NEFZ. Wenn Herr Resch hier - ich weiß das nicht - gesagt haben sollte, er hätte mich auf Manipulationssoftware hingewiesen, dann hat Herr Resch eine deutlich andere Erinnerung als ich - in meiner Erinnerung hat er das nicht getan.

Und übrigens - das kann man ja mal prüfen, ob es im Umweltministerium ein Schreiben von Herrn Resch und der DUH gibt, wo sie das konkret dem Umweltministerium gegenüber anzeigen. Das fände ich ja spannend, weil Herr Resch jedenfalls von seinem Charakter her niemand ist, der sich nicht trauen würde, wenn er dafür Belege hat, dem Umweltministerium einen entsprechenden Brief zu schreiben.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Genau das Thema mit dem Schreiben hatten wir ja an anderer Stelle. Darum frage ich da jetzt nicht nach und möchte mich noch mal auf das Jahr 2016 beziehen, wo Sie im Juni 2016 - es geht um den Komplex des Austausches mit dem VDA - eingeladen gewesen sind auf einer Sitzung des VDA-Vorstands - das ist BMWi-2-1, Ordner 28, Blatt 320 ff. -, und laut Ihrem Redemanuskript hat die Bundesregierung im Verkehrsministerrat der EU am 7. Juni folgenden Vorschlag vorgestellt; in dem Manuskript heißt es:

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 Abschalteinrichtungen in der VO ... 715/2007 präziser formuliert werden ...

Und:

Prüfmaßstab für die Gefahr von Motorschäden soll künftig der Stand der Technik sein.

Also vier substanzielle Forderungen. - Das ist BMWi-2-1, Ordner 28, Blatt 329. - Ist es im Untersuchungszeitraum zu einer Umsetzung dieser Vorschläge gekommen, und haben bisher Hersteller ihre Software zur Steuerung der Abgassysteme offengelegt?

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Das weiß ich nicht.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Sie haben also diese Forderungen - - Gab es Gegenargumente gegen diese Forderungen jetzt seitens des VDA? Die gehen ja sehr weit und weichen schon von dem ab unserer Kenntnis nach, was der VDA sich vorstellt.

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Die Debatte im VDA ging eigentlich dann um eine grundsätzlichere Frage. Ich habe dem VDA gesagt: Wenn man sich anschaut, wie die deutsche Automobilindustrie auf umweltpolitische Fragen reagiert hat in, sagen wir mal, der Zeit, in der ich das beurteilen kann, dann ist das immer der Versuch gewesen, möglichst große Gefahren dafür zu beschreiben und sich dann in den Abwehrkampf zu begeben, um am Ende irgendwie etwas rauszuholen, was aus Sicht der Autoindustrie angemessen oder möglich ist. Also ich sage mal: eher eine defensive Haltung. Und ich habe dringend dazu geraten, das zu ändern.

Und ich weiß, dass es im VDA über diese Frage eine Diskussion gegeben hat. Wie die ausgegangen ist, weiß ich nicht, weil das dann sicherlich ohne meine Teilnahme stattgefunden hat. Ich habe denen geraten, ganz grundsätzlich darüber zu reden, ob eigentlich diese Herangehensweise, sozusagen immer erst mal in die Abwehrhaltung zu gehen, eigentlich eine kluge Strategie für den wichtigsten Zweig der deutschen Industrie ist, und habe dafür appelliert, eine andere Strategie zu nehmen, in dem Sinn, sich offensiver solchen Fragen zu stellen. Das war eigentlich Gegenstand der dortigen Diskussion. Es wird sicher auch über Details geredet worden sein, aber das ist mir jedenfalls nicht konkret mehr in Erinnerung.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke schön. - Die CDU/CSU-Fraktion ist am Zuge.

**Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Wir hatten ja eben am Rande die Diskussion zur regelmäßigen Ausdrucksfähigkeit des Herrn Resch. Herr Resch, da haben Sie vollkommen die richtige Einschätzung gehabt, ist eben nicht ängstlich, was zu schreiben - hat er auch gemacht, interessanterweise aber erst am 21. September. Teilweise steht im selben Schreiben - MAT A BMWi-2-1, Ordner 11 von 53 -,

dass das Schreiben am 22. September geschrieben sei. Also schon bei der Datumsbezeichnung des Schreibens ist Herrn Resch - - ist er nicht ganz konsistent, und im Übrigen sind es auch alles nur mehr oder weniger Vermutungen und keine Beweise. - Das wollte ich nur vorab gesagt haben.

Ich habe aber allerdings noch mal zu dem eben auch angesprochenen Komplex eine kurze Nachfrage und beziehe mich da auf ein Gespräch mit dem Vorstand des VDA vom 15. Juni 2016; also ein knappes halbes Jahr ist das her. In diesem Gespräch ging es um die Angleichung des weltweiten Prüfverfahrens für Kraftstoffverbrauch WLTP an das bereits vereinbarte Messverfahren, also diese RDE-Messverfahren, und der Vorbereitungsvermerk, der in Ihrem Hause dazu gefertigt worden ist - das ist MAT A BMWi-2-1, Ordner 37 von 53, Seite 350 bis 362 -, enthält unter anderem folgende Formulierung:

**Am 14.6.16** sollte der technische Ausschuss TCMV über die **Einführung des neuen WLTP-Testverfahrens** entscheiden. ACEA/VDA hatte für eine Verschiebung um ein Jahr auf September 2019 geworben. 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 dann wird noch weiter ausgeführt:

**BMWi** hat sich in der Ressortabstimmung dafür eingesetzt, den Vorschlag von **VDA** und ACEA ... zu unterstützen. ... Jedoch fand sich hierfür keine Mehrheit.

Welche Erwägungen sind in Ihrem Haus angestellt worden, sodass Ihr Haus und Sie sich bei dieser Frage dieser Messverfahren eher dem



## 5. Untersuchungsausschuss

Standort, Standpunkt der Automobilindustrie angenähert haben und den in die Ressortabstimmung als Vorschlag eingebracht haben? Was hat Sie dazu bewogen?

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Wenn meine Erinnerung nicht täuscht, ging es um folgendes Problem: Wir hatten die RDE-Entscheidung, und jetzt kommt eine Entscheidung, die, wenn man sie so getroffen hätte wie vorgesehen, letztlich diese RDE-Entscheidung zeitlich verändert hätte und damit die gefundenen Konformitätsfaktoren auf einem Umweg noch mal reduziert hätte. Ich glaube, dass das der Zusammenhang der Debatte gewesen ist und wir gesagt haben: Wir sollten das, was wir auch im Vertrauen anderer Mitgliedstaaten - übrigens auch der Industrie - verabredet haben, jetzt nicht sozusagen auf einem Umweg wieder verändern. Ich glaube, das ist der Zusammenhang, der damals existiert hat. - Das mache ich jetzt aber aus der Erinnerung heraus; ich habe keine Aktenlage dazu vor mir.

**Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):** Also, wenn ich Sie jetzt richtig verstanden habe, war das eher sozusagen eine Motivation aus Ihrer Sicht mit Rücksicht auf andere Mitgliedstaaten, mit denen man sich im Gespräch befunden hat, weniger mit Rücksicht auf die Automobilindustrie?

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Nein, beides. Ich finde, eines der Probleme in Brüssel ist gelegentlich, dass sich Regulierungen überholen, und das ist für alle Beteiligten eine etwas größere Herausforderung - allemal, wenn sie in laufende Produktionszyklen eingreifen. Aber wir hatten eben mit allen Beteiligten einen Kompromiss gefunden, und ich wollte den jetzt nicht irgendwie durch einen tricky Umgang wieder untertunnelt sehen. Das hat was mit der Industrie zu tun, die, wie ich finde, sich darauf verlassen können muss, was wir verabreden, dass das gilt, aber natürlich auch mit den Mitgliedstaaten, die eigentlich mit dem Kompromiss am Anfang nicht besonders zufrieden waren. - Das, glaube ich, war der Zusammenhang dieser Debatte.

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

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay, dann wäre unsere Fraktion am Zuge. - Sie hatten über die Beziehungen, Kontakte mit den Industrieverbänden, sprich mit dem VDA, berichtet. Können Sie auch schildern, wie Sie im Bundeswirtschaftsministerium Kontakte pflegen mit den Umweltverbänden?

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Gut, die schreiben uns, und wir antworten, und gelegentlich treffen wir uns mit denen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und nach Aufkeimen und nach Aufkommen und Aufploppen dieses Skandals - hat es dort eine engere Zusammenarbeit gegeben? Hat es möglicherweise auch noch mal Hinweise gegeben, dass man unter Umständen mit der Automobilindustrie etwas schärfer umgehen müsse bezüglich neuer Grenzwerte mit Kontrollen?

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Wir haben keine besonderen Gespräche zu dem Thema mit den Umweltverbänden geführt, weil die Zuständigkeit für die Aufklärung und die Konsequenzen nicht bei uns gelegen hat. Im Übrigen, sagen wir mal, ist es ein durchaus übliches Verfahren, dass so, wie die Autoindustrie uns als ihren ersten Ansprechpartner sieht, die Umweltverbände das Umweltministerium als ersten Ansprechpartner sehen. Das ist jetzt, glaube ich, auch nichts, was schlimm ist.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ich frage Sie deshalb, weil Ihnen zumindest von einem Zeugen, vom Zeugen Resch, unterstellt worden ist, es gäbe eine besonders enge Beziehung zur Industrie, aber eine besonders weite oder nicht existente Beziehung zu den Umweltverbänden. Also der Hintergrund der Frage ist: um erfassen zu können, ob es hier beim Aufkommen des Abgasskandals auch strukturelle Mängel gibt, von denen wir erfahren im Zuge unserer Untersuchungsausschussarbeit, um diese strukturellen Mängel auch abzuschalten. Also insofern sind manchmal auch ein bisschen abseitig erscheinende Fragen durchaus in diesem Sinne zu verstehen. Wir möchten ganz gerne - oder ich möchte zumindest gerne - erreichen, dass man nicht nur Hinweisen dann nachgeht, wenn es entsprechende Beweise, stichhaltige Beweise





## 5. Untersuchungsausschuss

gibt, sondern dass unter Umständen auch eine sogenannte Amtsermittlung dann auch gemacht werden muss. Wir hatten es bei der Diskussion mit dem KBA, wo wir eben darauf hingewiesen haben: Hätten diese an sie herangetragenen Hinweise nicht dazu führen müssen, dass man selbstständig tätig wird? - Das noch mal zur Erläuterung der Hintergründe.

Sie haben ausführlich geschildert, dass es im Zuge der RDE-Pakete, die wir hatten, dann zu entsprechenden Abfolgen gekommen ist, dass Sie intensive Gespräche geführt haben. Wir haben hier einen Schriftwechsel, den hatten Sie, glaube ich, auch schon indirekt zitiert zur Entscheidungsvorlage eines Briefentwurfs an die Vorsitzenden der Socialists-&Democrats-Fraktion - das ist BMWi-2-2, Ordner 55, Blatt 105 -, wo Sie darauf hinweisen, dass - wie heißt es hier? -:

Bereits die in der Verordnung vorgesehenen Werte setzen erhebliche Investitionen in Forschung und Entwicklung voraus. Sie sind aber erreichbar, ohne die Fahrzeuge gerade im Bereich kleinerer und mittlerer Motoren durch den höheren Preis aus dem Markt zu drängen. Der Zeitplan ermöglicht es den Herstellern zudem, die neuen Motoren bei Plattformwechsel einzuführen. Dadurch hat der Dieselmotor eine Chance, seine positiven Eigenschaften hinsichtlich CO<sub>2</sub>-Emissionen einzubringen. Im anderen Fall würden Hersteller in ganz Europa den für 2020 vorgeschriebenen CO<sub>2</sub>-Flottenzielwert von 95 g/km wohl nur schwer einhalten können.

Sie haben über die Gründe eben geredet, warum das so aus Ihrem Sinne nötig war zu regeln. Jetzt, im Rückblick der weiteren Ergebnisse: Meinen Sie - - Nein, „meinen Sie“ ist falsch. Ist es aus Ihrer Sicht die richtige Entscheidung gewesen, oder bedarf es nicht tatsächlich strengerer Vorgaben, die auch entsprechende Ausweichbewegungen seitens der Automobilindustrie zur Folge haben?

Also ich möchte - - Sie haben es ja jetzt, auch zur Erläuterung noch mal - - Es wird ja immer darauf verwiesen, die Verordnung sei nicht hinreichend klar genug und deshalb sei auf jeden Fall eine Interpretation erforderlich. Wir sind der Meinung gewesen, dass diese Verordnung ausreichend klar und präzise ist. Wenn jetzt gesagt wird, bestimmte Sachen seien von der Automobilindustrie nicht leistbar, dann stellt sich mir die Frage, und die möchte ich an Sie weiterreichen: Ist von der Automobilindustrie sachkundig und überzeugend vorgetragen worden, warum solche strengen Grenzwerte zu einem früheren Zeitpunkt nicht doch möglich wären?

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Darf ich am Anfang mal was zur Behauptung von Herrn Resch sagen, ich hätte schlechte Beziehungen zu Umweltverbänden, weil ich den Eindruck habe, dass Herr Resch vielleicht ein bisschen der Überzeugung ist, dass er die Umweltverbände ist?

(Heiterkeit)

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Er hat von besonderen Beziehungen zu den Automobilindustrieverbänden gesprochen. Er hat nicht gesagt, dass Sie - -

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Na klar habe ich das; deshalb bin ich Wirtschaftsminister. Und übrigens: Bei mir in der Region leben die Leute davon, und es gäbe übrigens die DUH vermutlich nicht, wenn nicht dieses Land in der Lage wäre, ökonomisch solche Ergebnisse zu erzielen, dass wir einen guten Umweltschutz finanzieren können. Also, ich finde ja diesen - - Das ist ja ein Scheinwiderspruch zwischen Industrie und dem, was er sagt.

Ich wollte mal persönlich was zu der Bemerkung sagen: Wie weit entfernt ich von der DUH bin und wie groß die Distanz zur DUH ist, mögen Sie daran sehen, dass ich den Geschäftsführerkollegen von Herrn Resch zu meinem Staatssekretär gemacht habe - vielleicht überzeugt Sie das. Also scheinbar ist ja mein Verhältnis zur DUH mindestens mal nicht so schlecht, dass ich den Kollegen von Herrn Resch - ihn sicher nicht; aber den Kollegen von Herrn Resch -



(Heiterkeit)

für einen seriösen und ausgesprochen guten Staatssekretär halte. Dass ich mit Herrn Resch auch - man macht ja in seinem Umweltministerleben auch Erfahrungen - - Dass ich irgendwann die Gespräche mit Herrn Resch eingestellt habe, hat was damit zu tun - ich hätte das hier nicht vorgetragen, aber wenn solche Aussagen gemacht werden, dann mache ich es -, weil ich den Umgang mit Mitarbeitern des Umweltministeriums durch Herrn Resch für - ich sage das ganz neutral - außerordentlich unangemessen empfunden habe und ich es als meine Pflicht als Minister empfunden habe, nicht den Eindruck zu erwecken, ich würde diesen Umgang durch Kontakte mit Herrn Resch auch noch decken. Ich kann das gerne weiter erläutern, ist aber nicht so richtig Gegenstand Ihres Untersuchungsauftrags. Aber es macht ein bisschen - - Es geht ja - - Ich bin zwar nicht vor Gericht, aber ab und zu geht es ja auch um die Frage von Glaubwürdigkeit von Aussagen - dazu könnte ich einen großen Beitrag leisten.

Dann zu der Frage. Ich glaube, dass wir mit RDE und WLTP richtige Entscheidungen getroffen haben - das war Ihre Frage.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja.

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Dass wir uns als Wirtschaftsministerium und als Bundesregierung sogar noch einen Konformitätsfaktor in der ersten Phase unter 2,1 hätten vorstellen können, mögen Sie daran sehen, dass die Verabredung mit dem BMUB, zwischen mir und der Kollegin Hendricks oder auf Fachebene damals, 1,95 gewesen ist, also unter 2. Trotzdem müssen Sie in der Europäischen Union 28 Mitgliedstaaten hinter sich kriegen, sodass, wenn man in der Abteilung unterwegs ist: „Ich will aber zeigen, dass ich der Beste bin!“ Sie in der Regel kein Ergebnis kriegen.

Also müssen Sie sich auf Kompromisse einlassen. Ich halte das für einen vertretbaren Kompromiss. Was die Autoindustrie wollte, haben wir nicht gemacht; die Vorschläge der Autoindustrie haben wir für falsch gehalten. Die waren nicht ambitioniert genug. Die Vorschläge, die wir dann

durchgesetzt haben und für die ich in dem Schreiben gegenüber den EP-Abgeordneten einrede, sind ja nicht die Vorschläge der Autoindustrie, sondern sind die Vorschläge, die geeignet sind, die Gesundheit und die Umwelt zu schützen und gleichzeitig das zu gewährleisten, was in dem Brief über die Fähigkeiten der Autoindustrie beschrieben wird. Die Autoindustrie selbst hat ja immer begründet, man brauche höhere Grenzwerte, weil sie das, was ich in dem Brief beschreibe, angeblich mit den Grenzwerten nicht leisten könne.

Dem haben wir widersprochen. Wir haben gesagt, wir waren sogar der Überzeugung: 1,95 als Konformitätswert sei durch die Autoindustrie zu erreichen, 2,1 allemal. Die Autoindustrie war der Überzeugung, dass das, was Sie in dem Brief zitiert haben, gerade nicht möglich sei, weil die Grenzwerte zu scharf seien. Dieser Argumentation der Automobilindustrie haben wir uns ganz bewusst nicht angeschlossen; wir haben sie uns nicht zu eigen gemacht, weil wir sie für nicht glaubwürdig gehalten haben.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Die Kollegen der SPD-Fraktion haben das Wort.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Der Kollege Behrens hat festgestellt, worum es in einigen Fragen geht: Nämlich ihm ging es darum, klar zu machen, dass Ministerien auch hätten selbstständig handeln können. - Das ist richtig; das haben wir mehrere Zeugen gefragt. Dann frage ich es jetzt auch noch mal. Die Ansicht der anderen Zeugen war, dass wir - ich fasse es mal mit meinen Worten zusammen - in einem Rechtsstaat leben und, wenn wir selbstständig tätig werden, das auch auf Grundlage des geltenden Rechts stattfinden muss. Und die anderen Zeugen haben ausgeführt, dass bei den jetzigen Regeln es schwierig bis unmöglich war, mit der vorhandenen Datenlage weiter gehende und tiefer gehende Prüfungen vorzunehmen, und dass sie darum - das haben nicht alle, aber ein Teil gesagt - anregen, die Verordnung dahin gehend zu ändern. - Würden Sie diese Einschätzung teilen?



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Welche denn? Welche Verordnung?

**Kirsten Lühmann (SPD):** Die Verordnung über die Feldüberwachung.

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Da ich die Verordnung nicht kenne, nicht vorliegen habe, kann ich Ihnen die Frage nicht beantworten. Tatsache ist, dass in der Tat ein Staat, ein Rechtsstaat, auf der Basis rechtlicher Grundlagen handeln muss. Deswegen, Herr Vorsitzender: Das Umweltministerium jedenfalls kann keine Amtsermittlungen lostreten für Bereiche, in denen es nicht zuständig ist, sondern wenn, dann hätte das das KBA oder das BMVI veranlassen müssen. Es gibt andere Fälle, wo das möglicherweise geht, von Amts wegen zu ermitteln; in dem Fall nicht.

Ob die Verordnung über Feldüberwachungen verbessert oder angepasst werden muss, dazu bitte ich Sie - - Ich komme gerne noch mal, dann lese ich die vor, und dann sage ich Ihnen meine Meinung, meine politische Auffassung dazu. Aber ich kann Ihnen das nicht beantworten. Es ist jedenfalls im Rahmen dessen möglich, was im Rahmen meiner Fantasie existiert: dass man solche Verordnungen vielleicht auch schärfer machen kann. Aber ich kenne die Verordnung - - Ich habe sie nicht vor mir. Ich kann Ihnen nicht sagen, ob die Möglichkeiten zur Amtsermittlung dort verbessert werden müssen.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Das ist die gleiche Verordnung, die auch in der Rede vorm VDA zitiert wurde, wo ja die vier Punkte gesagt wurden, was man verändern muss. Wenn ich etwas verändere - so haben es zumindest die anderen Zeugen gesagt -, wenn ich etwas verändern will, habe ich ja einen Mangel erkannt. Und das war das, was die anderen Zeugen gesagt haben: Weil dieser Mangel besteht, können wir auch nicht anders prüfen, als wir geprüft haben.

Und wenn Sie sagen - Sie sind ja auch Lehrer und kein Jurist - - Das haben wir öfter, das Problem, dass wir Juristen technische Fragen stellen und dass wir Technikern juristische Fragen stellen.

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Ich bin Erfahrungsjurist nach 27 Jahren Abgeordneter.

(Heiterkeit)

**Kirsten Lühmann (SPD):** Ich habe noch eine Frage. Der Untersuchungsauftrag hat einen Teil III, und darin sollen wir uns beschäftigen mit der Frage, welche rechtlichen und tatsächlichen Konsequenzen aus dem Untersuchungsgegenstand wir möglicherweise ziehen sollen zum Schutz von Leben und Gesundheit und Umwelt. In unserem Fall ist das ja insbesondere auch die Frage der Abgaswerte in Städten, die uns ja große Sorge bereitet. Und daher die Frage an Sie: Was können Sie uns da für Hinweise geben - welche rechtlichen und tatsächlichen Konsequenzen sollten wir aus dieser ganzen Causa ziehen?

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Ich bitte Sie um Verständnis, dass ich Hemmungen habe, Ihnen einen Vorschlag darüber zu machen, welche Konsequenzen Sie am Ende der Arbeit als Untersuchungsausschuss vorschlagen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Genau das ist auch Aufgabe von uns und nicht des Zeugen.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Gut. - Haben Sie schon Konsequenzen gezogen? Was haben Sie getan dazu?

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Ja. Real Driving Emissions haben wir verabschiedet und WLTP zum Beispiel.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann die Kollegen der Grünen, bitte.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Herr Minister, mich würde noch mal Folgendes interessieren, jetzt mal losgelöst von illegalen Abschaltvorrichtungen und all dem: Wir haben ja eine Situation, das ist im Handbuch der Emissionsfaktoren des UBA sehr schön zu sehen - das kennen Sie möglicherweise ja auch aus Ihrer Zeit als Umweltminister -: dass, obwohl wir strengere Grenzwerte haben in den Fahrzeugen, die Emissionen steigen. Das wird behördlich dokumentiert



## 5. Untersuchungsausschuss

von einer nachgeordneten Behörde der Bundesregierung.

Wann ist Ihnen - - Also, seit September 2015 ist uns allen klar, was das Problem ist. Aber ist Ihnen vorher das mal als Problem beim Thema Stickoxide untergekommen? Sind Sie mal auf Studien gestoßen, die es ja gibt, von ICCT, ADAC, die das Problem sehr klar benennen und ja offensichtlich Fragen aufwerfen, woher das kommt?

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Nicht beim Thema Stickoxide, sondern damals im Wesentlichen beim Thema Rußpartikel. Daher kommt ja die Debatte, dass es offensichtlich einen Unterschied gibt - und zwar einen erheblichen - zwischen den Messungen nach NEFZ und den realen Emissionen. In meiner Zeit ist im Wesentlichen das Thema Rußpartikel und dann natürlich beginnend CO<sub>2</sub>-Grenzwerte und Verbräuche gewesen, aber NOx nicht.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Also vor September 2015 ist Ihnen das mit Stickoxiden nicht klar gewesen?

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Doch. Und zwar gab es eine Diskussion über den Zusammenhang zwischen Katalysatorenwirkung und Stickoxiden. Daran kann ich mich erinnern, da gibt es eine - - Ich glaube, je besser die wirken, desto mehr Stickoxide haben wir; ich glaube, so war der Zusammenhang. - Ja, ich habe mich mit den Themen damals befasst. Aber ich kriege das jetzt nicht sozusagen ins Detail wieder hin.

Es war eine wissenschaftliche Diskussion auch über die Frage Euro 5 und Euro 6 und welche Folgen das bei NOx hat und ob man dafür Harnstoffzugabe braucht und so. Also das sind in meinen Erinnerungen - - Im Lkw-Bereich hat das ja dann auch stattgefunden.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Von Euro 4 nach Euro 5 steigen die Emissionen, obwohl sie eigentlich sinken müssen, und - -

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Ja, Ja.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Gut. - Mich würde noch mal das ganze Thema RDE und Konformitätsfaktoren interessieren, weil Sie haben eben das so dargestellt - und das ist ja sicherlich auch so -, dass es da Tschechien gab und andere Staaten, die noch wesentlich höhere Faktoren haben wollen, was mich - - und dass es Ihnen - so verstehe ich Sie auch - lieber gewesen wäre, wenn am Ende etwas Besseres, etwas Niedrigeres als 2,1 dabei rausgekommen wäre. Was ich aber dann nicht ganz verstehe, ist ein Vermerk aus Ihrem Haus, Frau Hofmann. Das ist MAT A BMWi-2-2, Ordner 55, Seite 110. Da heißt es, dass 2,1 ein Erfolg sei und dass das, was die Kommission - die hatte ja 1,6 vorgeschlagen -

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Am Anfang.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** - am Anfang, ja - - dass die 2,1 gegenüber den 1,6 für das BMWi ein Erfolg sei. Ist das dann auch Ihre Linie gewesen, oder - -

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Also, ich würde das gerne, wenn Sie das so interpretieren, dass die Kollegin gesagt hat, gegenüber 1,6 sei 2,1 ein Erfolg - - da würde ich das gerne sehen, ob das da wirklich drinsteht. Und nach meinem Kenntnisstand haben wir es als Erfolg empfunden, weil wir wenigstens 2,1 gehalten haben.

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

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Denn ich kann noch mal sagen, am Tag davor - - Ich kann mich übrigens ganz gut an die Situation erinnern, weil wir beim ersten digitalen Kongress der französischen Regierung und der deutschen Regierung in Paris waren und es auch Gespräche gegeben hat mit den beiden Regierungschefs, weil am nächsten Tag diese Entscheidung, glaube ich, fallen sollte, dass die Italiener noch versucht haben zu intervenieren und, ich sage mal, erst 2,5 versucht haben und dann mir gesagt haben, 2,2 sei das Maximum, was Italien akzeptieren könnte. Deswegen kann ich mich ganz gut daran erinnern. Dass wir dann 2,1 geschafft haben, ist als Messlatte, glaube ich, eher die gemeint - es sei denn, da steht was



## 5. Untersuchungsausschuss

anderes drin - - Aber nach meiner Erinnerung ist die gemeint, die weit oberhalb von 2,1 lag.

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

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Aber wenn das anders ist, müsste ich es mal lesen.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, ich habe hier auch eine Tabelle. Das ist BMWi-2-1, Ordner 24, Seite 317. Da werden die verschiedenen Positionen - -

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Ich habe das hier nicht.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, ich gebe sie nur wieder. - Da werden die verschiedenen Positionen der Bundesregierung dargestellt. Und da ist die Position des BMWi 2 bis 2,3 Konformitätsfaktor. Das BMVI vertritt unter 2, also weniger. Und Sie haben ja eben auch gesagt, der VDA wollte noch was ganz anderes. Der VDA vertritt aber ungefähr dasselbe, jedenfalls nach dieser Darstellung, in der Debatte wie das BMWi. Also, ich kann da jetzt nicht erkennen, wo Ihr Haus eine Position vertreten hat, dass ein Konformitätsfaktor deutlich unter - - oder unter 2 irgendwo sein soll.

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Weil das Haus natürlich nicht ausschließlich von Beamten vertreten wird, sondern ganz am Ende von mir und dem Staatssekretär. Und wir haben - - Da müssten wir Herrn Machnig - und ich glaube, Herr Flasbarth dürfte der Kollege gewesen sein - noch mal fragen. Nach meinem Kenntnisstand ist der Stand zwischen den beiden Häusern 1,95 gewesen. Übrigens, formal sind wir ohne die Nennung eines Konformitätsfaktors in die Verhandlung gegangen, -

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

**Zeuge Sigmar Gabriel:** - einfach, damit wir uns nicht sozusagen schon auf die eine oder andere Seite schlagen. Ich glaube, formal haben wir, wenn ich das richtig erinnere, gar keinen Vorschlag gemacht: weder den, den Sie da zitieren, noch den, den ich in Erinnerung habe, sondern

wir sind in eine offene Debatte gegangen und haben bei uns gesagt, unter 2 sollte es liegen. Wir können - - müssten die beiden Staatssekretäre noch mal fragen, dass bei uns im Haus möglicherweise wer anders was aufgeschrieben hat. Wie gesagt, ich kenne den Text nicht, weiß auch nicht mehr, in welchem Zusammenhang das entstanden ist. Das ist so. Manchmal nehmen sich Minister und Staatssekretäre raus, selbst politische Entscheidung zu - - Ich weiß, das ist - - Führt zu Unruhe in jedem Ministerium, aber das passiert manchmal.

(Heiterkeit)

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Flasbarth - Sie haben den gerade angesprochen -, der hat hier ausgesagt, in der Tat, es hätte dann eine Verständigung der drei Häuser gegeben auf 1,95, dass man das als Position vertritt. Und er sei aber so ein bisschen, ich kann mich jetzt nicht - - Die wörtliche Formulierung müsste man jetzt nachsehen. Ich habe es aber so verstanden, er sei nicht darüber begeistert gewesen, dass das Kanzleramt in den Verhandlungen dann aber eine andere Position, nämlich 2,1, vertreten habe. Haben Sie - - Ist Ihnen der Vorgang auch bekannt, dass das Kanzleramt dann noch mal eine andere Position mit vertreten hat?

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Nicht das Kanzleramt, das weiß ich nicht. Aber in den Gesprächen, die - - Deswegen habe ich daran Erinnerungen: Wir hatten gerade den zweiten Digitalgipfel in Berlin. Der erste war der, den ich eben genannt hatte in Paris. Ist mir in Erinnerung, dass wir dort am Rande auch ein Gespräch hatten mit dem französischen Staatspräsidenten, der deutschen Bundeskanzlerin und mir und dem Kollegen Macron und dass dabei, glaube ich, uns mitgeteilt wurde, dass die beiden Regierungschefs sich auf 2,1 verständigt hätten und es jedenfalls nicht darüber hinausgehen sollte, wie die Italiener das wollten. Wir haben uns dort auf die Abwehr des italienischen Vorschlags verständigt. Das weiß ich noch.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dann würde ich noch einmal zu den gan-



## 5. Untersuchungsausschuss

zen Themen - - Ach, nein, meine Zeit ist um. Bevor ich dann nachher wieder abgewürgt werde, dann machen wir das in der nächsten Runde.

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

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Ja, Herr Minister Gabriel, vielleicht noch mal zu dem Thema Dieselsechnologie, Verbrennungsmotoren im Allgemeinen. In einem Informationspapier Ihres Hauses wird am 29. Oktober 2015 betont: Dieselmotoren sind nicht nur sehr sparsam im Verbrauch, sondern können mit den heutigen Abgastechnologien auch sauber und umweltfreundlich gefahren werden. - Und vielleicht auch darauf fußend gibt es eine Gesprächsvorbereitung für Sie mit dem - für das Gespräch - VDA-Präsidenten Wissmann, 15.06., hatten wir eben schon mal in einem anderen Zusammenhang. Darin wird bestätigt: Der Dieselantrieb ist und bleibt ein wichtiger Baustein in der umweltfreundlichen Mobilität. Gerade für die Einhaltung der CO<sub>2</sub>-Ziele spielen Dieselmotoren weiterhin eine besondere Rolle.

Seitdem ist diese Diskussion immer mal wieder aufgeflammt. Die eine oder andere Landesregierung beispielsweise hat sich daran auch beteiligt. Deswegen meine Frage an Sie: Wie bewerten Sie heute den aktuellen technischen Stand und das Potenzial der Dieselsechnologie im Hinblick auf die Reduzierung der Stickoxidemissionen? Könnte es einen Beitrag zum Klimaschutz darstellen? Sie hatten, glaube ich, in Ihren einleitenden Ausführungen dazu schon ganz klein wenig gesagt: Wenn die neueste Dieselsechnologie den Markt relativ schnell durchdringen würde. - Was ist aus Ihrer Sicht relativ schnell, wenn Sie das teilen? Und wie kann es vor allen Dingen gelingen, Verbraucher zum Wechsel auf Neufahrzeuge mit dieser dann hochmodernen Dieselsechnologie und hochmodernen Abgasreinigung zu bewegen?

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Ja, wir müssen aufpassen, dass ich nicht so tue, als wäre ich Erfahrungingenieur. Also, ich glaube, das, was Sie zitiert haben, ist ein Schreiben, das wir an ganz viele auch

im Ausland, an diplomatische Vertretungen geschickt haben, weil wir natürlich die große Sorge hatten, dass durch den VW-Skandal insgesamt die deutsche Industrie, Dieselsechnologie, Automobilindustrie in Verruf geraten. Deswegen habe das damals gemacht. Das halte ich bis heute für angemessen und richtig.

Ich glaube auch - das erleben wir ja -, dass die Elektromobilität langsamer vorankommt als 2009 prognostiziert. 2009 gab es das erste Mal den Aufschlag zu sagen, 2020 wollen wir, ich glaube, eine Million Fahrzeuge auf Deutschlands Straßen haben. Seitdem hat sich dann jährlich der - - sozusagen das Bündnis Elektromobilität getroffen und jeweils festgestellt, dass sie nicht vorankommen. Am Ende war das so, dass die Treffen, als die Leute versucht haben, sich vor den Treffen zu drücken, weil sie nicht schon wieder zum sechsten, siebten, achten Mal feststellen wollten, dass sie nicht weitergekommen sind - - Ich musste auch mal dazu gezwungen werden, zum letzten zu gehen, weil es mir auch langsam peinlich wurde.

Und dann haben wir die Konsequenz gezogen, Schritte zu unternehmen, die Sie kennen, die auch öffentlich debattiert worden sind, zur Förderung der Elektromobilität, weil wir sehen, dass die Elektromotoren zu langsam - - Elektromobilität zu langsam vorankommt. Das hat sicher auch was damit zu tun, dass, sagen wir mal, vielleicht die Autoindustrie selber insgesamt nicht - - Der Vorsitzende guckt so, als ob ich wieder aufhören soll, weil Sie abstimmen gehen wollen. Stimmt das?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Nein.

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Er guckt so, als ob ich aufhören - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ich habe jetzt nicht widersprochen. Nein, ich habe nur das weitere Verfahren - - Und die Zulässigkeit der Frage hatten wir gerade hier diskutiert.

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Ich wollte nicht unhöflich sein und deshalb nicht die gleiche Frage stellen,



## 5. Untersuchungsausschuss

aber weil ich nicht so richtig sehe, ob alle diese Teile vom Untersuchungsauftrag erfasst sind - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Genau.

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Aber trotzdem will ich mich nicht um eine Antwort drücken, Herr Kollege, es sei denn, Sie sagen, ich soll den Mund halten. Das ist auch in Ordnung.

(Heiterkeit)

Das müsst ihr jetzt - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Was den Brief anbetrifft - -

**Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):** Wir beziehen uns ja auf ein Schreiben und fragen insofern nach. Wir unterhalten uns ja häufiger mal über die Frage von Zulässigkeit. Aber dieses Schreiben liegt den Unterlagen bei. Und da darf man, glaube ich - - Ich gucke mal in die Runde. Es zeichnet sich wohl - - Selbst wenn wir abstimmen wollten - das haben wir beim letzten Mal prima geübt hier -, werden wir eine gewisse Mehrheit haben. Insofern habe ich da gar keinen Zweifel, dass es zulässig ist.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Aber Sie schauen mal drauf, dass es präzise bleibt.

**Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):** Es ist immer präzise. Da erleben Sie nichts anderes bei mir.

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Also, das war der Hintergrund dieses Schreibens. Ich bin sicher, dass wir nicht klug beraten wären, die Weiterentwicklung des Diesels für unmöglich zu halten. Und ich glaube, dass wir auch nicht klug beraten werden, seinen Beitrag zum Klimaschutz zu unterschätzen. Ich vermute, wir werden Verbrennungsmotoren - - Es gibt ja auch Leute, die sagen: Otto und Diesel wachsen eher zueinander, als dass wir auf einen von beiden verzichten könnten. - Ich glaube jedenfalls nicht, dass wir gut beraten wären, den Beitrag zum Klimaschutz zu unterschätzen.

Ich kann Ihnen nicht sagen - - Ich habe mich auch in der Debatte um den Klimaschutzplan dagegen gewehrt, ein Jahresdatum festzulegen, an dem die Politik beschließt: „Ab jetzt darf kein Verbrennungsmotor auf den Markt kommen“, weil ich - - Solche Maßnahmen finde ich ein bisschen ambitioniert. Dass wir in die Richtung müssen, und zwar nicht nur aus Umwelt- und Gesundheitschutzgründen, sondern vor allem aus ökonomischen Gründen, ist für mich unbestritten. Es wird der Tag kommen, an dem die chinesische Regierung in chinesische Großstädte kein Auto mit einem Verbrennungsmotor reinlässt. Und wenn wir dann keine haben oder jedenfalls keine, die auf dem Markt mit akzeptabler Fähigkeit und Preis anzubieten sind, dann ist das ein Riesenproblem für uns, wie wir, glaube ich, überhaupt natürlich in einer Situation sind - in der Kombination aus Elektromobilität und Digitalisierung -, dass wir schon über eine andere Form von Automobilität und Mobilität reden als vielleicht noch die letzten 30, 40 Jahre. Trotzdem, meine Überzeugung ist: Wir werden noch eine ganze Reihe von Jahren Verbrennungsmotoren, auch den Diesel, haben. Und er leistet auch seinen Beitrag.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gibt es weitere Fragen von Ihnen?

**Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):** Nein.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann würde ich für meine Fraktion an der Stelle fortsetzen, wo der Kollege Krischer nach Erläuterung fragte bezüglich des Verhandlungserfolgs. Wir haben hier die Vorlage zur Information von Ihnen vorliegen vom 29. Oktober 2015, BMWi-2-2, Ordner 55, Seite 110. Sie fragen ja danach: Ist es explizit als Erfolg bezeichnet worden, dass es nicht 1,6, sondern 2,1 geworden sind? - Das bleibt in diesem Schreiben offen. Das kann ich Ihnen gleich zur Verfügung stellen.

Ich möchte aber noch weitere Sachen daraus zitieren. Dort heißt es, wie gesagt, es sei ein Verhandlungserfolg, und dann schließt sich dem das an, was der Beschluss vorsieht, nämlich 2,1 ab 2017 und 1,5 ab 2019, was neue Fahrzeuge anbetrifft, und dann noch über eine Transferfunktion



## 5. Untersuchungsausschuss

besondere Grenzwerte für dynamische Fahrweisen. Darüber solle 2016 entschieden werden. Also, das so weit im Zusammenhang als Verhandlungserfolg der Bundesregierung. So lese ich das.

Und Sie hatten hier eben auch in dieser Informationsvorlage den Hinweis bekommen: EU-Kommission hatte als Konformitätsfaktoren 1,6 und 1,2 für 2017 bzw. 2019 vorgeschlagen. - Insofern ist dann doch die Frage noch mal an Sie, wie denn dieser - - auf was sich denn nun dieser Verhandlungserfolg bezieht.

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Ich muss Ihnen erst mal widersprechen. Die Kommission hat nicht 1,6 und 1,2 vorgeschlagen, sondern sie hat in der Runde, als es zur Entscheidung kam, 2,1 vorgeschlagen. Ich will noch mal ausdrücklich sagen: Die Kommission hat einen zweiten Vorschlag gemacht. Herr Krischer hat eben schon so getan und Sie eben auch, als ob die Kommission ausschließlich mit 1,6 unterwegs gewesen sei. Das ist sie nicht.

(Oliver Krischer (BÜNDNIS  
90/DIE GRÜNEN): Also  
ihre Beamten!)

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gut. Wir beziehen uns hier auf die Unterlagen, die uns - -

(Oliver Krischer (BÜNDNIS  
90/DIE GRÜNEN): Also  
Ihre Ministervorlage ist  
das!)

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Ich kann Ihnen nur sagen: Die Kommission hat dann einen anderen Vorschlag mitgemacht. Sie ist von ihrem ersten Vorschlag abgewichen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay.

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Zweitens. Der Vorschlag für die Transferfunktion kommt nicht von Deutschland, sondern aus der Kommission.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann bezüglich der Transfer-

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Und drittens will ich noch mal ausdrücklich zurückweisen die von Ihnen zumindest denkbar erachtete Interpretation, die Kollegin hätte den Sprung von 1,6 auf 2,1 - - das sei sozusagen der - - das sei die Begründung für den Erfolg des BMWi gewesen. Das ist eine Interpretation - das haben Sie ja eben auch gesagt -, die Sie vornehmen. Das ist nicht meine.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm.

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Das steht da auch nicht drin, sondern wir haben es als Erfolg betrachtet, dass wir überhaupt zu einer Regelung kommen, weil die große Gefahr bestand, dass die gar nicht kommt, und zweitens, dass wir Bereiche oder Werte, die weit überhalb dessen lagen, was wir für angemessen gehalten haben - - dass wir die verhindert haben. Das, finde ich, ist ganz offensichtlich, wenn man nachvollzieht, mit welchen Verhandlungspositionen wir da reingegangen sind.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** In der gleichen Information an Sie vom 29. Oktober 2015, am anderen Ort: Seite 111, steht eben zur Transferfunktion, wie Sie eben gerade gesagt haben:

... die im Vorschlag der EU-KOM  
in den Erwägungsgründen er-  
wähnt wurde ...

Dazu steht:

Transferfunktion ... ist jetzt auf  
Initiative Deutschlands und auf  
besonderen Druck des BMWi ge-  
genüber BMUB und BMVI wieder  
im Verordnungstext.

Können Sie da erläutern, was die Argumente gewesen sind, dass Sie als BMWi sagen: „Das muss da rein“?

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Kann ich Ihnen sagen, weil unter anderem andere Mitgliedstaaten das auch wollten und für die Kompromissfindung nötig gewesen ist. Das Rausstreichen zwischen-





## 5. Untersuchungsausschuss

durch - wie gesagt, eingeführt durch die Kommission, nicht durch uns, dann Rausstreichen - hat natürlich zu Ärger geführt.

Übrigens in dem Beschlusstext steht ja als Faktor für die Transferfunktion 1. Das heißt, dass sie derzeit keine Berücksichtigung findet, weil es bislang nicht klar ist, ob diese Transferfunktion erstens kommt und ob man sie auch vernünftig berechnen kann. Die ist ja entstanden, weil es sozusagen die Vermutung gibt, dass - - Ich sage mal, diese RDE-Berechnung ist ja so, dass sie sozusagen am Anfang und am Ende des Fahrzyklus, also entweder kalt oder warm, nicht berechnet, dann sozusagen die realen Fahremissionen berechnet. Aber das ist ja so eine Parabel. Und an deren Rändern kann man durch ein ganz bestimmtes Fahrverhalten - Extremfahrverhalten: entweder langsam oder schnell bergauf fahren oder was auch immer, hohe Geschwindigkeiten bei Überholvorgängen - möglicherweise aus den Grenzwerten rausfallen.

Und jetzt kann man dazu zwei Auffassungen haben. Man kann sagen: Ja, dann müsst ihr eben eure Motorentwicklung und euer Fahrzeug so konstruieren, dass das nicht passieren kann, damit ihr in jeder der Phasen die Grenzwerte einhaltet. - Und man kann die Auffassung vertreten - das tun einige -: Nein, das sind sozusagen so selten auftretende Fahrmomente, dass man sie berücksichtigen muss, ohne dass man damit die Durchschnittswerte verändert.

Diese Frage ist nicht entschieden. Darüber gibt es keine Entscheidung. Deswegen steht dort der Faktor 1 drin bislang. Es muss jetzt im vierten RDE-Paket entschieden werden, entweder sich auf die eine oder auf die andere Seite der Argumentation zu stellen. Wir fanden, dass es ein kluger Kompromiss ist denjenigen gegenüber, die die Transferfunktion wollten, zu zeigen: Pass auf, wir streichen die nicht, wir lassen die als Platzhalter in der Verordnung, weil wir gar nicht in der Lage sind - wir haben ja null Erfahrung damit -, zu beurteilen: Ist jetzt das eine Argument oder ist das andere Argument richtig?

Und wir werden, da wir ja RDE, glaube ich, in insgesamt vier Abschnitten verabschiedet - es ist

ja, glaube ich, derzeit erst im ersten Abschnitt -, dann hoffentlich ausreichend Erfahrungen haben, um zu entscheiden: Brauchen wir eine solche Transferfunktion, ja oder nein? - Derzeit spielt sie keine Rolle, weil sie mit dem Faktor 1 drinsteht. Und wir wollten den Platzhalter beibehalten, weil eben eine Reihe von Mitgliedstaaten gesagt haben: Wir wollen, dass das nicht vollständig rausfliegt. - Und das fanden wir einen fairen Kompromiss. Es hat keine Auswirkung auf die Werte. Es ist nicht entschieden, ob es dazu kommt. Und es steht jetzt der Faktor 1 drin. Das fanden wir eine ziemlich kluge Überlegung.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Aber es war eine besondere Initiative des BMWi, dass es reingeschrieben wurde.

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Ja, wenn man ein Ergebnis will und Leute hat, die sonst das Ergebnis verhindern, da ist es klug, wenn man eine Initiative hat.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und BMUB und BMVI waren dagegen, dass es - -

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Ja, die haben eine andere Einschätzung über die Mehrheitsverhältnisse gehabt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und Sie sagen selbst, es sollte auf jeden Fall etwas drinstehen, auch wenn man noch überhaupt keine Erfahrung damit hat, ob eine solche Regelung beziffert werden kann und welche Folgen sie hätte.

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Herr Vorsitzender, ich bin lange genug in der Politik, um zu wissen, was eine solche Frage intendiert. Ich weise das ausdrücklich zurück. Ich habe gesagt, aus welchen Gründen wir das gemacht haben. Und es steht als Platzhalter drin. Es ist unschädlich, weil der Faktor 1 drinsteht und weil über das vierte Paket noch gar nicht beraten wurde. Eine Beurteilung über die Frage, welche Konsequenzen das hat, ob das richtig oder falsch ist - würde ich vorschlagen -, nehmen wir vor, wenn das vierte RDE-Paket verabschiedet wird und nicht vorher. Suggestivfragen sind, glaube ich, selbst vom Vorsitzenden bemerkbar hier.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Vorsitzender Herbert Behrens:** In der Tat, da haben Sie recht.

(Heiterkeit)

Okay. Dann geht es weiter im Text. Und wir haben die SPD-Fraktion jetzt an der Reihe.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Ich komme noch mal auf das Thema eben: Transferfunktion. Der Vorsitzende hat hier eine Frage gestellt, die Sie recht deutlich zurückgewiesen haben, so nach dem Motto: Man weiß ja gar nicht, was man da gefordert hat. - Wir haben hier einen Zeugen gehabt, der gesagt hat, dass sehr wohl man sich vorher darüber informiert hat, was das denn bedeutet und ob das möglicherweise sinnvoll sein kann, das zu fordern, und dass es dazu ein Gutachten gegeben hat. Können Sie uns dazu was sagen?

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Na ja, ich kann Ihnen nur wiederholen, dass - - Ich glaube, es gab ein Gutachten der Automobilindustrie dazu, dass - -

**Kirsten Lühmann (SPD):** Ja, der Zeuge hat gesagt, der war aber unter Beteiligung von Ministeriumsmitarbeitenden.

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Ein Gutachten, das - -

**Kirsten Lühmann (SPD):** Nein, Entschuldigung, nicht unter Mitarbeit, sondern die Aussage war - wir haben gerade eben versucht, die im Protokoll zu finden -: Das Gutachten ist finanziert worden von der Industrie. - Allerdings die Frage „Welche Fragen werden dabei berücksichtigt, und wie ist das Prüfverfahren?“ wurde in enger Zusammenarbeit mit den Ministerien dargelegt.

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Na, das ist ja gut dann. Also, wenn die das bezahlen und wir sagen, was auch geforscht werden soll: Ist ja eine schlaue Idee.

(Heiterkeit)

Ich weiß jetzt nicht, was ich dazu sagen soll, außer dass die Kommission den Vorschlag gemacht hat, ihn dann wieder rausgenommen hat, dann andere Mitgliedstaaten der Überzeugung waren,

wir ja auch, dass das durchaus eine Debatte ist, der man nachgehen muss. Aber es ist halt nicht entschieden, ob das - -

Die Automobilindustrie ist ja Vertreterin dieser Transferfunktion. Man kann aber auch eine andere Auffassung vertreten und kann sagen: Nein, dann müsst ihr halt eure Fahrzeuge anders konstruieren, damit ihr das einhaltet. Wir sind nicht dazu da, Funktionen zu finden, die es euch erleichtern, das einzuhalten. - Diese Debatte muss man führen jetzt im vierten RDE-Paket. Und bislang ist dazu, wie gesagt, nichts entschieden.

**Arno Klare (SPD):** Herr Minister, die ganze Debatte kreist - und das haben wir von Herrn Resch hier ja auch gehört - um den Begriff „Normal Use“, also was ist normales Fahren sozusagen. Ebendieser Tatsache, dass man sich darüber unterhalten muss, ist auch die Überlegung dieser Transferfunktion übrigens geschuldet; denn dieses „Aggressive Driving“ - das heißt, den Berg rauf, Vollgas, überholen; das ist „Aggressive Driving“ - führt logischerweise zu mehr Emissionen. Wie ist so Ihrer Wahrnehmung nach in dieser ganzen Debatte um diese Konformitätswerte und auch um diese Transferfunktion dieser Begriff „Normal Use“, also normales Fahrverhalten? Welche Rolle spielte das, und wie ist das diskutiert worden?

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Auf meiner Ebene gar nicht. Ich kann so tun, als sei es so gewesen, ist aber nicht so.

**Arno Klare (SPD):** Also, ich will doch gar nicht irgendetwas von Ihnen wissen, was Sie nicht wissen wollten. Ich wollte nur noch mal darauf hinweisen, -

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Überhaupt nicht.

**Arno Klare (SPD):** - dass wir in dem Zusammenhang ganz wichtig diesen Begriff immer verwenden müssen: „Normal Use“. Herr Resch hat ihn selber verwendet und hat gesagt: Es gibt Grenzen des normalen Fahrverhaltens, jenseits dessen auch die Abgasreinigungssysteme nicht mehr funktionieren. - Also insofern der Hinweis, den wollte ich noch mal unter-



**Zeuge Sigmar Gabriel:** Na ja, ich erwarte jedenfalls von einer realen Fahrtestsituation, dass die unterschiedlichsten Fahrverhalten Gegenstand der Debatte über Grenzwerte sind. Ich meine, es kann ja nicht sein, dass man irgendwie jetzt wieder den Rollenprüfstand als normales Fahrverhalten nutzt. Sondern übrigens: Auch bei - wenn ich das richtig weiß - langsamer Fahrt den Berg rauf gibt es auch mehr Emissionen, als wenn Sie sehr aggressiv fahren. Ich würde schon erwarten - das muss jetzt auch im vierten RDE-Paket der Fall sein -, dass man sich über die Frage austauscht: Welche Form von Fahrverhalten findet Eingang? Ich will nur mal - das klingt jetzt vielleicht alles zu verteidigend - - aber ich will noch mal sagen: Wir haben natürlich in Wahrheit noch überhaupt keine langjährigen Erfahrung damit.

**Arno Klare (SPD):** Eben.

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Wir fangen jetzt an. Ich finde, das ist berechtigt, rückwirkend zu sagen: Warum macht ihr das jetzt erst? - Gar keine Frage. Sie erinnern sich, dass wir zu dieser Debatte, als ich Umweltminister war, schon begonnen haben. Dann ist ein paar Jahre gar nichts passiert. Jetzt kommt endlich was. Man kann schon die Frage stellen: Warum ist das eigentlich jetzt erst der Fall? - Aber das ist halt so.

Jetzt darf man auch nicht so tun, als gäbe es mit etwas, was gerade erst eingeführt ist, schon jede Menge Erfahrungen, die dazu führen, dass man jede Frage technisch beantworten kann. Es ist leider so, dass viel Zeit verloren gegangen ist, obwohl man mit der Frage - - Ich rede jetzt nicht über illegale Abschaltvorrichtungen, ich rede jetzt über die Frage nur: Was ist eigentlich die Alternative zu einem Labortest? Darüber ist sehr, sehr lange beraten worden. Es gab auch relativ spät erst entsprechende Messvorrichtungen oder Messverfahren für Pkw, und das führt jetzt dazu, dass wir nicht zu jeder Frage bereits eine absolut klare technische Antwort haben.

**Arno Klare (SPD):** Deshalb ja auch dieser Faktor 1 und die Platzhalterfunktion, nicht? Genau deshalb.

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gibt es weitere Fragen der SPD-Fraktion?

**Arno Klare (SPD):** Nein.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann ist die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen an der Reihe.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ja, ich würde noch mal gern zu dem ganzen Thema Untersuchungskommission und Zusammenarbeit in der Bundesregierung kommen. Ihr Staatssekretär Machnig hat zusammen mit seinen Kollegen Flasbarth und Billen ein Schreiben gemacht am 21. April 2016. Das ist BMUB-2-1, Ordner 55, Seite 263, taucht aber mehrfach in den Unterlagen auf. Das wird an einer Stelle auch mal als Brandbrief bezeichnet. Das ist schon sehr deutlich, würde ich jetzt mal sagen, wenn drei Staatssekretäre sich zusammentun und so einen Brief schreiben und sich darüber beschweren, dass man nicht informiert ist. Das ist schon, finde ich, eine deutliche Kritik am Umgang der Informationspolitik innerhalb der Bundesregierung. Sie haben jetzt ebenso gesagt: Nein, das war jetzt schon alles okay so. - Wieso ist es dann zu diesem Schreiben gekommen?

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Weil das einen Zeitablauf hatte und weil sozusagen wir ja wussten, dass es demnächst auch Ergebnisse geben wird, bei dem die Häuser gesagt haben: Wir würden gerne vorab eine Information haben über den Stand der Untersuchungskommission. - Es ist ja nicht am Anfang der Untersuchungskommission gewesen, sondern eher gegen Ende. Ich weiß gar nicht, wann die dann vorgelegt - -

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Es ist einen Tag vor der Veröffentlichung.

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Also gegen Ende. - Und wir haben dann, wenn ich das richtig weiß - - haben die drei Staatssekretäre eine mündliche Erläuterung bekommen, und am nächsten Tag haben wir es in der Zeitung gelesen.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Gut. - Also, ich würde jetzt mal sagen: Wenn ich Ihre Äußerungen jetzt interpretiere, heißt das: Es



## 5. Untersuchungsausschuss

hat über den ganzen Zeitraum Untersuchungskommission bis zur Veröffentlichung des Berichts keine wirkliche Kommunikation gegeben über die Inhalte.

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Keine detaillierten Informationen, ja. Ich kann Ihnen sogar sagen, dass mir der Kollege Dobrindt dafür mal eine Begründung genannt hat. Er sagte, er wollte auch dafür Sorge tragen, dass dort sozusagen in Ruhe und ohne öffentliche Beteiligung gearbeitet werden kann. Er hatte offensichtlich die Sorge, dass alles, was er öffentlich oder an andere Ministerien gibt, schnell in der Öffentlichkeit landet. Das ist eine Sorge, die man, wenn man in Berlin Politik macht, ja verstehen kann.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Klar. Jetzt haben Sie das dann ja auch mehr oder weniger dann aus der Zeitung gelesen und haben den Bericht zur Kenntnis genommen. Das Schreiben Ihres Staatssekretärs, von Herrn Machnig und den anderen zeigt ja: Da gab es jetzt auch ein hohes Interesse. - Entsprach das denn den Erwartungen, was man da sehen wollte, oder hatten Sie - - Wir haben ja auch hier als Parlament gefragt. Ich glaube, ich habe zu keinem Thema so viele Anfragen gestellt.

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Doch. Erneuerbare Energien.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ach ja, da gibt es noch ein paar andere Baustellen. Stimmt.

(Heiterkeit)

Entsprach das denn den Erwartungen, oder ist das für Sie dann da irgendwie abgeschlossen, oder - -

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Na ja, ich jedenfalls hatte keine Kritik an dem, was ich dort gelesen habe. Dass es nicht abgeschlossen ist, sehen Sie, dass in diesen Tagen schon wieder Debatten auftauchen darüber, ob beispielsweise bei Audi Ähnliches passiert ist. Also abgeschlossen ist es offensichtlich nicht.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Mhm. Aber es war so etwas - - Das war auch das, was Sie erwartet haben, was der Kollege Dobrindt - -

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Ich hab keine Kritik an den Ergebnissen dieser Untersuchungskommission gehabt.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Mhm. Okay. - Sie haben eben, wie ich finde, eine bemerkenswerte Aussage gemacht. Sie haben gesagt: Wenn das in den USA nicht entdeckt worden wäre mit dem, was Volkswagen gemacht hat, dann wäre es möglicherweise ja so, dass wir hier immer noch ganz normal uns wundern würden über ein bestimmtes Abgasverhalten von Autos und gar nicht auf die Idee kämen, was da das Problem ist.

Jetzt in Rückschau, in Retrospektive. Jetzt haben Sie gesagt: RDE ist ja noch nicht eingeführt. Insofern, das kommt ja erst noch, und dann auch noch mit einem hohen Konformitätsfaktor. Aber gut. RDE ist aber - - Wir hatten hier Zeugen, die haben gesagt: Na ja, da muss man die Software nur ein bisschen intelligenter machen, dann kann man das irgendwann auch wieder überlisten und sich dann auf die Dinge einstellen. - Jetzt in Rückschau: Gibt es für Sie denn andere Dinge, die eigentlich jetzt auch mit dem Erfahrungshintergrund Umweltminister, der ja schon mal versucht hat, etwas anzuschieben - - was eigentlich strukturell das Problem ist, dass wir es hier nicht entdeckt haben?

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Noch mal, ich kann es gar nicht oft genug sagen: Bis zur Aufdeckung hätte ich mir nicht vorstellen können, dass ein Unternehmen dieser Größenordnung mit dieser Reputation so etwas macht, erstens, weil ich glaube, dass Unternehmen dieser Größenordnung sich hoffentlich an Recht und Gesetz halten, und zweitens, weil es ja auch unsagbar dämlich war. Es ist ja nicht nur eine Schädigung, sondern es ist ja auch in einem Maß jenseits dessen, was man sich unter rationalem Verhalten vorstellen kann. Und damals hatten wir eben keine Hinweise, keine Belege dafür, dass es das gibt. Trotzdem haben meine Beamtinnen und Beamten damals die Option in die Felduntersuchung reingeschrieben.



## 5. Untersuchungsausschuss

Warum das dann nicht gemacht wurde, weiß ich nicht. Man kann jetzt hinterher schlau tun und sagen: Hätte man es damals gemacht. - Aber dann muss man die fragen, die da Verantwortung hatten, warum sie von der Option, der Untersuchung von Cycle Beating, keinen Gebrauch gemacht haben. Das kann ich einfach nicht beantworten.

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

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Wenn Sie jetzt sagen, es gibt Leute, die sagen: Na ja, für jedes Prüfverfahren wird es schon einen geben, der eine neue Betrugssoftware entwickelt. - Leider muss man das ja offensichtlich ernst nehmen.

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

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Das Einzige, was wir tun können, ist, umgekehrt

(Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Software, meinen Sie?)

- bitte? - selber unsere Leute zu bitten, Messverfahren zu entwickeln, bei denen wir versuchen können, so etwas zu verhindern - das ist das Einzige, was wir machen können -, und ein bisschen die Hoffnung zu haben, dass ein Unternehmen oder die Unternehmen nicht die Absicht haben, Selbstmord zu betreiben, weil das erneute Auftauchen eines solchen Vorgangs wäre, glaube ich, das Ende des betroffenen Unternehmens. Anders kann man das, glaube ich, nicht darstellen.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. Danke. Das wäre es für mich.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** So, jetzt ist die CDU/CSU-Fraktion an der Reihe. Bitte schön.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Wir setzen mal eine Runde aus.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. - Dann würde ich Sie noch mal ansprechen auf die Entscheidungen zum zweiten RDE-Paket mit den entsprechenden Grenzwerten und der Transferfunktion. Und auch in diesem Schreiben - bereits erwähnt: BMWi-2-2, Ordner 55, auf dem Blatt 111 - ist auch noch mal vermerkt bei „Weitere Hintergründe“:

EU: Es zeigte sich eine klare Ablehnung des ursprünglichen Vorschlags der EU-KOM im Vorfeld der Sitzung am 28.10.2015 ab.

Sie hatten es erwähnt.

Im Rahmen der Verhandlungen war keine Mehrheit für eine zeitliche Verschiebung der Verabschiedung erkennbar. Letztlich ging dem Beschluss offenbar ein Gespräch Merkel - Juncker voraus, mit der Verständigung auf die Konformitätsfaktoren.

Haben Sie nähere Informationen über das Gespräch zwischen Merkel und Juncker? Hat es eines gegeben?

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Ich habe dazu keinerlei Informationen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke schön. - Dann geht es weiter bei der SPD-Fraktion.

**Kirsten Lühmann** (SPD): Die SPD-Fraktion hat keine Fragen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Bündnis 90/Die Grünen?

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Nein. Wir sind auch durch.

(Arno Klare (SPD): Herbert, dann musst du weitermachen!)

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. - Gibt es weitere Fragen an den Zeugen Gabriel? - Das ist nicht der Fall. Dann können wir die Befragung



## 5. Untersuchungsausschuss

von Ihnen, Herr Gabriel, für heute beenden. Im Rechtssinne abgeschlossen ist die Vernehmung - -

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Hier liegt noch ein Papier von Ihnen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja, das holen wir uns zurück. - Im Rechtssinne abgeschlossen ist Ihre Vernehmung noch nicht. Vielmehr haben Sie die Möglichkeit, das Protokoll sich anzusehen. Sie haben dafür zwei Wochen Zeit, die notwendigen Korrekturen oder Übertragungen oder Richtigstellungen vorzunehmen. Und erst danach beschließt der Ausschuss den Abschluss der Vernehmung.

Ich darf mich bei Ihnen herzlich bedanken für Ihre Auskünfte, Herr Minister, und wünsche Ihnen noch einen schönen Tag.

**Zeuge Sigmar Gabriel:** Ich danke Ihnen auch.



**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ich darf nun den nächsten Zeugen, Bundesminister Peter Altmaier, in den Sitzungssaal bitten, wenn er schon informiert worden war. - Sind die Kollegen damit einverstanden, dass die Presse noch einmal Auftaktbilder machen kann mit dem Zeugen Altmaier?

(Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Nur wenn ich sitze!)

Wenn das so ist - es ist einvernehmlich -, dann können wir die Presse hereinbitten. - Wenn die Presse so weit durch ist, dann möchte ich Sie bitten, hier den unmittelbaren Sitzungsbereich zu verlassen, und wir sehen Sie gerne als Zuschauer auf der Tribüne. - Darf ich Sie bitten, den Saal mit den Aufzeichnungsgeräten zu verlassen, damit wir fortfahren können? Herzlichen Dank!

**Vernehmung des Zeugen  
Peter Altmaier**

Herr Minister, ich darf mich herzlich für Ihr Erscheinen bedanken und Sie herzlich begrüßen. Bevor ich mit der Vernehmung beginnen kann - das wissen Sie -, werde ich Sie über Ihre Rechte und Pflichten aufklären und Folgendes vortragen:

Als Zeuge vor einem Untersuchungsausschuss sind Sie verpflichtet, die Wahrheit zu sagen. Das heißt, Sie müssen richtige und vollständige Angaben machen. Sie dürfen nichts hinzufügen, was der Wahrheit widerspricht, und nichts weglassen, was zur Sache gehört. Und 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 zu ziehen würde, einer Untersuchung in einem gesetzlich geordneten Verfahren ausgesetzt zu werden. Das können Verfahren wegen einer Straftat oder Ordnungswidrigkeit sein, aber auch disziplinar- oder berufsgerichtliche Verfahren. Zivilgerichtliche Verfahren gehören dazu nicht.

Darüber hinaus dürfen sogenannte Berufsgeheimnisträger und ihre Gehilfen grundsätzlich die Auskunft in Bezug auf Dinge verweigern, die ihnen in dieser Eigenschaft anvertraut oder bekannt geworden sind. Dazu zählen auch Mitglieder des Deutschen Bundestages, was Sie, Herr Altmaier, ja auch sind. Sie dürfen daher das Zeugnis verweigern über Personen, die Ihnen in Ihrer Eigenschaft als Mitglieder des Bundestages Tatsachen anvertraut haben oder denen Sie in dieser Eigenschaft Tatsachen anvertraut haben. Ferner dürfen Sie über diese anvertrauten Tatsachen selbst das Zeugnis verweigern.

Dann möchte ich Sie noch darauf hinweisen, dass eine Tonbandaufnahme der Sitzung gefertigt wird, um die Protokollierung der Sitzung zu erleichtern. Deshalb ist es halt wichtig, dass Sie auch ins Mikrofon sprechen, wenn Sie auf die Fragen hier antworten. Diese Aufnahme wird im Anschluss an die Protokollerstellung gelöscht.

Herr Altmaier, bevor wir mit der Vernehmung zur Sache beginnen, muss ich Sie zunächst zu Ihrer Person vernehmen. Ich möchte Sie deshalb bitten, sich vorzustellen, indem Sie uns Ihren Vornamen, Ihren Namen, Ihr Alter, Ihren Beruf und Ihren Wohnort mitteilen. - Bitte.

**Zeuge Peter Altmaier:** Ja, mein Name ist Peter Altmaier. Ich bin von Beruf Jurist, derzeitige Tätigkeit: Chef des Bundeskanzleramtes, Staatssekretär der Bundesregierung und Bundesminister für besondere Aufgaben. Ich wohne in der Gemeinde Rehlingen-Siersburg im Saarland.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke schön. - Herr Altmaier, Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung bereits schriftlich informiert. Dann kann ich an dieser Stelle, glaube ich, darauf verzichten, es noch mal zusammenzufassen, und gleich weitergehen. - Herr Altmaier, falls Sie es wünschen, können Sie zunächst im Zusammenhang darstellen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist.

**Zeuge Peter Altmaier:** Herr Vorsitzender, vielen Dank erst einmal für die Vorladung. Wir sind ja etwas auch schon in zeitlichem Verzug. Deshalb will ich mich darauf beschränken, zu sagen, dass



## 5. Untersuchungsausschuss

ich hoffe, dass ich Ihren Erwartungen gerecht werden kann, und würde gerne Ihre Fragen so präzise beantworten, wie mir das möglich ist.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Sie wissen: Wenn Sie während der Vernehmung der Auffassung sind, dass Sie als VS-Vertraulich oder höher eingestufte Informationen -

**Zeuge Peter Altmaier:** Ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** - oder sonstige Dinge zur Sprache bringen müssen, dann bitte ich um einen entsprechenden Hinweis.

**Zeuge Peter Altmaier:** Mhm.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Der Ausschuss hätte dann über den Ausschluss der Öffentlichkeit sowie den Geheimhaltungsgrad der Sitzung zu beschließen.

Zunächst möchte ich die Gelegenheit nutzen, als Ausschussvorsitzender ein paar Fragen an Sie zu stellen, und habe zunächst ein paar Fragen, Ihre Amtszeit als Umweltminister betreffend. Und da interessiert mich: Wann haben Sie in Ihrer Zeit als Bundesumweltminister erstmals von dem Problem erfahren, dass die Realemissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen deutlich über den im Typgenehmigungsverfahren auf dem Rollenprüfstand gemessenen Emissionen liegen?

**Zeuge Peter Altmaier:** Ich bin ins Amt gekommen am 22. Mai des Jahres 2012. Ich habe dann in einer großen Kraftanstrengung versucht, die vielen Enden, die zusammenzubringen waren im Hinblick auf die Reform des EEG, Förderung der Photovoltaik, das Endlagersuchgesetz, das Asse-Gesetz, die Einarbeitung in das neue Amt und die Antrittsbesuche bei den zuständigen Behörden, Antrittsbesuch beim Deutschen Bundestag im Umweltausschuss, Gespräche mit Vertretern der Umweltverbände und der Wirtschaft - - so zu führen, dass ich meinen Aufgaben gerecht werde.

In dem Zusammenhang hat auch ein Gespräch mit der Deutschen Umwelthilfe - mit Herrn Resch, genau genommen - stattgefunden. Dieses

Gespräch war am 11. Juli des Jahres 2012, also relativ kurz nach Amtsantritt. Ich hatte mich mit den Umweltverbänden bereits getroffen zu ein, zwei Sitzungen mit mehreren Verbänden gemeinsam. Aber es lag mir daran, mit wichtigen Umweltverbänden auch Antrittsbesuche durchzuführen. Deshalb habe ich trotz eines vollen Terminkalenders dieses Gespräch mit der Deutschen Umwelthilfe gerne gesucht, wie auch mit dem BUND, mit dem NABU und anderen.

Für dieses Gespräch hat die Deutsche Umwelthilfe meinen Mitarbeitern Themen mitgeteilt. Das finden Sie in Ihren Akten. Diese Anforderung habe ich nicht gesehen, sondern die Vorbereitung zu dem Gespräch. Ich habe mir damals diese Vorbereitung sehr genau durchgelesen, weil ich ja erst seit wenigen Wochen im Amt war. Und aus der Vorbereitung, die Ihnen auch zugänglich ist, ergibt sich, dass die Messverfahren, die zu diesem Zeitpunkt Anwendung fanden, wohl nicht mehr mit dem realen Fahrverhalten in Übereinstimmung standen und dass deshalb an einer europäischen Lösung gearbeitet wurde. Das stand in der Vorbereitung drin. Das hatte ich auch vor dem Gespräch mit Herrn Resch gelesen.

Es gab dann das Gespräch mit Herrn Resch. Dieses Gespräch unterfiel in drei große Themenblöcke, zum einen die Vorstellung der Arbeit der Deutschen Umwelthilfe, zum anderen das damals sehr intensiv diskutierte Thema der energetischen Gebäudesanierung. Das hat aus meiner Sicht den größten Teil des Gespräches eingenommen, und ich habe es immer als bedauerlich empfunden, dass dieses wichtige Vorhaben in mehreren Legislaturperioden nacheinander gescheitert ist aus unterschiedlichen Gründen. Und das Dritte war die Frage der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Pkw. Dort hat Herr Resch Ausführungen gemacht, zu denen Sie ihn ja auch befragt haben. Und er hat dann an diese Ausführungen den Vorschlag geknüpft, dass das Bundesumweltministerium doch eine Plattform einrichten möge, eine Plattform, wo sich Bürger, die der Auffassung sind, dass ihre Verbrauchswerte - es ging weniger um CO<sub>2</sub>, es ging vor allen Dingen um Benzinverbrauch und Dieserverbrauch - nicht den Herstellerangaben entsprechen - - dass man sich dann an





## 5. Untersuchungsausschuss

diese Plattform wenden kann, um eine Überprüfung zu veranlassen.

Das Gleiche sollte gelten für den angegebenen Stromverbrauch von Haushaltsgeräten, weil die Deutsche Umwelthilfe, soweit ich mich erinnern kann, auch der Auffassung war, dass die Kennzahl, die Verbrauchskennzeichnungen bei Haushaltsgeräten mit Vorsicht zu genießen seien. Ich kann Ihnen die konkrete Ausformulierung jetzt nicht sagen, weil wir natürlich nicht protokolliert haben. Diese Idee einer Plattformregelung habe ich dann als interessant empfunden und habe die Mitarbeiter meines Hauses gebeten, sie zu prüfen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und ist in diesem Gespräch eben auch das Phänomen dieser starken Abweichung bei den Verbräuchen thematisiert worden? Hat es Erklärungsansätze gegeben seitens der Umwelthilfe?

**Zeuge Peter Altmaier:** Also, ich kann mich erinnern, dass wir in diesem Gespräch darüber gesprochen haben, dass es auseinanderfällt, zum Teil erheblich. Ich kann mich auch daran erinnern, dass Herr Resch der Auffassung war, dass dies etwas zu tun hat mit den Testständen, auf denen das gemessen wird und eben nicht im realen Verkehr.

Ich kann mich nicht daran erinnern, oder - - Nach meiner Erinnerung ist es so, dass Herr Resch das weder als strafbar noch als rechtswidrig bezeichnet hat. Er hat dieses Problem beschrieben, und ich habe ihn darauf hingewiesen, dass wir vom Umweltbundesamt aus - das ist eine Geschäftsbereichsbehörde des Bundesumweltministeriums - ebenfalls Überprüfungen vornehmen. Diese Überprüfungen, das war immer auch ein Gegenstand von Diskussionen, ob es in die Ressortzuständigkeit fällt oder ob es nicht Sache des Kraftfahrt-Bundesamtes ist. Zur Zeit meiner Vorgänger war das Haus immer der Auffassung, auch von mir unterstützt, dass die Ressortzuständigkeit des Verkehrsministeriums zwar besteht und dass die originäre Zuständigkeit des Kraftfahrt-Bundesamtes besteht, dass aber dies nicht ausschließt, dass das Umweltbundesamt solche Messungen vornimmt.

Mir ist gesagt worden - ich glaube, mündlich -, dass diese Messungen des UBA ergeben hätten, dass die Herstellerangaben manchmal zu hoch und manchmal zu niedrig seien, dass es jedenfalls zu Abweichungen kommt im Hinblick auf die Angaben. Es ist aber in allen Vorlagen, die ich aus dem Hause hatte, nicht von Manipulation gesprochen worden, sondern nur von einem Auseinanderfallen von Messwerten.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Können Sie den Zeitraum der Messungen noch benennen? Wann war das UBA mit eigenen Messungen - -

**Zeuge Peter Altmaier:** Nein. Ich habe in der Vorbereitung auf diese Sitzung hier festgestellt, dass das UBA offenbar bereits seit Mitte der 90er-Jahre solche Messungen durchgeführt hat. Ich muss allerdings sagen - und das ist vielleicht auch ganz wichtig für Sie und für Ihre Einschätzung -, dass außerhalb dieses Gesprächs mit Herrn Resch, wo das Thema eine Rolle gespielt hat, aber nicht die hauptsächliche Rolle gespielt hat, ich in meiner 15 oder 16 Monate dauernden Amtszeit als Umweltminister mit diesem Thema nicht mehr konfrontiert worden bin. Ich habe auch das Umweltbundesamt besucht. Wir haben dort über viele Fragen gesprochen. Es war zu keinem Zeitpunkt ein Hauptthema der Diskussion. Und wir haben dann - -

In der zweiten Hälfte meiner Amtszeit im Jahr 2013 ging es dann noch einmal um die Frage der CO<sub>2</sub>-Emissionshöchstgrenzen von Pkw und vor allen Dingen von Kraftfahrzeugflotten von Automobilherstellern. Das fiel in die Zuständigkeit des Umweltrates. Darüber ist in Brüssel abgestimmt worden. Da ging es aber nicht um Messwerte und nicht um Messverfahren, da ging es um die Frage, welche CO<sub>2</sub>-Höchstmengen als Flottenverbrauch verantwortet werden können und welche nicht. Alle anderen Fragen der Weiterentwicklung im Hinblick auf neue europäische Standards, was dann schließlich zu Real Driving Emissions geführt hat, alle diese Diskussionen sind nicht in der Zuständigkeit des Umweltrates geführt worden und sind deshalb auch nicht an mich herangetragen worden.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Sie haben gesagt, dass Sie aufgrund der Anregung die Idee, eine Plattform einzurichten, ganz attraktiv fanden und das auch in Auftrag gegeben haben. Haben Sie weitere Maßnahmen ergriffen, um diesem Phänomen der Abweichungen bei den Verbräuchen nachzugehen?

**Zeuge Peter Altmaier:** Also, ich will zunächst mal sagen: Ich habe es deshalb als einen interessanten Vorschlag empfunden, weil ich selbst der Auffassung war, dass man im Bereich von Umweltstandards und im Bereich von Umweltpolitik stärker auch mit Plattformen arbeiten müsse. Ich habe selbst als Umweltminister eine Stromsparplattform initiiert, die wir auch im Umweltministerium eingerichtet hatten. Das war unsere originäre Zuständigkeit.

Im Gespräch mit Herrn Resch habe ich nach meiner Erinnerung bereits darauf hingewiesen, dass es eine Frage der Zuständigkeit ist innerhalb der Bundesregierung, wer eine solche Plattform einzurichten hätte. Und das hat sich dann auch - - In den Unterlagen, die mir vorliegen, ist das auch von der Mitarbeiterin, die an diesem Gespräch teilgenommen hat, weitergegeben worden an die zuständigen Referate und Abteilungen des Bundesumweltministeriums, vor allem die Abteilung IG. Dort ist gesagt worden, dass der Bundesminister zunächst einmal fragt, ob es Sinn macht, eine solche Plattform einzurichten nach dem Beispiel einer Lebensmittelplattform, die die Kollegen Aigner im Bundeslandwirtschaftsministerium eingerichtet hat, und zweitens, wer innerhalb der Bundesregierung für eine solche Plattform gegebenenfalls zuständig wäre und wie sie betrieben werden könnte.

Das ist dann in der zuständigen Abteilung, wie ich jetzt erfahren habe, auch intensiv geprüft worden. Es ist auch eine Ministervorlage vorbereitet worden mit einem Brief an Herrn Resch. Die ist mir allerdings dann - aus welchen Gründen, kann ich nicht beurteilen - nicht vorgelegt worden. Es ist stattdessen zu einem telefonischen Kontakt mit Herrn Resch gekommen. Über dessen Inhalt kann ich ebenfalls nichts sagen, weil ich eben nicht als Zeuge anwesend war, sondern nur

die Abläufe aus den Akten rekonstruiert habe, wie sie sich mir darstellen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Haben Sie in der Folge in Ihrem Hause die Diskussionen weiterverfolgt und Überlegungen angestellt bezüglich des Problems?

**Zeuge Peter Altmaier:** Also, ich hab ja einleitend gesagt, mit welchen Problemen wir zu tun hatten, die mich sehr in Anspruch gehalten hatten. Ich glaube, ich habe in meinem ganzen Leben noch nie so intensiv und so viel gearbeitet wie in dieser Zeit als Bundesumweltminister, weil es mir sehr darauf ankam, die Energiewende so umzugestalten, dass sie langfristig zum Erfolg führt.

Wir hatten damals eine Explosion der EEG-Umlage - Sie erinnern sich vielleicht - im Herbst 2012. Und ich hatte für mich eine ganz klare Ordnung der Prioritäten, nämlich dass ich mich in meiner Arbeit sehr intensiv gekümmert habe um die Fragen, die originär in die Zuständigkeit des Bundesumweltministeriums fallen, dass ich darüber hinaus auch alle sonstigen Vorlagen, die an mich herangetragen worden sind, so gut mir das möglich war, bearbeitet habe.

Ich habe allerdings immer auch darauf hingewiesen, wenn ich angesprochen wurde auf Fragen, die im Bereich der Bundeslandwirtschaftsministerin lagen, zum Beispiel Tierhaltung und Tierhaltungsstandards, oder wenn ich angesprochen wurde auf Fragen, die im Bereich des Bundeswirtschaftsministers lagen - Herr Rösler damals -, vor allen Dingen Leitungen und ähnliche Fragen der Energiepolitik, dass das die originäre Zuständigkeit der übrigen Ressortkollegen ist und dass die in erster Linie dafür zuständig sind.

Die Deutsche Umwelthilfe hat mich dann allerdings auch in der Folge nicht mehr auf dieses Thema angesprochen. Ich habe die Deutsche Umwelthilfe noch mehrfach in Besprechungen, zu denen ich im Bundesumweltministerium eingeladen hatte, begrüßen dürfen, aber zu anderen Themen, zum Thema Strompreissparen beispielsweise, zum Thema Energieeffizienz, zum Thema Energiewende. Bei all diesen Themen ist das Thema nicht wieder aufgerufen worden. Und



## 5. Untersuchungsausschuss

deshalb gab es auch für mich jetzt keinen Anlass, von mir aus aktiv zu werden.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Das heißt, Sie haben es auch nicht abgegeben als Problem an das Bundesverkehrsministerium?

**Zeuge Peter Altmaier:** Nein, weil Herr Resch mir auch berichtet hatte, dass er alle diese Fragen auch an das Bundesverkehrsministerium herangetragen hat.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm. - Und darüber hinaus haben Sie auch in Ihrer Funktion als Umweltminister bezüglich der CO<sub>2</sub>-Emissionen und der hohen Dieserverbräuche auch nicht irgendwie was von Abschaltvorrichtungen oder Manipulationen bei Tests erfahren?

**Zeuge Peter Altmaier:** Ich will das noch mal wiederholen: Es geht ja um die Frage, wenn bestimmte Vorgänge stattfinden, inwieweit das erstens strafbar ist, wenn es nicht strafbar ist, ob es rechtswidrig ist, weil verboten, und wenn es nicht rechtswidrig ist, ob es problematisch ist, weil es politisch problematisch ist. So. Ich habe in meiner Kenntnis der Dinge - ich habe mir noch mal die Akten angeschaut - keinerlei konkrete und vor allen Dingen keinerlei verwertbare Hinweise erhalten. Ich kann mich daran erinnern, dass ich in dem Gespräch mit der Deutschen Umwelthilfe auch darauf hingewiesen habe, dass selbstverständlich für den Fall, dass irgendetwas rechtlich oder strafrechtlich problematisch sei, die zuständigen Behörden informiert werden müssten. Ich habe allerdings von der Deutschen Umwelthilfe keinerlei konkreten Unterlagen erhalten, die ich hätte prüfen können, und, wie gesagt, ich kam auch auf dieses Thema nicht wieder zurück.

Ich habe in der Zwischenzeit dann noch mal ein Gespräch gehabt mit dem Vorstandsvorsitzenden von Ford, mit Herrn Mattes. Da ging es nicht um Manipulationen oder um Abschaltvorrichtung oder sonst irgendetwas. Es ging um die Frage, wie denn die europäischen Arbeiten an diesem neuen Real-Driving-Emissions-System voranzutreiben sind. Und da habe ich sehr großen Wert darauf gelegt, die Position der Bundesregierung

zu erläutern, dass dies zügig geschehen soll, weil es einen Bedarf gab, ein genaueres und besseres System zu haben. Aber darüber hinaus haben wir über diese Dinge nicht gesprochen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Wie waren denn - das betrifft jetzt den Fall, wenn es darum geht: wie werden neue Verfahren entwickelt? - in Ihrer Zeit als Umweltminister die Zuständigkeiten verteilt zwischen Umweltministerium und Verkehrsministerium in Bezug auf Fragen „Typgenehmigungsverfahren“ und „Kontrolle der im Verkehr befindlichen Fahrzeuge“?

**Zeuge Peter Altmaier:** Das war die Zuständigkeit des Bundesverkehrsministeriums. Ich bin jedenfalls mit diesen Fragen nicht befasst worden.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Auch bei der Weiterentwicklung des Regelwerks sind Sie nicht eingebunden worden?

**Zeuge Peter Altmaier:** Nein, weil es nicht im Umweltrat behandelt worden ist. Wir hatten im Umweltrat auch gut zu tun. Wir haben uns damals über das Backloading unterhalten, die Reform des ETS unterhalten. Wir haben uns unterhalten über die CO<sub>2</sub>-Grenzwerte - das, ja. Und da habe ich eine aktive Rolle gespielt im Umweltrat. Aber diese anderen Fragen ressortierten beim Kollegen von Verkehr.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke schön. - Dann darf ich die erste Runde eröffnen. Die CDU/CSU-Fraktion hat das Wort.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Ja. - Herr Bundesminister, auch jetzt gerade eben vor der Presse wieder das Thema, dass ja hier mit eine zentrale Rolle spielt, insbesondere der Hinweis oder die Behauptung der DUH, auch von Herrn Resch, dass es diese Informationen - darüber wurde ja gerade im Ansatz schon gesprochen - schon früher gegeben hatte. Für uns ist es deswegen bitte noch mal wichtig zur Feststellung, ab welchem Zeitpunkt die DUH, insbesondere auch der hier schon vernommene Zeuge Resch, sich klar mit welchen konkreten Vorwürfen, mit welchen konkreten Beweisangeboten geäußert hat, dass es nicht nur ein Auseinanderfallen von Messwerten



## 5. Untersuchungsausschuss

gibt, sondern dass es einen Einsatz manipulativer Software geben könnte bzw. wahrscheinlich geben würde.

**Zeuge Peter Altmaier:** Also, ich habe ja eben schon gesagt, dass es zu diesem Thema von mir aus nur ein einziges Gespräch mit Herrn Resch gegeben hat, obwohl ich ihm auch noch mehrfach danach begegnet bin. Ich habe aus den Aussagen von Herrn Resch, die mir vorliegen, entnehmen können, dass er sagt, er hat diese Problematik auch an meine Vorgänger herangetragen. Er hat sie an den Verkehrsminister herangetragen. Ich kann nur berichten aus eigener Kenntnis von dem Gespräch, das ich hatte, und in diesem Gespräch hatte Herr Resch keinerlei Beweismittel, auch keine schriftlichen Unterlagen vorgelegt, die mir hätten als sozusagen Anhaltspunkt dienen können, dass hier irgendetwas strafrechtlich oder rechtsmissbräuchlich geschieht.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Darf ich dann in diesem Zusammenhang ganz konkret nachfragen, wann Ihnen erstmalig von diesen illegalen Abschaltvorrichtungen - - wann Sie Kenntnis erlangt haben? Und nachdem das UBA ja dann relativ schnell - ich muss jetzt wieder die Fundstelle suchen - in einer Sprachregelung festgelegt hat, dass diese Sprachregelung des UBA im September 2015 - MAT UBA-2-1, Ordner 48, Seite 446, hier schon mehrfach zitiert - - Da heißt es in der Formulierung durch das UBA:

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.

So das UBA im September 2015. Mit „seit längerem bekannt“ würde mich noch mal interessieren - Sie waren ja vor Ihrer jetzigen Tätigkeit Umweltminister -, ob das UBA in irgendeiner Form auf Sie zugekommen ist bzw. darüber informiert wurde.

**Zeuge Peter Altmaier:** Nein, das UBA hat mich darüber nicht informiert. Ich habe nur die Gesprächsvorbereitung erhalten zu dem Gespräch

mit Herrn Resch. Inwieweit die Abteilung IG bei der Erstellung der Gesprächsvorlage mit dem UBA sich ausgetauscht hat, kann ich Ihnen nicht sagen. Aber in dieser Gesprächsvorbereitung, die Ihnen vorliegen müsste, ist das Wort „Manipulation“ nicht enthalten.

Ich habe dann nach meinem Ausscheiden als Bundesumweltminister zum ersten Mal um den 18./19. September herum, als es einen Drahtbericht der Botschaft in Washington gegeben hat, von den Vorwürfen gegen VW erfahren. Und einen Tag später hat sich, glaube ich, auch VW dazu geäußert. Seit diesem Zeitpunkt sind mir diese Vorgänge konkret bekannt.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Danke schön. - Dann würde ich die erste Runde für uns schon schließen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann ist Bündnis 90/Die Grünen an der Reihe. Bitte schön.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Herzlichen Dank. - Herr Minister, mich würde interessieren - ich frage jetzt gar nicht nach Abschaltvorrichtungen oder Illegalem, sondern -: In Ihrer Zeit als Umweltminister war ja eine nachgeordnete Behörde das Umweltbundesamt.

**Zeuge Peter Altmaier:** Ja.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Das führt ein Handbuch für Emissionsfaktoren. Das ist ein sehr interessantes Handbuch. Wenn man da reinguckt, sieht man nämlich sehr deutlich, dass, obwohl die Grenzwerte bei Pkw immer strenger werden, die Emissionen teilweise zunehmen. Das ist uns hier auch von den Sachverständigen erläutert worden. Der Sachverhalt, glaube ich, wird auch nicht bestritten. War Ihnen dieses Thema, dass es da offensichtlich Diskrepanzen gibt zwischen dem, was Grenzwerte sind oder sein sollen, und dem, was tatsächlich emittiert wird, vor dem September in irgendeiner Weise bekannt? Oder wie waren Sie damit konfrontiert irgendwo?



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Peter Altmaier:** Ich habe ja vorhin klar und deutlich gesagt, dass es sowohl im Bundesumweltministerium wie auch ganz offenbar in anderen Ministerien bekannt war, dass die Messergebnisse und die Ergebnisse im realen Fahrverhalten nicht immer deckungsgleich sind. So. Wie lange das bekannt war und wem das bekannt war, vermag ich nicht zu sagen. Mir war es bis zu meinem Amtsantritt als Bundesumweltminister nicht bekannt, weil ich zuvor als erster Parlamentarischer Geschäftsführer der Fraktion und als Staatssekretär im Bundesinnenministerium mit derartigen Fragen nicht befasst war, obwohl mir die Umweltpolitik immer am Herzen lag und auch heute noch am Herzen liegt.

Ich bin im Bundesumweltministerium damit ein einziges Mal konfrontiert worden im Hinblick auf die Vorbereitung des Gesprächs mit Herrn Resch. Das ist richtig. Ich habe danach das Umweltbundesamt besucht in Dessau und habe mit seinem Präsidenten und allen Abteilungsleitern intensive Gespräche geführt. Die Auswahl der Themen habe ich selbstverständlich dabei auch im Wesentlichen dem Umweltbundesamt überlassen. Und ich bin mir ziemlich sicher, dass dieses Thema dort nicht diskutiert worden ist; aber ich habe auch davon kein Protokoll und beantworte das jetzt aus dem Gedächtnis, so wie es mir im Gedächtnis geblieben ist.

Und dass wir darüber hinaus über diese Fragen im Bundesumweltministerium - es gibt ja oft auch die Situation, dass bei wichtigen Problemen das Haus von sich aus Vorlagen macht an den Minister, um dem Minister bestimmte Dinge zur Kenntnis zu bringen - - dass dies nicht geschehen ist, führe ich darauf zurück, dass wir eben ressortmäßig dafür nicht zuständig waren und dass es auch keinen Entscheidungsbedarf gegeben hat zu dem Zeitpunkt, weder in Brüssel noch hier in Berlin.

Dann allerdings, als ich als Chef des Bundeskanzleramtes davon erfahren habe im September des letzten Jahres, hat es nicht sehr lange gedauert, nämlich einige Tage, bis dann auch, am 24. September, eine Vorlage an Chef BK erstellt worden ist mit Äußerungen und mit Mitteilungen zu den Vorwürfen, die gegen VW erhoben worden sind.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Aber verstehe ich das jetzt richtig: „in ihrer Zeit als Umweltminister“? Wir haben ja nicht nur die Fahrzeugseite, wo emittiert wird, sondern wir haben ja auch die Luftbelastung in Städten.

**Zeuge Peter Altmaier:** Ja.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Und wir haben im Moment aktuell ein Vertragsverletzungsverfahren. Aber das ist ja kein neues Thema. Das ist aber ja sehr wohl Ihre Zuständigkeit als Umweltminister.

**Zeuge Peter Altmaier:** Ja.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ist das bei Ihnen aufgeschlagen?

**Zeuge Peter Altmaier:** Ja, selbstverständlich. Da habe ich mich auch intensivst darum gekümmert. Ich habe in vielen Gesprächen, die ich hatte, auch mit der Automobilindustrie, aber auch mit anderen Beteiligten, immer wieder darauf hingewiesen, dass es aus meiner Sicht sinnvoll ist, bei der Einführung der Elektromobilität einen Schwerpunkt auf den städtischen Verdichtungsraum zu legen, weil ich der Auffassung war, dass dies besonders erfolgreich ist im Hinblick auf die NOx-Belastung. Mir war auch bekannt, dass wir - es war auch allgemein bekannt und stand in der Presse - den europäischen Vorgaben nicht entsprechen haben.

Ich habe mich in meiner Zeit als Umweltminister übrigens auch in einem Brief an den zuständigen EU-Kommissar bzw. die Kommissarin gewandt und vorgeschlagen, dass man auch für Baumaschinen und für landwirtschaftliche Maschinen, also für Maschinen, die man gerade auch im städtischen Ballungsraum einsetzt - da waren jetzt die Baumaschinen gemeint -, eine Nachrüstung mit Partikelfiltern vorsieht. Das hat mir einige Kritik in der Bundesregierung eingebracht, weil es sozusagen nicht meine alleinige Ressortzuständigkeit war. Aber ich habe diesen Brief damals geschrieben, weil mir die Frage der Umwelt und der Luftqualität in den Innenstädten ein wichtiges Thema war.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie sagten eben, Sie haben da mit der Automobilindustrie gesprochen. Was habe ich mir da vorzustellen, wenn Sie über Stickoxide und Luftqualität in Städten gesprochen haben, was genau Sie da mit denen besprochen haben?

**Zeuge Peter Altmaier:** Nun, wir haben - - Es gab zwei Foren, in denen ich in besonderer Weise mit Vertretern der Automobilindustrie ins Gespräch gekommen bin.

Das eine ist ein Forum, wo sich Abgeordnete des Deutschen Bundestages aller Fraktionen, in deren Wahlkreis sich ein Werk eines großen Automobilherstellers befindet, einmal im Jahr zu einem Gedankenaustausch getroffen haben. Ich habe bei diesen Gesprächen schon lange vor meiner Zeit als Bundesumweltminister - das ging ungefähr seit Ende der 90er-Jahre - immer wieder darauf hingewiesen, dass mir die Entwicklung alternativer Antriebe sehr am Herzen liegt und dass ich glaube, dass das Thema Elektromobilität lange Zeit unterschätzt worden ist. Ich glaube auch nach wie vor, dass es so ist.

Als Umweltminister war ich dann Mitglied oder nahm ich teil an den Sitzungen der Elektromobilitätsplattform, die auf Initiative der Bundeskanzlerin gegründet worden ist unter Leitung von Herrn Kagermann, mit den Vertretern der CEOs der großen Automobilhersteller. Ich kann mich an die allererste Sitzung dort noch sehr gut erinnern. Ich hatte nämlich kurz zuvor öffentlich in Frage gestellt, ob das Ziel 1 Million Elektrofahrzeuge bis 2020 beim damaligen Entwicklungsstand im Jahre 2012 noch realistisch ist. Das hat dann dazu geführt, dass ich mich mit verschiedenen Akteuren zu diesem Thema austauschen konnte. Und ich habe dann immer wieder dieses Thema „Innenstädte“ priorisiert.

Ich habe auch in meiner Amtszeit als Bundesumweltminister eine Förderentscheidung getroffen in der Größenordnung, ich glaube, von an die 6 Millionen Euro für die Deutsche Post, die in Bonn ihre gesamte Paketzustellung auf Elektrofahrzeuge umgestellt hat, ein Pilotvorhaben, das offenbar übrigens erfolgreich war, weil mir jetzt

zu Ohren gekommen ist, dass die Post das bundesweit umstellen möchte.

Ich war immer der Auffassung aufgrund meiner Beschäftigung mit dem Thema Elektromobilität, dass in der Stadt, wo der Fahrradius der Pkw in aller Regel pro Tag nicht mehr als 10 oder 12 km beträgt - es gibt ja da Untersuchungen -, der Einsatz von Elektrofahrzeugen die beste Möglichkeit wäre, um die Stickoxide zu senken. Und das habe ich in unzähligen Gesprächen, Vorträgen usw. auch immer wieder thematisiert.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Meine Zeit ist vorbei. Nächster.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay, die Redezeit ist beendet. - Jetzt ist die SPD-Fraktion an der Reihe. Bitte schön.

**Kirsten Lühmann** (SPD): Danke sehr. - Herr Altmaier, ich komme auf Ihre Zeit im Kanzleramt zurück. Nein, ich komme erstmals da hin. Sie haben vorhin gesagt, dass Sie zum ersten Mal quasi unmittelbar vor der Presse von dem Skandal erfahren haben und dann aus der Presse. Die Frage ist: Wie waren Sie in die Aufarbeitung des Skandals, insbesondere in die Untersuchungskommission, eingebunden?

**Zeuge Peter Altmaier:** Wir kommen, Herr Vorsitzender, in einen Bereich, der sich dem Kernbereich der exekutiven Eigenverantwortung nähert, aber ich glaube, dass ich so viel sagen kann - das ist selbstverständlich -: Das Kanzleramt hat ja zunächst einmal eine koordinierende Funktion immer dann, wenn Ministerien unterschiedlicher Meinung sind, außerdem eine koordinierende Funktion im Hinblick auf die Bundesländer. Es ist allerdings auch so, dass selbstverständlich Themen, die von großer allgemeiner politischer Bedeutung sind, dann auch im Kanzleramt behandelt werden und Gegenstand von Gesprächen mit den zuständigen Ministerkollegen sind.

Dieses Thema der Vorwürfe gegenüber VW war ein Thema von einer ganz enormen Bedeutung, zum einen, weil die Vorwürfe - ich rede jetzt aus damaliger Sicht -, soweit sie zutreffend sein soll-



## 5. Untersuchungsausschuss

ten, selbstverständlich völlig unakzeptabel waren, solche Praktiken, und weil der Erfolg der deutschen Automobilindustrie auch davon abhängig ist, dass wir im Hinblick auf die Korrektheit unserer Angaben über jeden Zweifel erhaben sind. Ich habe immer, auch in meiner politischen Zeit als erster Parlamentarischer Geschäftsführer, als Chef des Kanzleramtes, ein großes Augenmerk gehabt auf die deutsche Automobilindustrie, weil sie erheblich zur Wertschöpfung in Deutschland beiträgt und ich immer der Auffassung war, dass dies in Zukunft nur erhalten werden kann, wenn wir erstens bei der Elektromobilität Fortschritte machen und aufschließen und wenn wir zum anderen auch über solche Manipulationsvorwürfe erhaben sind.

Und dann, wenn solche Themen, die in die Zuständigkeit vor allen Dingen eines Ressortministers fallen, bekannt werden, dann ist es ganz selbstverständlich, dass die Mitglieder der Bundesregierung und der Koalition sich darüber auch austauschen, auch mit dem zuständigen Minister. Ich kann hier sagen, dass ich die Entscheidung des Kollegen Dobrindt, eine Untersuchungskommission einzurichten, vom ersten Augenblick an, wo sie mir bekannt wurde, für richtig gehalten habe und dass ich das sehr unterstützt habe.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Danke sehr. - Nun ist der Presse zu entnehmen, dass man dem Kanzlerinnenamt vorwirft, dass sie sich einseitig für die Wirtschaft stark machen würde. Sie haben das in Ihrer vorherigen Aussage ja schon relativiert, indem Sie gesagt haben, es gibt mehrere Interessen, die wir im Kanzlerinnenamt da zu berücksichtigen haben. Aber vielleicht können Sie etwas zu diesen Vorwürfen sagen, dass sie sich einseitig auf die Seite der Automobilherstellenden gestellt haben sollte.

**Zeuge Peter Altmaier:** Ja, das tun wir. - Das Kanzleramt ist nie einseitig - davon dürfen Sie getrost ausgehen -, sondern wir haben das politische Gesamtinteresse dieses Landes im Blick. Und ich kann - -

Vielleicht erhellt es die Situation, wenn ich noch einmal zurückkomme auf die damaligen Ent-

scheidungen in Brüssel, die in meiner Zuständigkeit als Umweltminister zu treffen waren über die Frage der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Es war damals auch in Deutschland sehr kontrovers und zum Teil auch sehr polemisch diskutiert. Ich habe einmal eine Entscheidung im Umweltrat um einige Wochen verzögert, weil ich der Auffassung war, dass ein Vorschlag, der auf dem Tisch lag, insbesondere die deutschen Unternehmen benachteiligt hat, weil sie andere Kraftfahrzeugflotten haben als andere Wettbewerber in Europa, und ich mich für eine gerechtere Verteilung der Lasten eingesetzt habe. Das ist dann selbstverständlich in der Diskussion, der man sich stellen muss, von Umweltverbänden als einseitig bezeichnet worden und kritisiert worden. Aber das war eine Entscheidung, die die Bundesregierung damals nach bestem Wissen und Gewissen getroffen hat.

Und in der Frage der Real Driving Emissions lässt sich, glaube ich, auch aus allen Unterlagen, die Ihnen vorliegen, ersehen, dass die Bundesregierung diese Arbeiten in Brüssel vorangetrieben hat. Selbstverständlich hat die Bundesregierung mit den zuständigen Ressorts dann auch darüber verhandelt und darüber gesprochen, was im Einzelfall dann an Regelungen vorzusehen ist. Das ist aber die Zuständigkeit des Bundesverkehrsministers. Und deshalb kann ich mich dazu nicht äußern.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Danke schön. - In der beruhigenden Gewissheit, dass das Kanzlerinnenamt niemals einseitig ist, haben wir in dieser Runde keine Fragen mehr.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. Völlig beeindruckt. - Ich gehe noch einmal zurück in Ihre Umweltministerzeit. Wir haben eben gerade vom Zeugen Gabriel erfahren, dass mit großem Engagement seitens des UBA und dann auch der Leitung des Hauses mit der Feldüberwachung gestartet worden ist, um Hinweisen nachzugehen: Woher kommen denn diese gravierenden Abweichungen? Der Zeuge Gabriel konnte an der Stelle nicht weiter Auskunft geben, weil es dann nicht mehr sein Zuständigkeitsbereich war, warum es nicht zu Prüfungen bei Verdachtsfällen gekommen ist. Können Sie mir dazu etwas sagen? Es



## 5. Untersuchungsausschuss

hat ja definitiv keine Überprüfungen gegeben.  
Und: Sind Sie mit diesem Fall befasst gewesen?

**Zeuge Peter Altmaier:** Nein, mit diesem Fall war ich nicht befasst. Deshalb kann ich Ihnen dazu auch nichts sagen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ist das denn autonom in Ihrem Haus von den entsprechenden Abteilungen weiterverfolgt worden, dieses Feldüberwachungsprojekt?

**Zeuge Peter Altmaier:** Das kann ich Ihnen auch nicht sagen, weil in meiner überschaubaren Amtszeit als Bundesumweltminister nach allem, was ich weiß, eine Information zu diesem Themenkomplex nicht an mich herangetragen worden ist. Und ich konnte auch von mir aus nicht nachfragen, weil mir dieser Themenkomplex nicht bekannt war.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm.

**Zeuge Peter Altmaier:** Ich kam ins Umweltbundesamt und habe mich mit sehr, sehr vielen Themen beschäftigt. Ich habe auch mit allen Abteilungen Gespräche geführt, nachdem ich unmittelbar im Amt war. Aber nach meiner Erinnerung ist über diesen Themenkomplex nicht gesprochen worden

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm. - Ich frage auch deshalb nach, weil es offenbar auch um unterschiedliche Herangehensweisen ging. Und da hätte ich sonst Sie fragen wollen, inwieweit auch das Bundesverkehrsministerium interveniert hätte, um bestimmte Überprüfungen eben nicht vorzunehmen.

**Zeuge Peter Altmaier:** Ich kann Ihnen - - Mein damaliger Kollege - - Entschuldigung, ich wollte Sie nicht unterbrechen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Nein, wenn Sie es nicht wissen, ist - -

**Zeuge Peter Altmaier:** Mein damaliger Kollege war Herr Ramsauer. Ich habe mich mit Herrn Ramsauer in dieser Zeit ausgetauscht über Fragen, die sich bezogen haben auf den Bau von

Windkraftanlagen im Bereich von Funkfeuern der Flugsicherung, weil es da konkrete Probleme gab, die an mich herangetragen worden sind aus einzelnen Bundesländern.

Und ich habe mich mit Herrn Ramsauer in meiner Amtszeit ausgetauscht zu der Frage des Emissionshandels im Luftverkehr, weil wir dort ein Problem hatten im Hinblick auf die außereuropäischen Luftfahrtgesellschaften, was dazu geführt hat, dass wir irgendwann gesagt haben: Wir versuchen, eine Regelung im Bereich der ICAO herbeizuführen. Das hat sich als sehr langwierig erwiesen, ist aber in den letzten Wochen zu einem guten Abschluss gekommen, was mich sehr freut.

Aber das waren die beiden Themen, die nach meiner Erinnerung Gegenstand von Gesprächen mit Herrn Ramsauer waren. Der andere Bereich war nicht Gegenstand von Gesprächen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Sie hatten davon berichtet, dass Sie viele Gespräche mit der Automobilindustrie hatten während Ihrer Amtszeit als Umweltminister. Und in diesen Gesprächen ging es um welche Themen, wenn nicht um das Thema Abweichungen von Verbräuchen?

**Zeuge Peter Altmaier:** Wenn Sie sagen „viele“ -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** So habe ich Sie verstanden.

**Zeuge Peter Altmaier:** - ja -, muss man das ein bisschen differenzieren: hin und wieder. Es gab in meiner Zeit als Umweltminister, ich glaube, zwei Sitzungen der Elektromobilitätsplattform. Es gab mehrere Veranstaltungen, zu denen ich eingeladen war, zum Thema Elektromobilität. Ich hatte dazu auch Gespräche mit dem chinesischen Forschungsminister Wan Gang.

Ich habe teilgenommen an Veranstaltungen zum Thema „alternative Antriebe“, die von Umweltverbänden und anderen organisiert waren, und bin bei dieser Gelegenheit dann auch mehrfach und häufig mit Vertretern der Automobilindustrie ins Gespräch gekommen.





## 5. Untersuchungsausschuss

Und ich habe mich, wie ich Ihnen vorhin sagte, immer dafür eingesetzt, dass man im Bereich der alternativen Antriebe sich auf ein gemeinsames Konzept einigt. Sie wissen vielleicht, dass lange Zeit darüber diskutiert worden ist, ob man denn nun auf die Brennstoffzelle setzen soll, auf das Elektroauto setzen soll, auf gasbetriebene Fahrzeuge setzen soll oder auf andere Lösungen.

Das war der Gegenstand dieser Gespräche und natürlich dann auch die Fragen der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Hinblick auf Grenzwerte, die in Brüssel festgelegt werden, aber nicht die anderen Fragen, von denen Sie gesprochen haben, weil sie eben nur Gegenstand waren in dem Gespräch mit Herrn Resch von der Deutschen Umwelthilfe. Es hat sie sonst niemand an mich herangetragen. Und es hat dazu auch von anderer Seite keine Initiativen gegeben, die mich in dieser Frage weiter sensibilisiert hätten.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Sie hatten erwähnt, Sie hätten eine Entscheidung des Umweltrates mal 14 Tage angehalten - so sagten Sie es, glaube ich -, und da ging es um CO<sub>2</sub>-Emissionen.

**Zeuge Peter Altmaier:** Ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ist das Bundesministerium eigenständig aktiv geworden, weil bestimmte Vorstellungen nicht mit Ihren Vorstellungen übereinpassten, oder hat es auch noch mal zwischenzeitlich Beratungen mit der Automobilindustrie gegeben, die dann später eine Rolle gespielt haben?

**Zeuge Peter Altmaier:** Ja, es hat selbstverständlich Beratungen mit ganz vielen gegeben. Das ist ja die Aufgabe der Automobilindustrie, ihre Vorstellungen an die Bundesregierung heranzutragen. Es ist allerdings auch Aufgabe und Recht der Umweltverbände, ihre Vorstellungen zu formulieren. Also, ich kann mich erinnern, dass ich während dieser Beratungen einmal von einer Veranstaltung in Berlin ins Ministerium zurückgekehrt war. Da hatte Greenpeace die Fassade meines Ministeriums mit großen Transparenten geschmückt zu diesem Thema. Ich habe dann sofort die Vertreter von Greenpeace eingeladen zu

eilig beschafftem Kaffee und Kuchen, und wir haben dann bei dieser Gelegenheit die Vorstellungen von Greenpeace diskutiert.

Genau so habe ich selbstverständlich auch sämtliche Gespräche geführt, die an mich herangetragen worden sind vonseiten der Wirtschaft. Es gab übrigens nicht nur das Thema CO<sub>2</sub>, sondern es gab viele, viele andere Themen von der Frage der Strompreisentwicklung über die Diskussionen zum Thema Fracking, die für die Wirtschaft von großer Bedeutung waren.

Sie können ja an meinen Vorschlägen ersehen, dass ich den Vorstellungen der Wirtschaft in vielen Fällen nicht gefolgt bin. Ich bin ihnen aber dann, wenn ich von den Argumenten überzeugt war, gefolgt. Es gab in diesem Punkt ein Argument, nämlich dass die Festsetzung eines Flottenausstoßes von CO<sub>2</sub> diejenigen Unternehmen benachteiligt, die in besonders großer Stückzahl Oberklassewagen produzieren und die in besonders geringer Stückzahl kleinere Automobile produzieren. Und das ist in Europa eben unterschiedlich verteilt. Und ich war der Auffassung, dass es für das - - dass man diese Unterschiede berücksichtigen muss. Das war im Übrigen die Auffassung der Bundesregierung gemeinsam und nicht nur meine persönliche Auffassung.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Aber bei der Debatte um CO<sub>2</sub>-Höchstwerte war nicht das Thema: Wie erklären wir uns Verbrauchswerte, die unmittelbar mit dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß zusammenhängen?

**Zeuge Peter Altmaier:** Nein.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke schön. - Das so weit zu dieser Runde von mir. Dann ist die Union an der Reihe.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Herr Bundesminister, ich möchte noch mal auf die von Ihnen schon angesprochenen Verhandlungen zum RDE-Paket, also RDE-Gesetzgebung, eingehen. In einem Sachstandsbericht zu den auf der EU-Ebene verhandelten RDE-Paketen wird auch bei Ihnen festgehalten, dass eine ausschließliche Federführung in der Bundesregierung nicht bestehe, MAT A



## 5. Untersuchungsausschuss

BKAmt-2-2, Ordner 8, Seite 51. Können Sie uns bitte erläutern, wie dann, nachdem eine eindeutige Federführung nicht besteht, das Bundeskanzleramt in solchen Fällen und auch in diesem Fall eine koordinierende Aufgabe oder Wahrnehmung übernimmt?

**Zeuge Peter Altmaier:** Das Bundeskanzleramt ist ja immer dann gefordert, wenn es zwischen den Ressorts zu unterschiedlichen Positionen kommt. Das findet so statt, dass sich die Ressorts zunächst einmal versuchen auf Arbeitsebene zu einigen. Das sind die zuständigen Referenten oder Referatsleiter. Wenn es denen nicht gelingt, wird es eskaliert auf Abteilungsebene. Wenn es auch dort nicht gelingt, auf Staatssekretärssebene. Und wenn es auch dort nicht gelingt, auf Ministersebene. Das ist dann in aller Regel der Augenblick, wo der Chef des Kanzleramts gefordert ist. Bei diesen Verhandlungen kann ich mich nicht daran erinnern - - also, ich kann mich daran erinnern, dass ich nicht gefordert war, weil es zwischen den Ressorts ganz offenbar auch schon Einigkeit gegeben hat, bevor wir auf der Ebene der Minister angelangt sind. Es hat also keine Besprechung etwa zwischen Herrn Gabriel oder Herrn Dobrindt und mir gegeben. Ich weiß nicht, ob es zwischen Herrn Gabriel und Herrn Dobrindt Besprechungen gegeben hat oder Frau Hendricks und Herrn Dobrindt. Aber als Kanzleramtsminister war ich in dieser Frage nicht gefordert, weil die Bundesregierung eine einheitliche Position in Brüssel vertreten hat.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Wir hatten jetzt im Vorfeld mit dem Minister Gabriel relativ lange in diesem Zusammenhang über das Thema Konformitätsfaktor gesprochen. Die Bundesregierung scheint sich ja dann zumindest im Groben insofern einig gewesen zu sein, wobei es ja in Brüssel zumindest gewisse Schwierigkeiten oder gewisse unterschiedliche Vorstellungen gegeben hat, wie der Konformitätsfaktor angenommen werden soll, MAT A BKAmt-2-1, Ordner 4, Seite 31. Da heißt es, dass zu dem zu beratenden Kommissionsvorschlag ein Prüfvorbehalt eingelegt worden ist und eine erste Orientierungsdebatte keine klare Stimmungslage ergab.

**Zeuge Peter Altmaier:** In Brüssel?

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** In Brüssel. Ich bin jetzt in Brüssel. - Ich sage jetzt mal: Hier, auf unserer Ebene, hat man zumindest eine Basis gefunden, wie man nach Brüssel geht, auch wenn in der Kommastelle vielleicht nicht in die letzte, aber zumindest so, wie man nach Brüssel geht.

Wir haben aber vorhin auch vernommen, dass die Schwankungsbreiten in Brüssel noch sehr große, zum damaligen Zeitpunkt, waren und man sich dann entschlossen habe aufseiten der Bundesregierung, die Gespräche mit Frankreich fortzusetzen, um eine gemeinsame Position in den Verhandlungen in Brüssel zu finden. Das ist die gleiche Stelle, MAT A BKAmt-2-1, Ordner 4, Seite 31. Können Sie uns über diesen Vorgang bzw. diese Gespräche mit Frankreich - - haben Sie da Kenntnis und, zu welchem Ergebnis man da gekommen ist?

**Zeuge Peter Altmaier:** Nein. Ich war an diesen Gesprächen natürlich nicht beteiligt. Aber: Es ist ein ganz normaler und üblicher Vorgang, dass wir bei allen Fragen, die in den Brüsseler Gremien zu entscheiden sind, immer wieder Verbündete suchen müssen. Wir suchen Verbündete, wenn es um unsere Positionen geht, und die finden wir sehr häufig bei unseren französischen Freunden. Wir finden sie aber auch häufig bei unseren niederländischen Freunden oder auch häufig bei unseren polnischen oder tschechischen Freunden. Das ist von Sachgebiet zu Sachgebiet sehr unterschiedlich. Und es ist deshalb notwendig, weil in vielen Fällen mit qualifizierter Mehrheit abgestimmt wird. Da muss man zumindest mal verhindern, dass man überstimmt wird. Dann braucht man eine Sperrminorität. Das ist das alltägliche Geschäft unserer Verhandler in Brüssel.

Ich kann Ihnen aus meiner Zeit als Staatssekretär im Bundesinnenministerium sagen, dass allein das Bundesinnenministerium in über 50 Ratsarbeitsgruppen verhandelt zu allen möglichen Themen und Vorlagen. Und immer dann, wenn es ein Thema ist, was nicht sozusagen ausschließlich ein Ressort betrifft, sondern mehrere Ressorts und von einer allgemein Bedeutung ist, dann wird auf der Arbeitsebene in aller Regel



## 5. Untersuchungsausschuss

auch das Bundeskanzleramt informiert und eingebunden, und wir versuchen dann selbstverständlich, die Fachressorts darin zu unterstützen, ihre Positionen durchzusetzen.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Gut, danke. - Dann würde ich diesen Bereich verlassen und würde noch mal kurz auf den von Ihnen eben schon angesprochenen Bericht der Untersuchungskommission des BMVI eingehen, nachdem Sie vorhin schon ausgeführt hatten, dass Sie die Entscheidung des Bundesministers Dobrindt für richtig und gut erachtet haben, sofort eine solche Kommission einzurichten. Da gab es auch immer wieder Diskussionen über, ich sage mal, Informationslagen oder Hinweise, wann wie die Einbindung erfolgt ist. Können Sie uns aus Ihrer Sicht die Einbindung und Informationslage des Bundeskanzleramtes darlegen und, inwiefern Sie die Information als sachgerecht empfunden haben?

**Zeuge Peter Altmaier:** Ich habe ja vorher schon gesagt, dass ich der festen Überzeugung bin, dass solche Gespräche zwischen einzelnen Mitgliedern der Bundesregierung, auch wenn sie nicht einen offiziellen und förmlichen Charakter haben, sehr nah an den Kernbereich der exekutiven Eigenverantwortung heranrühren. Ich kann Ihnen aber sagen, dass ich mich gut informiert fühlte und dass ich auch in den inhaltlichen Schlussfolgerungen mit Herrn Dobrindt übereinstimmte.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Dann bedanke ich mich für diese Runde.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Für die Linksfraktion möchte ich Sie noch mal zurück in das Jahr 2013 setzen. Sie hatten gleich zu Beginn der Vernehmung darauf hingewiesen, dass Sie sehr viel Informationsarbeit und Aufarbeitung gemacht haben. Und dabei war auch ein Gespräch mit Ford am Standort Saarlouis dabei. Da lesen wir in der Ministervorlage zur Gesprächsvorbereitung, dass Ford dafür sei, den WLTP nicht vor 2020 gesetzlich einzuführen und man in der CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung lediglich verankern soll, den WLTP anzuwenden, sobald dies technisch und nach Erledigung aller notwendigen Tests und Anpassungen möglich ist; das ist BMUB-2-2, Ordner 81, Seite 21, 22.

**Zeuge Peter Altmaier:** Mhm.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und dazu wurde Ihnen eine Vorlage, ein Vorschlag, unterbreitet, doch bitte darauf hinzuweisen, dass die Anwendung des WLTP in den Jahren 2017, 2018 erfolgen sollte.

**Zeuge Peter Altmaier:** Ja, Seite 23.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** In den Jahren 2017, 2018.

**Zeuge Peter Altmaier:** Ja, genau. Das ist richtig, ja. - Entschuldigung.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und dann ein Vermerk, der mich interessiert: Sie

**darf jedoch nicht zu einer materiellen Verschärfung des CO<sub>2</sub>-Zielwerts führen ...**

Dazu meine Frage, in welcher Weise Sie dieses Ziel oder diese Verschärfung dann zurückgewiesen haben oder sagen: Es darf nicht zu einer Verschärfung kommen.

**Zeuge Peter Altmaier:** Na ja, es gab ja einen klaren Fahrplan, was die Zielwerte angeht und in welchen Abständen diese Zielwerte revidiert und gegebenenfalls angepasst werden. Und das, was in dieser Vorlage drinstand, war halt eben, dass wir erreichen wollen, dass man Testverfahren entwickelt, die realistische Abbilder des Fahrverhaltens in der Praxis produzieren. Das war das Ziel. Und wir haben uns dafür eingesetzt, dass man es eben nicht verzögert, sondern dass man es vorantreibt und dass man es 2017, 2018 zum Abschluss bringt. Das habe ich nach meiner Erinnerung auch so kommuniziert in den Gesprächen.

Aber die Frage, ob und wann man Grenzwerte verschärft, das war eine andere Frage. Und die haben wir diskutiert im Umweltrat im Hinblick auf die Entscheidung, die wir dann im Jahre 2013 getroffen haben. Es waren also zwei ganz verschiedene Paar Schuhe. Und deshalb hat das



## 5. Untersuchungsausschuss

Haus es so aufgeschrieben. Das halte ich auch für sehr nachvollziehbar und sinnvoll.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay, danke schön. - Dann ein paar Fragen: In Ihrer Amtszeit als Kanzleramtsminister, auch wenn es sich um ein Treffen handelt, was vor Ihrem Amtsantritt gelegen hat, und zwar in Sachen Verkehrsemissionen - - Es hat im Jahr 2010 ein Treffen -

**Zeuge Peter Altmaier:** 2010, ja?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** - 2010 - der Kanzlerin mit dem damaligen Gouverneur Schwarzenegger in Los Angeles gegeben. Ich frage Sie deshalb, weil das im Herbst 2015 noch mal an Sie gerichtet worden ist und zwar über Presseanfragen durch den *Weser-Kurier* und die *Wirtschaftswoche*. Und in den Presseanfragen heißt es, dass sich die Kanzlerin in dem Gespräch wie folgt geäußert haben soll - Zitat -:

Sie sagte, eure Stickoxidgrenzwerte sind zu strikt, und das schadet unseren deutschen Dieseln.

Sie war dort, so schien es, als Sprecherin der Automobilindustrie, und sie war gut eingewiesen worden. Das war das erste Thema, das sie ansprach. Das steht in unseren Unterlagen BKAm-2-1, Ordner 4, Blatt 35. Und Ihre Mitarbeiterin Frau Vinnai aus dem Referat 323 erarbeitete zu der Presseanfrage eine Vorlage, die auch an Sie ging und in der sie vorschlug, sich gegenüber der Presse im Wesentlichen auf die Vertraulichkeit des Gesprächs zu berufen. Das ist auch BKAm-2-1, Ordner 4, Blatt 28 und 37.

**Zeuge Peter Altmaier:** Mhm.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Was wissen Sie über das Gespräch? Sind Sie über dessen Inhalt schriftlich oder mündlich informiert worden?

**Zeuge Peter Altmaier:** Ich weiß über das Gespräch nichts. Ich war dort nicht anwesend. Ich habe auch keine Gesprächsprotokolle gelesen. Es ist aber so, dass das Kanzleramt ganz grundsätzlich über den Inhalt von solchen Gesprächen

nicht informiert, sofern nicht unmittelbar im Anschluss an bestimmte Gespräche Pressecommuniqués herausgegeben werden oder Pressestatements gemacht werden. Diese Frage hat sich auch im NSA-Untersuchungsausschuss gestellt im Hinblick auf Gespräche, die die Bundeskanzlerin mit ihrem amerikanischen Kollegen geführt hat. Und auch dort sind die Sprachregelungen auf entsprechende Anfragen ganz ähnlich. Das ist eine Praxis, die bei allen Bundeskanzlern dieser Republik, seit die Republik besteht, beachtet wurde.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann will ich mal sehen, wie ich mit einer weiteren Frage weiterkomme, auch das Jahr 2015 betreffend, aber einen anderen Gegenstand, und zwar das Gespräch zwischen der Kanzlerin und Herrn Winterkorn am 21. September 2015. Das war also der Tag, wo die Beschuldigungen erhoben worden sind. Die Kanzlerin sprach in einem kurzfristig anberaumten Telefonat mit Herrn Winterkorn, und die Vorbereitung des Telefonats ging auch an Sie.

**Zeuge Peter Altmaier:** Ja, das ist richtig.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Das sagt die Unterlage BKAm-2-2, Ordner 9, Blatt 35. In der Gesprächsvorbereitung steht der Satz:

Bedeutender als der finanzielle Schaden dürfte der Imageschaden sein, der sich zudem nicht nur auf VW, sondern auf alle deutschen Automobilhersteller auswirken und auch nicht nur auf den US-Markt beschränken dürfte.

Das ist BKAm am gleichen Ort, Blatt 36. - Wissen Sie, was Inhalt dieses Gespräches war?

**Zeuge Peter Altmaier:** Ich war auch bei diesem Telefonat nicht dabei, weil ich bei den allermeisten Telefonaten der Bundeskanzlerin nicht anwesend sein kann. Ich habe ja auch meine eigene Arbeit im Bundeskanzleramt. Ich habe allerdings die Vorbereitung selbstverständlich gelesen und gesehen und auch abgezeichnet. Und die liegt Ihnen ja auch vor. Und deshalb können Sie daraus unsere Einschätzung der Lage erkennen.



## 5. Untersuchungsausschuss

Ich würde sie an einem Punkt präzisieren, dass ist die Aussage: „bedeutender als der finanzielle Schaden“. Es gab zum damaligen Zeitpunkt selbstverständlich überhaupt gar keine belastbaren Angaben darüber, wie hoch der finanzielle Schaden sein würde, weil dem ja noch Gespräche folgen mussten zwischen VW und den amerikanischen Behörden.

Aber es war aus Sicht des Bundeskanzleramtes - und das war auch meine Überzeugung - ganz wichtig, auch gegenüber VW noch einmal darauf hinzuweisen, dass der Imageschaden eine beachtliche Größe ist; denn das Image der deutschen Automobile, der Ruf der deutschen Automobile, ist weltweit hervorragend. Das hat zu tun mit der Qualität der Arbeit und der Fahrzeuge. Und deshalb waren wir von Anfang an sehr daran interessiert, dieses Argument noch einmal mit den Verantwortlichen bei VW zu diskutieren. Das habe ich auf meiner Ebene, wenn sich die Gelegenheit ergeben hat, auch getan.

Ich habe auch, ich glaube, in einem Gespräch mit einem amerikanischen Fernsehsender unmittelbar in dieser Zeit, September oder Oktober, noch mal ausdrücklich darauf hingewiesen, dass wir alles tun werden und wollen, um Transparenz herzustellen, um aufzuklären, weil wir der Auffassung sind, dass die Qualität unserer Autos so gut ist, dass wir eigentlich keinen Vergleich zu scheuen brauchen und deshalb ein eigenes Interesse daran haben, die erhobenen Vorwürfe zu klären und aus der Welt zu schaffen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke schön. - Die Kollegen der SPD-Fraktion sind an der Reihe.

**Kirsten Lüthmann (SPD):** Um mit den Worten unseres Vorsitzenden etwas abgewandelt zu reden: Wir glauben nicht, dass wir mit anderen Fragen weiterkommen. Es ist ausreichend alles gesagt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann sind die Kolleginnen und Kollegen der Grünen an der Reihe. Bitte.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Herzlichen Dank. - Herr Minister Altmaier, der Zeuge Staatssekretär Flasbarth hat hier gesagt, es

hat eine Verständigung gegeben zwischen drei Ressorts - Umwelt, Wirtschaft und Verkehr - hinsichtlich der Konformitätsfaktoren für die RDE-Verhandlungen von 1,95. Und er hat dann ausgeführt, er habe sehr bedauert, dass das Kanzleramt sich dann entschieden habe, 2,1 - also ab 2017 - zu vertreten. Mich würde einfach interessieren: Wenn das so war, was hat Sie dazu bewogen, sich über eine Verständigung von drei zuständigen Ressorts hinwegzusetzen und eine andere Position in Brüssel zu favorisieren?

**Zeuge Peter Altmaier:** Ich kann das so nicht bestätigen, weil ich so - - Nach meiner Erinnerung gab es Verständigungen der Ressorts in allen Stufen des Verfahrens bis hin zu den abschließenden Verhandlungen. Ich habe jedenfalls keine Kenntnis von irgendetwas anderem. Ich müsste mir die Aussage des Kollegen Flasbarth noch einmal genau anschauen. Aber ich kann dazu aus eigenem Erleben nicht Stellung nehmen.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Dann wäre natürlich die Frage: Welche Position hat denn das Bundeskanzleramt, wenn Sie die Position vertreten haben in der ja nicht ganz unwesentlichen Frage, zumindest für unseren Untersuchungsgegenstand - - welches haben Sie denn da vertreten? Also das ist mir dann jetzt nicht klar.

**Zeuge Peter Altmaier:** Noch einmal: Ich habe vorhin darauf hingewiesen, dass die Gespräche zwischen den Ressorts geführt worden sind und dass wir eine gemeinsame Position in Brüssel vertreten haben in diesem gesamten Verfahren. Mir ist nicht bekannt, dass es irgendeine Divergenz gegeben hätte, die sozusagen durch Stichentscheid des Kanzleramts hätte aufgelöst werden müssen.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Okay. - Es gibt in den Unterlagen einen Vermerk, das ist MAT A BKAm-2-2, Ordner 8, Seite 75ff. Da geht es um ein Schreiben der Bayerischen Staatsregierung an das Bundeskanzleramt.

**Zeuge Peter Altmaier:** Kann man mir das bitte mal vorlegen? Ich habe das, glaube ich, nicht in meinen Akten.



## 5. Untersuchungsausschuss

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

**Zeuge Peter Altmaier:** Meine Mitarbeiter! - Oder mir zeigen, wo das in meinen Akten drin ist?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Wir haben die Akten vorliegen. Wenn Sie die Materialnummer uns nennen.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, dann habe ich es aber nicht mehr.

(Heiterkeit - Arno Klare  
(SPD): Ich hoffe, es ist jetzt  
nicht postfaktisch, die  
Akte!)

Gut, dann muss ich jetzt aus dem Kopf Sie fragen. Dann werden wir das so machen.

(Dem Zeugen werden Unterlagen vorgelegt)

**Zeuge Peter Altmaier:** Ja, danke schön.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Da wird Bezug genommen - wie gesagt, ich habe es jetzt nicht genau vor Augen, aber Sie sehen es ja gerade -, dass - - Also, die Bayerische Staatsregierung hat das Bundeskanzleramt angeschrieben und vertritt die Position der Firma BMW, was die Frage Konformitätsfaktoren angeht.

**Zeuge Peter Altmaier:** Mhm.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Mich würde einfach interessieren: Ist das in Ihre Bewertung dann mit eingeflossen, haben Sie das irgendwo eingespeist? Wenn da so ein Vermerk gefertigt wird: Wo ist das am Ende dann - - Welche Bedeutung hatte das für den weiteren Verhandlungsprozess?

**Zeuge Peter Altmaier:** Also, dieser Vermerk ist ganz offenbar gefertigt worden, aber jedenfalls nicht als Ministervorlage ausgestaltet. Deshalb lag er mir auch nicht vor. Das ist ein Vermerk auf Arbeitsebene; und ich gehe mal davon aus, dass dieser Vermerk eingeflossen ist in die Gespräche,

die zwischen dem Kanzleramt und den beteiligten Ministerien geführt worden sind. Inwieweit dann Forderungen von dort übernommen worden sind, kann ich Ihnen naturgemäß nicht beantworten, weil das nicht von mir entschieden worden ist, sondern weil sich die Ministerien auf der Arbeitsebene geeinigt haben.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das heißt dann was? Also, wird es dann an die Ministerien weitergeleitet, -

**Zeuge Peter Altmaier:** Ich habe doch - -

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): - oder was ist dann mit diesem Vermerk passiert?

**Zeuge Peter Altmaier:** Nein. - Ich habe doch vorher - - Dieses ist ein Vermerk, der ganz offenbar gefertigt worden ist in der Abteilung 3 und der an den Leiter der Abteilung 3 gerichtet worden ist: „Sehr geehrter Herr Luft,“ hier „finden Sie“ einen „Vermerk mit der Haltung der Bayerischen Staatsregierung“.

Solche Haltungen von Landesregierungen werden ständig an uns herangetragen. Beispielsweise kann ich mich erinnern, dass in den Endverhandlungen über den Klimaschutzplan die rot-rote Regierung in Brandenburg an mich die dringende Bitte herangetragen hat, darauf zu achten, dass die Braunkohlekraftwerke nicht unziemlich unter Druck geraten. Dazu hat Herr Woidke einen Brief geschrieben an den Chef des Kanzleramtes. Und das bedeutet dann, dass dieser Brief bewertet wird und dass er dem Chef des Kanzleramtes vorgelegt wird, und dann muss ich als Chef des Kanzleramtes eine Entscheidung treffen, wie ich damit umgehe und wie ich das einbringe in meine Gespräche mit den Ministerkollegen, die ich dazu führe.

In diesem Fall hat die Bayerische Staatsregierung ganz offenbar die Sache für nicht so wichtig erachtet, dass sie an den Chef des Kanzleramtes sich wendet, sondern sie hat sich auf der Arbeitsebene artikuliert und ihre Position übermittelt. Und das ist dem Abteilungsleiter dann, wenn ich die Mail richtig sehe, vorgelegt worden, und der



## 5. Untersuchungsausschuss

hat es möglicherweise dann zur Kenntnis genommen und daraus seine Schlüsse gezogen für seine Gespräche mit seinen Kollegen in den zuständigen Ministerien. Aber das müssen Sie dann die Beteiligten fragen. Das kann ich aus eigenem Erleben nicht beantworten, weil solche Dinge immer dann an mich herangetragen werden, wenn sie eine übergeordnete politische Bedeutung haben und eine Entscheidung des Ministers erforderlich ist.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Gut. - Es ist nur aus unserer Sicht deshalb interessant, weil sich hier sonst - - Wenn Sie sagen, dass das Alltag ist, dass Landesregierungen sich an Sie wenden, mag das sein. Bei dem Thema scheint das sonst weniger zu passieren, weil das ist das Einzige, jedenfalls was wir da so gefunden haben.

Insofern wäre meine Frage dann auch: Wenn Sie da reingucken, ist das, was die Bayerische Staatsregierung dort vorschlägt für BMW, am Ende genau das, was Ergebnis der Verhandlungen ist. Ich gehe davon aus, das ist ein reiner Zufall.

**Zeuge Peter Altmaier:** Das kann ich nicht abschließen.

(Heiterkeit)

Also, noch einmal: Es ist auch schon vorgekommen, dass Umweltverbände sich an den Kanzleramtsminister gewandt haben und der Kanzleramtsminister die Argumente der Umweltverbände übernommen hat. Dann finde ich das auch nicht besonders problematisch. Ich finde es auch nicht problematisch, wenn man Argumente von Gewerkschaften übernimmt oder wenn man Argumente von BDI oder BDA übernimmt. Man muss sie nur bewerten, und man muss darüber nachdenken, ob sie berechtigt sind oder nicht. Das ist in unserer Demokratie, wo die Verbände zum Mitwirken berufen sind - -

Das ist im Bundestag bei Anhörungen regelmäßig der Fall, dass Verbände, Unternehmen und andere ihre Position zum Ausdruck bringen. Das ist auch so in der Arbeit der Bundesregierung. Dann

muss man jeweils darüber nachdenken, was gerechtfertigt ist und was nicht gerechtfertigt ist. Und dass wir in vielen Fällen auch Wünsche, die wir als nicht gerechtfertigt erachten, nicht übernehmen, das sehen Sie, glaube ich - da habe ich auch ein paar Beispiele genannt in meinen Ausführungen vorhin -, zum Beispiel daran, dass wir auch das sehr vorangetrieben haben mit den Real Driving Emissions, obwohl es auch da Befürchtungen und Sorgen im Vorfeld gegeben hat.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gibt es jetzt Fragen von der CDU/CSU-Fraktion?

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Keine Fragen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann würde ich ganz gern an diesem Punkt für die Linksfraktion fortsetzen.

Sie haben eben gerade über Wünsche und Anregungen und Briefe gesprochen. Es gibt eine Mail in unseren Unterlagen von Herrn von Klaeden von Daimler, der sich am 18. März 2015 in einer E-Mail an den Leiter der Abteilung 4 „Wirtschaft, Finanzen und Energiepolitik“ im Bundeskanzleramt, Herrn Professor Rölller, wendet. Das ist BKAm-2-2, Ordner 10, Blatt 28. Abschließend heißt es in dem Text:

Zur Zeit unterstützt die Bundesregierung leider noch über das federführende BMUB die Position der Kommission.

Das bezieht sich auf die 1,6.

Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn die Bundesregierung ihre Haltung angesichts der vorgetragenen Argumente noch einmal überdenken würde.

Am angegebenen Ort, Blatt 29. - Herr Wetzel aus dem Referat 421 des Bundeskanzleramts leitete diese E-Mail noch am selben Tag an verschiedene Mitarbeiter des Kanzleramts weiter mit dem Kommentar:

Liebe Kollegen,



## 5. Untersuchungsausschuss

uns erreichen Hilferufe aus der Automobilindustrie wegen einer wohl zwischen BMU und BMVI abgesprochenen Positionierung für

- das Verfahren -

TCMV ...

Ich schlage vor, hier eine kurze Unterrichtung für ChefBK zu machen.

Das ist am angegebenen Ort, Blatt 28.

Wurden Sie über diese Versuche der Automobilindustrie, den deutschen Standpunkt hinsichtlich RDE zu beeinflussen, informiert?

**Zeuge Peter Altmaier:** Haben Sie in Ihren Unterlagen diese Unterrichtung für Chef BK?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Die haben wir da. Die Fundstelle ist - -

(Hinweis eines Mitarbeiters des Ausschusseksretariats)

- Haben wir nicht?

**Zeuge Peter Altmaier:** Können meine Mitarbeiter mir das mal zeigen?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ach so, es handelt sich um die Mail. Darum haben wir es - -

(MR Dirk Pung-Jakobsen  
(BK): Gibt es nicht!)

**Zeuge Peter Altmaier:** Ja, also, Herr Pung-Jakobsen informiert mich gerade, dass es eine solche Unterrichtung von Chef BK nicht gegeben hat.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Aha, okay. - Dann ist meine Frage: Wurde auf eine Abschwächung der RDE-Gesetzgebung hingewirkt, damit eine große Zahl von Dieselfahrzeugen in Deutschland weiter zugelassen werden kann und in Betrieb sein darf? Was können Sie mir dazu sagen?

**Zeuge Peter Altmaier:** Also, wir haben ja eben festgestellt, dass diese Frage nicht an mich herangetragen worden ist. Das hat auch seinen Grund, nämlich dass in all diesen Gesprächen, die auf der Arbeitsebene geführt werden, auch im Kanzleramt, ja unterschiedliche Abteilungen betroffen sind, so wie in der Bundesregierung unterschiedliche Ministerien betroffen sind.

Im Kanzleramt ist das vor allen Dingen die Abteilung 3. In der Abteilung 3 ressortieren insbesondere das Umweltministerium und andere Ministerien. In der Abteilung 4 ressortiert das Wirtschaftsministerium. Es kann durchaus vorkommen, dass zwischen diesen Abteilungen unterschiedliche Auffassungen bestehen. Dann wird das in aller Regel an mich herangetragen, und dann muss ich eine Klärung zwischen den Abteilungen herbeiführen. In diesem Punkt ist es nicht an mich herangetragen worden. Ich vermute, dass es damit zusammenhängt, dass die Abteilungen sich verständigt haben untereinander. Aber ich kann es Ihnen nicht beweisen, weil ich, wie gesagt, diese Unterrichtung nicht hatte.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. - Dann noch mal eine Nachfrage zu den Zuständigkeiten. Stimmt es, dass zumindest bis März 2015 das BMUB federführend beim RDE-Verfahren war? Können Sie dazu etwas sagen?

**Zeuge Peter Altmaier:** Nein, dazu kann ich nichts sagen, weil die - - Das habe ich auch aus Ihren Vorhaltungen jetzt nicht entnehmen können. Zu meiner Amtszeit war das BMU dafür nicht federführend.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Also können Sie auch nichts darüber sagen, dass es mal einen Wechsel gegeben hat, was die Zuständigkeiten betrifft?

**Zeuge Peter Altmaier:** Nein. Aber solche Wechsel kommen vor, und das hängt manchmal dann auch damit zusammen, in welcher Ratsformation in Brüssel es beraten wird. Auch das wechselt bisweilen. Und vielleicht hängt es damit zusammen - das ist eine Vermutung von mir -, dass wir 2014 eine neue Kommission mit einem neuen Zuschnitt der Zuständigkeiten hatten und dass





## 5. Untersuchungsausschuss

das dann möglicherweise auch zu einem Wechsel von Federführungen geführt hat. Aber das ist jetzt nur eine Vermutung, und die kann ich nicht belegen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm. - Können Sie mir etwas sagen, inwieweit Sie in den RDE-Prozess eingebunden waren, also in die Entwicklung der neuen RDE-Verordnung?

**Zeuge Peter Altmaier:** Ich habe ja vorhin gesagt, dass ich immer dann eingebunden werde, wenn bestimmte Dinge streitig sind und auf der Arbeitsebene nicht geklärt werden können. Ich hatte selbstverständlich im Laufe der Zeit immer mal wieder auch eine Information über den Stand der Verhandlungen. Das ist richtig. Aber es war nicht so, dass ich zu irgendeinem Zeitpunkt persönlich aktiv werden musste.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. - Dann bin ich erst mal durch damit und gebe das Wort weiter an die SPD-Fraktion.

**Kirsten Lüthmann (SPD):** Wir sind immer noch wunschlos glücklich.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Keine Erkenntnisinteressen entwickelt. - Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Herzlichen Dank. - Ich wollte noch mal gerne zurückkommen zum Thema „Untersuchungskommission“. Da gibt es vom 21. April 2016 ein Schreiben von drei Staatssekretären, Herrn Machnig, Herrn Billen und Herrn Flasbarth, an das Verkehrsministerium, an den Verkehrsminister, wo man sich stark beschwert über die Informationspolitik hinsichtlich Sachstand Untersuchungskommission und Nichtinformation. Das findet sich mehrfach in den Unterlagen: BKAm-2-1, Ordner 4, Seite 80. Und ich finde das relativ ungewöhnlich, dass so drei Staatssekretäre dann einen Brief schreiben und sagen: „Da klappt die Informationspolitik nicht“, oder: „Wir fühlen uns da nicht informiert. Wir hätten gerne da auch Erkenntnisse, was Ergebnis dieser Untersuchungskommission ist.“ Waren Sie über diese Auseinandersetzung der Häuser informiert? Waren Sie da

eingebunden? Waren Sie da aktiv in irgendeiner Weise?

**Zeuge Peter Altmaier:** Nach meiner Erinnerung, nicht. Der Brief ist auch nicht an mich gerichtet worden. Ich erhalte bisweilen auch Briefe von Staatssekretären, die der Auffassung sind, dass andere Ministerien sich nicht so verhalten, wie sie sich verhalten sollten. Das ist dann für mich immer Anlass, mich um diese Vorgänge zu kümmern und mich einzuschalten. Wir haben ja auch jeden Montag eine Staatssekretärsrunde, bei der wir die Kabinettsitzungen vorbereiten und wo es immer auch einen Punkt „Verschiedenes“ gibt, wo solche Klagen vorgebracht werden können. Nach meiner Erinnerung haben wir darüber in dieser Runde nicht gesprochen.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Also die ganze Frage, dass die Bundesregierung sich außerhalb des Verkehrsministeriums, zumindest in Teilen, schlecht informiert fühlte, ist bei ihnen nicht aufgeschlagen in irgendeiner Weise?

**Zeuge Peter Altmaier:** Nein. Also, ich will noch mal sagen, es gehört zu meinem täglichen Erleben, dass wir Meinungsunterschiede zwischen Ressorts haben und dass Ressorts der Auffassung sind, dass sie nicht rechtzeitig irgendwo eingebunden sind und dass sie nicht rechtzeitig - - So. Und das führt dazu, dass ich häufig mit den Kollegen darüber auch spreche, und zwar jetzt nicht in der einen Richtung, dass ich sozusagen die Position der A-Ressorts gegen die Position der B-Ressorts oder umgekehrt vertrete, sondern ich versuche mir dann immer ein Bild zu machen. In dieser Frage ist es weder von Herrn Flasbarth noch von Herrn Machnig an mich herangetragen worden. Und deshalb gab es keinen Grund, dass ich dort von mir aus aktiv geworden bin.

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

**Zeuge Peter Altmaier:** Also, die haben sich offenbar an ihren Kollegen gewandt, wie Sie ja zitiert haben, aber sie haben sich nicht an mich gewandt, -



## 5. Untersuchungsausschuss

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

**Zeuge Peter Altmaier:** - was sie hätten tun können jederzeit.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wie ist denn die Information des Bundeskanzleramts über die Arbeit dieser Untersuchungskommission erfolgt? Gab es da auch Berichte über Zwischenstände, also bevor das Ergebnis veröffentlicht wurde? Wir haben eben von Herrn Gabriel gehört, dass man die Details dieses Berichtes im Grunde genommen aus der Presse erfahren habe, am 21. April. War das im Kanzleramt anders? Hat es da Information gegeben?

**Zeuge Peter Altmaier:** Ich glaube, dass der Sinn von Untersuchungskommissionen darin liegt, dass sie erst mal unabhängig ihre Arbeit machen sollen. Das ist aus meiner Sicht immer dann angezeigt, wenn man eine Untersuchungskommission einberuft und die Arbeit nicht durch Beamte der Ministerien machen lässt. Ich habe mich damals mit dem Kollegen Dobrindt ausgetauscht, als die Kommission eingesetzt worden ist. Und ich habe mich auch mit ihm ausgetauscht, als das Ergebnis vorlag. Darüber hinaus habe ich jetzt nicht alle vier Wochen nachgefragt, wie weit die sind.

Es gab dann allerdings, während die Kommission noch gearbeitet hat, ja auch eine Reihe von Presseveröffentlichungen zu anderen Themen, die nicht nur auf VW bezogen waren, sondern auch auf andere Automobilunternehmen, nicht nur deutsche, sondern auch andere europäische Automobilunternehmen. Und natürlich war auch das ein Punkt, der Gegenstand von Gesprächen war, weil es ein politisch wichtiger und sensibler Punkt war, und auch darüber haben wir uns ausgetauscht und sind, jedenfalls ich mit dem Kollegen Dobrindt, zu einer gemeinsamen Auffassung gekommen, wie man Transparenz herstellt und wie man vorgehen muss, damit keine Zweifel am Handeln der Regierung möglich sind.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das müssen Sie jetzt noch mal erläutern. Was waren denn da die Anlässe? Also, Sie haben eben

gesagt, die Kommission soll arbeiten - gut, das kann man ja nachvollziehen -, und sagen, die müssen erst mal ein Ergebnis haben. Und es gab jetzt Presseberichterstattung. Haben Sie da nachgefragt und haben sich dann Informationen da geben lassen? Also ich kann mir das konkret jetzt noch nicht vorstellen, was das für Anlässe denn waren, die diese Notwendigkeit mit sich gebracht haben, wenn man auf der einen Seite unabhängig arbeiten lässt, auf der anderen Seite - -

**Zeuge Peter Altmaier:** Nein. - Ich habe ja gesagt, dass es Vorwürfe gab gegen VW. Die waren Gegenstand dieser Kommission. Und es gab dann, während die Kommission noch gearbeitet hat, weitere Darstellungen in der Presse im Hinblick auf Manipulationsvorwürfe auch gegen andere Unternehmen, also nicht nur VW und auch nicht nur deutsche Unternehmen. Diese Vorwürfe mussten ja auch überprüft werden, und dazu hat es Stellungnahmen des Bundesverkehrsministeriums gegeben. Darüber habe ich mich mit dem Kollegen Dobrindt auch ausgetauscht. Die Einzelheiten, glaube ich, fallen unter die Rubrik „Regierungshandeln“. Aber ich habe das nur zur Illustration genannt, um zu sagen: In der Frage der Untersuchungskommission war ich über die Einsetzung informiert und über das Ergebnis informiert. - Und in der Zwischenzeit hatte ich keinen Anlass nachzufragen, wie weit die sind, weil ich der Meinung war, die sollen ihre Arbeit unabhängig machen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Wir müssen jetzt die Frage klären: Sie haben gesagt, Einzelheiten fallen unter das eigentliche Regierungshandeln. Das heißt, Sie können zu diesen Dingen auf jeden Fall nichts in einer öffentlichen Sitzung sagen. Verstehe ich Sie da richtig?

**Zeuge Peter Altmaier:** Ja, auch nicht in einer vertraulichen. Ich habe ja vorhin gesagt, dass, wenn immer Dinge in einem formalisierten Prozess zwischen Ressorts diskutiert werden, dann werden sie Ihnen auch mitgeteilt. Wann immer Entscheidungen getroffen werden zwischen Ministern, dann haben Sie einen Anspruch darauf, diese Entscheidungen zu erfahren, auch dann, wenn sie mündlich getroffen werden. Darüber



## 5. Untersuchungsausschuss

hinaus gibt es ständig Meinungs austausch zwischen Mitgliedern der Bundesregierung, der dann aber sozusagen dem Bereich der internen Willensbildung der Regierung unterfällt und deshalb nach langer Tradition der Untersuchungsausschüsse auch nicht öffentlich erörtert werden muss.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja, dann habe ich es verstanden. Die Grünen sind weiter am Zug.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Dann würde mich interessieren: Sie haben eben gesagt - - Noch mal anders rum: Das Einzige, was von dieser Kommission im Moment öffentlich bekannt ist, ist ein Untersuchungsbericht vom 21. April. Da ist er veröffentlicht worden. Da geht es gar nicht zuvorderst um VW, sondern da sind 50 Fahrzeuge gemessen worden, was die für Abgaswerte in bestimmten Fahrsituationen haben, um es mal ganz allgemein zu sagen. So, und Sie haben eben gesagt, mit den Schlussfolgerungen von Herrn Dobrindt aus dieser Kommission seien Sie im Grundsatz einverstanden. Mir ist jetzt gar nicht klar, welche Schlussfolgerungen Sie da meinen. Gibt es da noch andere Dinge, die - -

**Zeuge Peter Altmaier:** Nein, nein. Dann habe ich mich falsch ausgedrückt. Ich habe gesagt, ich habe mit Herrn Dobrindt gesprochen, als er die Kommission eingesetzt hat, und war mit dem Vorgehen einverstanden, und die Kommission hat dann Teile ihrer Arbeit veröffentlicht, und das haben wir zur Kenntnis genommen, und auch da hatte ich keinen Grund, gegenüber Herrn Dobrindt irgendwelche kritischen Nachfragen zu stellen oder irgendwelche Beschwerde zu führen.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Das heißt, Sie haben auch nur das Ergebnis zur Kenntnis genommen?

**Zeuge Peter Altmaier:** Ja, so ist es.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Okay. - Na ja, meine Zeit auch um.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Genau, die Fragerunde ist an dieser Stelle zumindest beendet. Nun kommen wir in die Situation, dass wir in

die namentliche Abstimmung müssen. Die wird circa Viertel vor, also 16.45 Uhr, stattfinden. Dann würde ich an dieser Stelle zunächst eine Unterbrechung vorschlagen.

(Ulrich Lange (CDU/CSU):  
Sind noch Fragen da?)

- Es wird gerade gefragt, ob anschließend noch Fragen da sind. Ja, meinerseits sind noch Fragen da, sodass Sie, Herr Altmaier, sich weiter zur Verfügung stellen möchten, und wir treffen uns dann wieder direkt nach der namentlichen Abstimmung.

Dann würden wir unter Umständen auch noch mal darüber reden, ob wir eine Pause machen. Oder wollen wir uns gleich an dieser Stelle darüber verständigen?

(Zurufe)

**Zeuge Peter Altmaier:** Herr Vorsitzender, darf ich mal eine Frage stellen oder einen Vorschlag machen?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja.

**Zeuge Peter Altmaier:** Ich bin informiert worden, dass ich um 14.00 Uhr mich zur Verfügung halten sollte. Ich war auch um 14.00 Uhr pünktlich hier. Ich habe für 16.30 Uhr eine Besprechung von vier Bundesministern zu einem nicht ganz unwichtigen Thema angesetzt, die ich leiten soll und bei der ich jetzt nicht anwesend bin. Ich hätte Ihnen hier weiter zur Verfügung gestanden und den Herrn Kollegen Gabriel gebeten, die Besprechung zu leiten. Wenn wir uns darauf verständigen könnten, dass wir es um eine Stunde verschieben, wäre ich gerne bereit, um 17.30 Uhr oder 17.45 Uhr wieder bei Ihnen zu sein.

(Zurufe: Ja!)

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja, das ist ein sehr praktikabler Vorschlag, und dann verfahren wir so.

**Zeuge Peter Altmaier:** Okay.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann ist das so beschlossen.

(Ulrich Lange (CDU/CSU):  
Dann machen wir jetzt eine  
Stunde quasi Pause? - Wei-  
tere Zurufe)

- Genau. Der Ausschuss darf jetzt nicht weglau-  
fen, weil wir uns über die Ausgestaltung dieser  
Unterbrechung jetzt unterhalten müssen. Heißt  
das, dass wir uns dann - -

**Zeuge Peter Altmaier:** Herr Vorsitzender, darf ich  
dann gehen?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja. Sie sind zu-  
nächst entlassen.

(Heiterkeit)

**Zeuge Peter Altmaier:** Danke schön.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und Sie sind  
dann zu einem späteren Zeitpunkt wieder da.

Jetzt ist die Frage für uns, ob die nächste Zeugin,  
Frau Hendricks, dann nach der Beendigung der  
Vernehmung von Herrn Altmaier herankommt  
und wir so lange dann auch die Pause machen -  
das wäre zumindest für uns vielleicht ganz sinn-  
voll - oder ob wir noch mal mit so Bruchstücken  
anfangen. Das wäre mir eher unangenehm, muss  
ich sagen, und darum würde ich ganz gern die  
saubere Lösung machen: Beendigung der Verneh-  
mung des Zeugen Altmaier und dann Einstieg in  
die Befragung von Frau Hendricks.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Ich möchte nur darauf  
hinweisen, dass wir noch eine ziemliche Latte  
haben, und wir ziehen die durch. Also, wenn wir  
jetzt eine Stunde Pause machen - - Oder wir ma-  
chen um 17.00 Uhr mit der Bundesministerin  
Hendricks weiter.

(Zurufe: Ja! Genau! - Cars-  
ten Müller (Braunschweig)  
(CDU/CSU): Aber wann  
machen wir dann weiter  
mit dem Zeugen Altmaier?)

- Der hat jetzt eine Besprechung, dann kommt der  
circa 18.00 Uhr oder so dann wieder. Das kann ja  
nicht mehr viel sein. Die beiden - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Es geht ja um die  
Frage: Ich würde ungern die Befragung der Zeu-  
gin Hendricks unterbrechen, sondern wenn, dann  
würde die Befragung der Umweltministerin an-  
stehen in Gänze, und im Anschluss setzen wir  
die Befragung von Herrn Altmaier fort.

(Ulli Nissen (SPD): Ja! -  
Arno Klare (SPD): So ist  
gut! - Weitere Zurufe)

Dann muss das natürlich mit seinem Zeitplan,  
der jetzt ein bisschen ein anderer ist als der, den  
wir eben besprochen haben - - Dann müssen wir  
ihm noch signalisieren, dass wir so verfahren  
wollen und er sich zur Verfügung halten muss. -  
Herr Pung-Jakobsen, bitte schön.

**MR Dirk Pung-Jakobsen (BK):** Herr Vorsitzender,  
darf ich Sie dann bitten angesichts sozusagen  
auch der Rücksichtnahme auf den Arbeitsplan  
von Minister Altmaier, dass wir ihm einen rea-  
listischen Zeitpunkt mitteilen, wann er wieder  
hier zu sein hat. Da wäre ich Ihnen dankbar.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** So machen wir  
das, wenn Sie wissen, dass sein Plan es hergibt,  
ihn heute Abend noch mal weiter zu hören.

**MR Dirk Pung-Jakobsen (BK):** Nein, dass Sie  
einschätzen, wann Sie ihn wieder brauchen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm.

(Unterbrechung von 16.36  
bis 17.07 Uhr)



**Vernehmung der Zeugin  
Dr. Barbara Hendricks**

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Liebe Kolleginnen und Kollegen, ist es in Ordnung, wenn wir jetzt, bevor wir in die Zeugenvernehmung gehen, noch mal kurz Auftaktbilder für die Presse freigeben für ein paar Minuten? - Okay. Dann würde ich die Presse jetzt eben reinbitten.

(Zeugin Dr. Barbara Hendricks hat ihren Platz eingenommen - Pressevertreter machen Film- und Fotoaufnahmen)

- Sehr schön. Vielen Dank für Ihr Interesse jetzt mit Kameras hier im Raum. Dann möchte ich Sie bitten, jetzt den Raum zu verlassen, damit wir fortfahren können. - So, die Öffentlichkeit ist hergestellt. Das ist schön.

Frau Ministerin, ich darf mich herzlich bedanken für Ihr Erscheinen und Sie herzlich begrüßen, und zu den Formalitäten des Vorsitzes gehört, dass ich Sie zunächst auf Ihre Rechte und Pflichten hinzuweisen habe. Als Zeugin vor einem Untersuchungsausschuss 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 aussetzen 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 Berufsgeheimnisträger und ihre Gehilfen grundsätzlich die Auskunft in Bezug auf

die Dinge verweigern, die ihnen in dieser Eigenschaft anvertraut oder bekannt geworden sind. Dazu zählen auch die Mitglieder des Deutschen Bundestages, was Sie, Frau Dr. Hendricks, ja auch sind. Sie dürfen daher das Zeugnis verweigern über Personen, die Ihnen in Ihrer Eigenschaft als Mitglied des Bundestages Tatsachen anvertraut haben oder denen Sie in dieser Eigenschaft Tatsachen anvertraut haben. Ferner dürfen Sie über diese anvertrauten Tatsachen selbst das Zeugnis verweigern.

Haben Sie dazu noch Fragen?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Danke schön, Herr Vorsitzender.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann möchte ich Sie darauf hinweisen, dass eine Tonbandaufnahme der Sitzung gefertigt wird, um die Protokollierung der Sitzung zu erleichtern. Deshalb ist es wichtig, dass Sie, wie eben schon ausprobiert, das Mikrofon einschalten. Die Aufnahme wird nach Abschluss der Protokollerstellung gelöscht. Das Protokoll wird Ihnen vor seiner endgültigen Fertigstellung übersandt.

Frau Dr. Hendricks, bevor wir insgesamt mit der Vernehmung zur Sache beginnen, muss ich Sie zunächst zur Person vernehmen. Deshalb möchte ich Sie bitten, kurz Ihren Vornamen, Ihren Nachnamen, Ihr Alter, Ihren Beruf und Ihren Wohnort mitzuteilen.

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Danke schön, Herr Vorsitzender. - Mein Name ist Barbara Hendricks, ich bin 64 Jahre alt, ich bin Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, und ich wohne mit meinem ersten Wohnsitz in Kleve am Niederrhein.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Vielen Dank. - Frau Hendricks, Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung schriftlich informiert,

(Nicken der Zeugin Dr. Barbara Hendricks)

und dann kann ich darauf verzichten, das noch mal kurz darzustellen, worum es geht. Dann sind



## 5. Untersuchungsausschuss

Sie voll informiert. Dann können wir gleich in medias res.

Frau Hendricks, falls Sie es wünschen, haben Sie die Möglichkeit, zu Beginn, bevor wir in die Befragung gehen, im Zusammenhang darzulegen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist. Wenn Sie die Möglichkeit nutzen wollen, dann kann ich Ihnen jetzt das Wort geben.

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. - Das Thema der erhöhten Abgasemissionen ist mir seit Anfang meiner Dienstzeit als Bundesumweltministerin bekannt. Die dazu laufenden Arbeiten in Brüssel hat mein Haus aktiv unterstützt. Das betraf die Einführung des sogenannten WLTP, also dieses neuen weltweiten Standards, als neues Messverfahren für CO<sub>2</sub> und auch insbesondere von RDE, also Real Driving Emissions, für die Schadstoffe, zum Beispiel Stickoxide, auf europäischer Ebene. Das Bundesumweltministerium hat sich dabei stets als Treiber des Prozesses und für eine ambitionierte Ausgestaltung der Anforderungen eingesetzt, weil wir es der Umwelt und vor allem auch den von hohen Schadstoffkonzentrationen belasteten Menschen schuldig sind. Dies wurde uns auch vom beteiligten Umweltverband Transport & Environment, T&E, aus Brüssel bestätigt. Die Arbeiten sind übrigens deutlich vor dem Bekanntwerden der Manipulationen im Abgassystem von VW-Dieselfahrzeugen begonnen worden.

Zwischenzeitlich ist RDE auf den Weg gebracht. RDE stellt einen großen Fortschritt dar. Niedrige Abgasemissionen für Stickoxide im realen Betrieb sollen damit sichergestellt werden. Die Anforderungen von RDE werden unter anderem durch die sogenannten Compliance-Faktoren bestimmt, also letztlich: Wie hoch dürfen die maximalen Emissionen sein, und zwar in Relation zu den Emissionen, die auf dem Prüfstand gemessen werden? Im Resultat sind diese Faktoren nach erheblichen und zähen Diskussionen so ausgestaltet, dass RDE zu einer deutlichen Minderung der realen Emissionen führen wird. Das ist gegen erhebliche Widerstände vonseiten der Industrie gelungen. Ich würde mir wünschen, dass die Unternehmen verinnerlichen, dass man sich auf Dauer

den Notwendigkeiten des Umweltschutzes nicht entziehen kann. Das gilt im Übrigen nicht nur für die Automobilindustrie, aber ganz besonders dort.

Derzeit werden die Vorgaben für das dritte und vierte RDE-Paket verhandelt. Darin wird unter anderem der rechtliche Rahmen für die notwendigen Nachkontrollen von Fahrzeugen im realen Fahrbetrieb festgelegt werden. Im kommenden Jahr werden die beiden neuen Prüfverfahren RDE und WLTP den derzeit noch gültigen NEFZ in der EU-Typengenehmigung ablösen.

Mit dem Bekanntwerden betrügerischer Manipulationen im Abgassystem von VW-Dieselfahrzeugen im letzten Jahr rückte für mich die Frage nach den Konsequenzen für die Luftreinhaltepolitik in den Vordergrund. Ich hatte mit einem Neun-Punkte-Programm reagiert. Klar war und ist - und das habe ich bei meinen neun Punkten auch direkt vorangestellt -, dass die Betrugsvorgänge bei VW der lückenlosen und schonungslosen Aufklärung bedürfen. Die Hersteller müssen sicherstellen, dass die betroffenen Fahrzeuge in Ordnung gebracht werden. Diese Vorgänge zeigen auch, dass wir zukünftig mehr Kontrolle brauchen. Neben einer Verbesserung der Prüfbedingungen bei der Typengenehmigung durch RDE muss auch das gesamte EU-Typengenehmigungssystem gestärkt werden. Die Arbeiten dazu sind in Brüssel ange laufen. Dabei bedarf es vor allem eines in allen Mitgliedstaaten harmonisierten Vorgehens bei der Kontrolle der Abgase, also beim Nachmessen. Wir benötigen auch durchaus abschreckende Sanktionen bei Verstößen und eine Stärkung der Unabhängigkeit der Technischen Dienste, die die Messungen durchführen.

Auch die realen CO<sub>2</sub>-Emissionen und damit der Verbrauch der Fahrzeuge sind deutlich zu hoch. In den letzten Jahren sind die Unterschiede zwischen den im Labor gemessenen und den im täglichen Betrieb sich zeigenden Verbräuchen weiter gestiegen. Zumindest zeigen dies Untersuchungen einiger Institutionen. Die Einführung des neuen Messzyklusses WLTP stellt sicherlich einen deutlichen Fortschritt dar. Er soll ja ebenfalls ab 2017 gelten.



## 5. Untersuchungsausschuss

Leider gibt es noch kein normiertes Verfahren zur Messung der CO<sub>2</sub>-Emissionen auf der Straße. Darauf sollten wir hinwirken, um die angegebenen CO<sub>2</sub>-Emissionen dann noch weiter an die Realität heranzuführen. Wichtig ist mir aber auch, dass wir über den unbestreitbaren Skandal betrügerischer Manipulationen bei den Dieselfahrzeugen hinaus für bessere Luft in den Städten sorgen. Dazu brauchen wir Maßnahmen, die über Veränderungen bei den Verbrennungsmotoren hinausgehen. Eine stärkere Förderung der Elektromobilität und größere Anstrengungen bei der Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel sind für mich hier zentrale Bausteine. Beides habe ich in meinem Neun-Punkte-Programm ebenfalls angesprochen, und beides wird auch durch mein Haus auf vielfältige Weise unterstützt.

Noch eine Anmerkung zum Thema Abschaltvorrichtungen. Die EU-Abgasvorschriften dienen nicht dem Motorschutz einzelner Fahrzeugtypen. Ihr Zweck ist es, unsere Gesundheit zu schützen. Aus meiner Sicht ist die derzeitige EU-Abgasgesetzgebung da völlig eindeutig. Die Abgasreinigung muss daher funktionieren und sollte nur in Ausnahmefällen - zum Beispiel wegen des Motorschutzes - abgeschaltet werden dürfen. Ob diese Ausnahmefälle gegeben sind, muss dann die Typengenehmigungsbehörde in jedem Einzelfall für jeden Fahrzeugtyp gesondert entscheiden. Es kann aus meiner Sicht jedenfalls nicht Stand der Technik sein, dass ein Fahrzeug aus angeblichen Motorschutzgründen seine Abgasreinigung bei Temperaturen abschalten muss, die durchaus durchschnittlichen mitteleuropäischen Verhältnissen entsprechen. Hier könnte eine Festlegung des Standes der Technik helfen. Das könnte noch in den RDE-Arbeiten erfolgen, und dafür wollen wir uns auch einsetzen. - Herzlichen Dank.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Vielen Dank für die Darstellung.

(Musik ist zu hören - Zuruf:  
Das ist das Adventssingen!)

- Ja, ich weiß. Das soll uns nicht irritieren, wenn weihnachtliche Klänge hier hin und wieder eindringen. Im Gegenteil.

Ich möchte Sie noch drauf hinweisen: Sollten Sie während der Vernehmung der Auffassung sein, dass Sie als Vertraulich, VS-vertraulich oder höher eingestufte Informationen oder sonstige Dinge zur Sprache bringen müssen, deren öffentliche Erörterung überwiegend schutzbedürftige Interessen verletzen würde, dann bitte ich um einen entsprechenden Hinweis. Dann würde der Ausschuss über den Ausschluss der Öffentlichkeit sowie den Geheimhaltungsgrad entscheiden.

Bevor wir in die Fraktionsrunde gehen, habe ich die Möglichkeit, als Ausschussvorsitzender zunächst ein paar Fragen an Sie zu richten. Das möchte ich auch tun und frage Sie zunächst, weil Ihre Tätigkeit als Umweltministerin ja erst quasi am Ende eines doch langen Prozesses, wo wir uns mit Abgasemissionen befassen, liegt: Wann haben Sie denn erstmals von dem Problem erfahren, dass die Real Emissions von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen deutlich über den im Typgenehmigungsverfahren gemessenen Emissionen liegen? Zu welchem Zeitpunkt ist Ihnen das bekannt geworden?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Recht zu Beginn meiner Amtszeit. Nach meiner Erinnerung habe ich dazu eine ausführliche Vorlage im Februar des Jahres 2017 [sic!] bekommen.

(Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS  
90/DIE GRÜNEN): 17?  
Das ist interessant!)

Und da ich erst in der Mitte des Dezember 2013 ernannt worden bin, habe ich dazu sehr bald eine Vorlage aus der Fachabteilung bekommen, etwa nachdem ich sechs bis acht Wochen Ministerin war.

(Oliver Krischer (BÜNDNIS  
90/DIE GRÜNEN): 14? Sie  
haben 17 gesagt!)

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und wie haben Ihnen Fachleute dieses Phänomen erklärt?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Nein, nein. Real Driving Emissions, nicht der Abgasskandal. Danach bin ich doch nicht gefragt worden.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Nein, nein. Es geht um das Problem der Abweichung von Real-emissionen von Pkw -

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Ja, genau.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** - gegenüber den Typgenehmigungsverfahren-Werten.

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Richtig, ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und wie haben Ihnen die Fachleute dieses Phänomen erklärt, dass es zu diesen Abweichungen kommt?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Nun, die Tatsache, dass bis jetzt ja immer noch ausschließlich auf einem Rollenprüfstand gemessen wird, bedeutet ja, dass es schon irgendwie menschlich normal und selbstverständlich ist, dass tatsächliches Fahrverhalten zu anderen Ergebnissen führen muss. Das hat im Prinzip jeder gewusst. Mir war das natürlich vorher nicht in der Weise klar, weil ich ja nicht tätig war in dem Bereich. Aber das liegt ja auf der Hand, dass also ein, ich sage mal, automatisiertes Prüfverfahren auf einem Rollenprüfstand andere Ergebnisse bringt als, wie der Name ja sagt, Emissionen im tatsächlichen, im realen Fahrverhalten. Da haben Menschen unterschiedliches Fahrverhalten, manche machen gerne, weiß ich, Kavaliertests oder beschleunigen extra schnell und stoppen immer ganz schnell an der Ampel oder so.

Das hat man ja durchaus auch, wenn man im Straßenverkehr unterwegs ist - unterschiedliche Typen von Fahrern in seiner Nachbarschaft. Und es ist natürlich unterschiedlich, wo Sie fahren. Also, ich sage mal, in der niedersächsischen Tiefebene wird das anders sein als im Mittelgebirge. Das muss einfach auch aufgrund von geologischen Formationen unterschiedlich sein, wenn man in Kurven fahren muss und beschleunigen und wieder bremsen, weil man eben sich zwischen Tälern und Bergen bewegt. Also, auf jeden Fall muss es ja zu unterschiedlichen Ergebnissen kommen, ohne dass das verwunderlich wäre.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und spielten bei diesen Erklärungen auch illegale oder möglicherweise illegale Einrichtungen der Fahrzeugherstellung eine Rolle?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Nein, das hat keine Rolle gespielt. Das war in der Vorlage überhaupt nicht thematisiert, sondern in der Vorlage wurde aufgeführt, wie der Stand der Bemühungen des Hauses ist, um eben tatsächlich zu dieser neuen europäischen Regelung zu kommen, dass man die Real Driving Emissions auch überhaupt messen kann und dass das Ministerium sich seit Jahren darum bemüht hat, und es wurde der Stand aufgelistet, wie weit man sei.

Zu dem Zeitpunkt hat man noch angenommen, dass es schneller gehen würde. Nach meiner Erinnerung - und ich sagte ja, das muss im Februar gewesen sein, die Vorlage - ging man da noch davon aus, dass man so etwa in der zweiten Jahreshälfte irgendwann tatsächlich in Brüssel den Durchbruch würde erreichen können. Aber nach meiner Erinnerung ist das dann erst im Mai des Jahres 2015 geschehen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Seit wann sind Ihnen die Begriffe geläufig und bekannt: Abschalt-einrichtungen, Cycle Beating oder auch Defeat Devices?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Also, „Abschalt-einrichtung“ habe ich, ehrlich gesagt, nicht gekannt. Und „Cycle Beating“ habe ich überhaupt noch nie gehört gehabt bis gerade vor - um ehrlich zu sein - - als ich das Protokoll gelesen habe der Befragung, die Sie mit meinem Staatssekretär gemacht haben. Es liegt auf der Hand, dass ich mir das durchgelesen habe; wär ja blöd, wenn ich nicht wüsste, was er hier gesagt hat.

(Unruhe)

Und da haben Sie ihn ja auch danach gefragt, und in dem Zusammenhang habe ich zum ersten Mal diesen Begriff überhaupt gehört. Und Abschalt-einrichtungen - klar, das habe ich natürlich wahrgenommen seit dem Herbst des vergangenen Jahres im Zusammenhang natürlich mit den illegalen Abschalt-einrichtungen, die eben durch den





## 5. Untersuchungsausschuss

VW-Skandal, wie ich es jetzt mal verkürzt sagen will, bekannt geworden sind.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und können Sie mir sagen, wann und auch wie Sie von den Abgasmanipulationen von VW erfahren haben? Öffentlich geworden sind sie im September 2015. Wann haben Sie davon erfahren?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Genau durch diese öffentliche Wahrnehmung. Dann habe ich natürlich relativ kurz danach eine Einschätzung bekommen von meinem Staatssekretär - nach meiner Erinnerung zunächst mündlich -, und dann bin ich - - Ich war dann in den USA in der zweiten Septemberhälfte, und zwar bei einer UNO-Konferenz, und da wurde die Frage an mich gerichtet vom ZDF, ob ich bereit wäre, dazu in *Berlin direkt* mich zu äußern, und da habe ich natürlich zur Vorbereitung dieses Interviews nach New York auch eine schriftliche Vorlage bekommen und habe dann von New York aus tatsächlich das Interview gegeben. Das muss ungefähr, keine Ahnung, also wenige Tage nach dem öffentlichen Bekanntwerden gewesen sein - einige wenige Tage.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. Danke schön. - Sie haben bereits den Prozess des Real-Drive-Emissions-Verfahrens angesprochen, und auf diesen Komplex wollte ich noch ein paar Fragen richten, und zwar veröffentlichte am 14. Oktober 2015 die *Süddeutsche Zeitung* einen Gastbeitrag von Ihnen mit den Vorschlägen nach der Abgasaffäre; so heißt es dort. Das ist die *Süddeutsche Zeitung* vom 14. Oktober 2015, wo Sie eben die neun Punkte auch vorstellen. Darin begrüßten Sie das erste RDE-Paket, das im Mai 2015 beschlossen worden war. Ferner lobten Sie auch dann den am 6. Oktober 2015 von der EU-Kommission vorgelegten Entwurf zum zweiten Paket mit den darin vorgesehenen Konformitätsfaktoren 1,6 ab 2017 und 1,2 ab 2019. Zitat:

Das wäre ein Riesenfortschritt, den wir dringend brauchen, um die Luftbelastungen durch den Autoverkehr in den Innenstädten deutlich zu reduzieren.

So schrieben Sie. Weshalb waren Sie davon überzeugt, dass man die RDE-Gesetzgebung dringend braucht, so wie Sie es schreiben?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Nun ja, ich hatte ja gerade schon ausgeführt: Ich wurde zum ersten Mal, als ich vielleicht gerade acht Wochen lang Ministerin war, auf diesen Sachverhalt aufmerksam gemacht, und meine Fachabteilung hatte schon in der ersten Vorlage, die ich zu diesem Thema bekommen habe, etwa Mitte Februar des Jahres 2014, auf die Dringlichkeit dieser Arbeiten hingewiesen und auch darauf hingewiesen, wie engagiert sie schon seit Jahren an diesem Thema dran war, und hatte ja, wie ich eben sagte, die Einschätzung, das so in der zweiten Jahreshälfte 2014 zu diesem Punkt zu bringen, der dann in der Tat aber erst im Mai 2015 war. Und dann gab es dazwischen das Komitologieverfahren usw., und dann kam der Vorschlag von der EU-Kommission im Oktober, den ich hier angesprochen hatte in diesem Neun-Punkte-Programm.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und es bezieht sich auch ausdrücklich auf die von der EU-Kommission dann genannten 1,6 bzw. 1,2, die - -

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Ja, das habe ich ja durchaus begrüßt. Also, das kann man sich ja leicht vorstellen, dass ich als Umweltministerin natürlich ehrgeizige Vorschläge unterstütze.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und letztendlich beschlossen sind andere Konformitätsfaktoren, die deutlich großzügiger für die Automobilindustrie da sind, nämlich die 2,1 ab 2017 und 1,5 ab 2020 für Neufahrzeuge. Wie ist es aus Ihrer Sicht zu diesen neuen Werten und dem Beschluss gekommen?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Nun, die von der Kommission zunächst vorgeschlagenen Werte haben in einer Reihe von Mitgliedstaaten durchaus gar keine Zustimmung gefunden. Das war unterschiedlich, aber natürlich haben sich insbesondere Mitgliedstaaten dazu geäußert, die über eine eigene Automobilindustrie verfügen, und da sind die Interessenlagen natürlich durchaus unterschiedlich. Wir haben dann eine Position abgestimmt, zunächst mit dem Verkehrsministerium



## 5. Untersuchungsausschuss

und mit dem Wirtschaftsministerium. Das habe nicht ich gemacht, sondern das hat Staatssekretär Flasbarth gemacht. Aber ich bin darüber natürlich mündlich unterrichtet worden. Dazu, also für diesen Abstimmungsprozess, habe ich keine schriftlichen Vorlagen bekommen, sondern dann bin ich da mündlich drüber unterrichtet worden, wie der Stand ist.

Und wir hatten uns, was den Anfangswert angeht, auf unter 2 verständigt, auch mit dem Wirtschaftsministerium. Nach meiner Erinnerung war damals das Verkehrsministerium damit noch nicht einverstanden, aber da kann ich mich auch täuschen, da bin ich nicht ganz sicher. Aber jedenfalls waren wir mit dem Wirtschaftsministerium auf unter 2. Das war mir symbolhaft sozusagen auch wichtig. Aber es ist natürlich auch symbolhaft. Insofern kann ich letztlich natürlich auch mit dem leben, was dann hinterher rausgekommen ist, nämlich 2,1 für den Anfangswert, und das ist auf jeden Fall natürlich ein Vorteil. Das gilt ja auch nur für zwei Jahre, und dann kommen wir auf den Wert 1,5, und deswegen habe ich es auch durchaus für verantwortbar gehalten, dann doch mit 2,1 zu beginnen, um das mal so zu sagen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mich interessiert auch noch mal die Genese quasi dieser Sache, und da möchte ich aus einem Schreiben zitieren. - Das ist die Fundstelle BMUB-2-1, Ordner 46, Seite 304 ff. - Mit Schreiben vom 14. Oktober 2015 wandte sich die bayerische Wirtschaftsministerin Ilse Aigner direkt an Sie. Das Schreiben betraf die Vorschläge der EU-Kommission zu RDE und Konsequenzen für die Automobilindustrie, die bis dahin, wie gesagt, noch Konformitätsfaktoren von 1,6 und 1,2 vorsahen. In dem Schreiben heißt es - ich zitiere etwas ausführlicher -:

Die Automobilindustrie hält die von der Kommission vorgeschlagenen Konformitätsfaktoren ... für wirtschaftlich nicht darstellbar. Sie wären insbesondere für Dieselfahrzeuge nur mit großem Mehraufwand einzuhalten. Faktisch würden damit fast alle Dieselfahrzeuge wirtschaftlich unattraktiv.

Ohne einen großen Anteil an Dieselfahrzeugen können die Automobilhersteller aber auch die strengen EU-Grenzwerte für CO<sub>2</sub>-Emissionen ab 2020 nicht einhalten und laufen Gefahr, massive Strafzahlungen leisten zu müssen. Dies würde den Automobilstandort Deutschland nachhaltig beschädigen. ...

Die Automobilindustrie ist kompromissbereit. Ihre Vorschläge stellen eine gute Diskussionsgrundlage für die weiteren Verhandlungen in Brüssel dar. Es wird vorgeschlagen, dass die Bundesregierung diese Vorschläge in den anstehenden Beratungen über RDE aufgreift und auf ein Ergebnis hinarbeitet, das das Klima schützt, die Luftqualitätsziele erfüllt und die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie erhält.

Wie haben Sie auf diesen Vorschlag von Frau Aigner reagiert?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Ehrlich gesagt, kann ich mich an meinen Antwortbrief nicht mehr erinnern. Ich würde ihn ja wahrscheinlich in den Akten finden. Aber sicher ist jedenfalls, dass wir die Vorschläge der Automobilindustrie nicht nahtlos übernommen haben; denn die gingen ja über das hinaus, was hinterher auch beschlossen worden ist und was von der deutschen Bundesregierung auch in Brüssel vorgetragen worden ist, auch im Wege des Kompromisses innerhalb der Bundesregierung vorgetragen worden ist. Denn die Automobilindustrie - da kann ich mich wohl dran erinnern - hat ja einen Konformitätsfaktor von 2,5 verlangt, und am Ergebnis und auch an dem, was die Bundesregierung in Brüssel vorgetragen hat, können Sie sehen, dass wir nicht nahtlos das übernommen haben, was die deutsche Automobilindustrie sich vorgestellt hat.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dieses Schreiben von der Wirtschaftsministerin war ja eher allgemein gehalten. Hat es im Nachgang noch weitere Schreiben gegeben, wo die Vorstellungen konkretisiert worden sind? Können Sie sich daran erinnern?



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Herr Kollege, wenn die nicht in den Akten sind, dann hat es ein weiteres Schreiben nicht gegeben.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** In den Akten des Kanzleramtes findet sich der Entwurf einer Vorlage für die Bundeskanzlerin vom 14. Oktober 2015. Das ist die Fundstelle Bundeskanzleramt-2-2, Ordner 10, Seite 138. Darin geht es um die Positionierung Deutschlands zum RDE-Vorschlag, und in der Vorlage heißt es - ich zitiere -:

BMVI und BMWi haben sich aus [sic!] St-Ebene als gemeinsame Position darauf verständigt, für die DEU-Stellungnahme Zeitplan der KOM zu akzeptieren, halten aber die vorgeschlagenen Grenzwerte für nicht akzeptabel und plädieren als Zwischenwert 2017 für einen Faktor von 2,2 und in der Endstufe 2018 für einen Faktor von 1,4. Außerdem soll eine Transferregelung und EU-weit ein neues Typgenehmigungsverfahren entwickelt werden. BMUB akzeptiert diesen Vorschlag nicht: BM'in Hendricks hat in einer Presseveröffentlichung die Position der KOM deutlich unterstützt und die Konformitätsfaktoren von 1,6 für 2017 und 1,2 für 2018 als „Riesenschritt“ bezeichnet. Intern hat das BMUB signalisiert das [sic!] auch BM'n Hendricks Faktoren von 1,9 und 1,4 akzeptieren könnten.

Das ist Bundeskanzleramt-2-2, Ordner 10, Seite 138. - Wurden solche internen Signale von Ihrem Ministerium ausgesendet?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Das muss wohl so sein. Das wäre ja auch nicht erstaunlich. Ich hatte Ihnen ja eben schon gesagt, dass dann - das muss in einem weiteren Schritt kurz danach gewesen sein - mit dem BMWi wir uns auf 1,95 verständigt hatten. Also haben wir ja ein solches Signal ausgesandt. Die Vorlage, die Sie da vorlegen, kann ich natürlich nicht kommentieren, aber Sie haben gerade zitiert, dass es da einen Stand gibt zwischen BMWi und BMVI.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Genau.

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Und dieser ist jedenfalls noch höher als 1,95. Also in einem weiteren Schritt haben BMWi und wir uns auf einen Stand von unter 2, nämlich 1,95, verständigt. Das muss also im Zeitablauf ein bisschen danach gewesen sein. Also sind ja ganz offenbar solche Signale vom BMUB ausgesandt worden; denn sonst hätte man sich darauf ja nicht verständigen können.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und ist dieses Ausgeben von Signalen in Ihrem Einverständnis geschehen oder in Ihrem Auftrag?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Das ist nicht in meinem Auftrag geschehen, aber sicherlich in meinem - - vielleicht sogar in meinem Auftrag. Aber Sie müssen sich vorstellen, dass solche Verhandlungen, wenn die an dem Punkt angelangt sind, gewöhnlich von meinen Staatssekretären, von meinen beamteten Staatssekretären, geführt werden. Und dann gibt es zwei Möglichkeiten: Die eine Möglichkeit ist, wir haben die Chance, vorher miteinander zu sprechen, und sprechen sozusagen den Weg miteinander ab, und das gibt dann - - Wenn Sie so wollen, ist das ein Auftrag. Das kann man dann als Auftrag werten, auch wenn ich das unter kollegialen Gesichtspunkten nicht so formalisieren würde, aber natürlich ist es, hierarchisch betrachtet, dann ein Auftrag. Aber es kann auch sein, dass es aufgrund der Verhandlungssituation nicht zu einer Vorabstimmung kommt, und selbstverständlich ist in einem gut geführten Haus es auch durchaus möglich, sich auf die Loyalität eines Staatssekretärs zu verlassen und zu wissen, dass er jedenfalls ganz kurz anschließend dann über den Stand der Verhandlungen berichtet. Wenn ich dann nicht einverstanden wäre, müsste er es ja wieder zurückholen. Aber gewöhnlich würde ich natürlich mein Einverständnis signalisieren.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. Damit hat sich dann halt auch Ihre Position an dieser Stelle verändert, entnehme ich dem, was Sie sagten. Was hat Sie dazu bewogen, Ihre Haltung zu revidieren und zu sagen, 1,9 wäre auch in Ordnung, wie es ja hier geschrieben steht?



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Herr Kollege, Regierungshandeln ist natürlich auf Kompromisse angewiesen, und selbstverständlich hat das Bundesumweltministerium zunächst weitergehende Vorstellungen als andere Ministerien in dem Zusammenhang, was den Umweltschutz angeht. Das liegt auf der Hand. Und dass wir im Wege der Kompromissfindung dazu kommen müssen, eine einheitliche Position in Brüssel zu vertreten oder in einem anderen Zusammenhang halt einen Kabinettsbeschluss herbeizuführen, das ist normales Regierungshandeln, und das wird auch in Zukunft nicht anders gehen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann ging es aber doch sehr schnell nach meinem Eindruck. Also, es gibt dann eine Kanzlerinvorlage zwei Tage später, am 16. Oktober 2015, und da heißt es: „im Lichte der Einigung der Ressorts überarbeitet“. Und wie es in einer Begleit-E-Mail heißt - das ist die Fundstelle Bundeskanzleramt-2-2, Ordner 10, Seite 141 - - dass die Passage, die ich eben zitiert hatte, jetzt dann anders heißt:

**BMUB, BMWi und BMVI** haben sich am 15. 10. auf St-Ebene als **gemeinsame Position** darauf verständigt, für die DEU-Stellungnahme (Frist 16. 10.) Zeitplan der KOM und den für die zweite Stufe vorgeschlagenen Konformitätsfaktor von 1,4 für das Jahr 2019/2020 zu akzeptieren. In der ersten Stufe 2017/2018 fordert DEU von der KOM Klärung der technischen Machbarkeit und Kriterien

Da heißt es in Klammern:

(Grenzwert in Stufe 1 müsse auf der Zeitschiene für alle Fahrzeugtypen technisch machbar sein und gewährleisten, dass Diesel im Massenmarkt als Antriebsvariante erhalten bleibt).

Klammer zu.

Außerdem haben sich Ressorts darauf verständigt, dass sich **DEU für die Anwendung der sog.**

„**Transferfunktion**“ ausspricht. Zusätzlich solle das europäische Typengenehmigungsverfahren grundsätzlich auf den Prüfstand gestellt werden.

Heißt es am anderen Ort und auf der Seite 142. Hat Ihr Staatssekretär mit Ihnen Rücksprache gehalten, bevor er sich denn doch auf diese weitgehend veränderte gemeinsame Position eingelassen hat?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Ja, wir haben darüber gesprochen, und es ist mir auch in Erinnerung, dass sozusagen keine Einigkeit über die kurze Frist im Ressortkreis erzielt werden konnte und dass wir sozusagen mit einer etwas offenen Position, wenn Sie denn lediglich den Faktor betrachten, nach Brüssel gegangen sind. Im Übrigen war die Position natürlich gut abgestimmt. Das haben Sie ja alles vorgetragen. Und für die längere Frist war ja auch ein Einvernehmen erzielt worden. Das heißt also wirklich, dass noch ein gewisser Spielraum bestand in der Abstimmung in Brüssel, was die kurze Frist angeht.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann weiter im Verfahren sind wir dann beim 28. Oktober 2015. Da wurde das zweite RDE-Paket dann im Technischen Ausschuss beschlossen, und das Ergebnis, was dann auch von Deutschland mitgetragen wurde, sah eine Transferfunktion und die Konformitätsfaktoren vor, die dann anschließend auch rechtsverbindlich geworden sind, nämlich 2,1 ab 2017 und 1,5 ab 2020. Und damit lag der Ausschussbeschluss ja noch mal deutlich näher an den ursprünglichen Vorstellungen von BMVI und Bundeswirtschaftsministerium als an dem, den Sie zunächst zwischen Ihren Ressorts als gemeinsame Position vereinbart hatten. Wie wurde Ihnen oder wie haben Sie sich dieses Ergebnis erklärt, und wie haben Sie es bewertet an der Stelle?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Natürlich, es ist ja klar, dass ich mir, ich sage mal, einen niedrigeren Faktor gewünscht hätte, also unter 2, das sagte ich ja auch eben schon, war ja auch mit dem Wirtschaftsministerium schon verabredet. Aber natürlich hat der Technische Ausschuss



## 5. Untersuchungsausschuss

auch Rücksicht genommen auf die Belange von anderen Ländern im Technischen Ausschuss. Ich kann jetzt nicht sagen, wer genau, weil ich war in dem Technischen Ausschuss ja nicht dabei. Aber natürlich waren die Interessenlagen auch innerhalb der Mitgliedstaaten unterschiedlich, und das war das Ergebnis. Das mussten wir letztlich akzeptieren; denn wir sind ja auch in Europa nicht allein, sondern haben natürlich auch andere Interessenlagen, die dort letztlich aufeinander treffen, wie das immer so ist, und im Ergebnis ist es gleichwohl deutlich besser als alles, was wir noch bis jetzt haben. Also, es fängt ja erst ab dem nächsten Jahr an zu wirken.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ich frage eben aus dem Grund auch nach, um so die Genese dann nachvollziehen zu können, und da gibt es verschiedene Dokumente, die auf Einflussnahme hindeuten, und darum möchte Sie noch mal konfrontieren mit einer Unterrichtsvorlage für den Wirtschaftsminister vom 29. Oktober 2015, in dem er über den am Vortag gefassten RDE-Beschluss des TCMV informiert wird. Darin heißt es:

Letztlich ging dem Beschluss offenbar ein Gespräch Merkel - Juncker voraus, mit der Verständigung auf die Konformitätsfaktoren.

Das ist BMWi-2-2, Ordner 55, Seite 110. Was wissen Sie über ein solches Gespräch und sonstige Bemühungen Deutschlands, die dann zu einer Verständigung hinsichtlich des Konformitätsfaktors führten?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Also, eine solche Vorlage, wie Sie sie aus dem Bundeswirtschaftsministerium zitieren, hat es bei mir nicht gegeben. Aber ich erinnere mich daran, dass mir auch gesprächsweise mitgeteilt wurde, dass es so ein Telefonat gegeben haben soll. Aber das weiß ich nicht aus eigener Kenntnis.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann gab es noch ein weiteres Schreiben in Form einer Unterrichtsvorlage für den Wirtschaftsminister vom 29. Oktober 2015 bezüglich der Transferfunktionen,

und dazu noch mal eine Frage. Das ist aus der genannten Vorlage an anderen Orten:

Transferfunktion, die im Vorschlag der EU-KOM in den Erwägungsgründen erwähnt wurde, ist jetzt auf Initiative Deutschlands und

- unterstrichen -

auf besonderen Druck des BMWi gegenüber BMUB und BMVI wieder im Verordnungstext. ...

BMW hat im Verhandlungsverlauf gegenüber BMVI und BMUB besonderen Wert auf die zeitliche Streckung sowie auf die Verankerung der Transferfunktion in Verordnungstext gelegt und hat dies auch umgesetzt.

Was haben Sie von dem hier geschilderten besonderen Druck des BMWi mitbekommen?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Das ist mir nicht erinnerlich.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann habe ich zunächst keine weiteren Fragen. Ich steige jetzt in die Befragungsrunde ein, und die CDU/CSU hat das Wort.

**Veronika Bellmann (CDU/CSU):** Frau Ministerin Hendricks, ich möchte zunächst einsteigen in den Fragenkomplex, was die Gesundheitsbeeinträchtigungen betrifft. Aus gegebenem Anlass: Heute Morgen war überall in den Medien darüber zu lesen, dass von Umweltverbänden nach wie vor behauptet wird, dass es gesicherte lineare Kausalbeziehungen gibt zwischen Stickoxidemissionen und Erkrankungen und Erhöhung der Sterblichkeit, also Mortalität und Morbidität. Wir hatten in einer der ersten Sachverständigenanhörungen die Frau Professor Dr. Peters vom Helmholtz Zentrum München hier, die das klar als Bestandteil einer sogenannten oxidativen Stresssituation darstellte und also widerlegt hat, dass es schon gesicherte Kenntnisse gäbe, dass das tatsächlich zu einer erhöhten Erkrankungshäufig-



keit und auch zu Sterbefällen beiträgt. Wie bewertet Ihr Haus die gesundheitliche Wirkung von NO<sub>2</sub>, und wie belastbar sind gegebenenfalls Ihnen vorliegende Studien als Grundlage für umweltpolitische Entscheidungen?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Es ist ja ganz sicher so, dass Stickoxide zu Feinstaubbildungen führen und dass Feinstaub die Atemwegserkrankungen beeinträchtigt [sic!]. Das ist gesichertes Erkenntnis, und da müssen wir, glaube ich, auch nicht anderer Auffassung sein. Allerdings habe ich natürlich keine Kenntnis darüber, wie sozusagen monokausal das denn zu zum Beispiel Todesfällen führt. Weder habe ich da eigene Kenntnis, noch hat mein Haus dazu Kenntnisse, weil das auch nicht unsere Aufgabe ist, sondern das wäre Aufgabe des Gesundheitsministeriums, dem nachzugehen. Aber selbstverständlich sind wir auch, wenn wir nicht sagen können: „Da sind dann soundso viele vorzeitige Todesfälle im Jahr zu beklagen“, gleichwohl verpflichtet, für eine Minimierung der Risiken zu sorgen.

**Veronika Bellmann (CDU/CSU):** Dann haben Sie eingangs gesagt, dass Sie von Beginn Ihrer Amtszeit an mit dem Thema Schadstoffemissionen sich natürlich befasst haben und auch deutlich festzustellen war - oder dass es eine logische Schlussfolgerung ist -, dass man, wenn man nur auf der Rolle testet, vermutlich andere Werte bekommt, als wenn man auf der Straße testet. Haben Sie seit Ihrem Amtsantritt Untersuchungen veranlasst, also nicht nur die Feststellung und daraufhin die Zuarbeiten zu den RDE-Paketen, sondern haben Sie seit ihrem Amtsantritt Untersuchungen veranlasst, um diese Abweichungen näher zu erklären?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Nein, das haben wir nicht gemacht. Das ist auch nicht unsere Aufgabe. Das ist weder in dem Bereich meines Ministeriums, noch wäre das Aufgabe des UBA, sondern das wäre Aufgabe des Kraftfahrt-Bundesamtes.

**Veronika Bellmann (CDU/CSU):** Wann haben Sie das erste Mal Kenntnis erhalten oder die Vermutung gehabt, dass es sich um verbotene Abschalt-einrichtungen handeln könnte?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Also, verbotene Abschalt-einrichtungen sind mir tatsächlich erst im September im Zusammenhang mit dem VW-Konzern bekannt geworden, aber indem eben aus den Vereinigten Staaten letztlich die Nachrichten zu uns nach Europa gekommen sind. Vorher habe ich von verbotenen Abschalt-einrichtungen keine Kenntnis gehabt.

Ich muss auch sagen, ich habe von Abschalt-einrichtungen, die erlaubt sind - ich habe ja vorhin vom Schutz des Motors gesprochen; wenn ich das vielleicht jetzt noch ergänzen darf in dem Zusammenhang -, eigentlich auch mehr zufällig erfahren, und zwar durch den Staatssekretär Odenwald. Ich war nämlich in dem sogenannten Kamintreffen der Umweltministerkonferenz im April dieses Jahres. Da hat Staatssekretär Odenwald Grundzüge des Berichtes der Untersuchungskommission der Umweltministerkonferenz dargestellt, und in dem Zusammenhang habe ich dann zum ersten Mal davon gehört, dass es eben Abschalt-einrichtungen - erlaubt - gibt für Zwecke des Motorschutzes. Allerdings ist wohl auch in diesen Untersuchungen der Kommission zum ersten Mal deutlich geworden, wie häufig denn diese Abschalt-einrichtungen genutzt wurden. Deswegen habe ich ja eben gesagt: „im Prinzip bei normalen mitteleuropäischen Temperaturen“, und das halte ich für eine missbräuchliche Nutzung der Erlaubnis der Abschalt-einrichtungen für den Motorschutz.

**Veronika Bellmann (CDU/CSU):** In der Tat, also bei 17 Grad. Das kann man ja nun nicht gerade begründen, warum dann Motorschutz einsetzen muss.

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Das ist sozusagen das normale Wetter. Ja. Wir haben in Deutschland - - Ich habe das dann gegoogelt, als der Staatssekretär Odenwald das vorgetragen hatte, und wenn ich mich richtig erinnere, haben wir in Deutschland eine Durchschnittstemperatur von 10,1. Ist ja klar, wenn man Sommer und Winter und alles zusammenführt. Und dann könnte man wegen Motorschutz immer abschalten. Also das kann ja nicht sinnvoll sein.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Veronika Bellmann** (CDU/CSU): Zu dem Motorschutz komme ich gleich noch mal. - Ich möchte noch mal nachfragen, was das Thema „Manipulation“ oder „Verdacht auf Manipulation“ betrifft. Die Deutsche Umwelthilfe behauptet, dass sie das BMUB auf Manipulation aufmerksam gemacht hätte, und zwar zu einem relativ frühen Zeitpunkt. Welche Hinweise haben Sie jetzt oder Ihr Geschäftsbereich erhalten, und haben Sie da möglicherweise Veranlassungen getroffen im Anschluss?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Nach meiner Erinnerung hat die Deutsche Umwelthilfe, wie Sie sagen, das zu einem recht frühen Zeitpunkt getan, also vor meiner Verantwortungszeit als Ministerin. Aber auch da muss man noch mal unterscheiden: Da hat auch die Deutsche Umwelthilfe nicht gesagt: „Da wird manipulativ gearbeitet“, sondern die Deutsche Umwelthilfe hat darauf hingewiesen, dass im tatsächlichen Fahrverhalten die Emissionen höher sind als auf dem Rollenprüfstand. Das allerdings ist etwas, was ja natürlich in meinem Haus auch bekannt war zu jedem Zeitpunkt.

**Veronika Bellmann** (CDU/CSU): Ich komme zurück auf einen Vermerk Ihres Hauses, BMUB-2-1, Ordner 56 von 60, Seite 60 ff. Dort haben Sie zu der Bewertung des Verbots von Abschaltvorrichtungen - - wird ausgeführt, dass die Verordnung - die berühmte 715/2007 - festlegt, dass Abschaltvorrichtungen nur in bestimmten und eng begrenzten Ausnahmefällen zur Anwendung kommen und nicht zur Regel werden dürfen. Das hatten wir ja schon angesprochen, was den Motorschutz betrifft. Weiter wird darin festgehalten:

Ohne entsprechende konkretisierende Vorgaben hat die Typgenehmigungsbehörde bzw. die Rechtsprechung ... nach Art. 5(2) der Basisverordnung ... auszulegen.

Immer im Hintergrund auch noch die Binnenmarktharmonisierung und Gesundheits- und Umweltschutz. Teilen Sie die Einschätzung, dass die einzelnen nationalen Typengenehmigungsbehörden der Mitgliedstaaten nicht detaillierte Anforderungen unbestimmter

Rechtsbegriffe auszulegen haben? Also müsste das quasi schon in der Basisverordnung festgehalten werden, um entsprechend die Typengenehmigungsbehörden und auch die Rechtsprechung zu entsprechenden Schlussfolgerungen und gegebenenfalls Sanktionen zu veranlassen?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Sagen Sie noch mal eben konkret die Kenntnis, die die Bundesministerin jetzt haben soll. Das ging so ein bisschen in die Einschätzung, hatte ich den Eindruck.

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Von wann ist das Dokument, das Sie vortragen?

**Veronika Bellmann** (CDU/CSU): Der Vermerk ist im Ordner 56 von 60. Ich kann Ihnen jetzt nicht genau sagen, von welchem Zeitpunkt das ist. Das habe ich leider jetzt nicht hier vorliegen. Das müssten wir vielleicht noch mal nachschauen.

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Ich kann mich an ein solches Dokument nicht erinnern.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gut. - Dann wäre die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen an der Reihe.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herzlichen Dank. - Frau Ministerin, Sie haben eben gesagt, in Ihrer Amtszeit hatten Sie quasi zu jeder Zeit oder von Anfang an, jedenfalls unmittelbar nach Amtsübernahme, Kenntnis darüber, dass reale Stickoxidemissionen erheblich von dem abweichen, was auf den Rollentestständen gemessen wird. Zu welchen politischen Konsequenzen oder Handlungen hat das denn dann geführt, ich sage mal jetzt: vor Bekanntwerden des Abgasskandals im September 2015?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Ja, dass wir die Arbeiten zu den Real Driving Emissions in Europa seit Jahren wirklich mit aller Kraft vorangetrieben haben. Ich bin ja im Februar des Jahres 2014 über den Stand der Arbeiten unterrichtet worden, die zu dem Zeitpunkt aber schon seit mehreren Jahren im Gange waren. Und das deutsche Umweltministerium hat auf der europäischen Ebene - im Übrigen aber auch parallel auf



## 5. Untersuchungsausschuss

der internationalen Ebene in Genf wegen dieses WLTP-Standards - immer wirklich, ich sage mal, mit aller Kraft gearbeitet, dass wir da vorankommen. Es war auch, nachdem ich unterrichtet wurde im Februar des Jahres 2014, natürlich keine andere Maßgabe zu fassen als: Wir machen mit aller Kraft weiter, und wir versuchen, das so schnell wie eben möglich umzusetzen. - Und das ist auch so geschehen.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Aber wir hatten eben Herrn Minister Gabriel hier, der damals ja Ihr Amtsvorgänger war, Vorvorgesetzter. „Einer Ihrer Amtsvorgänger“, so muss man es formulieren. Der hat in einer solchen Situation damals versucht, ein Messprogramm anzuschieben. Er hat gesagt: Wir müssen da mal gucken, dass wir irgendwie - - Da ging es zwar - - Der Anlass war ein anderer, aber das Problem war ähnlich. Gab es in Ihrem Haus zu Ihrer Zeit auch solche Überlegungen, oder konzentrierte sich das dann allein auf die Debatte RDE?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Also, wir haben in meiner Verantwortungszeit keine neuen Messprogramme angestoßen.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Okay. - In den Unterlagen findet sich ein Schreiben - das ist BMUB-2-1, Ordner 45, Seite 295; das ist eine Presseanfrage des *Spiegel* -, und da heißt es - da bezieht er sich auf einen Brief an die DHU -:

Ministerin Hendricks schrieb noch am 19. März an die DUH, dass „nach hiesigem Kenntnisstand“ die Hersteller die „Anforderungen der EU-Abgasvorschriften einhalten“.

Also 19. März 2015. War das damals Ihr Kenntnisstand? Haben Sie das so dann auch öffentlich dargestellt, oder - -

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Woraus zitieren Sie diese Antwort? - Entschuldigung, nein, der *Spiegel*. Darf ich noch mal nachfragen: Anfrage des *Spiegel* vom ...

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Das ist eine Anfrage des *Spiegel*, dass Sie das der DUH mitgeteilt haben. Der *Spiegel* fragt nach, ob das zutrifft, dass Sie diese Position vertreten, dass die Hersteller alle die EU-Abgasvorschriften einhalten.

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Und wann soll ich das der DUH geantwortet haben?

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Am 19. März 2015.

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Das kann ich mir nicht vorstellen, weil da war ja schon längst klar, dass VW es nicht getan hat.

(Unruhe)

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Nein, das war vorher. Also VW ist - -

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Ach so, 2015. Ach ja, sicher, im März 2015. Ja, ja, klar. Ja, natürlich, dann habe ich das so geantwortet. Ja, selbstverständlich. Natürlich hatten wir keine andere Kenntnis. März 2015 hatten wir keine andere Kenntnis.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Die Frage ist aber ja die: Sie haben eben gesagt, Sie hatten schon die Kenntnis, dass da einiges nicht stimmt, dass das auseinanderfällt, aber Sie sagen hier - wenn das stimmt so -, dass Sie auf jeden Fall sicher wissen, dass die Vorschriften alle eingehalten werden. Woher hatten Sie die Erkenntnis?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Es wurden ja - - Nach unserer Erkenntnis waren ja keine Vorschriften verletzt, sondern nach unserer Kenntnis war es offenbar, dass auf den Rollenprüfständen andere Messergebnisse zu gewärtigen waren und sind, als im tatsächlichen Fahrverhalten zu gewärtigen waren und sind. Das ist aber kein Verstoß, sondern das ist eine Abweichung zwischen Labor und Wirklichkeit, aber kein Verstoß gegen europäische oder sonstige Vorschriften.





## 5. Untersuchungsausschuss

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber Sie kennen doch sicherlich aus dem Umweltbundesamt, Ihrer nachgeordneten Behörde, das Handbuch für Emissionsfaktoren, und da kann man nachlesen - das haben auch die Zeugen und Sachverständigen hier bestätigt -, dass von Euro 4 nach Euro 5 die Emissionen sogar steigen, obwohl eigentlich die Grenzwerte niedriger sind. Stellt man sich da nicht die Frage: „Da stimmt doch irgendetwas nicht“? Dass man nicht so einen Satz schreibt: Es wird alles eingehalten.

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Ehrlich gesagt, ich kenne das Handbuch nicht.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ach so, Sie kennen das nicht.

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Nein, ich finde auch nicht, dass ich das kennen muss.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. Gut. - Das hätte ich jetzt gedacht, dass Sie das an der Stelle - -

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Ich weiß, dass es das gibt, aber ich habe es nicht gelesen.

(Arno Klare (SPD): Kann man so auch nicht, gibt es nur online!)

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Der Herr Kollege sagt: Das gibt es nur online. - Man kann es aber auch ausdrucken, also insofern - -

(Heiterkeit - Arno Klare (SPD): Riesentabellen!)

Dann würde mich interessieren: Sie haben eben gesagt, diese Thermofenster, wenn dann unter 17 Grad die Abgasreinigungsregelung ausgeschaltet wird, wenn das eingesetzt wird zum Zwecke des Motorschutzes, dann finden Sie das missbräuchlich. Können Sie mir erklären, was Sie mit dem Begriff „missbräuchlich“ meinen?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Ja, ich will damit zum Ausdruck bringen: Wenn es in Ausnahmefällen erlaubt ist, für Zwecke des Motorschutzes

eine Abschaltvorrichtung zu nutzen, dies dann aber faktisch ständig geschieht, dann wird jedenfalls die Ausnahme zur Regel, und das ist missbräuchlich.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Sie haben auch eben gesagt, dass Sie eigentlich die EU-Verordnung eindeutig finden und auch das, was Sie gerade gesagt haben, daraus dann ableiten. Ich sehe das genauso. Ist das oder war das bisher die Auffassung der Bundesregierung, oder ist das Ihre Einschätzung als Ressortministerin oder Ihre private Einschätzung, wie auch immer?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Darüber hat es keine Abstimmung in der Bundesregierung gegeben.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also das ist eine Einschätzung, die Sie haben als - -

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Ja, die Einschätzung habe ich gewonnen nach dem Vortrag von Staatssekretär Odenwald im Rahmen der Umweltministerkonferenz im April, weswegen ich davon ausgehe, dass eine vergleichbare Erkenntnis im Verkehrsministerium auch vorherrscht. Aber es hat keine Abstimmung in der Bundesregierung darüber gegeben nach meinem Kenntnisstand.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Wir hatten nur - - Ich sage mal, hier sind schon andere Positionen zu diesem Thema vertreten worden. Also insofern ist das dann interessant. Das reicht, glaube ich, für die nächste Runde, weil meine Zeit ist vorbei.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. - Dann ist das Wort bei der SPD-Fraktion.

**Kirsten Lühmann** (SPD): Dann mach ich da mal weiter. Da ich bei fast allen Vernehmungen dabei war, vermute ich zu wissen, wo der Kollege Krischer hin will.

(Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das ist interessant!)



## 5. Untersuchungsausschuss

Bei Ihrem Eingangsstatement haben Sie unter anderem gesagt, dass Sie zwar dieser Auffassung sind, dass so ein Thermofenster, wenn es denn so einen breiten Temperaturbereich abdeckt, nicht im Sinne der Verordnung ist. Aber Sie haben auch gesagt, Ihrer Meinung nach - zumindestens habe ich das so verstanden - wäre das eben nicht rechtssicher und klar formuliert und Sie würden sich dafür einsetzen - und nicht nur Sie, sondern die gesamte Bundesregierung -, dass in diesem Punkt die Verordnung klarer gefasst wird und der Terminus - der ja woanders schon eingeführt ist - „Stand der Technik“ eingeführt wird.

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Richtig.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Also dass diese Aussage „missbräuchlich“, dass das der gesunde Menschenverstand ist, den, glaube ich, ganz, ganz viele hier haben, aber dass der eben, der gesunde Menschenverstand - alle Juristen mögen bitte weghören -, nicht justiziabel ist, und um den gesunden Menschenverstand justiziabel zu machen, dass das - - Habe ich das so richtig verstanden? Vielleicht können Sie dazu noch ein paar Ausführungen machen.

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Ja, Frau Kollegin, das haben Sie vollkommen richtig verstanden. Ich habe ja eben in dem Zusammenhang versucht, zu erläutern, was ich in diesem Zusammenhang als missbräuchlich, sage ich wirklich jetzt mal, empfinde, weil das ist natürlich auch nicht justiziabel. Aber wenn, ich sage mal, die Ausnahme zur Regel wird, dann scheint es missbräuchlich zu sein. Das bedeutet - - Das habe ich ja gerade so sinngemäß gesagt. Aber das bedeutet natürlich nicht, dass es justiziabel ist. Das ist vollkommen richtig, und deswegen sind wir auch der Auffassung, soweit ich weiß, auch in der ganzen Bundesregierung mittlerweile: Wir jedenfalls wollen uns dafür einsetzen, durch den Terminus „Stand der Technik“ tatsächlich, ich sage mal, einen einklagbaren Sachverhalt zu haben. Ja.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Danke. - Ich komme auf einen weiteren Punkt, der hier schon mal angesprochen wurde. Das ist der Kontakt mit der Deutschen Umwelthilfe. Sie hatten oder logischerweise hat Ihr Ministerium - - Wir haben hier

verschiedene Kollegen gehört, denen nachgesagt wurde, eher Kontakt zur Wirtschaft zu haben, und ich glaube, bei Ihnen wird es dann eher der Kontakt zu den Umweltverbänden sein. Also gehe ich davon aus, dass Ihr Haus auch regelmäßigen Kontakt mit der Deutschen Umwelthilfe hatte. Richtig?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Ja, selbstverständlich. Mein Ministerium hat regelmäßig Kontakt mit allen Umweltschutzverbänden, aber Sie dürfen durchaus auch davon ausgehen, dass wir auch mit Wirtschaftsverbänden oder einzelnen Industrieunternehmen durchaus Kontakte haben. Ja.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Es soll ein Schreiben gegeben haben der Deutschen Umwelthilfe, wo die auf erhöhte Emissionen von Stadtbussen hinweisen. Können Sie sich daran erinnern?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Ja, die Debatte war sogar noch etwas anders. Wir haben - - Es gab ein Gesp- - Also, ich kann mich jetzt wieder erinnern, weil ich natürlich mir dann auch ein bisschen die Akten angesehen habe, sonst hätte ich das auch nicht mehr auf dem Schirm gehabt. Es gab ein Gespräch mit der Deutschen Umwelthilfe, und in dem Gespräch hat mich der Geschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe, Herr Resch, gebeten, wegen von ihm angenommener Probleme, sag ich jetzt mal vereinfacht, mit Stadtbussen an die Herstellerfirma heranzutreten - - und ob ich mich nicht dafür verwenden könnte, dass - - usw. Das habe ich zugesagt, das habe ich aber hinterher nicht getan, weil meine Fachabteilung mir mit Gründen sozusagen davon abgeraten hat, ein solches Schreiben denn tatsächlich an den Hersteller von diesen Stadtbussen zu richten. Meine Fachabteilung hat mir aus fachlichen Gründen davon abgeraten, und deswegen habe ich die Zusage, die ich Herrn Resch gegeben habe, nicht eingehalten.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Fachlich-technische oder fachlich-rechtliche Gründe?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Fachlich-technisch.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Kirsten Lüthmann** (SPD): Danke schön. - Wir haben schon über die Verhandlungen zu RDE gesprochen und uns über die Konformitätsfaktoren unterhalten, und der Kollege Krischer hat gefragt, ob Sie in Ihrer Zeit Untersuchungen, Messreihen in Auftrag gegeben haben. Ich habe die Frage nicht ganz verstanden, und ich stelle sie noch mal an Sie. Wenn ich das richtig verstanden habe: Als Sie ins Amt gingen, waren die Verhandlungen zu RDE ja schon im Gange. Also, hatten Sie denn - -

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Seit mehreren Jahren, soweit ich weiß.

**Kirsten Lüthmann** (SPD): Ja. - Hatten Sie denn alle Daten, die Sie für diese Verhandlungen benötigten, oder gab es da irgendwo noch eine Sache, die man hätte vielleicht noch erhellen können, um diese Verhandlungen noch nach vorne zu bringen oder mit mehr Substanz zu füllen?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Nach meinem Kenntnisstand war das nicht nötig. Natürlich gibt es auch regelmäßige Erhebungen des Umweltbundesamtes sowieso, jetzt nicht wegen spezieller Probleme, sondern das Umweltbundesamt macht ja regelmäßige Erhebungen über die Luftqualität zum Beispiel, und die Daten werden, ich glaube, alle zwei Jahre, also wirklich sehr regelmäßig, erhoben, und insofern liegen die natürlich auch meinem Haus vor - aber jetzt nicht bezogen wegen RDE, sondern ganz allgemein wegen des Zustandes von Umwelt und Natur.

**Kirsten Lüthmann** (SPD): Ich habe noch eine Frage in dieser Runde, eine letzte, zu dem Thema „Aufarbeitung des Skandals“. Inwiefern hat Ihr Haus etwas mit der Aufarbeitung, mit der Untersuchungskommission, mit anderen Teilen außerhalb der Untersuchungskommission zur Aufarbeitung zu tun gehabt?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Das Bundesverkehrsministerium hat sich entschieden, die alleinige Verantwortung dafür zu übernehmen.

**Kirsten Lüthmann** (SPD): Danke.

**Arno Klare** (SPD): Frau Ministerin, Sie haben das Neun-Punkte-Programm bereits erwähnt. Unter Punkt 2 schreiben Sie unter anderem, dass Sie begrüßen, dass Deutschland die Grundsatzentscheidung zu RDE massiv herbeigeführt hat und dafür gesorgt hat, dass es herbeigeführt wurde. In dieser gesamten RDE-Debatte scheint es ja um diese Konformitätsfaktoren - am Anfang „Compliance-Faktoren“ von Ihnen genannt; ist aber dasselbe, was wir damit meinen - zu gehen. Können Sie vielleicht ein paar Ausführungen dazu machen, wie die Bandbreite war?

Also, es gab Forderungen der Automobilindustrie, es gab Forderungen von anderen Staaten in der Europäischen Union, und es gab die Forderungen, die in einem ursprünglichen Entwurf der EU standen - 1,2; 1,6 -, und dann hat man sich hier zwischen den Ministerien in einer Abstimmung auf 1,95 geeinigt. Das hat Herr Flasbarth hier ausgeführt, dass man zu diesem Kompromiss gefunden hat. Wie war die Bandbreite, und wie war dieser Einigungsprozess?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Also, die Bandbreite, Herr Kollege, haben Sie schon richtig dargestellt. Letztlich die ehrgeizigsten Daten waren die, die von der Kommission vorgeschlagen waren und die, wie Sie richtig zitiert haben, ich ja in meinem Neun-Punkte-Programm positiv gewertet habe. Dass wir da nicht ausgekommen sind, das hatten wir ja eben schon ausgeführt. Da muss ich mich nicht wiederholen.

Ich habe keine Kenntnis davon, wie in andern europäischen Ländern die Bandbreite war. So sehr bin ich da nicht in die Tiefe gegangen. Also, das hat ja sicherlich im Technischen Ausschuss eine Rolle gespielt, da musste auf der europäischen Ebene natürlich auch ein Einvernehmen hergestellt werden. Aber was welches Land dort vertreten hat, weiß ich im Einzelnen nicht. Dass es unterschiedliche Interessenlagen gab natürlich bei den Herstellern von Automobilen, das weiß ich. Ich erinnere mich, glaube ich, dass Italien sehr zögerlich war. Davon habe ich gehört - aber mehr weiß ich auch nicht -, dass die also sozusagen vorsichtig sein wollten, um es mal so zu sagen.



## 5. Untersuchungsausschuss

Was die deutsche - - Ja, „die Automobilindustrie“ kann ich nicht sagen, aber der Verband der deutschen Automobilindustrie - - Ich habe ja nicht mit einzelnen Automobilherstellern darüber gesprochen. Der Verband der deutschen Automobilindustrie hat nach meiner Erinnerung, ich sage mal, vorgetragen, dass, wenn es über 2,5 gehen würde, dann die Lichter ausgehen, sage ich jetzt mal etwas flapsig. Das war so die Bandbreite. Also, wenn es unter 2,5 gehen würde - Entschuldigung, falsch herum -, also, wenn es unter 2,5 gehen würde.

**Arno Klare (SPD):** Bei diesen Werten, die dann zustande - - oder die erst mal erhoben wurden von der Europäischen Kommission als sozusagen der äußere Eckpunkt - 1,2; 1,6 -: War da diese Fehlertoleranz - „Error Margin“ genannt - von 0,5, die immer eingerechnet wird, weil diese Geräte, mit denen auf der Straße gemessen wird, die sind nicht so genau wie auf der Rolle, da muss man eine Fehlertoleranz von 0,5 einrechnen - - war das schon drin Ihres Wissens?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Das weiß ich nicht.

**Stellvertretender Vorsitzender Oliver Krischer:** Okay. - Dann wäre jetzt die Fraktion Die Linke dran. Herr Kollege Zdebel.

**Hubertus Zdebel (DIE LINKE):** Danke, Herr Vorsitzender. - Frau Ministerin, in den von Ihrem Ministerium übermittelten Akten findet sich ein an Sie gerichtetes Schreiben der Sozialdemokratischen Fraktion des Europäischen Parlaments vom 16. November 2015. Das ist in den Akten MAT A BMUB-2-1, Ordner 51 von 60, Seite 18 f. Es ist vom Vorsitzenden der Fraktion Gianni Pittella unterzeichnet sowie von Kathleen Van Brempt, der stellvertretenden Vorsitzenden für den Bereich „Nachhaltige Entwicklung“. In diesem Schreiben werden die vom TCVM [sic!] am 28. Oktober beschlossenen Konformitätsfaktoren kritisiert. Es wird die Befürchtung geäußert, dass die neuen Regelungen von den europäischen Bürgern als das angesehen würden, was sie wirklich seien, ein erneuter Beweis für die Fähigkeit der Automobilindustrie, erfolgreich die Umsetzung von EU-Umweltregelungen zu

verzögern und abzuschwächen. Sie, Frau Hendricks, werden aufgefordert, zu veranlassen, dass beim nächsten Umweltministerrat über die RDE-Regelungen diskutiert wird mit dem Ziel, diese substanziell zu modifizieren. Sollten die vom TCVM [sic!] beschlossenen Regelungen hingegen unverändert den Rat passieren, behalte sich die S-&-D-Fraktion vor, sich dafür einzusetzen, dass das Europäische Parlament von seinem Vetorecht Gebrauch macht. Wie haben Sie auf dieses Schreiben reagiert?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Ehrlich gesagt, da müsste ich in die Akten gucken. Ich erinnere mich im Moment nicht.

**Hubertus Zdebel (DIE LINKE):** Oder vielleicht können Sie sich erinnern - Zusatzfrage direkt -: Haben Sie Versuche dann daraufhin möglicherweise unternommen, dass die vom TCVM [sic!] beschlossenen Faktorenregelungen noch mal zur Sprache kommen?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Nein, da habe ich keine erneuten Versuche unternommen - nach meiner Erinnerung nicht -, weil mir, wenn ich mich recht erinnere, klar war, dass man von dem dort gefundenen Kompromiss nicht mehr würde abrücken können auf der europäischen Ebene. Aber das ist meine Erinnerung, die kann ich jetzt also im Moment nicht durch Akten belegen.

**Hubertus Zdebel (DIE LINKE):** Okay. - Dann habe ich noch eine Frage zur Zusammenarbeit mit dem Verkehrsministerium und anderen Ressorts. In einem Artikel aus der *Süddeutschen Zeitung* vom 1. Oktober 2016 wird im Zusammenhang mit möglichen unzulässigen Abschalteneinrichtungen darüber berichtet, dass sich das Verkehrsministerium über Gesetzeslücken beklage, die das KBA daran hinderten, gegen ausländische Autohersteller vorzugehen, die ihre Typgenehmigung in einem anderen EU-Mitgliedstaat erhalten haben. Zu der Frage, wer für die Gesetzeslücke verantwortlich sei, heißt es in dem Artikel, dass im Verkehrsministerium - Zitat -

an das Umweltministerium verwiesen wird, das sei wohl der bessere Ansprechpartner. Schließlich



## 5. Untersuchungsausschuss

gehe es um eine Lücke beim Schutz der Umwelt.

- Zitat Ende. - Trifft diese in dem Artikel geschilderte Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen Umwelt- und Verkehrsministerium zu aus Ihrer Sicht?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Das sehe ich nicht so. Der Normalfall ist ja eigentlich eher, dass andere Ressorts zu mir sagen, ich soll mich nicht so viel einmischen.

(Heiterkeit)

**Hubertus Zdebel (DIE LINKE):** Gut. - Weiter zu Medienberichten: Laut Medienberichten sollen Sie sich ursprünglich gewünscht haben, dass das Umweltministerium in der Untersuchungskommission „Volkswagen“ vertreten ist. Das ist zum Beispiel von der *Tagesschau* berichtet worden am 2. August 2016. Trifft das zu, und, wenn ja, weshalb kam es trotz Ihres Wunsches nicht zu einer Beteiligung Ihres Hauses?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** In der Tat, das hat Staatssekretär Flasbarth gegenüber seinem Kollegen vorgetragen, und es gibt eben zwei Möglichkeiten: Entweder man macht eine solche Untersuchungskommission und baut sie breit auf mit allen, die eben auch, ich sage mal, mitbeteiligt sind. Es gibt ja immer die Frage von Federführung und Beteiligung, und selbstverständlich wäre auch in einem anderen Fall das Verkehrsministerium federführend gewesen - keine Frage. Aber man hätte natürlich andere Ressorts beteiligen können, selbstverständlich. Und, wie gesagt, mein Staatssekretär hat ja auch gegenüber seinem Kollegen in der Hinsicht interveniert.

Sicherlich wäre auch das Umweltbundesamt in der Lage gewesen, durchaus mit viel Expertise beizutragen. Aber das Verkehrsministerium hat sich anders entschieden und hat in seiner Verantwortung diese Kommission eingesetzt. Das kann man natürlich so machen. Dagegen habe ich zunächst auch gar nichts einzuwenden. Das ist durchaus möglich. Das ist ja nicht formalisiert in einem solchen Fall. Also, wenn wir ein parlamentarische Beratungsverfahren haben, dann

wissen wir, wer federführend ist und wer mitberatend ist. Aber bei einer solchen Kommission gibt es ja kein formalisiertes Verfahren. Also konnte sich das Verkehrsministerium auch anders entscheiden, so, wie es sich entschieden hat.

**Hubertus Zdebel (DIE LINKE):** Ja, aber haben Sie sich nicht darüber geärgert oder da noch mal versucht, etwas zu unternehmen?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Nach meiner Erinnerung ist durchaus durch Staatssekretär Flasbarth nicht nur einmal interveniert worden, aber ich sage mal, wie förmlich. Ich glaube, einmal geschrieben und vielleicht noch mal telefoniert oder so, also bestimmt nicht beim ersten Mal die Fahnen eingerollt, aber im Ergebnis ist es dann so, dass diejenigen, die es gemacht haben, es dann auch zu verantworten haben.

**Hubertus Zdebel (DIE LINKE):** Wurden Sie denn aus Ihrer Sicht vom BMVI hinreichend über den jeweiligen Sachstand bei der Aufklärung des Dieselskandals informiert?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Nein, ich wurde zwischendurch gar nicht informiert. Also, ich habe wirklich die erste Kenntnis davon erhalten, als ich in der Sitzung der Umweltministerkonferenz - - Das war hier in Berlin, weil das Vorsitzland Berlin war, deswegen hat das im Roten Rathaus stattgefunden. Da kann ich mich gut dran erinnern. Ich habe nicht an der Umweltministerkonferenz an dem Tag tagsüber teilnehmen können, weil ich eine andere dienstliche Verpflichtung hatte. Ich weiß nicht mehr genau, welche, aber ich kann mich erinnern, dass ich, glaube ich, aus Hamburg zurückkam, und am Abend war die sogenannte Kaminsitzung. Und da hat der Staatssekretär Odenwald vorgetragen, und da bin ich dabei gewesen während des gesamten Vortrages und auch während der Diskussion, die danach stattgefunden hat, und da bin ich zum ersten Mal über den Stand unterrichtet worden. Das war im April, wie gesagt, und recht kurz danach, also vielleicht innerhalb von ein, zwei Wochen danach, ist der Abschlussbericht dann auch veröffentlicht worden.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Hubertus Zdebel (DIE LINKE):** Wie bewerten Sie das denn? Oder haben Sie danach noch mal versucht, dann direkt an Informationen zu kommen, wenn Sie den Eindruck hatten, dass Sie nicht hinreichend informiert worden sind?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Sehen Sie, auch da - - Es gibt auch hier zwei Möglichkeiten. Wenn man nicht informiert wird, kann man auch keine Verantwortung übernehmen.

**Hubertus Zdebel (DIE LINKE):** Okay. - Weitere Frage: Einige Zeugenaussagen haben bei mir den Eindruck erweckt, dass das Umweltministerium eher Treiber war, wenn es um strengere Kontrollen oder Regelungen zur Reduzierung von Verkehrsemissionen ging, während das Wirtschaftsministerium und das Verkehrsministerium hier eher verhalten waren. War das auch Ihr Eindruck damals als Umweltministerin?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Ja, Herr Kollege Zdebel, das liegt auf der Hand. Das bleibt auch so. Ich bin vor kurzem in anderem Zusammenhang von einer Journalistin gefragt worden, ob ich mich nicht manchmal einsam fühle. Also, ich will das mal als Aperçu hier sagen. Das ist so, dass man als Umweltministerin vorangehen muss und dass die Interessenlagen woanders anders sind, und irgendwann sind die Interessenlagen dann doch wieder gleich, wenn alle gesehen haben, dass es eben doch auch ökonomisch vernünftig ist, was wir vorschlagen.

**Hubertus Zdebel (DIE LINKE):** Meine Fragezeit ist um.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Die Fragerunde ist an dieser Stelle beendet. - Wir gehen weiter zur zweiten Runde, zur CDU/CSU-Fraktion.

**Veronika Bellmann (CDU/CSU):** Frau Ministerin, ich möchte gern noch mal auf den Themenkomplex Konformitätsfaktoren zurückkommen. Die Deutsche Umwelthilfe behauptet in einem Schreiben an Sie im Dezember 2015 - jetzt habe ich mal das Datum -, dass die nun beschlossenen Konformitätsfaktoren eine deutliche Abschwächung des Euro-6-Grenzwertes darstellen. In einer vorangegangenen Sachverständigenanhörung

hat der Sachverständige Professor Beidl gesagt: Das RDE führt de facto bei Gleichbleiben der Grenzwerte zu einer deutlichen Verschärfung der Abgasgesetzgebung. - Meine Frage jetzt an der Stelle: Wie wurde diese Frage von Ihrem Haus bewertet, also auch diese Grenzabstände quasi, und ist der geltende Konformitätsfaktor geeignet, Messunsicherheiten auszugleichen, ohne die Grenzwerte in ihrer emissionsmindernden Wirkung zu beeinflussen?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Also, der jetzt vorgesehene Faktor, der ja ab dem nächsten Jahr gilt, ist auf jeden Fall natürlich ein Fortschritt im Verhältnis zum jetzt geltenden Recht, weil wir haben ja bis jetzt gar keine Möglichkeiten, im realen Fahrverhalten zu messen. Das werden wir ab dem nächsten Jahr haben, und insofern ist es auf jeden Fall als Fortschritt zu werten. Und deswegen will ich mich auch nicht auf eine Debatte einlassen, die da lautet: Das ist jetzt irgendwie noch schlechter als Euro-Norm 6 oder so. - Das kann ich auch technisch gar nicht beurteilen. Das mag so sein, aber das kann ich technisch gar nicht beurteilen. Da will ich nichts zu sagen. Dass wir insgesamt vorankommen damit, das ist nicht zu bestreiten.

**Veronika Bellmann (CDU/CSU):** Zum Thema Feldüberwachung noch eins: Das UBA hat eine Feldüberwachung durchgeführt - das wissen wir ja -, im Zusammenhang auch, als Auftrag quasi aus der Zusammenarbeit mit dem BMVI. Daraus abzuleiten war, dass eine Selbstüberwachungsverpflichtung der Hersteller bisher als nicht zielführend angesehen werden kann und dass in den Zuarbeiten und in den Verbesserungsvorschlägen für das RDE-Paket quasi also verbindliche Rechtsvorschriften im Sinne auch einer Marktüberwachung eingeführt werden sollten. Wurden seit der gemeinsamen Feldüberwachung von BMU und BMVB, die 2007 initiiert worden ist, CO<sub>2</sub>-Messungen vom UBA durchgeführt? Haben Sie Kenntnis davon?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Das UBA ermittelt regelmäßig die Luftqualität in Deutschland, aber ich bin nicht sicher, wie und auf welche Art und Weise die das ermitteln. Das hat natürlich auch - - Also, die messen an bestimmten Stellen



## 5. Untersuchungsausschuss

und extrapolieren dann. Also, die messen nicht die ganze Bundesrepublik Deutschland, aber das machen sie regelmäßig. Aber die von Ihnen angesprochene Felduntersuchung ist vor meiner Verantwortungszeit in Auftrag gegeben und durchgeführt worden.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** So, jetzt sind wir wieder in der misslichen Situation, dass wir die Sitzung unterbrechen müssen wegen einer namentlichen Abstimmung. Dann würden wir sofort nach dem Ende der namentlichen Abstimmung noch mal auf die letzten Fragen an Sie eingehen wollen. Das wird in ungefähr 15 bis 20 Minuten der Fall sein.

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Ja, okay.

(Unterbrechung von 18.20  
bis 18.43 Uhr)

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Kolleginnen und Kollegen, wir würden dann ganz gern fortsetzen wollen - wir werden gleich sicherlich komplett sein -, damit wir die Zeugin nicht unnötig warten lassen müssen und auch die weitere Zeugeneinvernahme von Kanzleramtschef Altmaier alsbald fortgesetzt werden kann.

Dann lassen Sie uns wieder einsteigen in die Sitzung, die ich hiermit eröffne, und die Kollegin Bellmann war als letzte Rednerin an der Reihe, und Sie haben das Wort.

(Zuruf)

- Keine weiteren Fragen seitens der CDU/CSU. - Dann würde ich unseren Beitrag auch erst mal so an mir vorüberziehen lassen. Die SPD wäre an der Reihe und winkt ab.

(Arno Klare (SPD): Würde  
ebenso vorüberziehen lassen!)

Dann wären wir bei der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen. Kollege Krischer, bitte.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Frau Ministerin, ich möchte noch mal zurückkommen auf Ihren Neun-Punkte-Plan, und zwar finde

ich da unter Punkt 4 - deshalb habe ich eben auch schon mal so ein bisschen nachgefragt - die Aussage:

4. Neben einer Verbesserung der Prüfbedingungen bei der Typgenehmigung

- das zielt wahrscheinlich auf RDE ab; das ist Punkt 2 in Ihrer Liste -

brauchen wir mehr unabhängige Kontrolle bei den Fahrzeugen, um sicher zu stellen, dass die Fahrzeuge so gebaut wurden, dass sie niedrige Emissionen auf der Straße einhalten. Solche Kontrollen sollten unabhängig durch Behörden erfolgen. Die Kosten für das Kontrollsystem müssen von den Herstellern getragen werden.

Da würde mich jetzt interessieren: Gab es da Aktivitäten, die genau - weil das ist ja eine sehr wesentliche Forderung - - wo jetzt etwas geschehen ist, wo etwas umgesetzt worden ist? Wie ist der Stand da?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Ja, das ist noch nicht umgesetzt. Wir arbeiten daran. Das wird im sogenannten vierten RDE-Paket umgesetzt werden. Dazu wird die Kommission im nächsten Jahr - davon gehen wir aus - einen Vorschlag vorlegen, und da bringen wir natürlich unsere Positionen ein, wie üblich. Also, das ist jetzt noch nicht umgesetzt, aber das steht an.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Gut. - Also, es gibt aber jetzt keinerlei Aktivitäten oder gab keinerlei Aktivitäten vonseiten der Bundesregierung, das auf nationaler Ebene zu implementieren - oder Ihres Hauses -, weil RDE - - haben Sie eigentlich vorher alles - - Da taucht das alles auf. Deshalb klingt das für mich so, als ob das eine zusätzliche Aktivität vonseiten der Bundesregierung sein sollte.

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Ja, das ist es ja auch. Also, ich meine - - Zu dem Zeitpunkt, als ich diesen Neun-Punkte-Plan veröffentlicht habe, da waren wir ja sozusagen mittendrin im RDE,



## 5. Untersuchungsausschuss

aber noch nicht im dritten und vierten Teil von RDE, und das kommt ja jetzt erst. Und da setzen wir uns natürlich dafür ein und bringen auch alle unsere Vorschläge dort ein. Das wird in diesem vierten Paket - ich gehe davon aus, im nächsten Jahr - von der EU-Kommission vorgeschlagen werden. Wir arbeiten natürlich daran. Die EU-Kommission macht das ja nie so ganz allein. Aber es kann natürlich nicht sinnvoll sein, das national zu machen. Das ist ja völlig klar. Wenn wir in Deutschland andere Prüfungs- und Kontrollsysteme hätten als zum Beispiel in Luxemburg, dann würden die natürlich alle wieder ihre Typgenehmigung in Luxemburg sich geben lassen und würden dem entgegen. Also, das müssen wir schon auf der europäischen Ebene regeln.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Jetzt habe ich nun gelesen, dass der Verkehrsminister Dopingtests plant. Ist darüber mit Ihnen gesprochen worden in diesem Zusammenhang, weil das klingt ja so, als ob das genau das wäre auf nationaler Ebene?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Mit mir persönlich nicht, aber ich will nicht ausschließen, dass mit meinem Haus da Kommunikation besteht.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Aber Sie wissen nicht, was sich dahinter verbirgt oder was das sein könnte konkret?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Ich persönlich weiß das nicht. Nein.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Okay. - Dann haben Sie in diesem Plan, wie ich finde, eine sehr interessante Aussage, dass Sie sagen: Diesel macht Sinn aus Klimaschutzgründen, weil er weniger CO<sub>2</sub> emittiert. - Ich würde da ein bisschen ein Fragezeichen dahinter machen, aber das muss nicht der Gegenstand sein. Sie sagen aber dann: Ein abnehmender Anteil von Diesel gefährdet nicht die Klimaschutzziele. - Ist das Ihre persönliche Auffassung, oder ist das auch eine Linie, die die Bundesregierung in der Vergangenheit vertreten hat?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Das ist die Position meines Hauses.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Okay, aber nicht die der Bundesregierung?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Das ist insoweit nicht abgestimmt.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Okay. - Dann hätte ich noch eine letzte Frage zu dem ganzen Thema „Untersuchungsbericht und Untersuchungskommission“. Da habe ich Sie eben so verstanden - Sie müssten mich dann korrigieren, wenn ich Sie falsch verstanden habe -: Die Untersuchungskommission wurde eingesetzt vom Kollegen Dobrindt, und es hat in der Zeit bis zur Vorstellung des ersten Berichtes, wo ja die Messungen veröffentlicht werden, keinen Austausch mit Ihnen oder Ihren Behörden in irgendeiner Weise gegeben.

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Nach meinem Kenntnisstand nicht.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Also, das Umweltministerium und nachgeordneter Bereich sind in die Arbeit dieser Untersuchungskommission nicht eingebunden?

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** So ist es.

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

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gibt es weitere Fragen an die Zeugin Hendricks Ihrerseits, CDU/CSU-Fraktion?

(Zuruf von der CDU/CSU:  
Nein!)

Unsererseits auch nicht. SPD-Fraktion?

(Kirsten Lühmann (SPD):  
Nein!)

- Nicht. Grüne? - Dann weiter auch nicht.

Dann können wir die Befragung von Frau Hendricks für heute beenden. - Im Rechtssinne abgeschlossen wird die Vernehmung aber erst dann sein, nachdem Sie die Gelegenheit hatten, das





## 5. Untersuchungsausschuss

Protokoll einzusehen. Dann haben Sie 14 Tage Zeit, um mögliche Korrekturen vornehmen zu können. Erst danach würde dann der Ausschuss den Abschluss der Vernehmung beschließen. - Herzlichen Dank für Ihr Erscheinen, und ich wünsche Ihnen noch einen schönen Abend und alles Gute für die nächsten Tage. Dann wären wir am Ende Ihrer Befragung. Danke schön.

**Zeugin Dr. Barbara Hendricks:** Herzlichen Dank auch.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann hatte ich zwar ein Signal gegeben, dass der Zeuge Altmaier um 19.00 Uhr hier wieder erscheinen kann. Jetzt haben wir aber noch zehn Minuten Luft, wenn er denn um 19.00 Uhr erscheinen kann, und könnten uns noch mal versorgen oder verpflegen.

(Kirsten Lühmann (SPD):  
Oder entsorgen!)

Gut. Ich unterbreche die Sitzung für 10 Minuten oder bis zum Eintreffen des Zeugen Altmaier.

(Unterbrechung von 18.50  
bis 18.53 Uhr)



**Fortsetzung der Vernehmung des Zeugen Peter Altmaier**

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir können mit der Vernehmung von Bundesminister Altmaier jetzt fortsetzen. Vielen Dank für Ihr Verständnis und Ihre Flexibilität, aber auch der Ausschuss hat eine große Flexibilität an den Tag gelegt; insofern passt das wunderbar zusammen.

Nach meiner Kenntnis oder meiner Rückfrage waren die Grünen als Letztes in der Runde dran, aber durch, und dann würden wir halt in die nächste Befragungsrunde reingehen. - Dann hat das Wort die CDU/CSU-Fraktion.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Da sind keine Fragen dazugekommen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann möchte ich für die Linke den Komplex gerne aufrufen, wo wir den Einfluss, den möglichen Einfluss der Automobilindustrie auf das Verhalten der Bundesregierung noch mal erörtern. Wie in manchen vorangegangenen Fragen, Herr Minister, ging es uns ja auch immer darum, zu erfahren: Wie und auf welchem Wege hat es die Kontakte gegeben? Und wir hatten nach verschiedenen Anlässen gefragt, und Sie hatten ja auch darauf dann eine entsprechende Auskunft gegeben.

Ich frage jetzt nicht weiter nach den telefonischen Kontakten. Das hatten Sie ja auch schon gesagt, dass Sie da in Einzelfällen oft nicht informiert sind. Dann möchte ich Sie danach fragen: Wann und wie oft haben sich Kanzlerin oder Sie seit Bekanntwerden der Manipulationsvorwürfe bei Abgasemissionen mit Vertretern von Umweltverbänden getroffen, um sich mit diesen über den Umgang bzw. mit den Konsequenzen aus dem Abgasskandal auszutauschen?

**Zeuge Peter Altmaier:** Also, ich bitte erst mal um Verständnis, dass ich jetzt nicht den Terminplan der Kanzlerin vorliegen habe.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann bitte die Auskunft von Ihnen.

**Zeuge Peter Altmaier:** Ich kann nur für mich antworten, -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay.

**Zeuge Peter Altmaier:** - dass ich mich mit sehr vielen Verbänden und Verbandsvertretern treffe und in aller Regel solche Anfragen auch nicht ablehne, sondern großen Wert darauf lege, auch als Chef des Kanzleramtes mit denen zu reden, die auf mich zukommen. Ich kann Ihnen das gerne nachliefern, ob aus dem Bereich der Umweltverbände jemand in dieser Zeit Gesprächswünsche geäußert hat. Ich kann es aus dem Gedächtnis nicht memorieren, aber wenn sie geäußert worden wären, hätte ich sie garantiert nicht abgelehnt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. Danke. Dann kriegen wir da noch möglicherweise weitere Informationen. - Der weitere Verlauf bei der RDE-Gesetzgebung und mögliche Einflussnahmen auf das BMUB ist meine nächste Frage. Wir hatten schon Teile davon vorhin thematisiert, aber ich will noch mal konkret nachfragen, ob und in welcher Weise es Einflussnahmen auf das BMUB gegeben hat, damit die Bundesregierung eine industriefreundlichere Position einnehmen kann bei den Werten.

**Zeuge Peter Altmaier:** Ich kann auch hier nur noch mal das wiederholen, was ich gesagt habe, dass ich persönlich keinerlei Einfluss auf das BMUB ausgeübt habe, auch keinen Einfluss auf das BMVI oder das BMWi in dieser Frage. Das unterscheidet meine Tätigkeit zum Beispiel von den Gesprächen über den Klimaschutzplan, wo ich sehr intensiv mit dem Wirtschaftsministerium und dem Umweltministerium auch in der abschließenden Phase der Ressortabstimmung gesprochen habe, um rechtzeitig zu dem Klimagipfel in Marrakesch eine abgestimmte Haltung der Bundesregierung herzustellen. In diesem Falle hat es sich als nicht notwendig erwiesen, und deshalb habe ich keinen Einfluss ausgeübt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Am 20. Oktober 2015 wendete sich der bayerische Ministerpräsident Horst Seehofer mit einem Schreiben zu den RDE-Vorschlägen der EU-Kommission und den



## 5. Untersuchungsausschuss

damit aus seiner Sicht verbundenen Konsequenzen für die Automobilindustrie an die Bundeskanzlerin. Er schrieb - das ist Bundeskanzleramt-2-1, Ordner 4, Blatt 22 ff. - Zitat -:

Die bisher bekannten Pläne der EU-Kommission bergen jedoch große Risiken für unsere Automobilindustrie. Faktisch würden damit fast alle Dieselfahrzeuge ökonomisch unattraktiv. Ohne einen großen Anteil an Dieselfahrzeugen können unsere Automobilhersteller aber auch die strengen EU-Grenzwerte für CO<sub>2</sub>-Emissionen ab dem Jahr 2020 nicht einhalten und laufen Gefahr, massive Strafzahlungen leisten zu müssen. Dies würde den Automobilstandort Deutschland nachhaltig beschädigen. Das nicht akzeptable Fehlverhalten von VW darf nicht als Hebel dafür benutzt werden, um die deutsche Automobilindustrie insgesamt zu diskreditieren und ihr jetzt zu hohe Auflagen aufzubürden.

Die Automobilindustrie ist kompromissbereit. Ihre Vorschläge zur Reform der Messung des Schadstoffausstoßes stellen eine gute Diskussionsgrundlage für die weiteren Verhandlungen in Brüssel dar. Ich bitte Dich daher, dass die Bundesregierung diese Vorschläge in den anstehenden Beratungen aufgreift und auf ein Ergebnis hinarbeitet, das das Klima schützt, die Luftqualitätsziele erfüllt und die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie erhält.

Ist Ihnen dieses Schreiben bekannt?

**Zeuge Peter Altmaier:** Ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Wissen Sie, welche Reaktion es seitens der Kanzlerin auf dieses Schreiben gab?

**Zeuge Peter Altmaier:** Erst mal ist es so, dass wir solche Schreiben zu fast allen politischen Fragen, die sich auf die Interessen der Bundesländer be-

ziehen, regelmäßig erhalten, und zwar von Ministerpräsidenten aller politischer Couleur, von Herrn Ramelow ebenso wie von Herrn Seehofer und von Herrn Albig ebenso wie von Frau Kraft. Alle diese Schreiben werden bei uns im Kanzleramt nach Eingang von den zuständigen Referaten und Abteilungen geprüft. Sie werden in Kopie an diejenigen auch weitergeleitet, die Sie auf dem Eingangsstempel sehen können. Das ist in aller Regel auch der Chef des Kanzleramtes.

Es hat dann einen Antwortentwurf gegeben und ein Antwortschreiben der Bundeskanzlerin aus dem November, und zwar zu einem Zeitpunkt, wo die Entscheidung in Brüssel bereits gefallen war. Ich weiß nicht, ob Ihnen dieses Antwortschreiben vorliegt oder ob es als nicht untersuchungsgegenständlich bezeichnet worden ist. Es ist jedenfalls in diesem Schreiben darauf hingewiesen worden, wie das Ergebnis aussieht und dass die Bundesregierung der Auffassung ist, dass dieses sowohl einen erheblichen Fortschritt zur Verbesserung der Luftreinhaltung bedeutet als auch für die Automobilindustrie wirtschaftlich tragbar ist. Das ist ein ganz normaler Vorgang, und auch dieses Schreiben war mir bekannt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Aber ich will noch mal einen Zeitraum vor diesem Antwortschreiben aufgreifen, weil es da einen Zusammenhang gibt zwischen dem, was die Bayerische Staatsregierung schreibt und auch der Automobilhersteller BMW. Nach diesem Schreiben vom 20. Oktober, was wir eben gerade besprochen hatten, gab es am 27. Oktober dann ein weiteres Schreiben, übermittelt von der Bayerischen Staatskanzlei an das Bundeskanzleramt, ein Vermerk mit der Haltung der Bayerischen Staatsregierung zum Thema RDE mit der Bitte um eine vertrauliche Behandlung. Das ist Bundeskanzleramt-2-2, Ordner 8, Blatt 74. Anlass dieses Schreibens war die geplante Verabschiedung des zweiten RDE-Paketes am folgenden Tag, dem 28. Oktober, welche laut Schreiben eine wesentliche Weichenstellung war. Das ist im gleichen Ordner, Blatt 75. Zur Position der Bayerischen Staatsregierung heißt es in dem Schreiben:



## 5. Untersuchungsausschuss

- Die **EU-KOM** ist mit ihrem Vorschlag hinsichtlich eines sog. „RDE-Messverfahrens“, das sich künftig an realen Fahr-situationen orientiert, über alle zuvor diskutierten und vereinbarten **Eckpunkte hinausgegangen**. Die **Automobilindustrie ist nicht imstande**, diese Vorgaben umzusetzen.
- Die **BReg wird deshalb eindringlich gebeten, den Vorschlag abzulehnen und gemeinsam mit den anderen EU-Mitgliedstaaten einen tragfähigen Kompromiss auszuloten**.
- Die Kombination eines extrem ambitionierten Zeitplans mit sehr niedrigen Toleranzen bei gleichzeitiger Unklarheit vieler Rahmenbedingungen **macht den KOM-Vorschlag für die Automobilindustrie un erreichbar**.

Das ist im gleichen Ordner, Blatt 75.

Und im Anschluss daran nimmt die Bayerische Staatsregierung in ihr Schreiben die wichtigsten Forderungen der BMW-Group im Einzelnen auf und stellt diesen die ambitionierten Vorschläge der EU-Kommission gegenüber. Das ist am anderen Ort, Seite 76. Ist Ihnen dieses Schreiben bekannt vom 27. Oktober?

(Ein Mitarbeiter des Bundeskanzleramts legt dem Zeugen Unterlagen vor)

**Zeuge Peter Altmaier:** Kann ich von meinem Mitarbeiter diesen Vermerk haben vom 27. Oktober? Ich muss ihn im Original sehen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm. - Das ist Ordner 8.

**Zeuge Peter Altmaier:** War das der Vermerk an Herrn Luft?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Nein, das ist ein Schreiben der Bayerischen Staatskanzlei.

**Zeuge Peter Altmaier:** An wen?

(Zurufe)

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ach so, der Autor, der ist hier bei mir nicht notiert. Aber Sie bekommen das Papier, bitte.

**Zeuge Peter Altmaier:** Ich bekomme es.

(Dem Zeugen werden Unterlagen vorgelegt)

- Danke schön. - Ja, das ist - - Das hatten wir vor der Unterbrechung bereits diskutiert, und zwar ist das eine Vorlage gewesen, ein Schreiben gewesen von Herrn Hartmuth in der Staatskanzlei an Herrn Luft - das ist der Leiter der Abteilung 3 im Bundeskanzleramt -, und ich hatte vorhin schon gesagt, dass mir dieses Schreiben nicht bekannt war. Das hatte ich bereits klipp und klar beantwortet.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gut. - Da hatte ich die Abteilung 4 in Erinnerung.

**Zeuge Peter Altmaier:** Weil dieses Schreiben weder an die Kanzlerin noch an mich gerichtet war, sondern ein Schreiben war, was an die Arbeitsebene gerichtet war, und zwar von der bayerischen Arbeitsebene. Auch solche Schreiben kommen häufig vor, weil es auf allen Ebenen des Bundeskanzleramtes Kontakte gibt mit den jeweils zuständigen Ansprechpartnern auf der vergleichbaren Ebene in anderen Bundesländern, in anderen Ministerien, und Sie werden verstehen können, dass ich bei der großen Zahl dieser Kontakte und auch der Schreiben, die dort ausgetauscht werden - - dass nicht jedes einzelne von der Kanzlerin dann, was von einem Referenten, einem Referatsleiter gemacht oder empfangen wird - - zur Kenntnis nehmen kann, sondern sie werden dann an uns vorgelegt, wenn die politische Bedeutung es notwendig macht, und dann kann man in aller Regel auch sehen, dass wir das abgezeichnet haben. Manchmal vergisst man die Abzeichnung, aber man kann sich daran erinnern. Aber in diesem Fall habe ich klipp und klar gesagt: Dieses Schreiben ist mir nicht bekannt.



**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ich danke Ihnen. - Jetzt geht es weiter in der Runde. - Bei der SPD ist weiterhin kein Fragebedarf. Dann sind wir bei Bündnis 90/Die Grünen.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ich hätte noch zwei Punkte. Zum einen ist ja die Situation die, dass Volkswagen gegenüber der Bundesregierung oder in dem speziellen Fall gegenüber dem Bundesverkehrsministerium die Position vertritt, dass das, was dort an Abschaltanlagen eingebaut ist, nach deutschem Recht nicht illegal sei. Das Verkehrsministerium oder das Kraftfahrt-Bundesamt hat aber ja eine Rechtsposition eingenommen, dass diese Abschaltanlagen illegal sind. Ist das mit Ihnen abgestimmt worden, oder haben Sie das auch nur zur Kenntnis genommen?

**Zeuge Peter Altmaier:** Nein, das - - Also, jedenfalls ich persönlich habe mir dazu keine eigene Meinung gebildet. Ich bin zwar von Hause aus Jurist und glaube auch, dass ich meine juristischen Arbeiten in der Vergangenheit nicht ganz schlecht gemacht habe, aber die Frage, wie ein bestimmter Vorgang juristisch einzuordnen ist, ist zunächst mal Sache des zuständigen Ministeriums und im Endergebnis möglicherweise auch der Gerichte, wenn einer der Beteiligten darauf besteht, die Dinge gerichtlich klären zu lassen. Aber es ist nicht meine Aufgabe, juristische Einschätzungen vorzugeben.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Meine Frage war aber einfach: Hat es darüber eine Abstimmung mit dem Kanzleramt, mit Ihnen gegeben vonseiten des Verkehrsministeriums über diese Frage, weil die ist ja von sehr grundsätzlicher Art?

**Zeuge Peter Altmaier:** Nein, mir war bekannt, dass es zu der Frage der Rechtmäßigkeit - es geht nicht um die Strafbarkeit, es geht um die Rechtmäßigkeit; das sind zwei unterschiedliche Paar Schuhe - zwischen den Beteiligten unterschiedliche Auffassungen gab. Ja.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Und das ist Ihnen nur mitgeteilt worden?

**Zeuge Peter Altmaier:** Ja.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Oder hat es keinen Austausch oder sonst irgendetwas darüber gegeben?

**Zeuge Peter Altmaier:** Wissen Sie: Natürlich, es muss ja nicht den Austausch geben dann unmittelbar zwischen den Ministern, und es ist mir bekannt geworden. Ich weiß jetzt nicht, ob es mir bekannt geworden ist durch ein Gespräch mit dem Minister selbst oder durch ein Gespräch mit meinem zuständigen Abteilungsleiter, der dann wiederum mit seinem Kollegen im BMVI gesprochen hat. Es ist mir jedenfalls bekannt gewesen, und ich habe auch keinen Anlass gesehen, zu intervenieren; denn die Intervention hätte ja nur darin bestehen können, dass ich sage: VW hat recht, und der Verkehrsminister hat unrecht. - Und dafür sah ich überhaupt gar keinen Grund und keinen Anlass, und deshalb war das eine Frage der Ressortzuständigkeit, wo das Kanzleramt, jedenfalls in meiner Person, nicht interveniert hat.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Dann hätte ich noch eine weitere Frage. VW hat ja zu Beginn des Abgasskandals - Oktober, November - auch mitgeteilt, dass bei CO<sub>2</sub>-Werten Manipulationen festgestellt worden seien, und hat das nachher wieder etwas relativiert oder zurückgenommen. In dem Zusammenhang hat es Gespräche gegeben mit dem Finanzministerium, weil das auch Steuerfragen betrifft. Sind Sie darüber informiert worden oder in irgendeiner Weise beteiligt worden?

**Zeuge Peter Altmaier:** Bei den Gesprächen über Steuerfragen war ich nach meiner Kenntnis nicht beteiligt, und das ist auch ganz folgerichtig, weil ich auch nicht über jede Frage als Umweltminister, die in meine Ressortzuständigkeit fiel, sofort den Chef des Kanzleramtes informiert habe. Das sind ganz normale Gespräche, und deshalb finde ich es auch ganz normal, dass sie jedenfalls nicht alle und in epischer Breite mit dem Kanzleramtsminister besprochen werden. Das wäre anders gewesen, wenn es sich um eine problematische Fallgestaltung gehandelt hätte oder wenn das Bundesfinanzministerium der Meinung gewesen



## 5. Untersuchungsausschuss

wäre, dass man Rechtsänderungen braucht oder für wünschenswert erachtet. Das war aber, soweit ich das sehe, nicht der Fall.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Na ja, problematisch ist diese Fallgestaltung, glaube ich, schon, wenn CO<sub>2</sub>-Werte nachher geändert werden müssen und darauf völlig neue Steuerbescheide für längst zugelassene Fahrzeuge - - Aber ich wollte - -

**Zeuge Peter Altmaier:** Aber das Kanzleramt ist nicht das Finanzamt. Ich bitte da herzlich um Verständnis. Über diese Fragen sprechen die Fachressorts mit den Betroffenen, und es kann dann bisweilen mal sein, wenn sich Fachressorts nicht mit den Betroffenen einigen, dass dann einer der Beteiligten sich an das Kanzleramt wendet, aber in diesem Fall war es nicht der Fall.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Mir ging es ja auch nur darum, zu hören, ob Sie beteiligt waren.

**Zeuge Peter Altmaier:** Ja. - Nein, bin ich ganz offen.

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

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Weitere Fragen in der Runde hier? - Dann würde ich ganz gern noch einen letzten Punkt einbringen; da noch mal wieder zurück zu den Gesprächen vor Verabschiedung der RDE. Da finden wir in den Akten unter dem Datum 16. Oktober 2015 einen von Herrn Pung-Jakobsen angefertigten Sprechzettel für Bundeskanzlerin - über Chef BK - zu „Grenzwerte bei Testverfahren von Stickoxid-Emissionen bei PKW - Real Driving Emissions (RDE)“, Bundeskanzleramt-2-2, Ordner 10, Blatt 142 ff.

**Zeuge Peter Altmaier:** Wenn Sie erlauben, dass meine Mitarbeiter mir das Ding raussuchen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja, sehr gern. Selbstverständlich.

**Zeuge Peter Altmaier:** Dann haben wir den vergleichbaren Informationsstand.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** So ist es auch gedacht.

(Ein Mitarbeiter des Bundeskanzleramts legt dem Zeugen Unterlagen vor)

**Zeuge Peter Altmaier:** Ja. Danke schön.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Darin wird zunächst ausführlich dargestellt die Position des VDA.

**Zeuge Peter Altmaier:** Ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und dann wird auch unter dem Punkt „Darstellung der Position der verschiedenen Mitgliedstaaten“ aufgeführt:

FRA (Federführung Umweltministerium) plädiert für restriktivere Grenzwerte, auch Elysée hat Skepsis zu Grenzwerten über 2 signalisiert.

Das ist an gleichem Ort, Blatt 144. Und unter dem Punkt „Bewertung“ heißt es dann - gleiche Seite -, die von der Kommission vorgeschlagenen Grenzwerte sind äußerst restriktiv und würden die Hersteller von Dieselfahrzeugen unter erheblichen wirtschaftlichen Druck bringen. Ein Konformitätsfaktor von über 2 in der ersten Stufe usw. dürfte allerdings kaum eine qualifizierte Mehrheit unter den Mitgliedstaaten finden bzw. die Kommission überzeugen.

**Zeuge Peter Altmaier:** Ja

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mich interessiert an dieser Stelle, ob Deutschland Einfluss auf Frankreich ausgeübt hat, um dessen Position zu den - in Gänsefüßchen gesprochen - restriktiven Grenzwerten zu ändern.

**Zeuge Peter Altmaier:** Ich habe ja vorhin schon gesagt, dass wir uns ständig bei einer Vielzahl von Fällen, auch bei wichtigen Fällen, um eine gemeinsame deutsch-französische Position bemühen. Das hat auch etwas damit zu tun, dass wir eine ganz besondere Beziehung zu unserem französischen Partner haben, und das führt dazu,



## 5. Untersuchungsausschuss

dass wir fast alle wesentlichen Fragen mit Frankreich besprechen. Im Übrigen gibt es auch Situationen, wo Frankreich auf Deutschland zukommt. Diese Gespräche sind nicht immer ganz einfach, aber sie sind sachorientiert. Es ist bisweilen auch so, dass diese Gespräche auf Ebene von Abteilungsleitern unterschiedlicher Abteilungen geführt werden. Ich habe persönlich auch eine sehr gute Arbeitsbeziehung zu meinem französischen Kollegen, dem Generalsekretär des Élysée. Das ist im Interesse Deutschlands, weil es uns ermöglicht - - Im Falle einer Einigung mit Frankreich wachsen die Wahrscheinlichkeit und die Chance, dass man dafür auch zumindest eine Sperrminorität bekommt und manchmal auch eine Mehrheit in den Ratsformationen.

Und diese Gespräche sind - - Der Vorschlag in dem Votum war, dass die Gespräche mit Frankreich intensiviert werden. Das hat die Kanzlerin gebilligt. Ich habe das auch gesehen, und ich gehe mal davon aus, dass diese Gespräche auch geführt worden sind; denn am Ende haben wir ja doch noch einige Verbesserungen durchsetzen können.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Also, Sie selber waren an diesen Gesprächen nicht beteiligt?

**Zeuge Peter Altmaier:** Nein, nein.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und Sie können auch nicht sagen, wer diese Gespräche geführt hat?

**Zeuge Peter Altmaier:** Das ist auf der Arbeitsebene geführt worden. Es gibt auch da Eskalationsmöglichkeiten. Es war zum Beispiel so, dass - - Also, in meiner kurzen Amtszeit als Bundesumweltminister hatte ich drei französische Kolleginnen und Kollegen in dem Amt - Nicole Bricq, Delphine Batho und Monsieur Philippe Martin. Ich habe immer versucht, über meine Abteilungsleiter im Umweltministerium in den relevanten Fragen, die im Rat behandelt wurden, eine gemeinsame Position herzustellen. Bisweilen habe ich auch das gemeinsam mit meiner Ministerkollegin oder meinem Ministerkollegen getan, und es gab auch Fälle, wo auch die Kanzlerämter und der Élysée mit beteiligt waren. Das entspricht der

jahrzehntelang geübten Praxis zwischen Ministerien und Regierungen, und das hat auch in diesem Fall stattgefunden, und deshalb glaube ich, dass wir da also ein ganz normales Verfahren haben wie in vielen anderen Fällen auch.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ich fragte deshalb nach, weil es ja doch Mails und Briefe auf höchster Ebene gegeben hat, wo eben beispielsweise die Bayerische Staatskanzlei sich ans Kanzleramt über Sie gewandt hat.

**Zeuge Peter Altmaier:** Ja, Sie müssen - - Also, wir sind - - Bei uns werden in aller Regel Entscheidungen nicht par ordre de mufti gefällt vom zuständigen Minister. Das kann er gar nicht, weil er für das, was er möchte, entweder auf europäischer Ebene eine Mehrheit braucht oder weil er für das, was er möchte, eine Mehrheit im Bundesrat braucht - mit den Bundesländern - oder weil er eine Mehrheit braucht in der Koalition mit dem Koalitionspartner und anderen mitberatenden Ministerien. So, und an dieser Koordinierungsarbeit ist eine große Zahl von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern unserer zuständigen Häuser und auch des Bundeskanzleramtes je nach Zuständigkeit und je nach Fallgestaltung beteiligt.

Und auch der Chef des Bundeskanzleramtes ist in diese Fragen in vielfältigster Weise mit eingebunden. In diesem Fall - RDE - hat es sich nicht als notwendig erwiesen, dass der Chef des Bundeskanzleramtes persönlich sich in diese Gespräche auf europäischer Ebene einschaltet, weil sie auf der Ebene, auf der sie geführt worden sind, zu einem vernünftigen Ergebnis beigetragen haben.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann danke ich Ihnen. - Gibt es weitere Fragen aus der Runde? - Das ist nicht der Fall.

Dann können wir die Befragung von Ihnen, Herr Minister Altmaier, für heute beenden. Sie wissen, im Rechtssinne abgeschlossen ist die Vernehmung erst dann, wenn Sie nach der Kontrolle des Protokolls noch mal die Möglichkeit hatten, dazu mögliche Korrekturen vorzunehmen. Erst danach würde der Ausschuss dann den Abschluss der



5. Untersuchungsausschuss

Vernehmung beschließen. Ich darf mich herzlich bei Ihnen bedanken und Ihnen für den weiteren Abend noch alles Gute wünschen - und auch für die kommenden Wochen angenehme Feiertage, einen guten Rutsch ins neue Jahr.

**Zeuge Peter Altmaier:** Ich darf mich den guten Wünschen anschließen.





## 5. Untersuchungsausschuss

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke schön.

Dann darf ich unsere letzten drei Zeugen in den Sitzungssaal bitten. Das sind die Herren Stephan Redmann, Torsten Meier und Dirk Bremer.

Meine Herren, ich darf mich herzlich bedanken für Ihr Erscheinen und Sie herzlich begrüßen. Bevor wir mit der Vernehmung beginnen können, möchte ich Sie drei über Ihre Rechte und Pflichten aufklären. Als Zeugen vor einem Untersuchungsausschuss sind Sie verpflichtet, die Wahrheit zu sagen, das heißt, Sie müssen richtige und vollständige Angaben machen. Sie dürfen nichts weglassen, was zur Sache gehört, und nichts hinzufügen, was der Wahrheit widerspricht. Ein vorsätzlicher Verstoß gegen die Wahrheitspflicht kann zur Strafbarkeit nach § 162 in Verbindung mit § 153 Strafgesetzbuch 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 sind 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 Berufsgeheimnisträger und ihre Gehilfen grundsätzlich die Auskunft in Bezug auf die Dinge verweigern, die ihnen in dieser Eigenschaft anvertraut und bekannt geworden sind. Haben Sie dazu Fragen? - Das ist nicht der Fall.

Dann möchte ich Sie darauf hinweisen, dass eine Tonbandaufnahme der Sitzung gefertigt wird, um die Protokollierung der Sitzung zu erleichtern. Deshalb ist es wichtig, dass wir nachher bei der Vernehmung das Mikrofon auch entsprechend nutzen und die Tonbandaufnahme funktioniert. Diese Aufnahme wird auf jeden Fall nach dem Abschluss der Protokollerstellung gelöscht. Das Protokoll wird Ihnen dann vor seiner endgültigen

Fertigstellung übersandt. Dazu noch Fragen Ihrerseits? - Das ist nicht der Fall.

Wir werden Sie getrennt voneinander entsprechend der aus der Tagesordnung ersichtlichen Reihenfolge vernehmen. Die Vernehmungen werden so ablaufen, dass ich die Zeugen zunächst zur Person vernehmen werde. Dann haben Sie als Zeugen Gelegenheit, das, was Ihnen über den Gegenstand Ihrer Vernehmung bekannt ist, im Zusammenhang darzulegen, und danach werde ich weitere Fragen an Sie richten, und dann sind die übrigen Ausschussmitglieder an der Reihe.

Werden Ihnen Vorhalte aus Akten gemacht, wird Ihnen der Fragesteller auf Wunsch hin die entsprechende Unterlage vorlegen. In diesem Zusammenhang noch mal der Hinweis: Immer darauf achten, dass wir die Quelle benennen.

Ein letzter Hinweis: Sollten Sie während Ihrer Vernehmung der Auffassung sein, 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 um einen entsprechenden Hinweis. Der Ausschuss würde dann nämlich über den Ausschluss der Öffentlichkeit sowie den Geheimhaltungsgrad der Sitzung beschließen. Das wäre die Belehrung und Erklärung für alle.

Dann beginnen wir mit Herrn Redmann, und ich darf Sie, Herr Meier und Herr Bremer, bitten, den Saal zu verlassen. Sie werden dann in den Zeugenraum gebracht.



### Vernehmung des Zeugen Stephan Redmann

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Herr Redmann, bevor wir mit der Vernehmung zur Sache beginnen, wie gesagt, zunächst zur Person. Ich möchte Sie deshalb bitten, kurz Ihren Vornamen, Nachnamen, Ihr Alter, Ihren Beruf und Ihren Wohnort zu nennen. Bitte.

**Zeuge Stephan Redmann:** Vielen Dank, Herr Vorsitzender, und guten Abend zusammen. - Mein Name ist Stephan Redmann, ich bin 45 Jahre alt, Referent im Bundesverkehrsministerium, also Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, im Referat Kraftfahrzeugtechnik (Umweltschutz), und ich bin wohnhaft in Bonn. - Kurze Frage zur Technik: Immer wieder ausdrücken oder anlassen?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Das können Sie anlassen. Das hat sich nicht als störend erwiesen, und dann kann es auch nicht vergessen werden. - Herr Redmann, Sie wurden bereits über den Gegenstand der Vernehmung schriftlich informiert. Dann kann ich darauf verzichten, das noch mal zusammenfassend darzustellen. Dann ist das so in Ordnung. Vielen Dank.

Sie haben jetzt die Möglichkeit, Herr Redmann, im Zusammenhang darzulegen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist. Wenn Sie das wünschten, hätten Sie jetzt das Wort.

**Zeuge Stephan Redmann:** Ich habe also keine Stellungnahme vorbereitet. Ich bin nicht derjenige, der immer gerne große, lange Reden hält. Insofern würde ich gerne dann sofort mit den Fragen beginnen. Danke.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gut, dann werden wir jetzt einsteigen. Dann möchte ich Sie zunächst danach fragen, wie Sie sich auf die heutige Vernehmung vorbereitet haben. Mit wem haben Sie gesprochen, und wie haben Sie sich insgesamt vorbereitet?

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, es gab gestern ein Vorbereitungsgespräch bei uns im Ministerium, wo dann das, was Sie eben in Kurzform vorgetragen haben, noch mal intensiver besprochen worden ist, also die Rechte und Pflichten für mich als Zeugen und wie auch die Abläufe sind, also wo ich mich hier vor Ort einfinden muss usw. Ansonsten vorbereitungsmäßig: Ich hatte nur meine Möglichkeit in Anspruch genommen, dass ich in die Akten noch mal reinschaue. Das ist ja immerhin ein Zeitraum von zehn Jahren, der hier abgedeckt wird. Das heißt, ein bisschen Erinnerungsauffrischung habe ich, soweit die Dienstgeschäfte das erlaubt haben, schon vorgenommen, damit ich nicht hier in die Verlegenheit komme, auf jede zweite Frage mit: „Ich kann mich leider nicht erinnern“ zu antworten. Das wäre, denke ich, für die Aufklärung nicht sonderlich hilfreich.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Das stimmt, das soll auch ganz in unserem Sinne sein. Vielen Dank. - Können Sie kurz Ihren beruflichen Zugang oder Ihre berufliche Tätigkeit im Verkehrsministerium im Zusammenhang mit den Pkw-Emissionen darstellen?

**Zeuge Stephan Redmann:** Ja. - Also, von der Ausbildung her bin ich Diplom-Physiker. Ich habe Diplom-Physik in Bonn studiert, war zunächst in der Geophysik tätig, und ab 2011 hatte ich dann erstmalig den Bezug zur Kraftfahrzeugtechnik. Nein, Entschuldigung, 2001. Ab 2001 erstmalig den Bezug zur Kraftfahrzeugtechnik bei der Bundesanstalt für Straßenwesen, und seit 2003 bin ich im Referat Kraftfahrzeugtechnik (Umweltschutz) im Bundesverkehrsministerium tätig, dort auch zuständig für die Abgasthemen, das heißt für die Typgenehmigungsvorschriften sowohl auf Brüsseler Bereich - das heißt EG - als auch UNECE-Bereich, das heißt bei den Vereinten Nationen. Insbesondere auch die kraftfahrzeugtechnischen Vorschriften für die Pkw und schweren Nutzfahrzeuge waren in meinem Vorschriftenbereich. Hier ist natürlich insbesondere auch der Schwerpunkt RDE - Real Driving Emissions - und auch WLTP zu nennen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Der Untersuchungszeitraum, um den wir uns hier bemühen,



## 5. Untersuchungsausschuss

hat ja ein Anfangsdatum, nämlich den Juli 2007. Es geht um den Erlass der Verordnung 715/2007. Haben Sie im Untersuchungszeitraum vor Bekanntwerden des Abgasskandals Unsicherheiten oder Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der Einführung der Verordnung und der Richtlinie 46/2007 und deren Umsetzungsvorschriften wahrgenommen, zum Beispiel durch Rückfragen vom KBA oder der Hersteller?

**Zeuge Stephan Redmann:** Nein, sind mir jetzt keine präsent, nein.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Seitens der Hersteller und auch der Bundesregierung wird seit dem Abgasskandal, also September 2015, angeführt, dass verschiedene Tatbestandsmerkmale des Regelwerks, zum Beispiel Normalbetrieb, Motorschutz usw., nicht klar genug definiert seien und gegebenenfalls Regelungslücken bestünden. Gab es vor Bekanntwerden der Manipulationsvorwürfe diesbezügliche Rückfragen oder Kritik seitens der Hersteller? Können Sie sich daran erinnern?

**Zeuge Stephan Redmann:** Nein, also seitens der Hersteller kann ich mich definitiv nicht daran erinnern, dass es dort Rückfragen gegeben hätte, und auch insgesamt habe ich jetzt keine Erinnerung daran, dass es irgendeinmal in dem von Ihnen angesprochenen Zeitraum - - dass die Regelungslücken thematisiert worden wären.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Entschuldigung, das Letzte hatte ich eben akustisch nicht verstanden.

**Zeuge Stephan Redmann:** In dem von Ihnen angegebenen Zeitraum habe ich auch insgesamt keine Erinnerungen, dass diese Regelungslücken, Auslegungsschwierigkeiten irgendeinmal thematisiert worden wären.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. - Wir wissen aus den bisherigen Zeugenvernehmungen, dass spätestens seit dem Jahr 2010 bekannt war, dass die auf der Rolle gemessenen NOx-Werte, bei den Herstellern, im Realbetrieb nicht eingehalten werden. Und Zeugen in unserem Aus-

schuss haben ausgesagt, dass bis zum Bekanntwerden der Manipulationsvorwürfe vor allem die Unzulänglichkeiten des NEFZ dafür ursächlich angesehen wurden. Würden Sie diese Einschätzung bezogen auf Ihren damaligen Standpunkt bestätigen?

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, wenn Ihre vorhergehende Frage sich auch auf diesen Tatbestand bezog, würde ich es dann gerne revidieren, was ich eben gesagt habe. Natürlich, die erhöhten Realemissionen waren bekannt, wie Sie schon richtigerweise sagten, spätestens ab 2010. Da gab es auch den entsprechenden Workshop der Europäischen Kommission mit den Mitgliedstaaten zum New Emission Approach, wo man sich exakt dieser Tatsache gewidmet hat, dass die Realemissionen höher sind. Als Ursache wurde hier der unzulängliche NEFZ angesehen, der halt nicht in der Lage ist, repräsentativ die normalen Betriebsbedingungen abzubilden und als Prüfmodus dann eben auch entsprechend zielführend eingesetzt werden zu können. Das war dann der Startschuss für die RDE-Entwicklung bzw., wenn wir zum Thema CO<sub>2</sub> übergehen, zur WLTP-Entwicklung auf der Genfer Ebene.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Es gab also niemals vor dem Abgasskandal im BMVI die Vermutung, dass auch Manipulationen der Hersteller zumindest mitursächlich sein könnten für die Überschreitungen?

**Zeuge Stephan Redmann:** Nein, also die Thematik „erhöhte Emissionen“, wie Sie ja schon sagten, spätestens seit 2010. Es gab vorher auch schon Erkenntnisse, dass die Emissionen höher sind. Das ist zwar nicht in meinem Zuständigkeitsbereich, das waren insbesondere auch Studien, die im Bereich des Umweltbundesamtes angesiedelt waren im Zusammenhang mit dem Handbuch der Emissionen. Dort hat man auch schon festgestellt, dass es eine Diskrepanz gibt zwischen den Typgenehmigungswerten und den realen Werten - in Anführungsstriche setze ich das mal -, das heißt also mit Werten, die in anderen Zyklen gemessen werden. Das ist aber durchaus verständlich gewesen in den technischen Diskussionen damals, dass halt Parameter wie



## 5. Untersuchungsausschuss

Fahrzeugdynamik oder andere Randbedingungen, die halt nicht im NEFZ festgelegt werden, Auswirkungen auf die Emissionen haben. Das heißt, diese Diskrepanz war technisch erklärbar damals. Man hat dort nicht auf Manipulationen geschlossen, zumindest nicht, dass mir das bekannt wäre. Das muss ich immer einschränken.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Technisch erklärbar, sagten Sie.

**Zeuge Stephan Redmann:** Ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Nun heißt es in einer von Christoph Albus entworfenen Sprachregelung zur Sitzung des Technischen Komitees - TCMV - vom 17. September 2010 - das ist BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 27/7353.5/3-2-RDE, Ordner 60, Blatt 2 ff. - - Also, ich fange lieber noch mal von vorne an: In einer von Christoph Albus entworfenen Sprachregelung zur Sitzung des TCMV, die Sie gegengezeichnet haben, werden mehrere Möglichkeiten zur Senkung der Realemissionen im Verkehr genannt, unter anderem „technische Überwachung“ und - auch in Führungszeichen gesetzt - Anti-Manipulation. Wie ist das zu verstehen?

**Zeuge Stephan Redmann:** Da müsste ich jetzt vielleicht den gesamten Vorgang noch mal sehen. Also, jetzt so aus dem Zusammenhang heraus kann ich es nicht unmittelbar beurteilen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja.

**Zeuge Stephan Redmann:** Vielleicht hilft es, wenn ich den Vorgang gesamt noch mal sehe.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Genau. - Das wird Ihnen jetzt vorgelegt. Das ist ja auch schon ein paar Jahre her.

(Dem Zeugen werden Unterlagen vorgelegt)

**Zeuge Stephan Redmann:** Entschuldigung, mit 45 - sind leider 1,5 Dioptrien - - Ich muss leider kurz erst mal die Brille - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Also, mir geht es da um die Begriffe „Technische Überwachung“ und „Anti-Manipulation“.

**Zeuge Stephan Redmann:** Gut, unter der technischen Überwachung würde ich jetzt schon die Abgasuntersuchung verstehen. Könnte ich jetzt aber, ehrlich gesagt, nichts weiter zu ausführen, was damals das Verständnis war, warum es hier zu Papier gebracht worden ist.

„Verkehrskontrollen“: Würde ich ebenso nichts zu sagen können im Moment. Und „Anti-Manipulation“: Habe ich leider auch keine Erinnerung, was damals die Motivation war, dieses hier in diese Auflistung mit aufzunehmen.

Alle anderen Punkte, muss ich sagen, sind Punkte, die auch in den Folgejahren thematisiert worden sind, -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Genau.

**Zeuge Stephan Redmann:** - aufgegriffen worden sind, weiterentwickelt worden sind. Aber die drei letzten Punkte - oder die vier letzten Punkte, muss man sagen -: Habe ich jetzt keine Erinnerung, was die Ursache war, dass es hier in der Auflistung genannt wurde.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm. - Aber Software der Motorsteuerung kann unter Umständen auch Gegenstand dieser technischen Überwachung sein?

**Zeuge Stephan Redmann:** Das weiß ich nicht. Wie gesagt, ich habe keine Erinnerung, was die Motivation war, warum Herr Albus das in den Entwurf damals reingeschrieben hat.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gab es im Zusammenhang mit der Abschaffung der Endrohrmessung - das war ja die Umstellung dann zur OBD - nie die Vermutung, ob Hersteller versucht sein könnten, Optimierungsmaßnahmen in der Software zu verlegen, und Überlegungen, verstärkt auch in der Software nachzuschauen, ihrerseits?



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, das ist mir persönlich nicht bekannt. Ich muss aber auch einschränkend dazu sagen, dass wenn, ich nur Erfahrungen dort hätte machen können über Gespräche mit Dritten, weil ich für das Thema „Abgasuntersuchungen/Technische Überwachung“ selber nicht zuständig bin.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Aber trotz dieser Distanz zum Eigentlichen: Wäre es nach ihrer damaligen Einschätzung möglich gewesen, und wurde davon Ihrer Einschätzung nach - nach ihrer Kenntnis - auch Gebrauch gemacht? Also, in der Software auch.

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, wie gesagt, ich habe keinerlei Kenntnisse dazu.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gar keine?

**Zeuge Stephan Redmann:** Das kann ich ganz klar sagen. - Und Ihre erste Frage ist relativ hypothetisch. Möchte ich eigentlich - - Da würde ich in den Bereich der Mutmaßungen gehen. Insbesondere da es auch nicht mein Fachgebiet ist, möchte ich da eigentlich gar keine Aussage zu tätigen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay, dann ist das so in Ordnung. - Noch einen weiteren Fall hier: Anfang 2013 versendete Herr Gerd Billen in seiner damaligen Funktion bei der Verbraucherzentrale Bundesverband ein Positionspapier an den damaligen Umweltminister Altnaier, den damaligen Verkehrsminister Ramsauer und den damaligen Wirtschaftsminister Rösler und die damalige Bundesministerin für Ernährung und Landwirtschaft Aigner, in dem er sich klar gegen die Mehrfachanrechnung von Elektroautos bei der Erfüllung des Zielwerts von 95 g CO<sub>2</sub>/km - sogenannte Supercredits - ausspricht, und sie sogar für kontraproduktiv hält.

Er führt aus, dass durch eine solche Supercredits-Regelung das 95-g-Ziel nicht erreicht werden kann oder - nein - außer Kraft gesetzt wird. Er trägt weiter vor, dass die Abweichungen zwischen dem Normverbrauch und dem tatsächlichen Verbrauch von Kraftstoff ständig weiter zunehmen und ein Drittel bis die Hälfte der zwischen 2002

und 2010 gemessenen CO<sub>2</sub>-Reduktionen bei Neuwagen gar nicht real eingetreten sind - BMVI-2-3, Referat LA 27, Ordner 8-1, Blatt 102 und 103. Können Sie sich an dieses Schreiben von Herrn Billen erinnern?

**Zeuge Stephan Redmann:** Nein, an das Schreiben selber erinnere ich mich nicht. Ich könnte etwas zu den zunehmenden Diskrepanzen der Normverbräuche sagen, wenn es erwünscht ist, aber das Schreiben selber -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Es geht um den Schriftwechsel.

**Zeuge Stephan Redmann:** - ist mir nicht bekannt, nein.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Nein. - Weil Sie ja mit der Beantwortung des Schreibens beauftragt waren, und meine Frage ist: Warum wurden Sie mit der Beantwortung des Schreibens beauftragt, wenn Ihrem Antwortenentwurf zumindest zu entnehmen ist, dass das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit federführend sei?

**Zeuge Stephan Redmann:** Das wäre jetzt auch meine Antwort gewesen, -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ah, okay.

**Zeuge Stephan Redmann:** - die ich ihm gegeben hätte, dass für insbesondere die CO<sub>2</sub>-Verordnung - Sie hatten ja das Thema Supercredits genannt - das Bundesumweltministerium zuständig ist innerhalb der Bundesregierung, und innerhalb unseres Hauses ist auch ein anderes Referat zuständig. Insofern verwundert es mich schon, weil die einzige Zuständigkeit bei uns im Referat liegt halt bei dieser zunehmenden Diskrepanz der Normverbräuche und eben der Abhilfemaßnahme, die Entwicklung des WLTP, die wir geschaffen haben.

Das wäre für mich das einzig Nachvollziehbare, dass ich deswegen damals - - Also, ich kann mich auch nicht dran erinnern, dass ich da überhaupt einen Antwortenentwurf erstellt habe; das Schreiben sagt mir gerade nichts.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. Ich muss aber da die Quelle noch nennen, aus der ich gerade zitiert habe: Ihr Antwortentwurf ist geführt unter der Materialnummer BMVI-2-3 - also eben am anderen Ort -, Blatt Nummer 90 ff.

Habe ich Sie eben richtig verstanden? Sie können sich an den Inhalt so jetzt auch nicht erinnern?

**Zeuge Stephan Redmann:** Nein, genau.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann kann ich zu den darin aufgeführten Fragen jetzt auch nicht weiter fragen. An einer - - Aber Sie kennen dieses Schreiben, hatten Sie gesagt.

**Zeuge Stephan Redmann:** Nein, also selbst das Schreiben ist mir nicht bekannt, und ich glaube, es hat auch keinen Sinn, -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja.

**Zeuge Stephan Redmann:** - es mir bringen zu lassen, weil es mir wirklich sehr unbekannt vorkommt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Wir können es Ihnen vorlegen; dann kann ich meine Fragen, die sich daraus ergeben - - Also, es trägt nicht Ihre Unterschrift, aber Sie haben daran mitgewirkt; so sind unsere Angaben. Und es sind Begriffe aufgeführt wie beispielsweise „fiktive CO<sub>2</sub>-Reduktionen“, und da hätte ich Sie gerne nach gefragt. Wenn Sie mir dazu etwas sagen könnten!

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, das ist mit ziemlicher Sicherheit kein Wording, was ich in dieses Schreiben eingeführt habe, wenn ich mitgewirkt habe. Insofern kann ich da leider nichts zu sagen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. - Dann bin ich mit dieser Runde, der Einleitungsrunde, erst mal am Ende und gebe das Wort an die Kollegen der CDU/CSU.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Ja, danke. - Herr Redmann, von unserer Seite möchte ich zunächst mal beginnen mit dem Themenkomplex des gemeinsamen Forschungsprojektes des BMU und BMVBS zur Felduntersuchung. Wir hatten schon

mehrfach das Thema der Zuständigkeit und der Verteilung. Ich glaube, das brauchen wir nicht noch mal aufrollen; das ist insoweit abgedeckt.

Uns würde interessieren: Nachdem in einem Sprechzettel für ein Gespräch zwischen Staatssekretär von Randow aus dem Verkehrsministerium - also damals - und dem UBA-Präsidenten, dem Dr. Troge, am 07.10.2008 am Rande der Verkehrsministerkonferenz von Ihnen geschrieben wird - - Das ist MAT A BMVI-2-3, Referat LA 27, Ordner 15-1, Seiten 89 bis 91:

BMVBS befürwortet eine einmalige ergänzende Felduntersuchung als gemeinsame Aktion ... mit dem Ziel, frühzeitig und aktiv potentielle „Problemfälle“ zu detektieren ...

Im Weiteren wird als gemeinsames Interesse festgehalten, „zukünftige ‚Minenfelder‘ frühzeitig zu erkennen“.

Was uns jetzt natürlich interessiert, das ist Ihnen schon klar: Welche Problemfälle bzw. Minenfelder galt es da zu detektieren, und wie sollte dann die Felduntersuchung, nachdem es ein einmaliges Projekt - so zumindest laut diesem Vermerk - sein sollte, ausgerichtet sein?

**Zeuge Stephan Redmann:** Ja, vielen Dank, Herr Abgeordneter. Sie sahen mich schon ein wenig schmunzeln, als ich das Wort „Minenfelder“ hörte. Das liegt sicherlich auch ein bisschen daran, dass es ja einen Zeitungsartikel gab, wo der Kollege des Umweltministeriums wohl mit „Tretminen“ zitiert war.

Der Begriff „Minenfelder“ wurde, ich glaube, in mehreren Schriftstücken im Rahmen der Felduntersuchung verwendet von mir - bzw. das war im Sprachgebrauch damals bei der Festlegung des Konzeptes der Felduntersuchung durch die BAST. Es ging hier drum - - Also, ein Bestandteil der Felduntersuchung war ja die Überprüfung nach Typ 1, also nach den EG-Vorschriften, dass man eine Felduntersuchung bei Pkw vornimmt. Ergänzend dazu sollten aber auch noch - das war vonseiten des BMUB eingebracht werden - - Die



## 5. Untersuchungsausschuss

Austauschkatalysatoren bzw. auch die Nachrüstteile sollten betrachtet werden. Der Begriff „Minenfelder“ ist damals entstanden, weil da hatten wir, ich glaube, 2000 - - Wann war es denn? Ich weiß die Jahreszahlen nicht mehr, wann wir die - -

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): 07.10.2008 war das.

**Zeuge Stephan Redmann:** Nein, wann wir den sogenannten Dieselpartikelfilterskandal hatten. Das hat uns damals doch sehr in Mitleidenschaft gezogen, und man wollte einfach vermeiden, dass man so ein Minenfeld - - dass man von so einer Sache noch mal überrascht wird, dass das noch mal passiert, und deswegen hatte man sich darauf verständigt, dass man die Austauschkatalysatoren, die Dauerhaltbarkeitsaspekte, hier auch untersucht, weil hier hatten wir damals relativ klare Hinweise gehabt vonseiten der Deutschen Umwelthilfe, dass es hier zu Problemen gekommen ist. Wir hatten hier auch entsprechende Gespräche mit der Deutschen Umwelthilfe geführt, und vor diesem Hintergrund ist das zu sehen, der Begriff „Minenfelder“.

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): Ich sehe schon, dass ich Sie damit jetzt nicht überrascht habe.

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, wie gesagt, ich habe Erinnerungsauffrischung gemacht. Der Begriff ist mir natürlich auch über den Weg gelaufen. Und, wie gesagt - - Ja.

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): Gut. - Ich bleibe in diesem Komplex. Zu einem Abstimmungsgespräch der beteiligten Ressorts auf Arbeitsebene am 12. September 2008 - MAT A BMVI-2-3, Referat LA 27, Ordner 15-1, Seiten 128 bis 130; exakt ist es die Seite 129 - wurde vermerkt, dass „UBA-Überwachungsprogramme ... in der Vergangenheit auch Auffälligkeiten bei KBA-genehmigten Fahrzeugen gezeigt“ haben, „die vom KBA im Rahmen des vorgeschriebenen Hersteller-Audits nicht erkannt wurden“. - Hierzu ist als Klammerzusatz der Hinweis vermerkt - noch mal wörtlich -: „mögliche Schwachstelle der Typgenehmigungsvorschrift“.

Jetzt interessiert uns natürlich: Sind Ihnen die Ergebnisse der Feldüberwachung des UBA an dieser Stelle bekannt, und können Sie uns sagen,

von welchen Auffälligkeiten hier gesprochen wird und wie sich diese auf eine Schwachstelle in der Typgenehmigungsvorschrift zurückführen lassen?

**Zeuge Stephan Redmann:** Ja, ich versuche mal, so anzufangen: Mir sind - - Also, das Umweltbundesamt hatte in der Vergangenheit mehrere sogenannte Feldüberwachungsprogramme durchgeführt. Das letzte wurde, glaube ich, abgeschlossen, bevor der Untersuchungszeitraum hier beginnt. Ich habe mir die Ergebnisse auch nicht mehr noch mal konkret angeguckt. Aber ja, dort waren damals bei verschiedenen Fahrzeugen Auffälligkeiten festgestellt worden. Es wurden damals - nach meiner Kenntnis auch vom damaligen Abteilungsleiter, Herrn Friedrich - dann entsprechend die Hersteller auch eingeladen. Es wurden Gespräche mit den Herstellern geführt.

Und meiner Erkenntnis nach: Zumindest das letzte Programm des Umweltbundesamtes - da war ich schon im Dienst im Bundesverkehrsministerium - hatte zwar Auffälligkeiten bei Fahrzeugtypen gezeigt, aber im Sinne der Vorschrift - nämlich die Stichprobe, die abgeschlossen werden muss - waren alle Fahrzeuge positiv, das heißt, es wurde kein serienrelevanter Fehler erkannt. Gleichwohl war eben dieses eine Motivation für das Bundesumweltministerium - und übrigens auch für uns, für das Bundesverkehrsministerium -, solche unabhängigen Felduntersuchungen durchzuführen, weil die Typgenehmigungsvorschriften, die In-Service-Conformity-Vorschriften - also die Kontrolle in Betrieb befindlicher Fahrzeuge -, sehen ein sogenanntes Hersteller-Audit vor. Das heißt, der Hersteller selber nimmt die Stichproben aus dem Feld, untersucht die Fahrzeuge im Labor, und das Ganze wird an die Typgenehmigungsbehörde übermittelt.

Es wird natürlich gegengeprüft, ob alles konsistent ist. Es kann auch die Typgenehmigungsbehörde anwesend sein bei der entsprechenden Prüfung. Aber in der Regel findet dann die zweite Stufe im Typgenehmigungsverfahren nicht statt, nämlich dass die Typgenehmigungsbehörde im Verdachtsfall dann auch noch mal unabhängige



## 5. Untersuchungsausschuss

Prüfungen durchführt. Da kommen dann insbesondere auf Umweltseite natürlich immer sehr gerne - - der Verdacht auf: Na ja, gut, da kontrolliert sich der Hersteller selber.

Deswegen sind vier Mitgliedstaaten - unter anderem Deutschland - hingegangen und haben eigentlich seit sehr langer Zeit unabhängige Felduntersuchungen auch durchgeführt. Das heißt, da ist auch der Typ-1-Test nach Vorschrift durchgeführt worden, aber eben nicht durch den Hersteller, um zu schauen: Legt - ich äußere jetzt mal den Verdacht, der durchaus damals auch öfters mal in den europäischen Diskussionen in den Raum gestellt worden ist - der Hersteller unter Umständen geschönte Ergebnisse vor?

Und alle Felduntersuchungsergebnisse, die ich kenne - inklusive auch des Umweltbundesamtes -, haben eigentlich gezeigt, dass das Instrument In-Service Conformity durchaus funktioniert. Das heißt, es waren alle Stichproben, die gezogen worden sind - für das BAST-Projekt kann ich das auf jeden Fall sagen -, am Ende positiv. Das heißt, es war nicht die Diskrepanz, die oftmals befürchtet worden ist: Der Hersteller legt geschönte Daten vor, und wenn wir dann mal unabhängig nachprüfen, dann haben wir halt nur negative Stichproben. - Dieser Fall ist nicht eingetreten.

Gleichwohl - weil Sie es in Ihrer Einleitung gesagt hatten, Herr Abgeordneter -: Auffälligkeiten bei einzelnen Fahrzeugen: Ja, die gab es immer. Allerdings das Ziel der In-Service Conformity darf man dabei auch nicht außer Acht lassen. Es gilt nämlich, serienrelevante Fehler aufzudecken, das heißt, wenn ein einzelnes Fahrzeug den Grenzwert nicht einhält, dann ist das erst mal nicht erheblich. Deswegen: Es muss immer eine Fahrzeugstatistik, also eine Stichprobe, gezogen werden, und erst nach dem statistischen Verfahren wird am Ende entschieden, ob das Fahrzeug einen serienrelevanten Fehler hat oder ob es wirklich nur Einzelfälle gewesen sind.

Wir sehen - jetzt bin ich doch eine Rede am Halten; Entschuldigung; ich hatte eingangs gesagt, dass das eigentlich nicht meine Art ist - allerdings dieses Stichprobenverfahren, um das kurz

noch einzuwerfen, vonseiten der Bundesregierung durchaus als Schwachstelle. Das heißt nämlich für unabhängige Prüfungen, dass man bis zu 21 Fahrzeuge testen muss, um überhaupt zu einer Aussage zu kommen, ob es ein serienrelevanter Fehler ist, ja oder nein.

Das würde jetzt aber schon einen Ausblick in die Zukunft geben, und ich denke, das sollte dann jetzt hier nicht thematisiert werden.

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): Ja, danke schön. - Aufgrund der Rede haben Sie mir jetzt hier eine ganze Reihe von Nachfragen erst mal erspart, weil ich Sie jetzt sonst gefragt hätte noch über die In-Service Conformity. Aber das haben Sie, ich denke, soweit damit beantwortet.

Ich bleibe im gleichen Themenfeld. - Als Arbeitsgrundlage wurde dem BMVBS am 25.07.2008 ein Konzept des UBA - MAT A BMVI-2-3, Referat LA 27, Ordner 15-1, Seite 102 f. - vorgelegt, das als Ziel der Feldüberwachung unter anderem vorsah, in Verdachtsfällen zu überprüfen, „ob Einrichtungen zur Zykluserkennung vorhanden sind“.

Jetzt möchte ich als Erstes wissen, wie Sie „Zykluserkennung“ definieren. Dann würde interessieren - nachdem wir solches hier schon gehört haben -, ob eine Zykluserkennung für den reibungslosen Ablauf des Prüfverfahrens dienlich, notwendig, erforderlich ist und, wenn ja, worin diese technische - ich bin jetzt Jurist und kein Techniker; das unterscheidet uns - - technisch notwendig ist und ob eine reine Zykluserkennung aus Ihrer Sicht legal ist, soweit sie nicht zugleich auch die Abgasnachbehandlung manipuliert.

**Zeuge Stephan Redmann:** Gut. - Ja, vielen Dank, Herr Abgeordneter. Dieses Konzeptpapier, was Sie angesprochen haben: Ja, das ist mir bekannt. Das wurde - das Datum kann ich jetzt auch nicht mehr benennen - aber vonseiten des Bundesumweltministeriums damals an meine Abteilungsleitung bzw., ich glaube, sogar auf Staatssekretärebene übermittelt. Der Passus, dass in Verdachtsfällen nach Einrichtungen gesucht worden ist: Ja, der ist dort auch drin.





## 5. Untersuchungsausschuss

Ihre konkrete erste Frage war, wie ich „Zykluserkennung“ definiere. Zykluserkennung - ich mache es jetzt auch mal sehr untechnisch - ist natürlich: Das Fahrzeug erkennt, dass es sich in einer Prüfsituation auf dem Rollenprüfstand befindet. Das ist - das war Ihre zweite Frage - in vielen Fällen - bei fast allen modernen Fahrzeugen, muss man mittlerweile wohl sagen - sogar zwingend erforderlich, dass dieser Zyklus erkannt wird oder dass die Prüfstandssituation erkannt wird.

Wir haben sogar - - Also, sagen wir es - - Ich versuche mal, so einzuleiten: Die Zykluserkennung hat natürlich im - - befindet sich immer in so einer etwas graudunklen Ecke, wird oftmals - dazu kommen wir ja bei Ihrer nächsten Frage dann - in dem Bereich des Illegalen angesiedelt. Wir haben bei der Entwicklung des WLTP - da haben wir ja auch unter anderen neben dem Fahrzyklus auch die Prüfprozeduren überarbeitet - uns auch mit diesem Thema auseinandergesetzt, und wir haben die Zykluserkennung quasi ans Tageslicht geholt, indem wir nämlich in den Prüfvorschriften einen sogenannten „Dyno Operation Mode“ definiert haben. Der ist notwendig, weil eben die Hersteller - - bzw. weil das Fahrzeug erkennen muss: „Es ist in einer Prüfsituation“, zum Beispiel, um dann Antiblockiersystem oder EPS oder Ähnliches zu deaktivieren. Ansonsten wäre das Fahrzeug auf der Rolle gar nicht betreibbar.

Das ist in der Vergangenheit gemacht worden, und in Absprache mit dem Technischen Dienst - - Ja, gut, das Fahrzeug muss den Zyklus erkennen, bzw. man hat diverse Schalter, die man halt schaltet, damit es in diesen Operationsmodus reingeht, um auf der Rolle betrieben werden zu können. Wir haben im WLTP-Prozess genau dieses, wie gesagt, ans Tageslicht geholt. Das heißt, der Hersteller muss zukünftig, wenn er eine entsprechende Genehmigung holt, diese Zykluserkennung oder diesen Dyno Operation Mode anmelden, er muss ihn dokumentieren, er muss auch zeigen und nachweisen, dass dieser Operation Mode keine negativen Auswirkungen auf CO<sub>2</sub> oder sonstige Abgasemissionen hat. Und das Ganze, wie gesagt, muss dokumentiert werden.

Das ist im Prinzip schon ein halber Vorgriff auf das, was mit RDE, mit dem zweiten Verordnungspaket, auch eingeführt worden ist: dass der Hersteller die Emissionsstrategien offenlegen muss.

Ihre letzte Frage war, wenn ich es richtig notiert habe, ob eine reine Zykluserkennung legal ist. - Ja; ansonsten, wie gesagt, hätten wir den Dyno Operation Mode gar nicht festlegen können im Rahmen WLTP. Aus meiner Sicht wird die Zykluserkennung auch erst dann illegal, wenn sie eben in Verbindung steht - so wie es auch in Artikel 5 der Verordnung 715/2007 definiert ist - mit einer Abschaltung der Emissionsnachbehandlung. Das heißt, erst wenn die Zykluserkennung zum Zweck der illegalen Emissionsbeeinflussung eingesetzt wird, dann ist sie illegal im Sinne der Vorschrift.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Damit halte ich jetzt mal als Zwischenergebnis an der Stelle fest, dass sich aus dieser Zykluserkennung noch kein Verdacht auf eine Manipulation, wenn ich das jetzt auch richtig verstanden habe, ergeben kann und muss.

**Zeuge Stephan Redmann:** So würde ich das einschätzen, ja.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Ja, okay. - Hätte sich ein solcher - ich frage das jetzt trotzdem - Umstand aufgrund ja auch dieser bekannten Abweichungen - dass es derartige Möglichkeiten abstrakt geben könnte - irgendwie an dieser Stelle schon aufdrängen müssen?

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, dass es sie abstrakt hätte geben können: Ja, das ist natürlich der Fall, sonst hätte man den Artikel 5 nicht festlegen müssen. Aber ein Verdacht aufdrängen: Nein, dazu liegen mir keinerlei Erkenntnisse vor.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Nach einer Chronologie des Abgaskandals hat die Deutsche Umwelthilfe in einem Gespräch mit dem Bundesverkehrsministerium am 10. Februar 2011 - jetzt zitiere ich MAT A BMUB-2-1, Ordner 45, Seite 268 f. - „die zu starke Beeinflussung des Messzyklus bei der Typzulassung, die sogenannte Zykluserkennung (= Abschaltelinrichtung)“ angesprochen, also die



## 5. Untersuchungsausschuss

DUH - 2011. Welche eindeutigen Indizien auf Abschaltvorrichtungen, die gleichzeitig die Abgasanlage manipulieren, wurden dem BMVI in dem Gespräch vorgetragen?

**Zeuge Stephan Redmann:** Gut, dann möchte ich zunächst vielleicht mal kommentieren „Zykluserkennung gleich Abschaltvorrichtung“: Wie ich vorher bereits ausgeführt habe - -

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Ich weiß, aber so steht es im Vermerk; deswegen muss ich ihn so zitieren.

**Zeuge Stephan Redmann:** Gut. - Wie gesagt, diese Ansicht teile ich definitiv nicht. So ist es auch nie in den entsprechenden Expertengruppen diskutiert worden.

Das Gespräch am 10. Februar 2011 mit der Deutschen Umwelthilfe: Ja, der Termin ist mir natürlich bekannt, weil auch das - - Wir hatten auch entsprechende Presseanfragen dazu gehabt im letzten Jahr. Insofern habe ich mir da natürlich auch unsere Unterlagen noch mal zu angeschaut.

Vielleicht grundsätzlich: Wir haben mit der Deutschen Umwelthilfe damals - - Wir waren damals noch in der Abteilung UI; die war für Umweltangelegenheiten. Das heißt, wir hatten mit Verbänden regelmäßige Gespräche - so auch mit der Deutschen Umwelthilfe. Das war eines der Gespräche, an denen ich auch teilgenommen habe damals, im Februar 2011. Das waren in der Regel immer größere Runden: mein Unterabteilungsleiter, mehrere Fachreferate.

Es war auch eine Agenda, die eigentlich relativ querbeet gewesen ist. Ich glaube, Stuttgart 21 war sogar darauf, diverse Themen zu Partikelfilternachrüstung, und ein Thema, weswegen ich auch zu dieser Sitzung geladen war, war das Thema - ich versuche, mich gerade zu erinnern, wie es genau von der Deutschen Umwelthilfe vorgeschlagen war -, ich glaube, „Wirkkontrollen im Bereich CO<sub>2</sub> und Abgasemissionen“.

Da konnten wir uns zunächst mal nicht sonderlich viel drunter vorstellen. Mein Verdacht war damals, dass wir ein - - dass Gesprächsinhalt

werden sollte die Felduntersuchung, die damals bei der BAST bereits lief, weil ich hatte ja bereits eben angedeutet, dass wir zu einem der Projektteile auch Vorgespräche mit der Deutschen Umwelthilfe hatten. Insofern war meine Annahme, dass wir uns dort dann auch über dieses Thema unterhalten.

Das Gespräch war über eine Videokonferenz. Anwesend waren, glaube ich, der Herr Resch, der Herr Dr. Friedrich und auch die Frau Saar von der Deutschen Umwelthilfe. Herr Resch hatte damals eingeleitet, hatte - - Thema war dann nicht die Felduntersuchung. Er hatte eingeleitet allgemein zu dem Umstand der erhöhten Realemissionen, sowohl bei CO<sub>2</sub>, Kraftstoffverbrauch, als auch dann bei den Stickoxiden. Er hatte dann relativ schnell an den Herrn Dr. Friedrich übergeben. Ich kann mich noch relativ gut erinnern, dass es dann einen relativ technischen Sachaustausch gegeben hatte zwischen mir und Herrn Friedrich über die Videokonferenz.

Wir sind, glaube ich, über viele Themen gesprungen. Es fing an, wie gesagt, bei CO<sub>2</sub>, das heißt, das war dann die entsprechende WLTP-Entwicklung, die zu dem Zeitpunkt ja bereits initiiert war. Es ging natürlich um Realemissionen im Bereich Stickoxide - hier dann auch der Sprung zu den schweren Nutzfahrzeugen, weil dort PEMS, also das portable Messinstrumentarium, ja bereits eingeführt war. Es wurden also sehr viele Dinge vom Herrn Friedrich vorgebracht damals, soweit ich mich erinnere, wo er halt Regelungsbedarf sah, wo ich dann eben in der Regel immer entgegnet habe: Ja, diese Sachen sind bereits alle initiiert, da laufen bereits die entsprechenden Arbeiten auf Brüsseler oder auf Ebene der Vereinten Nationen.

In dem Zusammenhang wurden auch meines Wissens damals Messergebnisse vorgestellt von einem VW Passat, Euro 6. Das war damals in den Zusammenhang gestellt - - Euro-6-Fahrzeuge: Muss man dazu sagen: 2011, da kamen gerade mal die ersten ja auf den Markt, die überhaupt die Euro-6-Grenzwerte einhalten konnten. Und ich weiß noch, dass das ein Beispiel gewesen ist vonseiten der Deutschen Umwelthilfe, dass die



## 5. Untersuchungsausschuss

Realemissionen immer noch nicht besser geworden sind.

Das heißt, wir haben zwar Euro 6 - - Man hat ja eigentlich immer von der Politikseite aus erwartet: Na gut, dann kriegen wir auch den Diesel nicht nur bei den Partikeln, sondern auch stickoxidseitig auf die saubere Seite. - Und die Messergebnisse zeigten halt: Wir haben hier auch entsprechend erhöhte Emissionen.

Das war allerdings vollkommen im Rahmen dessen, was wir auch in Brüssel diskutiert hatten zu erhöhten Emissionen von Stickoxiden. Das war ja auch der Grund, warum wir dann begonnen hatten, RDE zu entwickeln. Ich weiß noch, dass auch der Herr Friedrich oder der Herr Resch damals auch noch angekündigt hatten, dass noch weitere Untersuchungen laufen vonseiten der Deutschen Umwelthilfe, dass zwei weitere Fahrzeugtypen gerade in der Messung sind. Ich glaube, im Zusammenhang mit dem - - in Zusammenarbeit mit dem ADAC wurden die Fahrzeuge vermessen. Dazu gab es dann im Juli des gleichen Jahres auch eine entsprechende Pressemitteilung.

Also, Herr Friedrich hatte uns die Ergebnisse dann auch vorab vor der Pressemitteilung zugeleitet, und im Juli 2011 gab es eine Pressemitteilung der Deutschen Umwelthilfe zu diesen beiden Fahrzeugen - nicht zum VW Passat, aber eben zu dem VW Golf und zu einem BMW; das Modell weiß ich jetzt leider nicht mehr. Und da waren der Hauptkritikpunkt die erhöhten Emissionen. Von unzulässigen Abschaltvorrichtungen war in dieser Pressemitteilung nicht die Rede - und war auch definitiv nicht die Rede in dem Gespräch, was wir mit der Deutschen Umwelthilfe am 10. Februar 2011 hatten.

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): Ja, danke. - Wir wollen jetzt ja auch nicht Stuttgart 21 aufrollen.

(Dr. Valerie Wilms  
(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Können wir auch machen!)

- Valerie, das machen wir wann anders wieder.

Den VW Golf hatten Sie schon angesprochen. Das wäre jetzt mein nächster Komplex gewesen. Ich halte dazu einfach fest: Es gab weder Hinweise noch auf Ihrer Seite deswegen Verdachtsmomente für eine Manipulation, wenn ich das jetzt richtig verstanden habe.

**Zeuge Stephan Redmann:** Ja, Ja.

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): Ja. - Sie hatten auch angesprochen, dass in dem Zusammenhang über das Thema - - dass Gegenstand der Feldüberwachung auch die CO<sub>2</sub>-Emissionsmessungen waren. Können Sie vielleicht noch zwei Sätze ergänzen, warum man diese Messungen auch in das Leistungsspektrum dieser Feldüberwachung aufgenommen hatte?

**Zeuge Stephan Redmann:** Jetzt habe ich den Sprung leider nicht ganz mitbekommen, weil der VW Golf - -

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): Ich schaue auf meine Zeit und würde sonst in die nächste Runde gehen, weil das ist dann, glaube ich, einfacher.

**Zeuge Stephan Redmann:** Gut, ja.

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): Machen wir in der nächsten Runde weiter, okay.

**Zeuge Stephan Redmann:** Stellen wir zurück, ja. Danke.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay, dann machen wir es so. - Und dann ist die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen an der Reihe.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, vielen Dank. - Herr Redmann, ich möchte noch mal zurückkommen auf diese Felduntersuchung BAST, die da von der BAST mit dem UBA gemacht worden ist.

Da gab es ja ursprünglich auch ein UBA-Konzept und den Vorschlag auch zur aktiven Suche nach einer Zykluserkennung, wenn ich das richtig verstanden habe. Das steckt ja da in dem UBA-Konzept mit drin; das haben Sie ja auch schon eben mal so gesagt. Können Sie sich noch erinnern,



## 5. Untersuchungsausschuss

aus welchem Grund dieser Aspekt nachher im verabschiedeten BAST-Konzept fehlte?

**Zeuge Stephan Redmann:** Ja, wie gesagt, das UBA-Konzept, was übermittelt worden ist an unsere Unterabteilungsleiter bzw. auf Staatssekretärebene, war ein relativ breit gefasstes Konzept. Es umfasste nicht nur die Überwachung von Pkw, was ja am Ende dann auch durchgeführt worden ist und was auch in der Vergangenheit vonseiten des Umweltbundesamtes durchgeführt worden ist, sondern es war sehr breit aufgestellt, auch über schwere Nutzfahrzeuge, über Motorräder; ich glaube, mobile Maschinen waren sogar auch mit abgedeckt.

Das Problem, vor dem wir damals standen, ist eigentlich ein relativ paradoxes Problem, weil - - Ich hatte ja eben schon erwähnt: Deutschland war einer der vier Mitgliedstaaten, die solche freiwilligen Überwachungsprogramme überhaupt in Europa durchgeführt haben, neben dem, was in der Typgenehmigungsvorschrift vorgeschrieben ist, einfach um zu schauen: Reicht das aus, was die Typgenehmigungsvorschrift hier macht, bzw. reicht das Herstelleraudit aus? Das heißt, auf Fachebene war es von uns immer relativ klar kommuniziert: Ja, wir sind für solche unabhängigen Überwachungen.

Wir waren auch der Mitgliedstaat, der sich dafür eingesetzt hat, dass in der Euro-5-Verordnung, in der 715/2007, der Begriff „nationale Überwachungsprogramme“ überhaupt Erwähnung gefunden hat. Das wurde dann in der Euro-6-Verordnung für die schweren Nutzfahrzeuge sogar ausgeweitet, dass dann sogar eine Typgenehmigungsbehörde ganz klare Handlungsanweisungen hat, wenn so ein nationales Überwachungsprogramm entsprechende Erkenntnisse bringt, wie sie damit umzugehen hat, wie sie das nachzuverfolgen hat. Das haben wir bei Euro 5 noch nicht.

So, jetzt habe ich, glaube ich, den Faden verloren. Entschuldigung!

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Na, dann frage ich mal gleich weiter, nicht?

(Heiterkeit)

**Zeuge Stephan Redmann:** Gut. - Nein, also - - Ja, genau, die paradoxe Situation. Entschuldigung! - Also, wir haben uns immer von deutscher Seite aus dafür eingesetzt. So. Und jetzt ging es aber darum: Das Umweltministerium ist im Jahre, ich glaube, 2008 oder 2009 - korrigieren Sie mich bitte - auf uns zugekommen und hat gesagt: Das Umweltbundesamt hat in der Vergangenheit solche Untersuchungen immer durchgeführt. Sie sehen das eigentlich im Zuständigkeitsbereich des Bundesverkehrsministeriums bzw. des Kraftfahrt-Bundesamtes. Das heißt, dort war dann - - Der eigentliche Dissens, der vorlag, ist: Wo liegt wirklich die Zuständigkeit für ein solches Programm?

Das Umweltbundesamt, muss man dazu sagen, hat in der Vergangenheit eigentlich diese Typ-1-Überprüfungen nur immer als Beiprodukt sozusagen gehabt. Das heißt, die haben die Untersuchungen insbesondere fürs Handbuch der Emissionen gemacht. Wenn sie die Fahrzeuge ohnehin schon im Labor hatten, musste ohnehin der Typ-1-Test mit durchgeführt werden. Also haben sie die entsprechende Statistik angewendet und haben dann auch nach In-Service-Conformity-Vorschrift geprüft.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Gut, okay.

**Zeuge Stephan Redmann:** Das Problem, vor dem wir als Bundesverkehrsministerium - - oder unser gesamter Geschäftsbereich gestanden hatte, war: Wir können nur auf Basis des geltenden Rechts entsprechende Prüfungen durchführen, das heißt, das Kraftfahrt-Bundesamt kann nur das machen, was entsprechend hinterlegt ist in den Typgenehmigungsvorschriften. Und so eine Nebenbei-Felduntersuchung - wie gesagt, das nationale Überwachungsprogramm war ja erwähnt in der Vorschrift - ist aber nicht vorgesehen gewesen für die Typgenehmigungsbehörde.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Aber Sie haben doch jetzt - -

**Zeuge Stephan Redmann:** Das heißt, es war ein Zuständigkeitsstreit, wenn man so will, der dort - -



## 5. Untersuchungsausschuss

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Gut, aber Sie haben doch jetzt gesagt: Das ist nicht das, was standardmäßig zur Überprüfung der Automobilhersteller vorgesehen war, sondern das war jetzt noch ein Programm sozusagen, das obendrauf gesetzt war. - Und da - -

**Zeuge Stephan Redmann:** Genau, das war eine Kontrolle dessen, was in der Typgenehmigung da gemacht wird.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Und da tue ich mich natürlich schwer. Das müssen Sie mir noch mal erläutern, warum Sie nicht da zumindest den einen oder anderen Punkt mal abweichend von dem, was unmittelbar im Prüfzyklus ist, mal ausprobiert haben. Das kann ich nicht verstehen. Das müssen Sie noch mal erläutern.

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, das, was - - Also, wir hatten ja - -

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Weil Sie ja gerade über das hinausgehen wollten, wie Sie es eben gesagt haben.

**Zeuge Stephan Redmann:** Wir hatten relativ schnell Klarheit im Ressortbereich, dass wir uns darauf verständigen, dass die Basis nur das sein kann - wenn die Verantwortung von unserem Verkehrsministerium bzw. KBA genommen wird -, was in den Typgenehmigungsvorschriften hinterlegt ist. Das war relativ schnell Einvernehmen gewesen.

Wir haben auch relativ schnell uns darauf verständigt, dass wir uns nur zunächst mal auf die Pkw beschränken. Wie gesagt, das Konzept des UBA umfasste auch Motorräder, was sehr schwierig ist bei In-Service Conformity, und mobile Maschinen.

Wir haben auch diskutiert, welche ergänzenden Messungen wir noch machen, weil wir haben im Endeffekt ja entschieden, dass das bei der Bundesanstalt für Straßenwesen durchgeführt wird. Es stand zeitweilig auch im Raum, dass man nicht nur den Typ-1-Test macht, sondern dass man auch zum Beispiel den Typ-4-Test macht,

die Verdunstungsemissionen - oder eben, dass man die CO<sub>2</sub>-Werte mitmisst. Man hat sich dann verständigt auf die CO<sub>2</sub>-Werte - dass die auf jeden Fall auch mitgemessen werden.

Wie gesagt, der WLTP-Prozess war damals auch in den, ja, Anfängen, das heißt, man konnte unter Umständen hier auch noch zusätzliche Erkenntnisse gewinnen, indem man diese Zusatzmessungen macht. Aber den Aspekt, den Sie angesprochen haben, was ja auch im UBA-Konzept drin stand, dass in Verdachtsfällen - das muss man hier auch betonen; im Konzept stand ja, in Verdachtsfällen soll danach überprüft werden - - Also, mir ist einmal nicht bekannt, dass das UBA in seinen eigenen Projekten wirklich aktiv selber nach Abschaltvorrichtungen oder Zykluserkennungen geschaut hätte, und, ja, es ist nicht in dem Konzept der BASt am Ende in der Leistungsbeschreibung gewesen; da haben Sie vollkommen recht. Es ist aber nie der Fakt gewesen, dass wir es rausgestrichen haben. Wir haben diesen Punkt einfach nie diskutiert.

Es wurden immer andere Dinge diskutiert, und ich muss auch ganz klar sagen: Wir haben immer Finanzreserven gehabt im Rahmen des Projektes. Wir haben relativ spät erst die letzte, ja, Charge der Pkw, die wir in die Felduntersuchung schieben, festgelegt, das heißt, es war immer eine Geldreserve während des Projektes da. Wenn ein entsprechender Verdachtsfall aufgetaucht wäre, wäre definitiv in der Lenkungsgruppe beschlossen worden: Ja, bitte, lieber Technischer Dienst, schaut da mal genauer nach. Das sieht doch so aus, als wenn es hier eine unzulässige Abschaltvorrichtung gäbe. - Aber dieser Verdacht ist nie aufgekommen.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Können Sie uns mal kurz erklären - Sie haben ja schon zu den Prüfzykluserkennungen was gesagt -: Warum kann man dem Fahrzeug nicht sagen, es steht jetzt auf einem Prüf- - ist jetzt in einer Prüfsituation? Warum muss das das Fahrzeug selber erkennen?

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, ob das - - Ich hatte ja eben schon das Beispiel genannt. Also, es gibt - - Zumindest ist mir bekannt, dass es auch



## 5. Untersuchungsausschuss

Fahrzeuge gibt, wo man gewisse Schalterkombinationen machen muss, und dann wird dem Fahrzeug das darüber quasi aktiv manuell gesagt. Aber aus meiner Kenntnis heraus, ja, gibt es auch die Zykluserkennung, die automatisch funktioniert.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Also das ist nicht zwingend erforderlich. Es könnte auch über irgendeine Tastenkombination oder wie auch immer - -

**Zeuge Stephan Redmann:** Kann ich jetzt - - Wie gesagt, also, das ist mir definitiv bekannt, dass es in der Vergangenheit - das ist damals auch diskutiert worden - diese Tastenkombinationen gab. Mehr kann ich da aber aus meiner Erfahrung heraus nicht zu sagen.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Okay. - Weiteres in der nächsten Runde.

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

**Kirsten Lühmann (SPD):** Die Stimme wird immer weniger; ich versuche es, solange sie noch funktioniert einigermaßen.

Herr Redmann, Sie haben vorhin gesprochen über das neue RDE, und ich habe mich hier noch einmal versichert, dass uns das neu ist. Wir haben bei allen anderen Zeugen immer gehört, dass RDE lediglich ein Prüfverfahren ist. Sie haben jetzt gesagt, Teil von RDE wäre auch die Verpflichtung der Offenlegung des Abgasreinigungssystems. Alle anderen Zeugen haben immer gesagt: Das ist zwar unser Ziel, dass die Motorsteuerungssoftware offengelegt werden muss, aber das haben wir noch nicht erreicht, weil wir da europäisch noch keine Mehrheit für haben. - Wo habe ich Sie falsch verstanden? Oder haben wir alle anderen Zeugen falsch verstanden?

**Zeuge Stephan Redmann:** Nein, nein. Also, ich denke, das ist ein Missverständnis, das ich aufklären kann. - Also, ich habe definitiv davon gesprochen, dass das im zweiten RDE-Paket mit

eingeführt worden ist. Dass die Emissionsstrategien offengelegt werden müssen: Das, denke ich, ist der missverständliche Umstand hier.

Wir haben natürlich im zweiten Paket zu RDE insbesondere die Konformitätsfaktoren und die Einführungszeitpunkte und auch gewisse dynamische Randbedingungen festgelegt für das RDE-Verfahren selber. Allerdings wurde zusätzlich noch eingeführt, dass der Hersteller seine Emissionsstrategien offenlegen muss und begründen muss. Das ist etwas, was wir in den US-Vorschriften heute schon haben für die Pkw, was wir derzeit aktuell nach Richtlinienstand halt in Europa noch nicht haben. Das ist sozusagen so eine Art Beweisumkehr, die dann stattfindet. Der Hersteller muss begründen, welche Strategien er verwendet. Das ist heute leider nicht der Fall.

Also, das hat zusätzlich - - ist eigentlich unabhängig von RDE. Man hat das Verordnungspaket II von RDE genutzt, um diese Anforderungen mit einzuführen. So ist es vielleicht korrekter dargestellt.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Wenn ich Sie richtig verstehe, ist das das, was der Verkehrsminister ja auch schon gesagt hat, dass er das national jetzt sofort machen wird.

**Zeuge Stephan Redmann:** Genau. - Das hat Herr Minister Dobrindt im Vorgriff auf die Anwendung dieser Vorschrift angeordnet gegenüber dem KBA, ja.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Danke. - Dann haben Sie mehrfach davon geredet, dass bei der jetzt gültigen Verordnung eben es nicht möglich ist - Sie hatten es, glaube ich, „Nebenbei-Kontrollen“ - - zu machen. Aus Ihrer Sicht: Wäre das erforderlich, dass man also die Kontrollbefugnisse so ausweitet, dass man nicht so eng gebunden ist, sondern eventuell auch mal ein Stück rechts oder links, wie die Kollegin Wilms es formuliert hat - - zu gucken? Oder sind Sie der Meinung, dass mit Einführung von RDE das erschlagen ist und wir dann damit alle Möglichkeiten, Prüfmöglichkeiten haben, um eventuelle Manipulationen aufdecken zu können?



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Stephan Redmann:** Ich bitte um Verständnis, Frau Abgeordnete. Ich schaue gerade mal zum Vorsitzenden, ob das eine in die Zukunft gewandte Frage ist. Also, so fasse ich sie zumindest auf. Vielleicht habe ich Sie missverstanden. Entschuldigung!

**Kirsten Lühmann (SPD):** Ja, wir haben im Untersuchungsauftrag einen Punkt III. Sie haben von Ihren Erfahrungen berichtet der Kollegin Wilms, und da haben Sie gesagt: Es ist schwierig, wir dürfen nur das machen, was in den Typgenehmigungs- - So. Das ist eine Tatsache, dass Sie das nur dürfen.

Und ich habe Sie jetzt gefragt: Aus Ihrer fachlichen Sicht: Reicht das aus Ihrer Sicht aus, dass das so ist? - Das war ja erst mal nur eine Feststellung, die Sie bei der Kollegin Wilms getroffen haben. Und diese Feststellung kann beinhalten die Einschätzung: „Das reicht auch so aus, mehr brauchen wir nicht, wir haben das gemacht, was wir dürfen, und das ist auch okay so“, oder nach Ihrer fachlichen Einschätzung müsste man diese Möglichkeiten ausweiten, um zukünftig Manipulationen, wenn sie denn auftreten, erkennen zu können.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Kirsten, hier geht es an zwei Stellen um die Frage nach Einschätzungen. Dann würde ich dich, wenn du an dieser Stelle weitermachen möchtest - - gern konkret die Tatsachenfrage hören wollen.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Ich muss mir das für das nächste Mal überlegen, wie ich das formuliere.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Aber irgendwie müssen wir an unseren III mal rankommen, weil das ist auch ein Teil dieses Untersuchungsauftrages, dass wir uns überlegen, wie wir das zukünftig machen wollen. Und wenn wir einen Zeugen haben, der es jetzt durchführt, der uns sagen kann, was hat er für Erfahrungen mit der jetzigen Durchführung und wo ist die jetzige Durchführung mangelhaft - - Wenn ich ihn nicht fragen darf, ob die jetzige Durchführung mangelhaft ist,

dann kann ich auch hinterher bei III nicht sagen, was wir zukünftig ändern sollen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja, aber die Sachverständigenanhörungen hatten wir, und da wäre es um solche Fragen gegangen, und jetzt müssen wir sehen, wie mit den Ergebnissen umgegangen worden ist bzw. welche konkreten Anhaltspunkte wir vom Zeugen erwarten.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Herr Redmann macht aber den Eindruck eines sachverständigen Zeugen, und darum frage ich ihn.

(Heiterkeit)

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Das habe ich damit nicht ausgeschlossen.

(Ulrich Lange (CDU/CU):  
Der war zwar gut, aber  
bleibt trotzdem unzulässig!)

**Zeuge Stephan Redmann:** Trotzdem vielen Dank.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Herr Redmann, wir haben in einer Vorbereitung zu einer Sitzung des TCMV - das ist MAT A BMVI-2-1, Ordner 60, Seite 6 f. - - Da geht es darum, dass die Niederlande darauf hinweisen, dass bei der Einführung von Euro V es eben nicht - wir haben das auch schon mehrfach gehört vom Kollegen Krischer - zu diesen Absenkungen der Schadstoffbelastung der Luft in toto, also in Gänze - - ging, wie man hätte erwarten können, und dass die Niederlande jetzt fragen, was man da machen könnte.

Und da ist unter anderem in dieser Vorbereitung dargelegt, dass also weitere Verschärfungen da auch nichts bringen würden, schließlich von III auf V hätte das auch keinen - - weil auch der Gesamtverkehr ansteigt. - Und da sind also mehrere Dinge angeführt, was man machen könnte, um dann die Realemissionen, also die gesamte Realmission, zu senken.

Und da bin ich über einen - - zwei Wörter gestolpert. Da steht: „Feldüberwachung (Konformitätsüberprüfung, PEMS, NTE etc.)“. - Das heißt, das



## 5. Untersuchungsausschuss

war damals, 2010; das ist eine Vorbereitung einer Sitzung für 2010, also augenscheinlich neu, und danach steht: „Technische Überwachung, Anti-Manipulation“. Gehört das zusammen, oder ist das was Spezielles, weil es das erste Mal ist, dass ich so was gelesen habe? „Technische - -

**Zeuge Stephan Redmann:** Ich kann da leider nur die gleiche Antwort drauf geben - weil das ist das gleiche Dokument -, -

**Kirsten Lühmann (SPD):** Ja.

**Zeuge Stephan Redmann:** - die ich anfangs schon gegeben hatte. - Also, mir ist nicht bekannt, vor welchem Hintergrund das damals in das Papier reingeschrieben worden ist, und mir ist auch nicht bekannt, dass das danach noch weiterverfolgt worden ist. Wie gesagt, auf die anderen Punkte hat man sich danach -

**Kirsten Lühmann (SPD):** Geeinigt.

**Zeuge Stephan Redmann:** - auch bei der Vorschriftenentwicklung entsprechend fokussiert. Aber das ist zum einen teilweise nicht meine Zuständigkeit, und, wie gesagt, ich habe auch keine Erinnerungen mehr dran, was der Beweggrund war, dass das in dieser Auflistung mit aufgenommen worden ist.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Dann kommen wir zur Untersuchungskommission. Waren Sie an der Untersuchungskommission beteiligt? Also, wir springen jetzt so ein bisschen.

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, ich bin Mitglied der Untersuchungskommission des BMVI; das ist richtig, ja.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Können Sie einmal schildern, was dort Ihre Aufgabe ist und wie die Arbeit der Kommission abgelaufen ist?

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, die Untersuchungskommission ist ja - unter dem Vorsitz von Herrn Staatssekretär Odenwald - besetzt unter anderem aus Mitarbeitern des Kraftfahrt-Bundesamtes, aber auch natürlich des BMVI - unter anderem aus dem Referat LA 23 und LA 27 -, und wir

hatten auch eine wissenschaftliche Begleitung, die uns entsprechend in technischen Fragen beraten hat.

Das Referat LA 27, muss man dazu sagen, war seit Oktober 2015 das Koordinationsreferat des - ich verwende diesen Begriff ungern, aber ich denke, der hat ja auch hier Einzug gehalten - Abgasskandals, und die Hauptaufgabe unseres Referates war es definitiv, alle parlamentarischen Anfragen, alle Presseanfragen, alle Vorbereitungen der Hausleitung vorzunehmen. Und ich war dann sozusagen auch Bindeglied in der Untersuchungskommission zum Koordinationsreferat.

Ich selber - - Ich habe mir vor dieser Sitzung auch noch einmal angeschaut, bei wie vielen Untersuchungskommissionssitzungen ich überhaupt teilgenommen habe. Das war relativ begrenzt.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Sie sagten, es war begrenzt. Die Frage ist aber: Gab es irgendwelche Einflüsse von außen auf Sie, Ihre Arbeit in der Untersuchungskommission betreffend - - „Einflüsse von außen“ meine ich natürlich: entweder die Akteure, die wir hier alle schon hatten, die Deutsche Umwelthilfe oder die Automobilhersteller.

**Zeuge Stephan Redmann:** Nein, also für mich kann ich das definitiv ausschließen. Also, ich wüsste auch nicht, dass überhaupt jemand im Rahmen meiner Arbeit in der Untersuchungskommission an mich herangetreten wäre, und ich habe auch keine Wahrnehmungen, dass das bei anderen Beteiligten der Untersuchungskommission der Fall war. Aber wie gesagt, das beschränkt sich natürlich auf meinen Wahrnehmungsbereich. Ich bin halt nicht jeden Tag mit jedem zusammen.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Selbstverständlich. - Das Ergebnis dieser Untersuchungskommission war ja durchaus, dass es auch bei anderen Fahrzeugherstellern zu Auffälligkeiten gekommen ist. Da gab es ja dann diese Diskussion um die sogenannten Thermofenster. Wie ist die Auswahl der Fahrzeuge - wissen Sie das? - zustande gekommen? Also ganz platt gefragt - zum Beispiel Opel; da hat ja auch die Deutsche Umwelthilfe vorher





## 5. Untersuchungsausschuss

schon Hinweise gegeben -: Haben Sie jetzt Opel nur aufgenommen, um die Deutsche Umwelthilfe zu befrieden, oder gab es da wirklich ein anderes Kriterium, um die Fahrzeuge auszuwählen?

**Zeuge Stephan Redmann:** Da kann ich in dem konkreten Fall leider nichts zu sagen. Ich war bei der Fahrzeugauswahl selber nicht beteiligt.

Ja, es ist zum einen so, dass man geschaut hat, dass man eine möglichst große Marktabdeckung mit der Fahrzeugauswahl hat, das heißt, sowohl aber auch deutsche als auch ausländische Hersteller sollten überprüft werden. Und man ist, wie Sie schon richtig angesprochen haben, wenn man konkrete Hinweise hatte von Dritten - in dem Fall der Deutschen Umwelthilfe, die Messergebnisse vorgelegt hatten, die zumindest einen begründeten Zweifel nahegelegt haben, dass hier unter Umständen auch etwas nicht in Ordnung ist - - Ich kann es nicht beschwören, aber nach meinem Kenntnisstand - wir haben diese Untersuchungsergebnisse ja auch alle immer weitergeleitet an das Kraftfahrt-Bundesamt - sind, glaube ich, auch einige der Fahrzeugtypen daraufhin auch ausgewählt worden, um sie nochmals zu untersuchen. Aber, wie gesagt, das kann ich leider nicht beschwören, aber das müsste man dann jemand anderes noch mal fragen.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Ich habe noch eine Frage. - Sie haben ja gesagt, Sie hatten auch wissenschaftliche Hilfe in Form von Herrn Professor Wachtmeister. Wissen Sie, warum Sie diese externe wissenschaftliche - - Weil auch das KBA hat ja nun entsprechende Fachleute; also insofern hätten Sie ja auch den Sachverstand so gehabt.

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, das ist jetzt schwierig, darauf zu antworten.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Wenn Sie es nicht wissen, ist okay. Es war einfach nur eine Frage: Wissen Sie es? - Und wenn Sie es nicht wissen, können Sie es nicht sagen.

**Zeuge Stephan Redmann:** Dann würde ich sagen: Ich weiß es nicht, nein. - Das ist, glaube ich, in dem Fall einfacher, ja.

**Arno Klare (SPD):** Sie haben gerade, Herr Redmann, sehr richtig ausgeführt, dass in dieser RDE-II-Regelung die Emissionsstrategien offengelegt werden müssen. Da wird ja unterschieden zwischen der Standard-Emissionsstrategie und der zusätzlichen. Jetzt bin ich ja Laie, Sie nicht; Sie sind ja der sachverständige durchaus Zeuge. Was ist jetzt damit gemeint? Weil das ist ja schon bestehendes Recht, sozusagen. Was ist damit gemeint, was muss da offengelegt werden, und was lesen Sie dann, wenn das offengelegt ist?

**Zeuge Stephan Redmann:** Da enden dann jetzt, glaube ich, meine Vorschusslorbeeren, die ich erhalten habe von der Frau Abgeordneten. Dazu kann ich leider im Moment nichts sagen.

Wir haben das damals unterstützt, dass es mit reinkam. Es sind, wie gesagt, exakt die gleichen Vorschriften, die in den USA bereits Anwendung finden. Insofern: Ich habe das damals, muss ich, ehrlich gesagt, zugeben - das war Oktober 2015; da hatten wir neben RDE-Verabschiedung halt auch noch die Großbaustelle VW -, inhaltlich nicht im Detail geprüft. Deswegen kann ich Ihnen da auch keine näheren Erläuterungen zu geben.

**Arno Klare (SPD):** Sie können wahrscheinlich allgemein dazu sagen: Das ist in der Tat Offenlegung von Steuerung, sprich: Software.

**Zeuge Stephan Redmann:** Das kann ich nicht bezeugen, ob das auch Bestandteil ist. Es müssen auf jeden Fall alle Emissionsstrategien, die verwendet werden, angegeben werden, erläutert werden - und werden dann natürlich auch überprüft, ob sie entsprechend schlüssig sind, ja. Wenn das im Bedarfsfall, so wie es ja auch von unserem Minister angeordnet worden ist, bedeutet, dass in eine Software Einsicht genommen werden muss, gehe ich davon aus, dass das auch abgedeckt ist. Das kann ich aber, wie gesagt, weil ich das Detail nicht geprüft habe, nicht mit Sicherheit aussagen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gibt es noch weitere Fragen von eurer Seite? - Dann möchte ich noch mal wiederum ein Jahr zurückspringen - vor den Abgasskandal - und beziehe mich auf ei-



## 5. Untersuchungsausschuss

nen Artikel in der *Auto Bild* zum Thema „Irreführende Verbrauchsangaben“. Und da mussten Sie eine Stellungnahme für Ihre Abteilungsleiterin abgeben, und darin heißt es, dass die Diskrepanz zwischen den in der Typengenehmigung ermittelten Werten und den realen Kraftstoffverbräuchen „nicht vorrangig auf den NEFZ zurückzuführen ist“. Und an anderer Stelle:

Deutschland setzte sich daher stets dafür ein, dass insbesondere die zugehörigen Prüfprozeduren mit dem Ziel der Erhöhung der Realitätsnähe der Kraftstoffverbrauchsangaben überarbeitet werden und Toleranzen im Verfahren eingeschränkt werden (Stichwort: „Schlupflöcher“).

Das ist die Fundstelle BMVI-2-3, LA 27, Ordner 8, Blatt 122.

Weshalb waren Sie der Auffassung, dass die Diskrepanzen zwischen Prüfstandwerten und Realwerten nicht vorrangig auf den NEFZ zurückzuführen sind?

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, als in die Verordnung 715/2007 der Auftrag reingeschrieben worden ist, dass der NEFZ zu überprüfen ist - - Also, meine Erinnerung an die damalige Zeit ist, dass dort eigentlich vorrangig der Fahrzyklus selber in der Kritik stand. Das ist, denke ich, auch relativ offenkundig, wenn man sieht, dass der wie mit dem Lineal gezogen ist. Das ist auch für einen Laien, denke ich, sehr anschaulich zu sehen, dass der einfach die Fahrdynamiken, die im realen Fahrzeugbetrieb auftreten, nicht abbilden kann. Das war eigentlich der Startpunkt, dass man gesagt hat: Der Fahrzyklus muss ersetzt werden.

Wir haben uns von deutscher Seite aus sehr früh in den Verhandlungen in Genf dafür eingesetzt, dass das nicht das Ende der Fahnenstange sein kann. Wir hatten damals - - Beim Umweltbundesamt gab es schon mit dem TÜV Nord zusammen entsprechende Untersuchungen, es gab aber auch eine Relevanzanalyse, die im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen durchgeführt wor-

den ist, wo einmal die verschiedenen Einflussparameter näher beleuchtet worden sind. Das ist natürlich der Zyklus, der eine Rolle spielte, was die Diskrepanz angeht, es ist aber insbesondere auch - das hat sich dann herausgestellt - die Testprozedur. Da hatte Deutschland, wie gesagt, bei den Vereinten Nationen sehr frühzeitig darauf gedrängt, dass wir auch die Testprozedur überarbeiten im Rahmen der WLTP-Arbeiten.

Und die Korrelationsarbeiten zur Einführung des WLTP in Europa haben eigentlich auch genau dieses bestätigt, dass wir nämlich durch den Zyklus interessanterweise - das war für alle überraschend - gar nicht so viel Effekte erzielen, was CO<sub>2</sub> angeht. Was Stickoxide angeht, sieht das Ganze natürlich anders aus, aber bezüglich CO<sub>2</sub> haben wir gar nicht so viel Diskrepanzlücke, die wir schließen. Das machen wir hauptsächlich durch die Testprozedur, indem wir ein repräsentativeres Fahrzeug in Zukunft testen werden, zum Beispiel.

Beim NEFZ ist es noch so: Das ist quasi das leichteste Fahrzeug, was Sie sich vorstellen können, ohne jegliche Sonderausstattung. Während beim WLTP halt zum Beispiel zukünftig das Fahrzeug beladen getestet wird, mit allen Ausstattungsmerkmalen! Das heißt, wir werden einen individuellen CO<sub>2</sub>-Wert erhalten mit WLTP, wirklich so, wie das Fahrzeug vom Band rollt, mit der Ausstattung. Ob Sie da jetzt Ledersitze drin haben, die 5 Kilo mehr wiegen und einen Einfluss auf CO<sub>2</sub> haben: Das wird alles berücksichtigt zukünftig mit dem WLTP. Darauf ist zurückzuführen, dass wir gesagt haben: Es ist nicht nur der Zyklus.

Man muss hier aber auch direkt erwähnen: Da hat sich Deutschland auch zusammen mit Frankreich sehr früh im europäischen Prozess dann für eingesetzt, dass wir da eigentlich auch nicht stehen bleiben dürfen, bei der Zyklusüberarbeitung und der Testprozedur, sondern dass die administrativen Vorschriften insbesondere auch überarbeitet werden müssen, um die Schlupflöcher - Sie hatten es eben erwähnt - zu schließen, das heißt, Toleranzbereiche, die von Herstellern legal ausgenutzt werden können, zu schließen und den



## 5. Untersuchungsausschuss

CO<sub>2</sub>-Wert auch näher an die Realität heranzuführen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und was habe ich mir unter dem Begriff, der von Ihnen verwendet worden war, der Schlupflöcher dann - - zu verstehen?

**Zeuge Stephan Redmann:** „Schlupflöcher“ ist in dem Zusammenhang, wie ich es gerade schon angedeutet hatte, dass es eben Auslegungsspielräume in der Vorschrift gibt; die sind eklatant beim NEFZ. Das hat sich dann insbesondere auch im Rahmen der WLTP-Arbeiten herausgestellt. Mir haben sogar einige Hersteller gesagt, dass da noch Auslegungsspielräume waren, die ihnen selber noch nicht bekannt waren, die dann im Rahmen der Überarbeitung der Prüfvorschriften aufgefallen sind, Dinge wie, dass die Bremsbeläge zurückgestellt werden können während der Ausrollung.

Sind alles Dinge, die Möglichkeiten sind, weil sie nicht verboten sind, und die wir aber - - Diese Lücken oder diese Schlupflöcher haben wir im Rahmen des WLTP jetzt geschlossen, in der Hoffnung, dass wir fast alle geschlossen haben. Vollkommene Sicherheit werden wir sicherlich nie haben.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja. - Sie hatten eben grad den neuen WLTP angesprochen. Hatten Sie sich auch Gedanken darüber gemacht, welche Toleranzen im neuen WLTP-Verfahren legal zulässig sind, und wie haben Sie das begründet?

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, wir haben versucht, die Toleranzen, weil wir ja gerade den Begriff „Schlupflöcher“ hatten, soweit es irgendwie geht, einzuschränken. Toleranzbereiche muss man immer haben; das geht gar nicht anders, wenn man aus technischer, wissenschaftlicher Sicht da rangeht, so eine Prüfprozedur festzulegen, weil einen exakten Wert wird man nie einstellen oder prüfen können; das wird nicht funktionieren.

Aber wir haben versucht, die Toleranzen, die das Verfahren hat - - Zum Beispiel im Temperaturbereich oder bei der Ausrollung der Fahrzeuge gab es sehr viele Möglichkeiten für die Hersteller, das in ihrem Sinne zu optimieren, noch im legalen Bereich zu sein. Das, wie gesagt, haben wir entsprechend versucht einzuschränken, sowohl bei dem Messequipment - hier haben wir auch auf die US-Vorschriften entsprechend zurückgegriffen - als auch insbesondere bei den anderen, ja, Toleranzbereichen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann würde ich schon mal einsteigen in den nächsten Themenkomplex. Aber dann wird es erst mal zunächst für eine Frage nur reichen, und zwar die Verabschiedung des ersten Verordnungspakets zu Euro 6/RDE und die Lobbyarbeit. In den Akten findet sich ein von Ihnen verfasster Sachstandsbericht vom 18. März 2015 an Staatssekretär Odenwald zur Abstimmung des ersten RDE-Pakets am 24. März 2015. Und darin heißt es:

... der europäische Automobilherstellerverband (ACEA) [betreibt] weiterhin intensive Lobbyarbeit und drängt auf nicht mehrheitsfähige Detailänderungen sowie noch nicht diskutierte Vorfestlegungen bzgl. Inhalten des 2. Verordnungspakets ...

Das ist die Fundstelle BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 27/7353.5/3-2-RDE, Ordner 67, Blatt 16. Was ist unter dem Begriff „intensive Lobbyarbeit“ des ACEA zu verstehen?

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, die intensive Lobbyarbeit, die ich damals wahrgenommen habe, ist, dass Positionspapiere von ACEA, dem europäischen Automobilherstellerverband, verschickt worden sind. Die Positionen, die darin vertreten worden sind - wie Sie ja schon hier zitiert haben - waren quasi diametral, zumindest in einigen Aspekten, zu dem, was wir als Bundesregierung für Vorstellungen hatten. Nichtsdestotrotz waren wir in einer Situation, als die Diskussionen im TCMV angingen - - Man muss sich ja vergegenwärtigen: Die Diskussionen zu RDE fanden zunächst einmal in einer technischen Ar-



## 5. Untersuchungsausschuss

beitsgruppe statt. Das Verfahren musste entwickelt werden. Irgendwann wurde das Ganze auf die politischere Ebene gehoben, das heißt: Kommissionen mit den Mitgliedstaaten in dem Ausschuss TCMV. Und dort waren dann Mitgliedstaaten auch vertreten, die halt die technischen Vordiskussionen nicht mitbekommen haben. Das heißt, es gab zum einen erst mal sehr viele Fragen, die gestellt worden sind, sehr viele Vorbehalte, weil einfach das Wissen aus der Entwicklungsarbeit der letzten zwei/zweieinhalb Jahre fehlte. Zum anderen sind dort aber natürlich auch sehr viele Mitgliedstaaten, die Herstellerstandorte haben. Das sind natürlich die Mitgliedstaaten, die dann natürlich vorrangig auch von ACEA angesprochen werden. Und jeder Mitgliedstaat muss natürlich, wenn er sich im TCMV positioniert, einen eigenen Abwägungsprozess vornehmen, was den Kommissionsvorschlag angeht, ob man eher in Richtung Umwelt tendiert, in dem Fall halt Luftqualität und Gesundheit der Mitbürger, oder ob man eher in Richtung Schützen des Wirtschaftsstandortes geht. Bei uns in Deutschland war die Ausrichtung relativ klar. Es gab allerdings sehr viele Mitgliedstaaten, die dann doch Positionen eingenommen haben - ich sagte ja schon: unsere Position war relativ diametral in sehr vielen Aspekten zur ACEA-Position -, die die Vorbehalte bzw. Bedenken von ACEA aufgegriffen haben im TCMV. Das verstehe ich unter Lobbyarbeit. Und das war das Problem, dem man sich auch stellte. Das ist kein Vorwurf an diese Mitgliedstaaten, nicht, dass ich da falsch verstanden werde. Aber das war halt die Situation, der man sich da stellen musste, dass ein Kommissionsvorschlag, von dem wir von deutscher Seite aus eigentlich nie weit entfernt waren, nicht mehrheitsfähig sein könnte im TCMV. Das war so der Grundtenor, den ich versucht habe meinem Staatssekretär in diesem Vermerk damals zu übermitteln, ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke schön. - Das Wort ist bei der CDU/CSU-Fraktion.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Ja, Herr Redmann, dann setze ich jetzt doch auch an diesem Punkt - Einfluss oder Beteiligung oder Gespräche mit der Automobilindustrie - fort. In einem Hintergrundvermerk vom 2. September 2014 - MAT A BMVI-

2-3, Referat LA 27, Ordner 34, Seite 166 - führen Sie aus, dass die Automobilindustrie bei den Arbeiten zur Entwicklung eines Prüfverfahrens mit portabler Messtechnik, PEMS, dem ersten RDE-Paket, RDE-LDV, von Beginn an eng eingebunden war, sowohl auf EU- als auch auf nationaler Ebene. Da würde uns natürlich schon interessieren, wie diese Einbindung konkret erfolgte, auch, wer von der Automobilindustrie da eingebunden war, ob Sie bei diesen Gesprächen selber regelmäßig teilgenommen haben und ob bei diesen Gesprächen quasi - ja, wie soll ich sagen? - eine Art von Vereinbarung getroffen wurde oder ob die Gespräche lediglich ein Informationsaustausch oder die Beschaffung einer - ja, wie soll ich sagen? - Informationshintergrundbasis waren?

**Zeuge Stephan Redmann:** Gut, ich versuche mal, zu beginnen. Ich denke, es wird darauf hinauslaufen, Herr Abgeordneter, dass Sie wahrscheinlich am Ende noch mal Nachfragen stellen, weil ich es wahrscheinlich nicht in der Komplexität komplett beantworten werde.

Wie war die Automobilindustrie eingebunden? Also, im europäischen Kontext - das hatte ich ja bereits erwähnt - gab es eine Expertengruppe der Europäischen Kommission, die sogenannte RDE-LDV. Das war eine offene Gruppe, das heißt, dort war natürlich auch Automobilindustrie vertreten, es waren aber auch Trans & Environment, andere Organisationen und eben auch Mitgliedstaaten vertreten. Das darüber liegende Gremium TCMV, wie gesagt, ist nur der Kommission und den Mitgliedstaaten vorbehalten; hier sind keine Dritten anwesend.

Auf nationaler Ebene haben wir natürlich auch Fachgespräche mit der Automobilindustrie geführt, haben entsprechende Anhörungen - - wobei nein, das hatte eigentlich weniger Anhörungscharakter, auch wenn das der formelle Begriff ist. Man hört ja, dass eigentlich auch Fakt ist, dass wir die Positionen der Industrie angehört haben; aber man hat sich schon unterhalten über die technischen Fachkomplexe. Das hat einmal stattgefunden. Das war eher auf Fachebene, das heißt ich und meine entsprechenden Kollegen aus den Ressorts plus noch die nachgeordnete



## 5. Untersuchungsausschuss

ten Behörden oder Technischen Dienste - es waren, glaube ich, unterschiedliche Besetzungen -, und von Automobilherstellerseite waren, glaube ich, fast alle deutschen Automobilhersteller und in der Regel auch der VDA mit vertreten. Das war dann ab einem gewissen Punkt, wo es dann auch entsprechend politischer geworden ist, wo auch diese entsprechende Blockadesituation, die ich eben geschildert hatte, obwohl ich den Begriff noch nicht benutzt hatte, eintrat. Auf Brüsseler Ebene fanden dann auch Gespräche Automobilhersteller bzw. VDA mit dem BMVI und den Ressorts auf höherer Ebene statt. Es gab damals wohl Kontakte auf Staatssekretärebene, das Übliche, was man macht, wenn man sich mit der Thematik vielleicht noch nicht ganz auseinandersetzen will: Man delegiert es erst mal so weit runter, wie es möglich ist. Fachebene ging nicht; insofern hatten damals, so war zumindest mein Verständnis, dann auf Unterabteilungsleiterebene die entsprechenden Gespräche stattgefunden.

Gab es dort Vereinbarungen? Da müsste man vielleicht noch mal konkrete Sitzungen benennen. Ich würde es jetzt erst mal verneinen. Natürlich haben wir in diesen Runden, wenn ich jetzt auf der höheren Ebene bin - das waren Gespräche mit Herrn Dr. Eichhorn, mit dem technischen Geschäftsführer vom VDA -, die Positionen ausgetauscht. Die Positionen der Bundesregierung waren hier eigentlich immer relativ klar. Insofern gab es hier eigentlich keine Vereinbarungen zu treffen. Der VDA hat auch seine Positionen klargemacht. Gleichwohl haben wir natürlich auch unsere Position deutlich gemacht, dass wir an einer schnellen Verabschiedung in Brüssel interessiert sind. Insofern war eigentlich beiden Seiten daran gelegen, dass man relativ schnell in technischen Details zur Einigung kommt - das sind dann vielleicht solche Vereinbarungen, die man treffen kann -, um eben ein Gesamtpaket zu haben, was in Brüssel mehrheitsfähig ist, ja. Aber ich würde hier nicht wirklich von Vereinbarungen in dem Sinne sprechen, wie man es vielleicht üblicherweise benutzt.

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): Gut, vielleicht ist das Wort „Vereinbarungen“ ja auch bewusst sehr scharf gewählt, sondern nennen wir es mal eine lose Abstimmung dessen, was möglich oder nicht

möglich ist. Bei den Erfordernissen, die die Automobilindustrie als ihre Position, also Position der Automobilindustrie, benannt hat: Konnten Sie die auf die tatsächliche Notwendigkeit oder Plausibilität überhaupt überprüfen, bzw. mit welchen Kriterien oder mit welchen Möglichkeiten haben Sie hier Hinterfragungen, Prüfungen vorgenommen? Und inwiefern - ja, vielleicht eine gewisse Abschätzungsfrage; aber ich glaube, man kann sie schon im Kontext stellen - war das dann auch im Zusammenhang mit der Prüfung sachdienlich?

**Zeuge Stephan Redmann:** Es gab ja verschiedene, ich hatte ja schon angedeutet: teils diametrale, Forderungen seitens der Automobilindustrie oder Vorstellungen, wie denn das RDE-Paket aussehen muss. Das fing an damit, dass unsere Vorstellung war, um möglichst schnell vorwärtszukommen, dass wir zunächst die Testprozedur verabschieden, im zweiten Schritt dann die Konformitätsfaktoren entsprechend festlegen, während ACEA zu dem Zeitpunkt noch, auch mit der Unterstützung vom VDA, in die Richtung ging, man sollte ein komplettes RDE-Paket festlegen, was bereits alle Elemente enthält. Das haben wir damals definitiv nicht unterstützt, das hätte den gesamten Prozess verzögert. Das war so ein Punkt, den wir vermittelt haben, wo dann auch eine Vereinbarung getroffen worden ist, wenn man das so nennen darf, indem der technische Geschäftsführer damals in dem Gespräch mit den Ressorts gesagt hat: Ja, das würde von VDA-Seite aus - ich benutze mal das Wording - mitgetragen werden.

Es gibt sicherlich auch andere Punkte diametral, wo man dann eher auch eine technische Einschätzung braucht, weil Sie das ja angesprochen hatten, Herr Abgeordneter. Das ist zum Beispiel der Temperaturbereich - wobei Temperaturbereich, da sind wir, glaube ich, im technischen, aber auch im politischen Bereich bereits. Hier hatten wir auch relativ diametrale Ansichten, Automobilindustrie und Bundesregierung. Wir hatten uns von vornherein immer dafür eingesetzt, dass ein möglichst breiter Temperaturbereich durch RDE abgedeckt wird, bis minus 7 Grad. Es gab Vorstellungen seitens der Automobilindustrie - ich weiß nicht mehr, ob es VDA oder ACEA vorgebracht hatte -, dass der Bereich, in dem kontrolliert werden soll,



## 5. Untersuchungsausschuss

erst über 0 Grad beginnt. Der sogenannte moderate Temperaturbereich sollte sogar bei 9°C liegen. Das war also für uns überhaupt nicht verhandelbar. Das ist dann sicherlich eine Sache, die man technisch auch noch mal rückkoppelt. Vielleicht beantwortet das jetzt Ihre Frage: Welche Rückkopplungen hat man vorgenommen? - Indem man natürlich in die RDE-LDV-Gruppe geht. Das war eigentlich für uns die maßstäbliche Gruppe. Wir haben natürlich die Expertise uns national dazu geholt, von Technischen Diensten, von unseren nachgeordneten Behörden; aber für uns war es immer wesentlich, dass wir auch ein gemeinsames Verständnis mit den Experten der europäischen Ebene, zum Beispiel der Niederlande, von JRC, also dem Institut der Europäischen Kommission, auch haben. Das heißt, wenn dort ein technischer Vorschlag war vonseiten der Automobilindustrie, dann war diese Rückkopplung - ist es ein vernünftiger Vorschlag, ja oder nein? - aus unserer Sicht immer erforderlich. Und, wie gesagt, der Bereich Temperaturen war definitiv auch ein politischer Aspekt, weil es nicht akzeptabel war, dass wir den Minustemperaturbereich aussparen werden.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Sie haben ja schon gesagt: Es kam dann der politische Bereich bzw. das Verlagern auf höhere Ebene. - Haben diese Gespräche dann auf dieser höheren Ebene zu einer Neu- oder anderen Bewertung geführt als das, was Sie in dem Sinne eingebracht hatten, bzw. blieben die unterschiedlichen Auffassungen - wie soll ich sagen? - letztlich bestehen?

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, in den fachlichen Details, nein, gab es keinerlei neue Bewertungen. Es gab auch keinerlei Vorgaben der Hausleitung, dass wir uns dort bewegen sollten. Die deutschen Positionen, so wie wir sie von Anfang an eingebracht hatten in den europäischen Prozess, sind hier eigentlich aus meiner Sicht nahezu komplett aufrechterhalten worden. Die Tatsache, der man sich allerdings natürlich stellen musste, sind die Diskussionen, die halt im TCMV stattgefunden haben. Das heißt, am Ende hilft es nichts, wenn wir als Deutschland unsere Vorstellungen einbringen im TCMV, finden dafür aber keinerlei Mehrheiten. Ich hatte eben schon gesagt,

dass es durchaus Mitgliedstaaten gab, die im Abwägungsprozess des Verordnungsvorschlages nicht unbedingt zu sonderlich umweltfreundlichen Ansichten gekommen sind. Das ist diesen Mitgliedstaaten natürlich unbenommen. Aber dieser Tatsache muss man sich natürlich stellen. Das waren dann die einzigen Punkte, wo Deutschland dann im Verlauf der Verhandlungen - Europa auch - mit dem Ziel, Mehrheiten zu finden, mit dem Ziel, RDE überhaupt abstimmungsfähig zu machen - - Es gab teilweise wirklich Momente, wo ich befürchtet hatte, dass uns das ganze Vehikel vor die Wand fährt, was dann zu Verzögerungen von mehreren Jahren geführt hätte bei der RDE-Einführung. Das waren dann Kompromisse, die man eingehen musste. Ich würde aber nicht sagen, dass das Kompromisse waren - zumindest war das nicht meine Wahrnehmung -, die aufgrund von Interventionen direkt bei unserem Hause stattgefunden haben, sondern man musste sich einfach den Realitäten in Brüssel auch stellen.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Also, dann fasse ich das an der Stelle zusammen, dass die Bewegung über Europa im TCMV kam, und nicht durch die Hausleitung, durch diese Gespräche, durch die Automobilindustrie direkt?

**Zeuge Stephan Redmann:** Ist zumindest meine Wahrnehmung, ja.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Dann gebe ich nach dieser Runde weiter und bin dann nachher wieder dran.

**Stellvertretender Vorsitzender Oliver Krischer:** Okay, dann als Nächste die Linksfraktion. Herbert.

**Herbert Behrens (DIE LINKE):** Ja, Herr Redmann, Sie hatten vorhin eingeführt auf meine Frage, was unter intensiver Lobbyarbeit zu verstehen war, dass es insbesondere darum ging, Positionspapiere einzubringen und Stellungnahmen abzugeben. Habe ich Sie da richtig verstanden?

**Zeuge Stephan Redmann:** Ja.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Herbert Behrens (DIE LINKE):** Können Sie sich noch erinnern, was Gegenstand dieser Positionspapiere gewesen war? Welche Gründe trug der ACEA vor für Detailänderungen, die dort gefordert worden sind?

**Zeuge Stephan Redmann:** Ich muss ehrlich gestehen, dass ich die ACEA-Papiere quasi nie im Detail gelesen habe, insbesondere nicht, wenn sie einen Tag vor dem TCMV verteilt worden sind. Wo eine deutsche Position schon entsprechend abgestimmt war, hat mich das ACEA-Papier, ehrlich gesagt, nicht mehr interessiert. Der zweite Aspekt Ihrer Frage, Entschuldigung, den habe ich jetzt gerade - -

**Herbert Behrens (DIE LINKE):** Das bezog sich auf die Gründe, die dort vorgetragen worden waren.

**Zeuge Stephan Redmann:** Ja, gut.

**Herbert Behrens (DIE LINKE):** Und war es nach Ihrem damaligen Wissensstand so, dass es einem Hersteller nach dem aktuellen Stand der Technik möglich war, den Vorgaben des neuen Prüfverfahrens zu entsprechen, diesen neuen Vorgaben nachzukommen?

**Zeuge Stephan Redmann:** Dazu kann ich leider nach meiner Expertise keine Einschätzung abgeben. Also, im Vorfeld einer Verordnung, muss man sagen, wird ja immer ein sogenanntes Impact Assessment erstellt. Das ist für die Verordnung 2007, denke ich, irgendwann im Jahr 2005 erstellt worden. Das heißt, dort hat man entsprechende Abwägungen vonseiten der Kommission getroffen. Man hat geschaut, welche Technologien verfügbar sind. Die Kommission muss sich natürlich rechtfertigen, ob die Grenzwerte, die sie vorschlägt, technisch überhaupt machbar sind in dem Zeitraum, den sie vorschlägt. Ich habe dieses Impact Assessment selber nicht mehr in Erinnerung. Aber wie gesagt, das wird üblicherweise im Vorfeld eines Verordnungsvorschlages vonseiten der Kommission geprüft und vorgelegt.

**Herbert Behrens (DIE LINKE):** Dann beziehe ich mich auf das Material BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 27/7353.5/3-2-RDE, Ordner 67, Blatt 16. Da

geht es darum, dass dynamische Randbedingungen in das erste RDE-Paket aufgenommen worden sind. Warum war das so? Können Sie sich daran erinnern?

**Zeuge Stephan Redmann:** Das muss in dem Fall entweder ein Missverständnis in der Akte sein, -

**Herbert Behrens (DIE LINKE):** Okay.

**Zeuge Stephan Redmann:** - weil die dynamischen Randbedingungen sind in das erste RDE-Paket definitiv nicht aufgenommen worden. Das war einer der Streitpunkte mit dem VDA gewesen. Die Automobilhersteller hatten darauf gedrängt, dass das bereits in das erste Papier aufgenommen wird. Das war unstrittig in der Expertengruppe RDE-LDV, dass wir die dynamischen Randbedingungen noch mal etwas anpassen müssen, um ganz extreme Situationen halt auszuschließen. Allerdings war die Position der Bundesregierung hier ganz klar, dass das dann im zweiten Verordnungspaket, nämlich zusammen mit der Festlegung der Einführungszeiträume und mit der Festlegung der Konformitätsfaktoren - - weil das sind sozusagen so eine Art kommunizierende Röhren. Wenn ich nämlich die dynamischen Randbedingungen zu stark anziehe bzw. weniger dynamische Randbedingungen erlaube, müsste ich natürlich auch den Konformitätsfaktor entsprechend schärfer machen. Deswegen war unsere Begründung, dass wir das nur im Zusammenhang diskutieren wollen. So ist es dann im Endeffekt auch verabschiedet worden. Es gab ein Bekenntnis der Europäischen Kommission innerhalb der Verabschiedung des ersten Paketes, dass im zweiten Paket die dynamischen Randbedingungen eingeführt werden sollen. Das ist unter anderem Steigung, das heißt kumulierte Höhenmeter; darüber ist das abgebildet worden, um eben zu vermeiden, dass als RDE-Teststrecke unrepräsentative, extreme Strecken ausgewählt werden, die halt nur Steigungen beinhalten.

**Herbert Behrens (DIE LINKE):** Ja, ich lese hier in meinen Unterlagen, dass da die Aufnahme passiert sei. Wir können noch mal eben schauen, ob das tatsächlich das erste Paket war. Hier ist erwähnt, dass es ein ausgesprochenes Missfallen des BMVI gegeben habe. Das ergibt sich aus der



## 5. Untersuchungsausschuss

Akte, die ich eben zitiert hatte, auf Blatt 16 und Blatt 23 und 24, wo eben auch, neben den dynamischen Randbedingungen, die Höhe der Konformitätsfaktoren in das Paket aufgenommen worden ist.

**Zeuge Stephan Redmann:** Dann würde ich jetzt doch darum bitten, dass man mir das Papier vielleicht vorlegt, weil es passt für mich immer noch nicht zusammen. Irgendein Missverständnis scheint da zu sein.

**Herbert Behrens (DIE LINKE):** Okay, dann müssen wir das Original vorlegen, ja. - Ist noch nicht das richtige? - Gut, wir schauen eben, ob das das Papier ist, auf das ich mich beziehe.

(Dem Zeugen werden Unterlagen vorgelegt)

**Zeuge Stephan Redmann:** Ich habe jetzt beide Dokumente vor mir. Wenn Sie jetzt vielleicht noch mal die Frage vortragen könnten, dass ich es direkt abgleichen kann.

**Herbert Behrens (DIE LINKE):** Ja. - Also, es geht darum, zu erfahren, warum dynamische Randbedingungen und auch die Höhe der Konformitätsfaktoren in das erste RDE-Paket aufgenommen worden sind, obwohl es ausgesprochenes Missfallen des BMVI gegeben hat. So sind hier meine Notizen.

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, die dynamischen Randbedingungen sind - - Ich habe die Seite jetzt hier gerade offenliegen, das ist ja die Seite 12 aus der Amtsblattverlautbarung vom 31.03.2016. Da gibt es den Punkt 5.3: „Dynamische Bedingungen“. Hier sind die dynamischen Bedingungen allerdings noch nicht näher spezifiziert. Also, die Festlegung der dynamischen Bedingungen heißt zum Beispiel, dass für die kumulierte Höhe wirklich eine konkrete Zahl festgelegt worden ist, dass die Beschleunigungswerte konkret festgelegt worden sind. Das ist alles dann erst im zweiten RDE-Verordnungspaket passiert. Das heißt, hier ist im ersten Paket diese Willensbekundung passiert, die ich eben auch ansprach, dass die Europäische Kommission sich bereit erklärt hat, weil

es auch allseits anerkannt war, dass das notwendig ist und dass das gemacht werden muss, dieses im zweiten RDE-Paket zu regeln. Aber die konkrete Festlegung der dynamischen Randbedingungen hat dann erst im zweiten RDE-Paket stattgefunden.

**Herbert Behrens (DIE LINKE):** Jetzt wird Ihnen noch mal das richtige Papier vorgelegt.

(Dem Zeugen werden erneut Unterlagen vorgelegt)

**Zeuge Stephan Redmann:** Ach so.

(Heiterkeit)

**Herbert Behrens (DIE LINKE):** Dann kommen wir der Sache vielleicht näher. - Nein, dann ist das doch nicht - - Gut, Sie hatten eben erwähnt, dass dort nicht aufgenommen waren die richtigen Bedingungen, sondern diese erst im zweiten RDE-Paket aufgenommen worden sind. Aber da hat es keinen Dissens gegeben, diese Dinge aufzunehmen?

**Zeuge Stephan Redmann:** Nein, also das wurde, wie gesagt, in der technischen Gruppe diskutiert; da gab es auch keinen Dissens vonseiten Transport & Environment zum Beispiel. Das waren Punkte, die waren unstrittig nach meiner Wahrnehmung, dass diese noch festgelegt werden. Aber wie gesagt, es stand halt im Zusammenhang auch mit der Höhe der Konformitätsfaktoren. Insofern hatten wir uns dafür ausgesprochen, dass eine Festlegung erst im zweiten Verordnungspaket erfolgen sollte.

**Stellvertretender Vorsitzender Oliver Krischer:** Okay, danke. - Dann ist jetzt die SPD dran. - Keine Fragen? - Dann - - Die Kollegin ist jetzt gerade draußen, sich etwas zu essen holen.

(Ulrich Lange (CDU/CSU):  
Die Schlange ist lang da  
draußen!)

**Zeuge Stephan Redmann:** Ich könnte auch anbieten, bis die Abgeordnete Frau Wilms wieder da ist, kurz die Toilette aufzusuchen, wenn das zur Überbrückung helfen würde.





## 5. Untersuchungsausschuss

**Stellvertretender Vorsitzender Oliver Krischer:**  
Dann machen wir eine kurze Pause. Also fünf Minuten Pause, Toilettenbesuche und aufessen.

(Unterbrechung von 20.53  
bis 20.59 Uhr)

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Sind wir wieder so weit komplett, dass wir fortsetzen können? - Ja.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**  
Dann fange ich mal an. Herr Redmann, ich komme noch mal auf diese ganze RDE-Gesetzgebung zurück. Da finden wir in den Akten irgendwie den Begriff „Temperaturkontrollbereich“. Was steckt da eigentlich hinter? Können Sie uns das mal kurz, aber wirklich kurz, erläutern, und warum sich eine Einigung da so als schwierig oder zumindest zeitintensiv herausstellte?

**Zeuge Stephan Redmann:** Ja, vielen Dank für die Frage. Ich versuche es diesmal wirklich kürzer.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**  
Wirklich kurz, sonst würde ich Sie ab.

**Zeuge Stephan Redmann:** Ja, ich weiß. Ich habe Ihnen leider eben zu viel Ihrer Fragezeit gestohlen. Entschuldigung! - Temperaturkontrollbereich: Das Anliegen über RDE ist ja, dass wir die normalen Betriebsbedingungen spezifizieren, wie sie überprüft werden sollen. Der Temperaturbereich, der vorgesehen ist, ist hier von 35 Grad bis minus 7 Grad. Wie ich eben schon sagte: Die Vorstellungen seitens der Automobilindustrie waren hier definitiv andere gewesen. Aber auch in den Verhandlungen in Brüssel muss man natürlich berücksichtigen, dass wir nordische Länder haben, für die die tiefen Temperaturen sicherlich wichtiger sind, und doch dann eher die am Mittelmeer angesiedelten Länder, die halt sagen: Also minus 7 Grad, Entschuldigung, da müssen wir nichts mehr kontrollieren; da haben wir keine Luftqualitätsprobleme mit diesen Randbedingungen. - Das war die Schwierigkeit, sich dort irgendwo auf einen entsprechenden Bereich zu verständigen, einfach die unterschiedlichen Ansichten auch im Rahmen des TCMV der verschie-

denen Mitgliedstaaten. Aber ich denke, wir haben hier einen sehr guten, tragfähigen Kompromiss gefunden, der die tieferen Temperaturen abdeckt, aber zunächst in einer Zwischenstufe den mediterranen Ländern entgegenkommt und noch nicht bis minus 7 Grad runtergeht, sondern das erst in der finalen Stufe macht. Ich glaube, das war Ihre Frage.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**  
Danke. - Dann komme ich mal zu einem anderen Punkt, den wir auch schon bei anderen Zeugenbefragungen heute hatten: Transferfunktion, auch in Zusammenhang mit RDE. Da wartete der VDA ja Mitte 2015 mit einem Vorschlag zur Transferfunktion auf. Haben Sie diesen Vorschlag irgendwie in die Hausleitung transportiert? Ist das über Sie gelangt, haben Sie den in die Hausleitung transportiert? Wie ist das gekommen? Sind die direkt an die Hausleitung rangegangen?

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, es müsste definitiv in den Akten hinterlegt sein. Ich kann im Moment nicht sagen, ob das erstmalig in einem der Fachgespräche, die ich eben angesprochen hatte, erwähnt worden ist oder ob das an die Hausleitung herangetragen worden ist. Das kann ich im Moment leider nicht sagen; das müsste aber in den Akten hinterlegt sein.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**  
Danke. - Dann habe ich noch eine andere Frage; da kommen wir jetzt mal auf eine E-Mail, die Sie schreiben. Am 22.10.2015 schreiben Sie eine Mail an Herrn Zielke - das ist MAT A, BMVI-2-1, Ordner 75 von 79, Seite 213. In der heißt es - ich zitiere mal -:

So langsam werde ich echt sauer...

Originalzitat. - Da äußern Sie sich verärgert darüber, was der VDA da will, nämlich die Einbeziehung von Partikelanzahl in Realemissionen zu verhindern. Wie ist das eigentlich ausgegangen mit Herrn Zielke? Wie hat Herr Zielke darauf reagiert?

(Heiterkeit)



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, die Antwort von Herrn Zielke kann ich leider nicht mehr wiedergeben. Wie das Verfahren ausgegangen ist, dazu kann ich - -

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Die war so heftig, dass Sie es nicht mehr können oder auch nicht wollen hier zu Protokoll?

**Zeuge Stephan Redmann:** Nein, nein, nein. Das ist sicherlich eine Sprache, die ich im normalen Amtsgebrauch nicht verwende. Dass das jetzt in den Akten war, verwundert mich auch gerade ein wenig, aber gut. Also, mit Herrn Zielke ist alles gut ausgegangen, mit meinem direkten Vorgesetzten, und was das Verfahren angeht: Das steht jetzt halt in Brüssel erst zur Abstimmung. Insofern kann ich da leider nichts weiter zu sagen.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Gibt es eigentlich eine klare Position innerhalb des BMVI, wie mit solchen Ersuchen von Herstellern umzugehen ist? Wie gehen Sie damit um, wenn so was in solchen Verhandlungen in Europa in Gang kommt?

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, eine klare Regelung gibt es hier nicht, nein, also zumindest nicht, dass es mir bekannt wäre. Das entscheide ich immer. Wenn ein Hersteller an mich herantritt, entscheide ich das immer nach eigenem Ermessen, dass ich die Ressortkollegen involviere oder dass man eben, wie ich eben schon sagte, an die Brüsseler Gruppe herantritt und das auch noch mal mit Kollegen im Ausland, mit anderen Experten eruiert, was von den Vorschlägen zu halten ist, oder ob das für mich ein Vorschlag ist, wo ich schon abschätzen kann, dass der in dem politischen Willensfindungsprozess am Ende auf europäischer Ebene zu Problemen führen kann. Dann ist das der Punkt, wo ich entscheide, entweder meinen Unterabteilungsleiter oder zum Beispiel auch den Herrn Staatssekretär zu informieren über eine Vorlage.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Wenn Sie den Herstellern antworten müssten, muss so etwas mit Ihrem Vorgesetzten abgesprochen werden? Wie läuft das? Wie ist da der Weg?

**Zeuge Stephan Redmann:** Wie ich gerade schon versucht habe, anzudeuten: Das ist natürlich vom jeweiligen Fall abhängig. Wenn es eine rein technische Diskussion ist, wo wir zum Beispiel auch eine bereits abgestimmte Haltung innerhalb des Ressorts haben, wie wir damit umgehen, dann antworte ich dem Hersteller unmittelbar. Wenn es allerdings, wie gesagt, eine höhere Tragweite hat, dann würde ich das von meinem Vorgesetzten - - Wie gesagt, es hängt dann vom jeweiligen Sachverhalt ab, bis zu welcher Stufe ich mir das zeichnen lassen würde, ob Unterabteilungsleitung, Abteilungsleitung, Staatssekretär oder sogar Minister; oftmals muss man ja auch Dinge vom Minister sich freigegeben lassen. Aber das kann man so pauschal nicht sagen.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Hier geht es ja jetzt um die Einbeziehung von Partikelmessungen in die RDE-Pakete - insbesondere beim Benziner, nicht? -, -

**Zeuge Stephan Redmann:** Otto, Direkteinspritzer, ja.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** - wo diese Mail von Ihnen kam. Wir finden aber irgendwie nichts in den Akten weiter dazu. Wie können Sie sich das erklären?

**Zeuge Stephan Redmann:** Na, es gab auch nichts weiter, was in den Akten hätte - - Also, es war ja kein Vorgang initiiert, wo irgendein Schriftwechsel von mir erforderlich gewesen wäre. Also, wir waren nicht zu einem Antwortschreiben zum Beispiel aufgefordert bei diesem Vorgang, den Sie hier zitieren. Insofern musste da auch nichts weiter veraktet werden. Das, was ich damals - zumindest soweit ich mich erinnere - in dieser Mail an Herrn Zielke niedergelegt habe, war die Auffassung, die wir als Ressort oder auch als Bundesregierung im Laufe des Prozesses eingenommen hatten. Den Sachstand habe ich meinem Unterabteilungsleiter geschildert. Es gab keine Rückmeldung, weder positiv noch negativ vonseiten meines Unterabteilungsleiters. Insofern war der Vorgang damals für mich erledigt, also es musste kein Antwortschreiben erstellt werden.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie haben es auch nicht berücksichtigt weiter, was da an Sie herangetragen wurde?

**Zeuge Stephan Redmann:** Nein.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann reicht das erst mal. Die Zeit ist so gut wie abgelaufen. Beim nächsten Mal geht es weiter, Herr Redmann.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann gebe ich das Wort weiter an die Kollegen der CDU/CSU. Bitte schön.

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): Ja, Herr Redmann, ich will noch mal zum Thema Grenzwertüberschreitungen kommen. In den USA lagen die im Regelbetrieb gemessenen Stickoxidwerte um einen Faktor 20, 30 höher als der gesetzliche Laborgrenzwert. Trotz der alarmierenden Messwertabweichungen konnte die EPA den Beweis für den Einsatz einer unzulässigen Abschaltvorrichtung selber ja auch nicht führen. Hätte aber - ich meine, da bleibt ja irgendwo so ein Gefühl - nicht bereits die Größenordnung der Grenzwertüberschreitungen unzweifelhaft auf den Einsatz einer unzulässigen Abschaltvorrichtung schließen lassen müssen? Wenn Sie der Meinung sind: „Nein, eigentlich nicht zwingend“, dann würde uns natürlich auch ein bisschen interessieren, warum Sie das so sehen.

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, eine fachliche Einschätzung kann ich leider dazu nicht abgeben. Die Werte, die üblicherweise in den Studien ermittelt worden sind, zum Beispiel auch von ICCT im Jahre 2014, waren im Durchschnitt, was natürlich auch heißt: Es gab höhere Emissionsüberschreitungen und niedrigere. Aber im Durchschnitt wurde dort bei, ich glaube, 15 Fahrzeugen, die ICCT untersucht hatte, ein Faktor 7 festgestellt. Das habe ich damals nicht näher hinterfragt. Wir waren mitten in der RDE-Entwicklung. Unser vorrangiges Ziel war, RDE-Arbeiten abzuschließen, die entsprechenden Conformity-Faktoren einzuführen. Aus unserer Sicht hat sich dann auch das Problem - egal ob es Faktor 4, 5 oder 30 über den Grenzwerten ist - mit der RDE-Einfüh-

rung erledigt. Insofern lag da unser Fokus der Arbeiten. Und ich habe mich, wie gesagt, nicht fachlich mit solchen Einzelwerten-Studien auseinandergesetzt.

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): Kann ich das quasi insoweit zusammenfassen, dass mit RDE, also mit den dann bestehenden Messverfahren, zukünftig eine derartige Manipulation hätte auffallen müssen bzw. so nicht vorkommen kann?

**Zeuge Stephan Redmann:** Die Frage - - Ja, jetzt muss man vorsichtig sein. Allein aufgrund - - Ich habe, wie gesagt, keine Erkenntnisse, dass ich sagen könnte: Aufgrund einer sehr hohen Emissionsüberhöhung kann ich auf eine Unzulässigkeit schließen. - Die Erkenntnisse habe ich nicht. Das, was ich gesagt habe: Wenn wir RDE einführen, egal wie weit die Emissionen drüber sind, entweder, weil es technisch begründet war, einfach aufgrund der Fahrzeugkonzipierung, dass unter den gewissen Randbedingungen Dynamik und Temperaturrandbedingungen usw. das Fahrzeug einfach höhere Emissionen hat, oder ob eine Unzulässigkeit der Auslöser war, wie es im Fall Volkswagen in den USA ja dann eingeräumt worden ist, das kann man aufgrund einer RDE-Messung nicht feststellen.

Das hat auch ICCT, deren Messergebnisse ja von der US-EPA berücksichtigt worden sind, ganz klar gesagt. Als der VW-Skandal da war, wurde ICCT gefragt: Konnte man denn aufgrund der Realerhöhungen, die festgestellt worden sind von ICCT, Rückschlüsse ziehen auf eine unzulässige Abschaltvorrichtung? - Die ganz klare Aussage, die auch auf der Homepage niedergelegt war von ICCT, war: Nein, darüber gab es keine Erkenntnisse. - Also, diesen Rückschluss kann man einfach nicht ziehen. Zumindest ist das die Meinung der Experten, mit denen ich mich in den letzten Jahren bzw. auch vor allen Dingen seit dem VW-Skandal unterhalten habe - - sich damit deckt, ja.

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): Ja, danke. - Dann will ich einfach mal mit der Aufklärungs- oder Aufarbeitungsarbeit mit der Untersuchungskommission weitermachen. Im Rahmen der Felduntersuchung, also der Untersuchung des KBA wurden



## 5. Untersuchungsausschuss

Gruppen gebildet. Die Gruppe II umfasst Fahrzeuge mit auffällig hohen NOx-Werten, die technisch nicht ausreichend erklärbar sind. Waren die in den Herstellergesprächen erläuterten Emissionsstrategien ausnahmslos auf einen legalen Ausnahmetatbestand zurückzuführen? - Ja, ich fange jetzt mal an der Stelle so an, und dann geht es natürlich weiter.

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, bei den Herstellergesprächen war ich nur zum Teil mit anwesend. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat mit allen Herstellern, die in der von Ihnen genannten Gruppe II waren, zunächst eigene Fachgespräche geführt, und danach wurden die Hersteller dann auch vorgeladen von der Untersuchungskommission unter der Leitung von Herrn Staatssekretär Odenwald. Da war ich bei einigen der Gespräche auch mit dabei. Die hatten allerdings dann natürlich nicht mehr diesen technischen Detaillierungsgrad, der Ihrer Fragestellung gerade zugrunde liegt. Insofern kann ich da relativ wenig zu sagen, muss ich leider hier erklären.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Können Sie vielleicht noch ein bisschen Ausführungen machen, bei welchen Modellen der Verdacht auf diese unzulässige Abschaltvorrichtung nicht wirklich ausgeräumt wurde oder warum es bei dem Verdacht blieb oder wie man das dann behandelt hat? Ich versuche, das einmal ganz neutral auszudrücken.

**Zeuge Stephan Redmann:** Grundsätzlich waren alle Fahrzeuge der Gruppe II die Fahrzeuge, wo wir berechnete Zweifel hatten bzw. wo die berechneten Zweifel nicht ausgeräumt waren, ob es sich um eine unzulässige Abschaltvorrichtung oder um eine zulässige handelt. Zulässig wird sie ja erst ab dem Punkt, wo einer der drei Ausnahmetatbestände, die in der Verordnung niedergelegt sind im Artikel 5, zur Geltung kommt, insbesondere natürlich der Motorschutz. Auf den haben sich eigentlich - - Meines Wissens - das kann ich jetzt aber nicht bezeugen; da müsste man noch mal nachschauen im Untersuchungskommissionsbericht - haben, glaube ich, alle Fahrzeughersteller bei den Abschaltvorrichtungen, die sie verwendet haben, die sie erklärt haben - das konnte man auch wiederum nicht aufgrund der Messergebnisse schlussfolgern, dass es eine

Abschaltvorrichtung war -, erklärt, dass welche genutzt werden - ähnlich wie es auch in den USA war bei Volkswagen -, und haben halt erklärt, warum sie diese Abschaltvorrichtung aus Motorschutzgründen entsprechend parametrisiert haben, dass sie unter gewissen Randparametern zum Beispiel temperaturabhängig bereits zum Einsatz kommt.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Okay. - Jetzt gab es ja über den Bericht auch schon viel Presse, um das mal ganz vorsichtig auszudrücken. Die Presse zu zitieren, das wären mindestens so viele Ordner wahrscheinlich, wie die eine oder andere sonstige Sachaufklärung. In der Presse wurde eine Protokollnotiz des KBA im Januar 2016 mit folgender Vorgabe von Staatssekretär Odenwald aufgegriffen:

Es werde mit den Herstellern zuvor konkret besprochen, was veröffentlicht werde.

Zudem heißt es in einer E-Mail von Volkswagen: Anbei erhalten Sie den diskutierte Stand des Wirksamkeitsnachweises in der Thermofensterdiskussion. - Wie bewerten Sie die Vorgehensweise bzw. natürlich auch diese öffentliche Kritik, dass man auch hier, wie wir es ja vorhin auch schon mal hatten, in direkter Verbindung mit den Automobilherstellern steht?

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, zu den konkreten Vorwürfen, also dem Zeitungsartikel, den Sie gerade zitiert haben: Ich kenne ihn jetzt explizit nicht. Ich weiß, dass die Kritik in den Medien vorgebracht worden ist. Ich kann jetzt nur meine persönliche Wahrnehmung dazu auch schildern. Ich weiß auch, dass teilweise den Herstellern im Rahmen der Erstellung des Untersuchungskommissionsberichtes Teile des Untersuchungskommissionsberichtes vorgelegt worden sind. Das hatte ich in einem Telefonat mit dem KBA-Mitarbeiter erfahren. Das ist für mich allerdings nicht verwunderlich, und zwar - - Solange es sich darauf beschränkt, dass - - Ich fange mal so an: Die Hersteller haben ja technische Begründungen vorgelegt, warum sie der Meinung sind, dass die Abschaltvorrichtungen aus ihrer Sicht zulässig sind, weil Motorschutzgründe greifen. Sie haben



## 5. Untersuchungsausschuss

sehr detaillierte technische Erklärungen abgegeben, die dann auch - - die Bewertungen der Hersteller dann auch Einfluss finden in unserem Untersuchungskommissionsbericht, dort auch dann wiedergegeben werden, welche Gründe sie denn vorgebracht haben. Dann ist es für mich selbstverständlich, dass man dem Hersteller den Part vorlegt - „übrigens, das sind die Aussagen von dir, die im Untersuchungskommissionsbericht veröffentlicht werden“ -, dass man das noch mal gegenlesen lässt und nicht etwas veröffentlicht und dann nachträglich zu hören kriegt vom Hersteller: Entschuldigung, aber das haben wir nie so gesagt. Bitte den Bericht zurückziehen. - Das heißt, natürlich lässt man das vorher noch mal gegenlesen. Das ist aber natürlich vollkommen unabhängig von den Schlussfolgerungen, die eine Untersuchungskommission aus diesen Darstellungen der Hersteller zieht. Das heißt, es ging nach meinem Verständnis - wie gesagt, ich habe mit dem Kollegen telefoniert gehabt damals - lediglich um diese Passagen, wo die Hersteller eigene Ausführungen gemacht haben, dass da noch mal bestätigt wird: Ja, wir geben diese Ausführungen richtig wieder. - Alles andere wäre auch, muss ich ganz ehrlich sagen, ein Skandal. Aber darüber habe ich definitiv keine Erkenntnisse. Das ist auch nicht mein Wissensstand.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Okay, dann bedanke ich mich an dieser Stelle.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ich finde es sinnvoll, jetzt an der Stelle Untersuchungskommission weiterzumachen, damit wir gedanklich dann auch drinbleiben. Ich würde dann später noch mal, in einer weiteren Runde, auf das Thema der RDE-Entwicklung zurückkommen.

Es wurde eben darauf abgezielt, was in dem Bericht veröffentlicht worden ist und mit wem abgestimmt worden ist. Es gibt einen weiteren Artikel von *Spiegel Online*, der am 9. Dezember 2016 unter dem Titel „Kritische Passagen aus Untersuchungsbericht getilgt“ veröffentlicht worden ist. Darin wird auf einen Berichtsentwurf der Untersuchungskommission „Volkswagen“ Bezug genommen, der im Januar und Februar im BMVI erstellt worden sein soll. Dieser habe in Bezug auf einige konkrete Fahrzeugtypen die Feststellung

enthalten, dass der, so wörtlich, Verdacht auf eine unzulässige Abschaltvorrichtung nicht ausgeräumt habe werden können. Diese Feststellung suche man im veröffentlichten Untersuchungsbericht vergebens. Als Beispiel werden dort der Dacia Sandero und der Renault Kadjar genannt. - In der Tat heißt es zu diesen Fahrzeugtypen in der Endfassung des Untersuchungsberichts lediglich:

Diese von der Außentemperatur abhängige Abgasminderungsstrategie reduziert die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb zu erwarten sind. Hinsichtlich der Zulässigkeit der weiten Auslegung des Temperaturbereiches für den Motorschutz wird vom Hersteller angeführt und begründet, dass diese notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung zu schützen.

Das ist der Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ - Seite 76 zu Dacia und Seite 104 Renault.

Im Falle von Renault Kadjar wird noch zusätzlich darauf hingewiesen, dass bei RDE-Fahrten der NOx-Grenzwert um das 14-Fache überschritten worden sei und der Hersteller bereits Verbesserungen seiner Emissionsminderungsstrategie angekündigt habe; das ist am anderen Ort, 104. Während im ursprünglichen Berichtsentwurf laut *Spiegel* noch von einem nicht ausgeräumten Verdacht auf eine unzulässige Abschaltvorrichtung die Rede war, wird in der Endfassung einfach nur die Einlassung des Herstellers wiedergegeben.

Können Sie die geschilderten Streichungen im Untersuchungsbericht bestätigen und gegebenenfalls erklären?

**Zeuge Stephan Redmann:** Zu den dezidierten Streichungen kann ich keinen Kommentar abgeben; da war ich nicht mit involviert, habe ich keine Tatsachenwahrnehmung, wie es immer so schön heißt. Ich könnte natürlich grundsätzlich etwas dazu sagen, wie Berichte - jetzt nicht unbedingt nur der Untersuchungskommissionsbericht - allgemein entstehen, dass es durchaus üblich ist,



## 5. Untersuchungsausschuss

dass natürlich im Bearbeitungsfluss in den verschiedenen Entwurfsfassungen sich auch noch mal Inhalte ändern, weil ja auch parallel Diskussionen weitergeführt werden. Insofern: Meine Wahrnehmung ist, es ist nichts Ungewöhnliches, wenn das so wäre. Aber wie gesagt, ich habe keine Tatsachenwahrnehmung, ob die Streichungen, die Sie gerade zitiert haben, vorgenommen worden sind oder nicht.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ich frage deshalb nach, weil natürlich dann die Schlüsselwörter aufgetaucht sind, nämlich die unzulässigen Abschaltanlagen, die zumindest nach *Spiegel*-Informationen im Berichtsentwurf dringestanden haben, aber nicht mehr im Endbericht.

**Zeuge Stephan Redmann:** Ihre Frage ist vollkommen verständlich; aber, wie gesagt, ich habe keine eigene Tatsachenwahrnehmung.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Der Berichtsentwurf ist Ihnen auch nicht bekannt gewesen, der vom Januar 2016?

**Zeuge Stephan Redmann:** Nein. Wir haben so viele Entwurfsfassungen gehabt seitens der Untersuchungskommission - das ist ja doch ein längerer Entstehungsprozess, bis so ein entsprechender - - Sie müssen sich vorstellen, so ein Untersuchungskommissionsbericht ist fast - nicht ganz - vergleichbar mit einer Verordnung, die entsteht; aber da werden Textpassagen wirklich permanent geändert, weil neue Erkenntnisse da sind. Es werden Umformulierungen vorgenommen, weil man doch eine Idee hat, wie man es besser formuliert. Also, wie gesagt, ich sehe es nicht als ungewöhnlich an, kann aber zu den dezidierten Streichungen nichts sagen, weil ich keine Wahrnehmung habe.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Haben Sie Erkenntnisse darüber, dass aufgrund der Intervention von betroffenen Herstellern bestimmte Teile des Berichts verändert wurden oder unterschiedliche Entwürfe - -

**Zeuge Stephan Redmann:** Nein, zumindest in meiner eigenen Wahrnehmung definitiv nein,

habe ich zu keinem Zeitpunkt eine entsprechende Intervention wahrgenommen und dass daraufhin dann auch eine entsprechende Streichung wahrgenommen worden ist.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ist Ihnen bekannt, dass Textteile von Herstellern geliefert worden sind und dann Gegenstand des Berichts geworden sind?

**Zeuge Stephan Redmann:** Nein, also das nicht. Wie gesagt, ich hatte ja eben gesagt: Mein Verständnis nach dem Telefonat mit dem KBA-Kollegen war, dass Textentwürfe, die sich halt darauf bezogen, was der Hersteller in den Gesprächen angegeben hat, noch mal zum Gegenlesen entsprechend dem Hersteller übergeben worden sind. Aber dass eigene Entwürfe vom Hersteller kamen, ist mir nicht bekannt, nein.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und wenn es Kritik von Herstellern gab, dann bezog die sich eher auf technische Daten? Oder hat es überhaupt im Abgleich oder im Austausch der Informationen mit den Herstellern Veränderungen gegeben, an die Sie sich erinnern können?

**Zeuge Stephan Redmann:** Da war ich leider nicht involviert, nein.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** In einer Pressekonferenz vom 22. April wurde der Bericht ja vorgestellt; das ist Material BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 27/7357.1/3, Ordner 6, 340 ff. In den Hintergrundinformationen des KBA findet sich dazu auch die Pressemitteilung der französischen Untersuchungskommission. In dieser wird ausdrücklich auf die gemessenen CO<sub>2</sub>-Auffälligkeiten eingegangen. Das findet sich an anderem Ort, Blatt 362 und 363. Und im deutschen Bericht fehlen die CO<sub>2</sub>-Messwerte vollständig. Können Sie mir sagen, wieso eine Veröffentlichung der CO<sub>2</sub>-Werte bei der Pressekonferenz am 22. April 2016 unterblieb?

**Zeuge Stephan Redmann:** Ja, der Untersuchungskommissionsbericht zielte ja zunächst einmal darauf ab, zu untersuchen, ob bei anderen Herstellern auch, vergleichbar wie bei VW, Abschaltanlagen verwendet worden sind. Das war der



## 5. Untersuchungsausschuss

Hauptfokus. Deswegen fokussierte man sich in diesem Bericht auch auf diesen Tatbestand. Gleichwohl wurden ja bei, ich glaube, 29 Fahrzeugmodellen auffällige CO<sub>2</sub>-Werte festgestellt, und Herr Bundesminister Dobrindt hatte dann ja auch beim KBA angeordnet, dass bezüglich CO<sub>2</sub> für diese Fahrzeugtypen noch mal eine gesonderte Untersuchung stattfinden soll. Das wird dann in einem gesonderten Bericht auch geschehen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann noch eine Nachfrage zum Inhalt des Berichts der Untersuchungskommission oder eine weitere Frage zu dem Inhalt. Hatten eigentlich alle Mitglieder der Untersuchungskommission gleichberechtigte Mitspracherechte, was die Fassung des Berichts betrifft, oder gab es da eine bestimmte Hierarchie?

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, eine Hierarchie habe ich jetzt bewusst nicht wahrgenommen, nein. Es gab sicherlich Mitarbeiter, die tendenziell eher sich auf den einen oder anderen Berichtsteil fokussiert haben, wobei die editorielle Überarbeitung dann eigentlich immer über alle Teile hinwegging. Das heißt, ich habe mir natürlich auch angeschaut, was zu irgendwelchen Messungen geschrieben worden ist, genauso wie, wenn ich einen Einleitungsteil konzipiert habe, da auch alle anderen Kollegen drübergeschaut haben. Eine Hierarchie habe ich nicht festgestellt, nein. Er ist gemeinschaftlich als Untersuchungskommission erstellt worden, und gemeinschaftlich war dann am Ende das Verständnis: Ja, so wie die Fassung jetzt ist, ist es richtig.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay, dann ist meine Fragezeit beendet. - Ich gebe das Wort weiter an die Kollegen der SPD. - Keine Fragen?

**Arno Klare (SPD):** Doch, ich habe eine Frage. Ich höre mir das alles hier so schon mehrfach stundenlang an und bin auch hochinteressiert an den ganzen Themen. Wenn ich Autohersteller wäre, dann hätte ich auch versucht, zu intervenieren beim WLTP. Denn wenn ich mir das anschauere, was da alles jetzt geregelt ist: Selbst bei den Ausrollversuchen, wo der Widerstand gemessen wird, muss der Fahrer 75 Kilo wiegen und der

Tank muss 95 Prozent voll sein und die Reifen dürfen maximal zwei Jahre alt sein; das ist alles geregelt. Und im Windkanal darf die Düsenabweichung nur 1 Prozent von der Mitte sein, und die Temperatur des Windes ist vorgeschrieben auf ein Zehntelgrad. Das ist ja irre. Und gerade da, weil ja die Prüfstände bei WLTP genau nach diesen Werten kalibriert werden, die vorher gemessen werden, ist ja unheimlich gepfuscht worden, in Anführungsstrichen. Ich habe nie angenommen, dass die Automobilindustrie da in irgendeiner Weise interveniert hätte, oder habe ich da jetzt irgendwie geschlafen?

**Zeuge Stephan Redmann:** Nein, nein. Das ist vollkommen richtig. Also, Ihre Verwunderung kann ich auch nachvollziehen. Ich kann mal frei zitieren den Mitarbeiter von Transport & Environment, der auch sehr aktiv in der Arbeitsgruppe WLTP, wo ich ja den Vorsitz hatte, gewesen ist. Er hat am Ende des Prozesses auch festgestellt - - Mit dieser Erwartungshaltung, die Sie, Herr Abgeordneter, gerade geäußert haben, ist der Kollege von Transport & Environment auch in die Verhandlungen reingegangen. Er war sehr überrascht, wie offen und konstruktiv dort die Verhandlungen und auch die Gespräche mit den Automobilherstellern waren. Der Hintergrund, warum hier keine Proteste vonseiten der Automobilhersteller kamen - im Gegenteil, die haben wirklich sehr konstruktiv mitgearbeitet, haben auch wirklich sehr viele der Toleranzen, die heute ausgenutzt werden, die wir selber nicht kannten, aufgedeckt, um diese Lücken zukünftig zu schließen - - Das Interesse der Automobilhersteller ist ganz einfach gewesen: Man wollte einmal aus diesem Negativimage rauskommen, dass eben der Vorwurf da ist: Na ja, der CO<sub>2</sub>-Wert stimmt ja nicht, und es werden alle möglichen Schlupflöcher ausgenutzt. - Zum anderen sollte durch den WLTP dann auch wieder Marktgerechtigkeit eigentlich herrschen. Beim NEFZ ist es halt so: Der Hersteller, der mehr Schlupflöcher findet, hat einen etwas besseren CO<sub>2</sub>-Wert. Das wird beim WLTP nicht mehr der Fall sein. Das heißt, alle kämpfen sozusagen wieder mit gleichen Waffen auf dem Markt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Jetzt die Grünen, bitte.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Herr Redmann, dann greife ich doch mal das auf, was eben auch schon unser Vorsitzender gefragt hatte mit dieser CO<sub>2</sub>-Ermittlung, die ja auch in Ihrer Untersuchungskommission noch zusätzlich lief. Neben der nicht validen Kraftstoffverbrauchsangabe führt ja eine fehlerhafte Ermittlung von CO<sub>2</sub>-Werten gegebenenfalls zu einer Differenz in der Ermittlung der Kfz-Steuer. Ist diese Problematik in der Untersuchungskommission diskutiert worden?

(MR Lothar Neuhoff  
(BMVI): Herr Vorsitzender!)

**Zeuge Stephan Redmann:** Deswegen zögerte ich gerade, ja.

(MR Lothar Neuhoff  
(BMVI): Herr Vorsitzender!)

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja, bitte?

**MR Lothar Neuhoff** (BMVI): Der Zeuge Redmann hatte ja eben schon zu Recht erwähnt, dass die ganze CO<sub>2</sub>-Problematik oder -Thematik Gegenstand eines weiteren Abschnitts der Untersuchungskommission ist. Die Untersuchungskommission hat ja noch nicht insgesamt ihre Arbeit abgeschlossen, sondern sie hat einen Bericht jetzt, im Grunde einen Zwischenbericht vorgelegt, und der ist auch insoweit zulässigerweise Gegenstand unserer hiesigen Erörterungen. Das gilt aber nicht für das Thema CO<sub>2</sub>.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay, dann ist der noch offene Berichtsteil „CO<sub>2</sub>“ erst mal zurückgestellt. - Valerie?

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, ich habe eine gezielte Frage gestellt, ob da diskutiert worden ist. Ich habe nicht gefragt nach dem Inhalt des Berichtes. - Diese Antwort hätte ich gerne.

(MR Lothar Neuhoff  
(BMVI): Nein, nein! Das geht auf gar keinen Fall!)

- Doch, natürlich geht das. Natürlich geht das.

(MR Lothar Neuhoff  
(BMVI): Nein!)

- Aber ganz klar.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Die Frage ist, aus welchen Gründen oder mit welchen Gründen die CO<sub>2</sub>-Thematik -

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, klar. Ich habe nicht nach einem Bericht gefragt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** - ausgenommen worden ist. So verstehe ich die Frage. Sie ist zulässig.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, Sie wollen uns nicht antworten, Herr Zeuge? Interessant.

**Zeuge Stephan Redmann:** Nein, Entschuldigung, ich habe jetzt erst abgewartet, -

(Zuruf von MR Lothar Neuhoff (BMVI))

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Frau Wilms hat das Wort.

**Zeuge Stephan Redmann:** - ob jetzt Einverständnis, Einvernehmen war. - Ja, diskutiert worden ist das, ja.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, gut. Das wollte ich wissen. Also, warum nicht gleich so?

(Heiterkeit)

Dann kommen wir noch mal weiter auf dieses Thema, und da können wir jetzt - - Vielleicht kann ja dann der Vertreter des BMVI wieder eingreifen. Schauen wir mal. Sind da auch Lösungsvorschläge erörtert worden, ja oder nein?

(Kirsten Lühmann (SPD):  
Nein, das geht jetzt nicht!)





## 5. Untersuchungsausschuss

**MR Lothar Neuhoff** (BMVI): Nein, wir müssen jetzt schon einen klaren Schlusstrich ziehen. Ich glaube, um das noch mal richtig zu verstehen: Wenn ein Berichts-, eine Untersuchung noch läuft wie jetzt die VW-Untersuchungskommission zum Thema CO<sub>2</sub> -

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Jetzt muss aber die Uhr angehalten werden, wenn die da zu stark die - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja. Wir diskutieren eben den Einwand.

**MR Lothar Neuhoff** (BMVI): - und die Untersuchungskommission Volkswagen zum Thema CO<sub>2</sub> noch nicht zum Abschluss gekommen ist, dann gilt der Ausschluss dieses Erörterungsgegenstandes nicht nur für Dinge, die in der Zukunft liegen, sondern auch für Dinge, die in der Vergangenheit angefangen haben, aber eben noch nicht abgeschlossen sind. Und deswegen ist die CO<sub>2</sub>-Thematik hier kein zulässiger Erörterungsgegenstand.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das sehe ich anders. Und dann müssen wir das mal diskutieren. Natürlich ist das dabei.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Das sehe ich anders, weil CO<sub>2</sub> ausdrücklich bei den Nachprüfungen dann auch Gegenstand war. Wenn es da die Wünsche gibt, das jetzt zu klären, müssen wir die Sitzung zunächst unterbrechen und dann in einer Beratungssitzung klären, ob wir auf diesen Themenbereich zugreifen dürfen.

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): Ich stelle den Antrag auf interne Sitzung.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann möchte ich die Öffentlichkeit bitten, den Raum zu verlassen, und die Nichtöffentlichkeit herstellen. Und dann werden wir in geschlossener Sitzung darüber beraten, wie wir mit der Thematik CO<sub>2</sub> umgehen.

(Unterbrechung des Sitzungsteils Zeugenvernehmung, Öffentlich: 21.32

Uhr - Folgt Sitzungsteil Beratung)

(Wiederbeginn des Sitzungsteils Zeugenvernehmung, Öffentlich: 21.49 Uhr)

**Fortsetzung der Vernehmung des Zeugen Stephan Redmann**

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Die Öffentlichkeit oben auf der Tribüne ist auch wiederhergestellt?

(Kirsten Lühmann (SPD): Die wollen jetzt nicht mehr, wenn es keine Aussagegenehmigung gibt!)

- Die wollen nicht mehr, haben keine Lust.

(Heiterkeit)

Okay. - Gleichwohl: Wir müssen keine Öffentlichkeit herbeizitiieren. Wir setzen die öffentliche Sitzung fort. Und die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ist weiterhin an der Reihe. Valerie Wilms hat das Wort.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Ich werde meine Frage etwas anders formulieren, Herr Redmann.

(Arno Klare (SPD): Ach was!)

Waren Sie bei der Arbeit, die Sie ausüben, mit der Steuerproblematik befasst, und welche Lösungsmöglichkeiten sehen Sie dazu?

**Zeuge Stephan Redmann:** Wenn die Frage eben gestellt worden wäre, ich glaube, dann hätte ich noch ganz schnell „Nein“ darauf antworten können. Dann hätten wir uns vielleicht den nichtöffentlichen Teil ersparen können.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, aber das andere wäre noch interessanter gewesen für uns. - Dann gehe ich noch mal zurück auf das, was der Kollege Behrens schon mal gefragt



## 5. Untersuchungsausschuss

hat. Er hat ja mal den *Spiegel*-Artikel herangezogen zu dieser CO<sub>2</sub>-Problematik. Da haben Sie gesagt, da wäre Ihnen so weit nicht bekannt, wer da eingebunden ist. Wer ist denn da überhaupt jetzt im BMVI in irgendeiner Form mit eingebunden?

**Zeuge Stephan Redmann:** Insgesamt bei der Untersuchungskommission?

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Nein, die gesamte Untersuchungskommission.

**Zeuge Stephan Redmann:** Ja, wie gesagt, der Herr Staatssekretär Odenwald. Er ist der Vorsitzende in der Untersuchungskommission.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Also auch in Hinblick auf diese CO<sub>2</sub>-Problematik?

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, er hat den Vorsitz der Untersuchungskommission. Das heißt, alle Themen, die in der Untersuchungskommission diskutiert werden, besprochen werden, werden natürlich auch mit dem Vorsitzenden besprochen, ja.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ja, nicht dass Herr Neuhoff schon wieder gleich den Finger da kriegt, dass er irgendwo draufdrücken muss. - Gut, dann gehe ich noch weiter. Wir machen in der Untersuchungskommission noch mal weiter. Gab es eigentlich jemals schriftliche Mitteilungen Ihres Ministers zur Arbeit der Untersuchungskommission?

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, es gibt den Untersuchungscommissionsbericht. Ob es weitere schriftliche Mitteilungen darüber hinaus gibt? Habe ich jetzt keine präsent, muss ich ganz ehrlich sagen.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Wer erteilt da denn überhaupt solche Anweisungen, was dort gehandhabt werden sollte? Wie wurde die Kommission geleitet? Wurde das alles nur mündlich gemacht?

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, wie gesagt, der Vorsitz ist beim Herrn Staatssekretär Odenwald.

Es haben Sitzungen stattgefunden, offizielle Sitzungen der Untersuchungskommission, die auch entsprechend protokolliert worden sind. Und es hat natürlich nebenbei auch die entsprechende Facharbeit stattgefunden, zum Beispiel die Berichtserstellung bzw. das KBA in seiner Funktion als Typpenehmigungsbehörde mit den Gesprächen der Hersteller usw. Das lief natürlich parallel. Aber der formelle Aspekt ist halt über die Untersuchungskommissionsitzungen abgedeckt, die vom Herrn Staatssekretär Odenwald, dem Vorsitzenden, geleitet werden.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Welche Vorgaben gab es zum Inhalt, Umfang und der zeitlichen Dimension der Untersuchung?

**Zeuge Stephan Redmann:** Der zeitliche Umfang, meiner Kenntnis nach, ist - zumindest nicht, dass ich davon Kenntnisse habe - irgendwann mal thematisiert worden. Herr Staats- - Ach, ja, Minister Dobrindt hatte dann ja gesagt auf der Pressekonferenz, als der Untersuchungscommissionsbericht vorgestellt worden ist, dass die Arbeiten weitergehen. Die Untersuchungskommission besteht auch noch. Mir ist nicht bekannt, dass das irgendwo zeitlich limitiert wäre. - Entschuldigung, die erste Frage von Ihnen war?

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ist das in irgendeiner Form auch mal schriftlich fixiert worden in dieser Arbeit? Und vor allen Dingen: Gab es zum Inhalt und Umfang der Aufgaben irgendwo eine schriftliche Anweisung?

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, es gab keine schriftliche Anweisung. Ich bin quasi mündlich zum Mitglied der Untersuchungskommission bestimmt worden. Da habe ich nie irgendwie ein Schriftstück erhalten: Sie sind jetzt Mitglied der Untersuchungskommission.

Die Inhalte der Untersuchungskommission sind - gehe ich davon aus, ich bin aber da kein Zeuge bzw. habe da keinerlei eigene Wahrnehmungen zu -, denke ich mal, vom Herrn Minister mit Herrn Staatssekretär Odenwald, dem Vorsitzenden, besprochen worden. Und wir haben sie niedergelegt, auch in dem Untersuchungscommissi-



## 5. Untersuchungsausschuss

onsbericht, was die Aufgaben der Untersuchungskommission sind. Darüber hinaus: Es ist also jetzt kein Leitbild oder Sonstiges der Untersuchungskommission irgendwann mal verfasst worden.

Man muss sich ja auch vorstellen: Oktober 2015, das waren doch die hektischsten Zeiten, die ich, glaube ich, in meinen gesamten zehn Jahren bis jetzt erlebt habe. Wir haben ja auch unmittelbar als Untersuchungskommission direkt die ersten Termine gehabt nach der Einrichtung mit Volkswagen. Also, über eine Geschäftsordnung und sonstige Formalitäten hat da damals, ehrlich gesagt, keiner nachgedacht, zumindest ich nicht.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Dann eine weitere Frage zu dieser Untersuchungskommission: Ist Ihnen bekannt, ob andere Häuser mit eingebunden waren in diese Arbeit der Untersuchungskommission? Fanden da auch regelmäßige Unterrichtungen über Arbeitsergebnisse statt zu anderen Häusern hin?

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, die anderen Häuser waren nicht in dem Sinne eingebunden, dass sie Mitglied der Untersuchungskommission waren bzw. auch an Sitzungen teilgenommen haben. Nein, das definitiv nicht.

Es gab Sachstandsberichte an die jeweiligen Ministerien, nach meiner Kenntnis, zum Fall VW. Die wurden natürlich auch abgefragt vonseiten der anderen Ministerien, weil dort natürlich auch Presseanfragen und Sonstiges aufliefen. Aber eine konkrete Einbindung, dass man sich abgestimmt hätte mit den Ressorts: Nein, habe ich zumindest nicht - - Ich kann aber natürlich nicht ausschließen, dass zum Beispiel auf Staatssekretärebene sich zu der Thematik ausgetauscht wurde.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Und das war nur zu VW, also nicht zu den anderen, die da mit Gegenstand der Untersuchung waren?

**Zeuge Stephan Redmann:** Es wurde immer ein Sachstandsbericht von uns verteilt, der dann natürlich auch allgemeine Ausführungen machte

zum Thema, dass wir auch eine Felduntersuchung haben, wo wir auch andere in- und ausländische Hersteller überprüfen.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** An welchen Verteiler ging der? Nur bei Ihnen im BMVI-Haus, oder ging der auch mal an andere?

**Zeuge Stephan Redmann:** Nein, nein, nein. Wie gesagt, das waren die Ressorts. Das heißt -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Valerie, du - -

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Aber ihr habt mir doch erst was geklaut.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Nein, wir hatten gestoppt hier.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Nein, aber erst zu spät. - Die Antwort noch, und dann höre ich auf.

**Zeuge Stephan Redmann:** - also Wirtschaftsministerium, Umweltministerium, ich glaube, das Verbraucherschutz-/Justizministerium. Das müssten sie - - Finanzministerium, bin ich mir jetzt nicht sicher, ob die dann auch immer mit informiert worden sind.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Alles Weitere hinterher, in der nächsten Runde.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. - Dann sind die Kollegen rechts von mir am Zuge.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Die Kollegen haben momentan keine Fragen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann meine frühere Frage bezüglich der Untersuchungskommission, eine andere Entscheidung betreffend: Es hat die Gruppenbildung gegeben: I, II und III. Herr Redmann, können Sie sagen, auf welcher Grundlage sich die Untersuchungskommission für diese Gruppenbildung nach Faktoren der Grenzwertüberschreitung entschieden hat?



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Stephan Redmann:** Ich glaube, ich hatte es eingangs schon mal kurz erwähnt in einem anderen Zusammenhang: Da war ich nicht mit eingebunden. Der Vorschlag kam meines Wissens vom Kraftfahrt-Bundesamt und ist dann auch entsprechend besprochen worden in der Untersuchungskommission bzw. auch im Rahmen des Untersuchungskommissionsberichtes dann als entsprechend richtig, zielführend, auch „agreed“ gewesen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja, Sie hatten zwar gesagt, dass Sie direkt an den einzelnen Themen dann nicht beteiligt gewesen sind. Gleichwohl hatten Sie gesagt: Bei der Formulierung des Untersuchungsberichts war es quasi ein Gemeinschaftswerk. Das heißt, nun gehe ich davon aus, dass Sie auch von anderen Grundlagen Kenntnis hatten. Und darum fragte ich eben danach, nach den Gründen für diese Gruppenbildung. Es wurde also bei der Diskussion des Abschlussberichts oder bei der Formulierung insgesamt nicht weiter zu Ihrer Kenntnis noch mal erläutert, warum es zu dieser Gruppenbildung gekommen ist?

**Zeuge Stephan Redmann:** Nein, also außer dem, was im Bericht der Untersuchungskommission niedergelegt ist, habe ich auch keine weiteren Erläuterungen, zumindest keine, an die ich mich erinnere. Es kann natürlich sein, dass ich mit irgendwelchen KBA-Mitarbeitern zwischenzeitlich gesprochen hatte, mir das habe erläutern lassen. Aber da habe ich zumindest keine konkreten Erinnerungen mehr dran.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Wurde dann im Zuge der Gesamtdiskussion auch noch mal erörtert, warum Prüfungen auf Abschaltvorrichtungen nur für Gruppe III, aber für Gruppe I und Gruppe II - - bei Gruppe I ausgeschlossen war und bei Gruppe II eingeschränkt? Und bei III wurde ja geprüft.

**Zeuge Stephan Redmann:** Genau. - Also, Gruppe III, das ist ja, muss man sagen, die einfachste Gruppe gewesen: Das waren ja die VW-Fahrzeuge, wo bereits das Eingeständnis seitens VW da war. Das wurde über die Messungen des KBA ja auch

noch mal nachvollzogen, dass hier nun unzulässige Abschaltvorrichtungen zum Einsatz kamen, bzw. die Wirkungsweise wurde auch noch mal nachvollzogen. Die Gruppe-II-Fahrzeuge, wie wir ja bereits besprochen hatten, waren die, die hohe Emissionen hatten, wo man gesagt hat: Da hinterfragen wir jetzt mal, was denn - - wo dann -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Berechtigte Zweifel.

**Zeuge Stephan Redmann:** - aber auch noch nach den Erläuterungen der Hersteller weiterhin begründete Zweifel waren. Das waren ja die Hersteller, insbesondere die deutschen halt, wo dann auch die entsprechenden Serviceaktionen veranlasst worden sind.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Wurde noch mal darüber diskutiert, warum auch dann gerade bei der Gruppe I halt nur eingeschränkt nachgeprüft werden sollte? Warum nicht das volle Programm, um sie wirklich auf Herz und Nieren dann zu prüfen?

**Zeuge Stephan Redmann:** Was meinen Sie jetzt mit „eingeschränkt überprüft“? Da habe ich jetzt gerade - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Es gibt ja die Abstufung der unterschiedlichen Gruppen. Da ist auch die Gruppe II, wo eben zunächst mit dem Hersteller dann kommuniziert worden ist: „Wie lässt sich das erklären?“, weil man seitens der Untersuchungskommission den Eindruck hatte, es bleiben berechtigte Zweifel. Es wurde nicht geprüft, sondern es gab dann den Hinweis mit Erläuterungen, warum es dort zu erhöhten Abgaswerten gekommen ist.

**Zeuge Stephan Redmann:** Ja, gut, es wurde im Vorhinein geprüft. Das war ja der Auslöser, warum man die in die Gruppe II entsprechend eingestuft hat. Und man hatte - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und die Erläuterung war dann ausreichend an der Stelle?

**Zeuge Stephan Redmann:** Ja, ausreichend eben nicht. Das sind alles noch nicht abgeschlossene



## 5. Untersuchungsausschuss

Fälle, muss man ganz ehrlich sagen. Die Gruppe II-Fahrzeughersteller sind welche, die entweder eine Typgenehmigung in Deutschland beim KBA haben oder bei ausländischen Genehmigungsbehörden. Alle Fälle ausländischer Typgenehmigungsbehörden - - Also, den ausländischen Typgenehmigungsbehörden wurden die entsprechenden Informationen zugeleitet, weil dort muss jetzt eine Entscheidung getroffen werden für die Typgenehmigungen, für die sie zuständig sind: War es eine zulässige oder unzulässige? Die können wir gar nicht von deutscher Seite aus fällen.

Und bei den Herstellern, wo das KBA die Genehmigung hat, da muss auch das KBA als Typgenehmigungsbehörde irgendwann die Entscheidung treffen: „Das war unzulässig“ - im Zweifelsfall, im Extremfall wird die Typgenehmigung entzogen -, oder: Wir erachten das noch als zufällig. - Noch ist diese Entscheidung nicht getroffen. Wir gehen davon aus, wenn die Serviceaktionen erfolgreich sind, das wirklich auf ein Mindestmaß begrenzt wird, das Argument des Motorschutzes, dass man dann zur Einschätzung kommen wird: Man kann es noch als zulässig deklarieren. Aber wir sind da halt im Graubereich - aber das wurde ja anfangs in der Sitzung auch schon mal angesprochen -, was das Argument des Motorschutzes angeht. Das ist halt leider nicht klar definiert. Und mit RDE und hoffentlich auch anderen weiteren Maßnahmen werden wir da in Zukunft hoffentlich etwas mehr Klarheit haben, ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja, danke. - Nun zu den eindeutigen Ergebnissen der Gruppe III. Da heißt es im Untersuchungskommissionsbericht auf Seite 119:

Bei den Fahrzeugen des VW-Konzerns mit Euro 5-Konzepten (Motoren EA 189) konnte die unzulässige Abschalteneinrichtung in ihrer Wirkung ... nachvollzogen werden. Die unzulässige Abschalteneinrichtung bewirkt ...

Usw. usf., das ist uns allen bekannt. - Und meine Frage geht dahin, wodurch genau nachvollzogen werden konnte, dass es sich um eine unzulässige

Abschalteneinrichtung handelt. Wenn nachvollzogen worden ist, dann muss es ja mehr sein als nur das Geständnis von VW.

**Zeuge Stephan Redmann:** Also das Wording „nachvollzogen“ ist hier ja schon sehr bewusst gewählt worden in dem Bericht. Hätten wir die Erkenntnisse nicht gehabt, dass VW die unzulässige Abschalteneinrichtung benutzt, so wie sie sie eingesetzt haben, hätte man mit den Messungen, die gemacht worden sind, aus meiner Sicht zumindest, keinen rechtssicheren Nachweis einer unzulässigen Abschalteneinrichtung führen können. Vor dem gleichen Problem standen ja übrigens auch die USA: Wie ich ja bereits erwähnt hatte, die ICCT-Ergebnisse haben keinerlei Rückschlüsse allein aufgrund der Emissionsergebnisse erlaubt, ob es eine unzulässige Abschalteneinrichtung ist.

Hier wussten wir halt, es fand eine Zykluserkennung über Weg-Zeit-Erfassung - - Das heißt im Prinzip, der Fahrzyklus wurde erkannt bzw. Abweichungen vom Fahrzyklus, und das löst dann eine entsprechende Abschalteneinrichtung aus. Das war in dem Fall bekannt. Es wurde überprüft: Ja, genau so reagiert das. - Es ist unzulässig, wie die Emissionsstrategie bedatet bzw. gesteuert wird. Aber mehr als ein Nachvollziehen aus meiner Sicht ist es nicht gewesen, also, wie gesagt, das gleiche Problem, vor dem die US-EPA gestanden hat.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja, also dann wurde jetzt nicht die Software noch mal ausgelesen, um an der Stelle, wo geschaltet wurde, nachvollziehen zu können - -

**Zeuge Stephan Redmann:** Habe ich jetzt keine Erkenntnisse zu. Also, es ist mir nicht bekannt, dass die Software bei VW auch noch mal explizit ausgelesen wurde, nein.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Wurde das erörtert, dass man auf jeden Fall zum Nachvollziehen die Software auslesen will?

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, nicht in meiner Anwesenheit, weiß ich nicht. Aber, wie gesagt, ich hatte ja auch eingangs gesagt: Ich bin auch



## 5. Untersuchungsausschuss

nicht bei so vielen Untersuchungskommissions-sitzungen anwesend gewesen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ich habe jetzt noch eine Frage, die allerdings zu knapp ist für die verbleibenden 30 Sekunden. Insofern würde ich jetzt, sofern Fragen bestehen, weitergeben an die SPD-Fraktion.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Ich habe Fragen zu den Gruppe-II-Fahrzeugen. Sie haben ja eben gesagt, wenn Sie nicht gewusst hätten, wonach Sie bei VW suchen müssen, hätten Sie es anhand der Ergebnisse nicht erkannt. Sie haben auch gesagt, wenn ich Sie richtig verstanden habe, die Gruppe-II-Fahrzeuge sind nicht abgeschlossen. Das heißt, man hat dort Abweichungen gefunden, und man ist jetzt in Diskussionen mit den Herstellenden, a) warum es diese Abweichungen gab. Ist auszuschließen, dass in dieser Gruppe-II-Fahrzeuge Fahrzeugherstellende die gleiche Abschalteneinrichtung oder eine systemgleiche - also Erkennen des Zyklus und Abschalten der Abgasreinigung in allen anderen Fällen -, eine gleichwertige oder gleichartige Technik eingesetzt haben? Ist das auszuschließen?

**Zeuge Stephan Redmann:** Das ist aus meiner Kenntnis heraus auszuschließen, ja, weil das überprüft worden ist. Das ist nur im Fall VW nachvollzogen worden, bzw. im Fall eines anderen Herstellers ist ja, aber auch aufgrund eines Hinweises, den es gegeben hat, eine aus unserer Sicht ebenfalls unzulässige Abschalteneinrichtung verwendet worden. Aber das ist halt auch noch ein laufendes Verfahren, zu dem ich jetzt leider auch keine weiteren Details geben kann; Fall Fiat halt.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Sie haben gesagt: Bei den anderen Fahrzeugen hat es Abweichungen gegeben. Also, es gab Erkenntnisse, dass diese Abweichungen aufgrund eines Thermofensters passiert sind, und dann wurden die Herstellenden damit konfrontiert. Und in einem Fall ist es auch öffentlich gewesen - man kann es ja sagen -: Opel hat ganz klar gesagt, das war ein Motorschutz. Opel hat das auch erklärt, warum sie das gemacht haben. Jetzt haben Sie gesagt: Jetzt muss

das KBA irgendwann entscheiden, ob in den Fällen - ich nehme jetzt einfach nur Opel, weil der der öffentlichste ist -, also zum Beispiel im Fall Opel, dieses Thermofenster noch im Rahmen der Richtlinie ist oder nicht. Es gibt ja diese freiwilligen Rückrufaktionen. Und Sie haben gesagt, Sie müssen nach den Serviceaktionen das machen. Also, theoretisch - -

Ich tue mich etwas schwer. Ich bin Polizistin, ich komme aus dem Bereich: Es passiert etwas, und ich stelle einen Tatbestand fest. - Wenn man jetzt also feststellt, dass Opel ein Fahrzeug hergestellt hat und die Motorsteuerung nicht den Vorschriften entspricht, ist das ein Verstoß, ein Tatbestand, wo irgendetwas folgen muss, zum Beispiel ein zwangsweiser Rückruf oder, oder, oder. Wenn ich Sie aber richtig verstanden habe, ist das noch gar nicht passiert. Das heißt, die Entscheidung: „Ist das, was Opel und andere gemacht haben, eigentlich regelkonform oder nicht?“ ist nicht passiert. Trotzdem gehen diese ganzen Schritte weiter. - Habe ich das richtig verstanden?

**Zeuge Stephan Redmann:** Das ist mein Kenntnisstand, ja.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Gut, also ist das alles im Moment im Bereich des Freiwilligen. Und wenn die dann ihre Rückrufaktion gemacht haben, dann guckt man noch mal drauf und sagt: Ist der Zustand dann regelkonform oder nicht?

**Zeuge Stephan Redmann:** Vereinfacht gesagt, würde ich sagen: Ja. - Also, wie gesagt, die Entscheidung des Kraftfahrt-Bundesamtes, inwieweit die Begründungen zum Motorschutz hier einschlägig gewesen sind seitens der Hersteller, wird bei den Gruppe-II-Fahrzeugen zu den deutschen Herstellern bzw. bei den Herstellern, wo das Kraftfahrt-Bundesamt Genehmigungsinhaber ist, in Abhängigkeit von den Lösungen der Serviceaktionen sein, die dort von den Herstellern präsentiert werden. Das kann dazu führen, dass die Zweifel, die aufseiten des KBA bestehen, ausgeräumt werden, ja.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Es gibt ja nun Fahrzeuge - darüber haben wir auch schon hier geredet -, die



## 5. Untersuchungsausschuss

haben ihre Typzulassung nicht in Deutschland. Und wir haben hier auch schon - - Zeugen vor Ihnen haben gesagt, dass das äußerst schwierig ist, weil zum Beispiel Italien sich weigert, zu kooperieren. Könnte es also theoretisch sein bei der jetzigen Rechtslage, dass zum Beispiel das KBA entscheidet: „Bei Opel war dieses Thermofenster nicht regelkonform“; bei einem gleichartigen Fiat, weil er seine Typzulassung in Italien hat, würden die Italiener entscheiden: „Es ist regelkonform“? Ist das möglich?

**Zeuge Stephan Redmann:** Das ist theoretisch möglich, ja. Das ist auch ein Grund - da sind wir, glaube ich, auch im Untersuchungszeitraum noch -, warum die Bundesregierung im Rahmen des Verkehrsministerrates im Juni letzten Jahres und auch Umweltrats ein Maßnahmenpaket vorgeschlagen hat, wo unter anderem auch dabei ist, dass eben hier die entsprechenden Guidelines, die ja entsprechend den Richtlinien erlassen werden müssen - - Rechtssicherheit sein muss für die Typgenehmigungsbehörden, um solche Fälle entscheiden zu können. Im Moment, stimme ich Ihnen zu, haben wir leider die Situation - Fall Fiat ist ein klassisches Beispiel -, dass ein und derselbe Tatbestand von den Typgenehmigungsbehörden unterschiedlich ausgelegt wird, ja.

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

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ja, vielen Dank, Herr Redmann. Dann müssen wir uns wieder miteinander beschäftigen. - Ich komme mal auf ein Thema, das wir gefunden haben. Da gibt es so eine schöne Mail zum Thema Verbraucherschutz, das unterschiedlich beim BMVI und BMJV bewertet wird. So schrieb Daniel Westhoff, Referat LA 27 beim BMVI, am 26.11.2015 folgende E-Mail ans BMJV - ich zitiere -:

Ich bitte um Verständnis dafür, dass nach eingehender hausinterner Prüfung seitens BMVI allerdings keine Mitzeichnung des Entwurfes erfolgen kann. Die in dem Entwurf enthaltenen Forderungen

können seitens BMVI in wesentlichen Teilen nicht mitgetragen werden.

Das finden wir im BMJV-2-1, Ordner 6, S. 18. - Können Sie uns etwas zu diesen angedeuteten Forderungen sagen?

**Zeuge Stephan Redmann:** Nein, leider gar nicht. Also, ich war in dem - - Es mag sein, dass ich dort in cc gestanden habe bei dieser E-Mail, das mag ich nicht ausschließen. Aber das Schreiben selber sagt mir nichts, und da sind mir auch keine weiteren Dinge zu bekannt.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Dann gucken wir mal, ob Sie dann vielleicht was in den anderen Punkten noch haben. Dann gibt es vom 07.12. noch einen neuen Entwurf des BMJV, verschickt von Frau Köpernik, an die betroffenen Abteilungen mit dem Kommentar:

Im Rahmen der Ressortabstimmung hat das BMVI leider die Mitzeichnung verweigert, so dass Herr St Billen mit Herrn St Odenwald diverse Punkte diskutiert hat.

Finden wir auch im BMJV-2-1, Ordner 6, S. 101. - Können Sie da irgendwas noch zu sagen?

**Zeuge Stephan Redmann:** Nein.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Gar nichts?

**Zeuge Stephan Redmann:** Also nein.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Läuft alles nur auf der Leitungsebene scheinbar. Na, okay.

**Zeuge Stephan Redmann:** Nein, das habe ich nicht gesagt, dass das auf der Leitungsebene läuft. Ich sage nur, dass ich in den Vorgang nicht - -

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Aber Sie wissen es nicht.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Stephan Redmann:** Ich bin in den Vorgang nicht involviert gewesen. Wer im Hause involviert war außer Herrn Westhoff - den hatten Sie ja zitiert -, weiß ich nicht.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Scheinbar bestand ja auch später noch beim BMVI Änderungsbedarf bei Textvorschlägen des BMJV. Konkret geht es um das Kapitel zu den Aufsichtsstrukturen, also es geht noch mal wieder um diesen Untersuchungskommissionsbericht, Kapitel 4.2 im finalen Bericht. Das wollte das BMVI komplett streichen lassen. Das finden wir im BMJV-2-1, Ordner 6, Seite 284. Wie haben Sie diese Streichung als Mitglied der Untersuchungskommission bewertet?

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, es geht hier, glaube ich, nicht - - Ich bin immer noch etwas abgehängt, muss ich ganz ehrlich sagen. Also, die Vorgänge sagen mir - -

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Es geht immer noch um die Untersuchungskommission.

**Zeuge Stephan Redmann:** Das kann eigentlich nicht sein, weil der Herr Westhoff ist definitiv kein Mitglied der Untersuchungskommission.

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

**Zeuge Stephan Redmann:** Da muss es um irgendwelche anderen Berichte gehen; wo ich aber definitiv nicht involviert war.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Gut, dann lassen wir das mal an dieser Stelle, und dann habe ich noch eine andere Frage. Ich habe ja noch fünf Minuten, insofern reicht das ja noch. Und wie ich höre, hat mein lieber Kollege auch noch Fragen. Wir haben ja noch mehrere Runden, nicht?

Am 12.06.15 schrieben Sie, Herr Redmann, eine E-Mail an Eberhardt und Bänsch beim BMWi: MAT A BMWi-2-1, Ordner 23 von 53, auf S. 11:

Andererseits habe ich ihm

- gemeint ist Seiler vom VDA -

(Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Sie zitiert hier aus irgendwelchen Unterlagen!)

aber auch nochmal den Grund unseres „Unmuts“ erläutert: 1) abgesehen davon, dass es als Grundlage für die Herleitung der CFs in der Verordnung steht, haben wir zig mal Informationen zu Mess-toleranzen und Reproduzierbarkeit erbeten, es stand explizit auf jeder meiner Agenden der Fachgespräche und wurde bis heute quasi ignoriert. 2) Dann wurden wir massiv über Leitungsebenen unter Druck gesetzt, die dynamischen Randbedingungen schon im Paket 1 zu verabschieden.

Was meinen Sie damit, dass Sie von Leitungsebenen „unter Druck gesetzt“ worden sind?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Valerie, bitte die Fundstellen dazu.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Habe ich eben gesagt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Sowohl zu diesem als auch zu dem davor.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Habe ich gesagt.

(Ulrich Lange (CDU/CSU): Nein, bei den ganzen vorherigen Dingen, wo der Redner jedes Mal gesagt hat, da kann er nichts dazu sagen, war immer die Fundstelle nicht mit zitiert!)

- Die habe ich gesagt.

(Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Hat sie gesagt, ja! - Ulrich Lange





## 5. Untersuchungsausschuss

(CDU/CSU): Nein, war nicht mit zitiert!

- Natürlich habe ich die gesagt.

(Ulrich Lange (CDU/CSU):  
Also, wir haben sie alle nicht gehört! - Arno Klare (SPD): Doch, sie hat sie gesagt!)

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ich habe nur eine Fundstelle gehört.

(Ulrich Lange (CDU/CSU):  
Ich habe nur eine gehört!)

Wenn das alles in dieser einen Fundstelle ist - -

(Ulrich Lange (CDU/CSU):  
Bezieht sich das alles auf eine Fundstelle, oder sind das unterschiedliche Fundstellen?)

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**  
Das sind aus BMJV-2-1, Ordner 6. Das war das in beiden Fällen, einmal Seite 18, einmal Seite 101.

(Kirsten Lühmann (SPD):  
Und einmal Seite 284! -  
Ulrich Lange (CDU/CSU):  
Das ist bei uns nicht als unterschiedliche Fundstelle angekommen! Entschuldigung!)

- Dann bitte ich um Entschuldigung. Aber jetzt müssen wir noch mal weitermachen, nicht?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gut. Ja, du darfst weitermachen, bitte.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**  
Herr Redmann, tut mir leid, jetzt haben wir das ein bisschen - -

**Zeuge Stephan Redmann:** Ja, kein Problem. Da würde ich aber trotzdem darum bitten, dass ich das Dokument vorgelegt bekomme.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**  
Ja, dann müssen wir gucken, dass wir das jetzt finden, nicht? Dann machen wir mal die - - Ich habe Ihnen ja gesagt, was das ist: MAT A BMWi-2-1, Ordner 23, Seite 11.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Es liegt hier das Dokument vor. Dann müsste das ja leicht zu finden sein.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**  
Ja, hier. Herr Redmann, extra unterstrichen.

(Zuruf von der CDU/CSU:  
War es doch vorher schon!  
- Dem Zeugen werden Unterlagen vorgelegt - Der Zeuge nimmt Einblick)

**Zeuge Stephan Redmann:** Ja, das war aber, glaube ich, in dem Zusammenhang, was ich eben schon mal angedeutet hatte, dass vonseiten des VDA hier in einigen Aspekten zu RDE wirklich diametral unterschiedliche Auffassungen vertreten wurden als die, die wir als Bundesregierung vertreten hatten. Und, ja, es gab einige, nach meiner Kenntnis, E-Mails zumindest, die ich zumindest zur Kenntnis erhalten habe, vonseiten des VDA an unsere Hausleitung, wo unter anderem auch dieses thematisiert wurde, wo - jetzt muss ich die Brille wieder aufsetzen -

(Der Zeuge nimmt erneut  
Einblick in die Unterlagen)

auf jeden Fall dieser Punkt, der ja hier in der Kompromissfindung angesprochen wird, thematisiert worden ist. Ja, also das kann ich bestätigen, ja.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**  
Was ist für Sie „unter Druck gesetzt von der Leitungsebene“?

**Zeuge Stephan Redmann:** Also nicht: Die Leitungsebene hat mich unter Druck gesetzt. Sondern unsere Leitungsebene - obwohl das natürlich inhaltlich nicht so gemeint ist - wird durch diese E-Mails natürlich unter Druck gesetzt, hier bitte Position zu beziehen. Ja, da gab es einige E-Mails, die auch in den Akten hinterlegt sind. -



## 5. Untersuchungsausschuss

Also nicht: Die Leitungsebene hat mich unter Druck gesetzt. Sondern: Unsere Leitungsebenen wurden von Industrieseite unter Druck gesetzt. - Das ist das, was hier steht.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Aha. - Können Sie uns das mal erklären, was dahintersteckte? Wo soll dieser Zeitdruck denn hergekommen sein, oder? - Das ist mir alles so ein bisschen schwammig. Hängt das nur damit zusammen, dass der VDA da irgendwas wollte?

**Zeuge Stephan Redmann:** Die Frage kann ich jetzt gerade noch nicht nachvollziehen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Was ist Ihre Wahrnehmung zu diesem Vorgang: diese Druck-situation, die Sie ja jetzt geschildert haben, dass eben die Leitungsebene sich selbst unter Druck gesetzt fühlte?

**Zeuge Stephan Redmann:** Nein, also die Wahrnehmung habe ich nicht, dass die Leitungsebene sich unter Druck gesetzt fühlte. Es war auch in dem Ausgang der Diskussionen in Brüssel, war das auch nicht meine Wahrnehmung, dass dieser Druck irgendwelchen Erfolg gehabt hätte. Wie gesagt, die deutschen Positionen sind eigentlich quasi ohne große Änderungen am Ende auch durchgekommen. Aber - - Entschuldigung, ich bin gerade etwas abhängig, mag aber auch so an der Zeit mittlerweile liegen.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Aber es steht doch da drin:

Dann wurden wir massiv über Leitungsebenen unter Druck gesetzt, die dynamischen Randbedingungen schon im 1. Paket zu verabschieden.

Also, da tue ich mich schwer mit, das nicht zu glauben, dass sich das nicht auf Sie bezieht.

**Zeuge Stephan Redmann:** Nein. Das ist sprachlich doch - - Also, ich habe es ja selber zu Papier gebracht.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ach? Aha.

**Zeuge Stephan Redmann:** Nicht die Leitungsebene hat uns unter Druck gesetzt, sondern wir als Haus wurden über die Leitungsebenen von Industrieseite unter Druck gesetzt, hier doch bitte sich zu bewegen. Wie gesagt, da gab es einige E-Mails, auch E-Mails, die ich entsprechend, glaube ich, in den Akten auch kommentiert habe, was ich von denen gehalten habe.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Lassen Sie mich das noch mal - - Dann habe ich es richtig verstanden: Die Leitungsebene der Hersteller, der OEMs oder wer das auch immer war - -

**Zeuge Stephan Redmann:** Nein, unsere Leitungsebene.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ihre Leitungsebene?

**Zeuge Stephan Redmann:** Ja.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Hat wen unter Druck gesetzt?

**Zeuge Stephan Redmann:** Nein. Unser Haus, also wir wurden über die Leitungsebenen - - Also, über den Weg der Leitungsebenen wurde unser Haus unter Druck gesetzt. Also sprich, nicht der VDA stand beim Herrn Redmann ständig auf der Matte und hat gesagt: -

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Sondern bei der Leitungsebene.

**Zeuge Stephan Redmann:** - „Folgende Änderungsvorschläge hätten wir“, sondern wir waren mittlerweile an einem Punkt, weil ja auch in Brüssel die Diskussion mittlerweile politischer geworden ist, wo der VDA und die Hersteller - obwohl, nein, „Hersteller“ kann ich gar nicht so sagen -, wo der VDA nicht nur auf Fachebene mit uns diskutiert hat, -

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Sondern auch oben eingestiegen ist.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Stephan Redmann:** - sondern mittlerweile auch sich an die Hausleitung gerichtet hat, ja.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Okay, gut.

**Zeuge Stephan Redmann:** Ein üblicher Vorgang, aber das setzt natürlich auch einen anderen Druck in die Situation rein.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Gut, danke. - Alles Weitere demnächst.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gut, das war die Runde für die Grünen. - Dann meine Frage an die Kollegen von der CDU/CSU: Gibt es Fragen Ihrerseits?

**Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):** Nein.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann gehe ich noch mal eben weg von diesem Punkt - ich denke, der wird sicherlich noch vertieft werden müssen -, der gerade von den Kollegen der Grünen angesprochen worden war.

Ich möchte mich noch auf einen anderen Teil des Untersuchungskommissionsberichts beziehen, wiederum auf die Seite 119. Da geht es um den Nachweis und um das Erkennen von Abschalt-einrichtungen, und zwar heißt es dort auf der Seite 119:

Alle Hersteller nutzen aber Abschalt-einrichtungen gemäß der Definition in Artikel 3 der Verordnung ... 715/2007. Es zeigen sich bei einigen Fahrzeugen (Gruppe II) bereits bei Messungen ... außerhalb des gesetzlich vorgeschriebenen NEFZ stark erhöhte NOx-Werte. Die Hersteller begründen die Zulässigkeit der Emissionserhöhung durch die Abschalt-einrichtungen ...

Weiter heißt es - Zitat -:

Es konnte bis zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Berichtes

bei keinem weiteren Fahrzeug eine unzulässige Abschalt-einrichtung wie bei bestimmten Fahrzeugen des VW-Konzerns nachgewiesen werden.

Und weiter:

Der in den USA erhobene Vorwurf zur Verwendung unzulässiger Abschalt-einrichtungen bei einigen Modellen mit 3.0 Liter-Motoren ist durch die unabhängige Überprüfung des KBA für die Fahrzeugtypen Audi A6 und VW Touareg für den europäischen Markt

- und dann kommt -

in dieser Form nicht bestätigt worden.

Können Sie mir das erörtern, wenn da betont ist: „in dieser Form nicht bestätigt worden“?

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, genau erörtern kann ich es nicht. Ich weiß - das kann ich bestätigen -, dass es, als die Verdachts- - oder vielmehr, als die Vorwürfe in den USA laut wurden bezüglich dieser 3-Modelle, unmittelbar auch den Auftrag an das KBA gegeben hatte, auch diese Modelle des europäischen Markts zu untersuchen. Und diese Vorwürfe dieser Abschaltungen aus den USA haben sich nicht wiedergefunden in den europäischen Modellen. - Warum es explizit: „in dieser Form“ bezeichnet ist, kann ich leider nicht sagen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gut, okay. Das ist dann damit beantwortet. - Und dann würde ich ganz gern noch mal ein bisschen genereller den Bogen aufspannen, dass ich nach dem konkreten Ziel der Untersuchungskommission fragen möchte. Können Sie eher allgemein formulieren, welches konkrete Ziel die Untersuchungskommission verfolgte, grob zusammengefasst?

**Zeuge Stephan Redmann:** Gut, die Frage kann man natürlich auch an ein Mitglied der Untersuchungskommission richten. Der Initiator der Untersuchungskommission wäre wahrscheinlich der



## 5. Untersuchungsausschuss

bessere Adressat. Ich kann nur das wiedergeben oder könnte nur das wiedergeben, was halt auch im Untersuchungskommissionsbericht niedergelegt ist. Die Aufgabe war einmal, eine Sachverhaltsaufklärung zu betreiben, einmal die Verwaltungsverfahren, die im Fall VW initiiert worden sind. Die sind vonseiten der Untersuchungskommission auch begleitet worden. Und es war halt der zusätzliche Auftrag des Herrn Ministers ja gewesen, auch andere Fahrzeugmodelle zu untersuchen. Und diese Untersuchungen sind auch vonseiten der Untersuchungskommission begleitet worden.

Und der aktuelle Untersuchungsauftrag, auch wenn er jetzt hier nicht verfahrensrelevant ist, wie ich ja erfahren habe, ist halt die Erstellung des CO<sub>2</sub>-Berichtes, was auch noch unter dem Dach der Untersuchungskommission erfolgt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und dann möchte ich das in Richtung Abschalteinrichtungen präzisieren und frage Sie: Sollten alle Abschalteinrichtungen ausfindig gemacht werden, oder sollte lediglich ausgeschlossen werden, dass dieselben Abschalteinrichtungen verbaut wurden wie die, zu denen VW bereits ein Geständnis abgegeben hatte?

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, zunächst einmal war der Auftrag - so ist er, glaube ich, auch formuliert gewesen -, dass man schauen soll, ob vergleichbare Abschalteinrichtungen wie bei VW Anwendung gefunden haben auch bei anderen Herstellern. Wie ich eben schon ausgeführt hatte, ist das Identifizieren einer unzulässigen Abschalteinrichtung nicht trivial über ein Messverfahren. Die Europäische Kommission entwickelt gerade auch entsprechende Verfahren, um das vielleicht zukünftig besser bewerkstelligen zu können. Es gibt so viele Parameter, die abzutesten wären. Wie gesagt, Fiat hat eine ganz andere - das ist unsere Sicht: unzulässige - Abschalteinrichtung verwendet. Das wurde auch untersucht. Aber es ging vorrangig erst mal drum, zu schauen: Gibt es eine Abschalteinrichtung, wie VW sie verwendet hat?

Da es aber auch die Hinweise damals schon gab, dass Temperatur unter Umständen eine Rolle

spielen kann - zumindest habe ich das gelesen; ich habe keine Erkenntnis darüber, wo dieser Hinweis herkam -, wurden auch entsprechend Messungen gemacht bei 10 Grad zum Beispiel. Hätten wir das nicht gemacht im Rahmen der KBA-Untersuchung, wären die Thermofenster gar nicht entdeckt worden.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Sie sprachen jetzt gerade dieses Thema an, darauf bezieht sich meine nächste Frage, das sogenannte Thermofenster. Wurde in der Untersuchungskommission auch vertreten, dass es zur Begründung der Zulässigkeit ausreicht, die Motorschutzeinrichtung allein mit dem Argument einer schwierigen technischen Umsetzung oder Kostengesichtspunkten zu rechtfertigen?

**Zeuge Stephan Redmann:** War das jetzt eine Feststellung oder eine Frage? Entschuldigung.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Nein, ich wollte - - ob in der Untersuchungskommission diese Meinung vertreten worden ist, dass zur Begründung der Zulässigkeit ausreicht, dass die Motorschutzeinrichtung allein mit dem Argument einer schwierigen technischen Umsetzung oder mit Kostengesichtspunkten gerechtfertigt werden kann.

**Zeuge Stephan Redmann:** Ich muss ehrlich zugeben: Ich habe mittlerweile angesichts der Zeit echt Schwierigkeiten, der Frage zu folgen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Wenn wir eine Pause machen müssen, dann sagen Sie Bescheid, dann müssen wir eine Pause machen.

**Zeuge Stephan Redmann:** Vielleicht mal fünf Minuten frische Luft schnappen. Ich habe gerade - - Also, man merkt, die Konzentrationsschwäche fängt doch an, ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja, okay. Ja, dann machen wir das so. Nein, wir sind daran interessiert, dass wir auch die richtigen Antworten von Ihnen bekommen. - Ich unterbreche die Sitzung für fünf bis zehn Minuten.



## 5. Untersuchungsausschuss

(Unterbrechung von 22.30  
bis 22.40 Uhr)

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Meine Damen und Herren! Kolleginnen und Kollegen! Wir können unsere Arbeit fortsetzen und haben auch die Unterbrechung für uns nutzen können. Das war nicht nur eine Erholungspause für Sie; insofern haben wir sie alle gemeinsam genutzt.

Wir sind in die Unterbrechung reingegangen mit der Frage bezüglich der Motorschutzeinrichtung, die nach dem Stand der Technik einen Verzicht auf eine Abschaltvorrichtung möglich - - wenn die möglich gewesen wäre. Und ich fragte danach, ob auch Argumente einer aufwendigen technischen Umsetzung oder Kostengesichtspunkte eine Rolle gespielt haben, um eine Motorschutzeinrichtung zu rechtfertigen und zu begründen.

**Zeuge Stephan Redmann:** Für den einzelnen Fall der Fahrzeuge, die untersucht worden sind, kann ich dazu keine Aussage machen. Aber grundsätzlich, ja, ist das die Feststellung gewesen. Ich glaube, unser Minister hat es schön ausgedrückt: Der schlechteste Motorenhersteller kann die Ausnahmeregelung in Anspruch nehmen. - Wenn das der Hintergrund ist: Ja, diese generelle Erkenntnis haben wir aus den Untersuchungen gewonnen. Ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gab es Gegenmeinungen dazu?

**Zeuge Stephan Redmann:** Nein, also, Gegenmeinungen sind mir nicht bekannt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke. Das wären die Dinge, die ich zur Untersuchungskommission hätte. - Ich würde ganz gern in der nächsten Runde noch mal zurückkommen auf das, was wir vorhin schon am Wickel hatten, die RDE-Entwicklung aus dem Jahr 2014.

Ich gebe zunächst weiter in die Runde und frage die Kolleginnen und Kollegen der SPD-Fraktion nach Fragen. - Dann sind die Kollegen der Grünen an der Reihe.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. - Herr Redmann, ich frage noch mal zur Untersuchungskommission und zum Untersuchungsbericht. Als Erstes würde mich interessieren eine Frage: Wenn man in den Untersuchungsbericht reinguckt zu den Messergebnissen der einzelnen Fahrzeuge, dann finden sich bei den meisten Fahrzeugen acht verschiedene Messungen, acht verschiedene Messbedingungen. Bei manchen, unter anderem beim A3 - das erste Fahrzeug der ersten Gruppe -, da finden sich nur sieben Messungen. Da fehlt die Messung, die Sie eben gerade auch erwähnt haben, die bei 10 Grad, also NEFZ 10 Grad. Gibt es da eine Erklärung für?

**Zeuge Stephan Redmann:** Da gibt es eine Erklärung, weil ich weiß, dass es, glaube ich, sogar eine parlamentarische Anfrage dazu gegeben hat, also zumindest weiß ich, dass mal ein Antwortentwurf dazu erstellt worden ist. Die kann ich Ihnen leider nicht geben.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Also, Sie kennen die Antwort nicht?

**Zeuge Stephan Redmann:** Nein. Genau, weil ich die Antwort nicht kenne. Ja, genau.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Okay. - Sie haben eben gesagt zum Thema Untersuchungsbericht und Kommunikation mit den Herstellern, dass da, wo die Angaben der Hersteller dann in den Bericht aufgenommen werden sollen, dass das mit denen noch mal abgestimmt wird, also dass da ein Austausch stattfindet. Sie haben aber dann gesagt, wie das im Einzelnen erfolgt ist - jedenfalls habe ich Sie so verstanden -, da können Sie nichts zu sagen, weil Sie das nicht gemacht haben.

**Zeuge Stephan Redmann:** Genau.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Wer hat das denn gemacht?

**Zeuge Stephan Redmann:** Also in dem konkreten Fall, wo ich mit einem Mitarbeiter gesprochen habe, war es das Kraftfahrt-Bundesamt, ja; weil es



## 5. Untersuchungsausschuss

ging natürlich auch um die technischen Erklärungen, die die Hersteller - - Ich hatte ja eben schon ausgeführt, die Hersteller haben zunächst einmal bilateral Gespräche mit dem Kraftfahrt-Bundesamt geführt. Das waren sehr detaillierte technische Gespräche. Die Gespräche auf Untersuchungskommissionsebene waren dann eher allgemeinerer Art. Das heißt - das ist ja auch naheliegend -, dass vom Kraftfahrt-Bundesamt dann entsprechend die technischen Details niedergelegt worden sind und dass das dann auch abgeglichen worden ist: Ist das das, was der Hersteller auch wirklich erklärt hat?

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Okay. - Also, das haben die Kollegen aus dem Kraftfahrt-Bundesamt - - haben die Kommunikation dann organisiert oder gemacht?

**Zeuge Stephan Redmann:** Ja, wie gesagt, das Kraftfahrt-Bundesamt war natürlich ohnehin auch als Funktion, als Behörde natürlich im Gespräch mit den Herstellern, ja.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Dann hätte ich noch eine weitere Frage, weil Sie haben eben ausgeführt auf die Frage der Kollegin Wilms nach Berichten, Zwischenberichten, Sachständen, während der Kommissionsarbeit, dass da entsprechende Berichte an andere Ressorts gegangen sind. So habe ich Sie verstanden, also dass da - -

**Zeuge Stephan Redmann:** Ja, also „Berichte“ ist jetzt nicht das richtige Wort. Ich hatte von Sachständen gesprochen; -

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

**Zeuge Stephan Redmann:** - das ist richtig. Also, wir wie auch alle anderen Ressorts waren natürlich auch ständig aufgefordert, die Hausleitungen zu informieren, bzw. es musste Außenkommunikation stattfinden. Und wir waren das federführende Ressort, und deswegen war es naheliegend, dass natürlich BMUB und alle anderen Ressorts bei uns angefragt haben: Was ist denn wirklich der aktuelle Stand der Untersuchungen, also der Untersuchungen der Untersuchungskommission?

Und da sind dann halt von Zeit zu Zeit entsprechende Sachstände auch den Ressorts zur Verfügung gestellt worden, die die dann auch wieder für ihre entsprechende Außenkommunikation oder interne Arbeit verwenden konnten.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Können Sie sagen, wie oft das passiert ist?

**Zeuge Stephan Redmann:** Unregelmäßig. Ich muss auch sagen - das ist aber dem ja doch sehr, sehr, sehr hohen Arbeitsaufkommen geschuldet gewesen -: weniger, als es eigentlich im normalen Betrieb üblich ist. Wir haben eigentlich - - Mit allen Ressorts pflegen wir einen sehr konstruktiven, sehr guten Austausch. In der Zeit ist das doch sehr - - Es hat gelitten. Es hätte durchaus vielleicht häufiger stattfinden können, der Austausch, ja.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Wir hatten ja andere Zeugen hier, auch aus anderen Ressorts, und die haben unisono alle gesagt, dass sie von Ihnen gar keine Informationen bekommen haben.

**Zeuge Stephan Redmann:** Das kann ich jetzt nicht bestätigen, nein.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Zu Zwischenständen der Kommissionsarbeit, nicht prinzipiell, dass sie mit Ihnen nicht - - Aber dass - - Also, Ihre Aussage widerspricht dem so ein bisschen.

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, ich hatte von allgemeinen Sachständen gesprochen. Das sind natürlich nicht Details der Untersuchungen. Die sind den anderen Ressorts natürlich nicht mitgeteilt worden. Allgemeine Sachstände sind übermittelt worden. Also, die Aussage, dass gar keine Informationen verteilt worden sind, verwundert mich. Es sei denn natürlich, wir haben unterschiedliche Definitionen von - - was die Erwartungshaltung in den Ressorts gewesen ist; dann ist das vielleicht wieder nachvollziehbar, dass die Ressorts sagen, sie hätten gar nichts von uns erhalten.



## 5. Untersuchungsausschuss

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

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, es ist richtig: Die Stellungnahmen des Untersuchungsausschusses waren nicht im Vorfeld mit den Ressorts besprochen, ja. Auch nicht ganz richtig; es hat vorher aber wohl doch ein Austausch, wenn ich das richtig in Erinnerung habe, stattgefunden, aber zumindest nicht regelmäßig, dass die Ressorts involviert waren in den Arbeiten der Untersuchungskommission.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Oliver, ich habe jetzt eben gerade überlegt: Was waren denn tatsächlich die Aussagen unserer Zeugen? Ich kann mich jetzt so auch definitiv nicht dran erinnern, wie konkret das gewesen ist. Bitte bei solchen Sachen dann die Protokolle benennen, damit wir das nachvollziehen können, an welcher Stelle diese Informationen gekommen waren.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):  
Das geht ja nicht. Das war ja zum Beispiel heute.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ach so. Okay, du beziehst dich auf die heutige Sitzung.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):  
Also, wir haben drei Minister gehört; die haben alle drei gesagt: Wir haben nichts gehört aus dem Verkehrsministerium zum - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Nein, ich habe das nur in Bezug auf die Zwischenberichte, die ausgetauscht worden sind - -

**Zeuge Stephan Redmann:** Wie gesagt, Herr Abgeordneter, meine Erklärung ist, dass es einfach ein Missverständnis ist, welche Erwartungshaltung - -

(Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Entschuldigung, da müssen wir noch mal Reinhaken! Das hat beispielsweise der Zeuge Altmaier so überhaupt nicht gesagt! Und es ist ein bisschen gefährlich, mit einer Fragetechnik zu arbeiten, indem man selber

tatsächlich falsche Behauptungen in den Raum stellt und diese dem Zeugen dann vorhält!)

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):  
Entschuldigung, haben Sie das Wort? Sie sind nicht dran.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Lasst uns das austauschen, bitte.

(Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Ja, dann würden wir jetzt bitten, die Sitzung zu unterbrechen! - Ulrich Lange (CDU/CSU): Wir unterbrechen wieder! - Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Ja! Das geht nicht! Das ist unzulässig!)

- Nein, das glaube ich nicht.

(Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):  
Doch! Ja, ist so! Das geht anders nicht! Das ist ja eine unseriöse Fragetechnik hier! So arbeiten wir nicht!)

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):  
Also, es sind mehrfach Zeugen zitiert worden - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann müssen wir das formal klären. Dann ist der Antrag jetzt auf eine Sitzungsunterbrechung und nichtöffentliche Beratungssitzung gestellt. Dann müssen wir noch mal den Saal räumen und noch mal uns darüber verständigen.

(Zuruf)

- Ich habe nicht den Saal geräumt, sondern nur die Öffentlichkeit gebeten, den Raum zu verlassen, damit wir die Nichtöffentlichkeit herstellen können.

(Unterbrechung des Sitzungsteils  
Zeugenvernehmung,



## 5. Untersuchungsausschuss

Öffentlich: 22.50 Uhr -  
Folgt Sitzungsteil Beratung)

(Wiederbeginn des Sit-  
zungsteils Zeugenverneh-  
mung, Öffentlich:  
22.58 Uhr)

**Fortsetzung der  
Vernehmung des Zeugen  
Stephan Redmann**

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Wir setzen die Zeugenvernehmung mit Herrn Redmann fort. - Die Grünen haben das Wort.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Okay. - Ich hätte noch eine letzte Frage zum Thema Untersuchungskommission, an der Sie ja mitgearbeitet haben. Habe ich das so richtig verstanden, dass es einen schriftlich formulierten Auftrag - - oder ein mündlich vorgetragenes Ziel dieser Kommission Ihnen nicht bekannt war zu Beginn oder während der Arbeit der Kommission?

**Zeuge Stephan Redmann:** Das ist richtig. Also, an mich ist weder mündlich noch eben in schriftlicher Form der Auftrag der Untersuchungskommission herangetragen worden; hielt ich aber auch, ehrlich gesagt, nicht für notwendig. Die Untersuchungskommission ist vom Herrn Bundesminister initiiert worden; Vorsitzender ist der Herr Staatssekretär. Insofern gehe ich davon aus, dass der Vorsitzende unterrichtet ist über die Ziele der Untersuchungskommission. Ähnlich ist es auch, wenn ich Vorsitz habe in Genf; dann bin ich derjenige, der informiert ist über die Ziele der Arbeitsgruppe, und nicht jedes einzelne Mitglied muss zwingend im Vorhinein informiert werden darüber.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Aber Sie haben dann konkrete Arbeitsaufträge zum Beispiel erhalten?

**Zeuge Stephan Redmann:** Ja, also wie ich eingangs schon sagte, als ich nach meiner Rolle gefragt worden bin innerhalb der Untersuchungskommission: Also, ich habe mich insbesondere auch als Bindeglied verstanden. Wie gesagt, wir

waren als Referat LA 27 das koordinierende Referat, sind in parlamentarischen, Presseanfragen und sonstigen Anfragen und Vorbereitungen, eben auch für Hausleitungen, oder sonstigen Anfragen, die da waren, ein wenig ertrunken, sagen wir es mal so. Und es musste natürlich zu den Arbeiten der Untersuchungskommission auf jeden Fall ein Bezug da sein, und deswegen war ich auch in der Untersuchungskommission. Wurde mir so nicht gesagt, aber das war mein Verständnis; das muss ich dazufügen.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Okay. - Das war es von mir.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gibt es Ihrerseits, Kollegen von der CDU/CSU, Fragen? - Das ist nicht der Fall. Die Fraktion der Linken ist an der Reihe. Hubertus.

**Hubertus Zdebel (DIE LINKE):** Ja, danke. - Herr Redmann, der Mitarbeiter des BMUB, Herr Eberhardt, schrieb Ihnen am 16. Januar 2014 eine E-Mail mit dem Betreff: „RDE - administrative implementation / 2 sets of boundary conditions“, in der es unter anderem heißt - ich gebe die Quelle auch an: MAT A BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 27/7353.5/3-2-RDE, Blatt 12; ich zitiere jetzt -:

Wichtig ist jedoch insbesondere zu vermeiden, dass die Abgasnachbehandlungsstrategien außerhalb des „inneren Bereichs“ abgeschaltet werden und die Emissionen „durchs Dach“ gehen, was ja trotz vorhandener defeat device-Vorgaben absehbar nicht verhindert werden kann.

Es muss jedoch darauf geachtet werden, dass bei der möglichen Definition von 2-Parameter-settings letztlich sichergestellt ist, dass das Fahrzeug die Anforderungen beider Bereiche erfüllt, und eine somit zugestandene Flexibilität mit Blick auf die Durchführbarkeit der Messungen nicht zu einer Umgehung von Anforderungen führen kann.





## 5. Untersuchungsausschuss

Zitat Ende. - Und Sie antworteten per Mail vom 23. Januar 2014 - das ist dieselbe Materialnummer, allerdings dann nicht Blatt 12, sondern Blatt 11 -, Zitat:

Wie bereits im Vorfeld mündlich mitgeteilt, unterstützt das BMVI den beschriebenen Ansatz von Innerem und Äußerem Parameterbereich. Die Forderung ... sollte ... auch gegenüber der EU-KOM nochmals ... bekräftigt werden.

Zitat Ende. - Meine Frage an Sie: Auf welchen Erkenntnissen basierten zum damaligen Zeitpunkt, dass Abgasnachbehandlungen außerhalb des inneren Bereichs abgeschaltet werden, sodass die Emissionen „durchs Dach gehen“, und die Befürchtung, dass dies trotz der Defeat-Device-Vorgaben nicht verhindert werden könne?

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, zu dem Inhalt der Mail kann ich jetzt leider nichts mehr beitragen. Ich könnte allgemein noch Ausführungen zu den zwei Parametersets machen. Aber zu dem Bestandteil der E-Mail habe ich zumindest im Moment keine konkrete Erinnerung mehr, was damals Diskussionsstand gewesen ist; insbesondere da ich auch nicht drauf eingegangen bin. Hätte ich jetzt selber noch was dazu ausgeführt, hätte ich mich vielleicht wieder dran erinnert, welche Gedanken ich damals gehabt habe, aber - - nein, habe ich leider keine konkrete Erinnerung mehr dran.

**Hubertus Zdebel (DIE LINKE):** Ich meine, Sie haben ja offensichtlich der Annahme von Herrn Eberhardt damals nicht widersprochen.

**Zeuge Stephan Redmann:** Jein. Deswegen habe ich gerade ja formuliert, dass ich auf diese Punkte damals nicht eingegangen bin. Das wäre jetzt für mich etwas gewesen, ein Ansatzpunkt, mich vielleicht wieder zu erinnern, was ich damals gedacht habe, was der Kollege damit zum Ausdruck bringen will. Und ich hatte deswegen auch gesagt, zu den zwei Parametersets könnte ich sicherlich was ausführen. Das war ja auch die wesentliche Botschaft meiner Mail, dass wir das als Bundesregierung unterstützen.

Das war damals eine Diskussion, die in der RDE-LDV stattgefunden hatte, dass man bezüglich zwei Parametern, nämlich der Temperatur und den Höhenmetern - also nicht der kumulierten Höhe, die ich anfangs hier mal erwähnt hatte, sondern wirklich bezüglich der Höhe über Normalnull -, dass man dort zwischen moderatem Bereich und „extended“ Bereich, wurde der genannt, unterscheidet. Und diesen Ansatz hatten wir damals als Bundesregierung unterstützt. Das war auch Konsens in der Arbeitsgruppe gewesen. - Aber die Ausführungen vom Herrn Eberhardt kann ich leider jetzt nicht beurteilen.

**Hubertus Zdebel (DIE LINKE):** Gut. Also, ich meine, Sie sind ja gerade schon darauf eingegangen, warum Sie - - wie Sie das sehen mit der Forderung nach den zwei Parametersets. Vielleicht könnten Sie noch ein bisschen was dazu ausführen, was darunter genau technisch zu verstehen ist und was damit erreicht werden soll.

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, wir hatten damals - - Also, das Grundziel von RDE ist ja, wie ich eingangs immer gesagt hatte, dass wir die normalen Betriebsbedingungen, die in der 715/2007 genannt sind, näher spezifizieren über den Kontrollbereich der RDE-Messung oder des RDE-Verfahrens. Da haben wir verschiedenste Parameter: Start-Stopp-Zeiten, Geschwindigkeiten der Fahrzeuge, dass wir Anteile von innerstädtischem Verkehr, Überlandverkehr, Autobahn usw. festlegen, aber eben natürlich auch Umgebungsparameter.

So eine RDE-Fahrt ist ja im Prinzip eine Fahrt im realen Straßenverkehr, das heißt, es wird wirklich eine Strecke ausgewählt, die den Randbedingungen, die über RDE gesetzt sind, entsprechen. Und da kann man natürlich auch sich eine Strecke aussuchen, die relativ hoch im Gebirge liegt. Die Diskussion hatten wir zum Beispiel, dass wir gesagt haben: Höhenmeter bis zu 700 m. Da ist in Deutschland, glaube ich, so ziemlich jede Großstadt mit abgedeckt, sogar schon weit drunter. Madrid ist aber zum Beispiel ein Problemfall. Die liegen, glaube ich, auf 696 m. Deswegen haben wir gesagt, das muss auf jeden Fall der moderate Bereich sein, für den wirklich der strenge Konformitätsfaktor auch am Ende gilt; haben dann aber



## 5. Untersuchungsausschuss

zugestanden, dass für weitere Höhenmeter - - Bis zu 1 300 m, haben wir es, glaube ich, festgelegt; das ist der sogenannte „extended“ Bereich, in dem dann ein schwächerer Konformitätsfaktor gilt, einfach weil das Bereiche sind, die für die Luftqualitätsproblematik nicht so relevant sind. 1 300 m wurde dann allerdings insbesondere von den österreichischen Kollegen eingebracht, weil die halt sagten, sie haben am Brenner leider Luftqualitätsmessstationen. Deswegen musste das auch entsprechend hoch gelegt werden. - Und der zweite Parameter, der eben so ein Parameter-setting bekommen hat zwischen moderat und „extended“, ist der Temperaturbereich.

**Hubertus Zdebel (DIE LINKE):** Okay. - Ich habe noch weitere Fragen zu der BASStudie. Wann lagen nach Ihrer Kenntnis die Testergebnisse der BASStudie vor?

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, wir müssen zum einen ja unterteilen: Es gab ja einen Teil A und einen Teil B der BASStudie. Teil A war die sogenannte Felduntersuchung, wo die Pkw - - Ich glaube, 17 Fahrzeugmodelle wurden untersucht, und Teil B, der, glaube ich, auch hier nicht relevant ist, das waren die Austauschkatalysatoren. Und die Ergebnisse lagen aber zu unterschiedlichen Zeitpunkten vor. Ich kann es nicht mehr genau beziffern, aber ich glaube, die Messungen zu Teil A waren, ich glaube, Mitte 2012 abgeschlossen.

**Hubertus Zdebel (DIE LINKE):** Ja, warum wurden die denn dann so spät erst veröffentlicht, also nach meinem Kenntnisstand erst Ende 2015?

**Zeuge Stephan Redmann:** Das ist richtig, dass die Veröffentlichung relativ spät erfolgt ist. Das war zum einen der Tatsache geschuldet - wie gesagt, es gab zwei Projektteile -: Der Projektteil B hatte sich zeitlich verzögert, einfach weil wir hier bei den Austauschkatalysatoren wirklich im Bereich Forschung sozusagen waren. Es musste ein Alterungsverfahren entworfen werden, wie man diese Austauschkatalysatoren altert, um die Dauerhaltbarkeit testen zu können. Hier hatte ich - das hatte ich auch bereits erwähnt - vorher auch mit der Deutschen Umwelthilfe, mit Herrn Friedrich,

einen Austausch gehabt, weil die ähnliche Projekte durchgeführt hatten. Da hatten wir quasi Synergieeffekte nutzen wollen. Diese Messungen waren aber meiner Kenntnis nach dann erst 2013 abgeschlossen.

Das war relativ früh im Lenkungsprozess, also insbesondere zwischen den beiden beteiligten Ministerien abgesprochen: Wenn wir eine Veröffentlichung vornehmen, sollen beide Teile zusammen veröffentlicht werden. - Nachdem die Messungen abgeschlossen waren, gab es mehrere Iterationsrunden. Hier sind wir wieder bei Iterationsrunden einer Berichterstellung zwischen der Bundesanstalt für Straßenwesen und dem Auftragnehmer - das war in dem Fall der TÜV Nord -, sodass erst relativ spät die Berichte überhaupt in einer abschließenden Fassung uns dann vorgelegt worden sind.

Das Veröffentlichungsdatum war für mich, muss ich ganz ehrlich sagen, damals aber auch nicht sonderlich relevant. Wir haben unsere Erkenntnisse aus der Feldüberwachung gezogen, aber die Veröffentlichung selber war für mich, wie gesagt, jetzt nicht - - Es musste natürlich erfolgen, weil es ein öffentliches Vorhaben gewesen ist; es muss veröffentlicht werden. Ich bin aber auch damals nicht so hinterher gewesen. Teil B zum Beispiel haben wir vorveröffentlicht gehabt, indem wir die Erkenntnisse aus dem Projektteil B bei den Vereinten Nationen eingebracht haben. Das war also vor der formellen Veröffentlichung der Bundesanstalt für Straßenwesen, weil uns wichtig war: Die Ergebnisse müssen genutzt werden, um eben die Vorschriften weiterzuentwickeln.

Die letzte Verzögerung, die es gegeben hatte dann, also bei der formellen Veröffentlichung der Berichtsteile, ist gewesen, dass es den Fall Volkswagen gegeben hatte im September 2015. Als die Erkenntnis da war, dass hier eben verschiedene Motortypen im Bereich des VW-Konzerns betroffen waren durch den Fall der unzulässigen Abschaltvorrichtungen, habe ich das KBA kontaktiert und habe gesagt: „Okay, folgende Motortypen hatten wir damals“, weil wir hatten einen VW Golf, und wir hatten auch einen Audi A4 im Untersuchungsprogramm der BASSt - - habe ich gesagt: Bitte mal die Motortypen überprüfen!



## 5. Untersuchungsausschuss

Sind das welche der entsprechenden Motortypen, die hier betroffen sind? - Es wurde mir bestätigt.

Daraufhin haben wir eine entsprechende Vorlage - das war im Zusammenhang, glaube ich, mit einer Presseanfrage, *Frontal 21* - gemacht, indem wir zur Entscheidung gestellt haben: Sollen wir die Veröffentlichung des BAST-Berichtes jetzt zunächst zurückstellen, bis das KBA halt die Untersuchungen abgeschlossen hat, oder kann veröffentlicht werden? - Und jetzt wurde dem Vorschlag gefolgt, dass wir das zunächst zurückstellen. Das hat dann zu einer weiteren Verzögerung geführt. Das heißt, erst nach April 2016, als der Untersuchungskommissionsbericht veröffentlicht war, wurde dann auch die Veröffentlichung des Berichtes der BAST freigegeben.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Das war der Teil. - Dann von euch noch Fragen, SPD-Fraktion? - Kirsten.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Herr Redmann, Sie haben vorhin dargestellt, dass Sie sehr wohl auch außerhalb des Hauses berichtet haben, und zwar nicht über Inhalte - was auch unüblich ist -, sondern einfach über den Sachstand. Mein Problem ist jetzt, dass wir das nicht in den Akten gefunden haben. Könnten Sie uns sagen, was in so einem Sachstandsbericht ungefähr drin war und an wen der ging, dass wir es einfach finden?

**Zeuge Stephan Redmann:** Kann ich jetzt ad hoc nicht sagen. Wie gesagt, wir müssten vielleicht auch erst mal klären, ob wir unter Umständen verschiedene Definitionen von Sachstandsberichten haben.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Deswegen frage ich ja nach. Also, das ist ja schon eine Definitionsfrage.

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, ich habe leider die VW-Akte nicht wirklich im Detail vor Augen. Ich weiß, dass es entsprechende Dokumente gegeben hat, dass man - - Also, Sachstand bedeutet in dem Fall: Es gab einen Fall VW; es ist eine Untersuchungskommission eingerichtet worden. 53 Fahrzeugtypen, oder wie viele auch zum damaligen Zeitpunkt gerade schon beauftragt waren,

sind in der Untersuchung. - Das ist die Form von Sachstand gewesen, bzw. auch Sachstand insbesondere auch bezüglich Verwaltungsverfahren VW: dass zum Beispiel nach Oktober - - oder am 15. Oktober 2015 bereits der Bescheid des KBA erteilt wurde. - Also diese Sachstandsinformationen, die sind immer wieder bei uns intern aktualisiert worden, und diese allgemeinen Informationen sind von Zeit zu Zeit - sehr unregelmäßig - auch an Ressorts auf Anfrage übermittelt worden.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Auf Anfrage?

**Zeuge Stephan Redmann:** Es war auf Anfrage in der Regel, ja. Ja.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Danke sehr.

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, vielleicht - - Ich kann höchstens anbieten, dass wir die Fundstellen im Nachhinein benennen, aber - - ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. - Dann ist Fraktion Bündnis 90/Die Grünen an der Reihe.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ja. - Ich möchte noch mal auf ein anderes Thema kommen, Herr Redmann. - Erst mal vielen Dank, Herr Vorsitzender.

Und zwar schreiben Sie am 05.10.15 an Minister Dobrindt über den Dienstweg eine E-Mail und weisen auf eine Info auf der ICCT-Website hin - MAT A BMVI-2-1, Ordner 1 von 79, Seite 103 -:

Sehr geehrter Herr Minister  
Dobrindt,  
wie telefonisch besprochen, übersende ich Ihnen anbei den zugesagten Ausdruck von der Webseite des ... ICCT.

Da wird dann etwas über unzulässige Abschalt-einrichtungen - - ob Sie die gefunden - - ob das daraus ableitbar wäre. Da sagen Sie Nein, nicht?

**Zeuge Stephan Redmann:** Mhm.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Also, ich glaube, ich muss die nicht komplett zitieren.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Stephan Redmann:** Nein, die ist mir - - Ich hatte sie heute, glaube ich, auch schon im Rahmen der Befragung genannt ... (akustisch unverständlich)

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Und das ist ja ein relativ seltener Vorgang, was wir so in den Akten gefunden haben, dass Herr Redmann sich direkt an den Minister wendet. Wie oft wenden Sie sich denn so mit solchen Mails, mit solchen Informationen an den Minister, und in welcher Form geschieht das?

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, in der Regel - - Ich glaube, das ist der einzige Fall, wo ich eine E-Mail direkt an den Herrn Minister geschrieben habe. Wie es auch in der E-Mail genannt ist, es hat im Vorhinein ein Telefonat gegeben. Das war ein Telefonat im Hinblick auf eine - - Ich kann sie nicht mehr benennen; das war eine Presseanfrage, wo Herr Minister Rücksprache hatte.

Also, in der Regel ist es so: Der Minister wendet sich an die Arbeitsebene und nicht umgekehrt. Deswegen stutzte ich auch eben, als Sie gesagt haben, ich habe da mich „über den Dienstweg“ an den Herrn Minister gewendet. Der Dienstweg wäre gewesen, es über die Hühnerleiter, sprich also Unterabteilungsleiter, Abteilungsleiter, Staatssekretär, zu tun.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ah ja. Also, das ist direkt an den Minister gegangen.

**Zeuge Stephan Redmann:** Hier war eine direkte Kontaktaufnahme, weil in dem Telefonat ich diese ICCT-Fundstelle bereits angesprochen hatte und ihm halt zugesagt hatte, ich übermittele es ihm per E-Mail. Und deswegen hatte ich da auf das Telefonat Bezug genommen.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Es fällt auf, dass wir da so Rückläufer, also was da dann gegebenenfalls draus geworden ist, nicht ohne Weiteres finden können. Also, das war für Sie ein Sonderfall an der Stelle, wo Sie gezielt angerufen worden sind?

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, das war einmal ein Sonderfall. Wie gesagt, das ist aus meiner Sicht die einzige E-Mail, die ich je in meiner gesamten Zeit im Bundesverkehrsministerium direkt an den Minister gerichtet hatte. Es ist für mich aber kein Sonderfall, dass auf so eine Informationsmail kein Rückläufer kommt.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Gut. - Bei der Durchsicht der Akten fällt auf, dass es nur sehr wenige Hausleitungsvorlagen in den Akten gibt, und noch viel weniger: Wir haben auch keine Rückläufer, praktisch keine Rückläufer von Hausleitungsvorlagen gefunden.

(Heiterkeit beim Zeugen  
Stephan Redmann)

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, das Erste kann ich natürlich erklären. Das Erste: Es ist richtig, also WLTP, ich glaube, da habe ich, wenn es hochkommt, ein oder zwei Hausleitungsvorlagen gemacht. Das eine war aus Anlass des Regierungswechsels, als Minister Ramsauer Minister wurde. Und da wurde gebeten, dass zu den aktuell laufenden Themen, die wir als wichtig erachten, eine Sachstandsinformation nach oben gegeben wird. Das war in dem Fall WLTP. Ich kann mich nicht erinnern, dass noch irgendeine andere - - Vielleicht nennen Sie eine in den Akten noch, aber zumindest habe ich jetzt keine präsent zu dem Thema.

RDE, ja, da hat es auch relativ wenige Hausleitungsvorlagen gegeben, bzw. die Vorlagen, die es gab, waren genau ab dem Punkt, den ich eben geschildert hatte, wo die Diskussionen in Brüssel von der RDE-LDV, das heißt, von der rein technischen Ebene, auf den TCMV übergegangen sind und wo dann auch die politischen Diskussionen begonnen haben. Ab dem Punkt habe ich dann auch regelmäßig den Herrn Staatssekretär über Vorlagen informiert. Zum Beispiel im Vorfeld einer TCMV-Sitzung habe ich dann entsprechend informiert, was die Position der Bundesregierung ist, habe über den Sachstand nach dem TCMV berichtet. Und ich glaube, es hat auch eine Ministervorlage in dem Zusammenhang gegeben.



## 5. Untersuchungsausschuss

Der zweite Punkt, den Sie ansprachen, dass teilweise keine Rückläufer da waren: Ja, das ist mir bei der Akteneinsicht auch aufgefallen, sind aber alles nur Informationsvorlagen gewesen. Das haben wir aber in der Vergangenheit leider sehr häufig gehabt, dass Informationsvorlagen keinen Rücklauf gefunden haben. Bei Entscheidungsvorlagen ist es mir nicht bekannt; sonst könnte ja auch niemand aufgrund der Entscheidung agieren. Entscheidungsvorlagen finden eigentlich zu 100 Prozent einen Rücklauf. Aber Informationsvorlagen, da gibt es also wirklich sehr viele Fälle, wo einfach kein Rücklauf erfolgt ist. Das ist wirklich zur Information dann anscheinend zur Kenntnis genommen oder auf dem Postweg verloren gegangen oder was auch immer; aber die Fälle haben wir, ja.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Also, das war für uns nämlich ein bisschen erstaunlich, dass wir da gar keine Rückmeldungen fanden, und das ist schon überraschend gewesen. Dann kommen nämlich auch durchaus andere Vermutungen auf: dass vielleicht so was auch bewusst nicht zu den Akten genommen worden ist. Ist da irgendwie mal so mit so einer - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Na gut, das ist vielleicht jetzt so frei gedacht. Oder wird das eine Frage jetzt?

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ja, ich frage mal jetzt. - Ist so was jemals an Sie herangetragen worden?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann bitte auf Tatsachen beschränken.

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, ich formuliere die Frage mal für mich um: Nein, es hat hier definitiv keine Vorgänge gegeben, die uns vorgelegen haben, die wir nicht zu den Akten gegeben haben. Wir sind dem Beweisbeschluss also vollständig nachgekommen.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Okay. - Dann habe ich ja noch zwei Minuten, nein, drei Minuten knapp. - Es gibt noch einen Hausleitungsvermerk vom 23.11.2015 zur Vorbe-

reitung der Sitzung der Untersuchungskommission mit Guido Rettig vom TÜV Nord: MAT A BMVI-2-1, Ordner 1 von 79, Seite 201. Hier schildern Sie, was Herr Rettig in einem Interview gesagt hat:

... Vorwürfe gegen die Bundesregierung erhoben, die im Zusammenhang mit der Verwendung von Manipulationssoftware stehen. Es wird insbesondere vorgeworfen, dass die technischen Dienstleister seit Jahren dafür plädieren würden, den Prüfauftrag auch auf die Motorensoftware auszuweiten.

Sie äußern sich, dass diese Vorwürfe nicht zuträfen. Vom TÜV habe es keine konkreten Vorschläge gegeben, das Typgenehmigungsverfahren anzupassen.

**Zeuge Stephan Redmann:** Ja.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Hat der TÜV oder jemand vom TÜV oder ein Technischer Dienst oder eine Person vom Technischen Prüfdienst sich jemals so geäußert, dass Sie es wahrnehmen konnten, die Prüfung auch auf Software zu erstrecken?

**Zeuge Stephan Redmann:** Nein, ist mir nicht bekannt. Deswegen habe ich das damals auch entsprechend zu Papier gebracht. Ein Mitarbeiter irgendeines Technischen Dienstes, oder wer auch immer, ist da nie in dieser Angelegenheit auf mich zugekommen.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Also, Sie sind sich darüber im Klaren: wahrheitsgetreu heute, nicht?

(Unruhe bei der CDU/CSU)

**Zeuge Stephan Redmann:** Ja.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Und noch mal: Es trifft also zu, dass Leute vom Fach darauf hingewiesen haben, dass sie die Prüfung auch auf die - - Trifft es zu - -



## 5. Untersuchungsausschuss

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Valerie, das haben wir zu Anfang klargestellt. Die Zeugen sind belehrt worden, und es bedarf keiner weiteren Belehrung durch Ausschussmitglieder.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Gut. - Also, ich frage noch mal ganz gezielt nach: Trifft es zu, dass Leute vom Fach darauf hingewiesen haben, dass sich die Prüfungen im Typgenehmigungsverfahren auch auf die Software und die Softwareeinstellung erstrecken müssten?

**Zeuge Stephan Redmann:** Ich habe keine Kenntnis darüber.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Gut. - Sie schreiben weiter folgenden Satz:

Deshalb ist die Durchführung eines aufwändigen Testprogramms erforderlich.

Dieser Satz aber wurde handschriftlich gestrichen. Von wem und warum?

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, kann ich so jetzt nicht sagen, müsste mir mindestens mal die Unterlage noch mal zeigen lassen, um vielleicht Rückschlüsse ziehen zu können, wer was gestrichen hat.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Gut, dann machen wir das in der nächsten Runde.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Die wäre damit eröffnet. Und Ihrerseits Fragen zum Thema? - Seitens der Linken: Hubertus.

**Hubertus Zdebel (DIE LINKE):** Danke, Herbert. - Herr Redmann, ich komme noch mal zurück auf die BAST-Studie. Sie haben, glaube ich, gerade sinngemäß etwa gesagt, dass für Sie die Veröffentlichung oder der Veröffentlichungstermin ziemlich egal war und dass Sie auch so Schlüsse daraus ziehen konnten oder gezogen haben. Jetzt liegt mir noch eine Mail vor hier, vom 29.10.2015. Da schrieb ein Mitarbeiter des BMUB, aber auch Mitglied der Lenkungsgruppe, Herr Eberhardt, an Sie - ich gebe auch die Quelle

an: das ist MAT A UBA-2-1, Abteilung I 3, Ordner 50 von 88, Blatt 164; Zitat -:

... bin etwas verwundert über das formale Agieren der BAST. Auf EU-Ebene ist in den nächsten Monaten zu entscheiden, wie die Ergebnisse der BAST-Studie einzuordnen sind. Sollte die BAST die Ergebnisse nicht rechtzeitig vorab zur Verfügung stellen ..., wäre eine Einschätzung seitens der Bundesregierung ggf. erst dann möglich, wenn die EU-Arbeiten abgeschlossen sind. Das dürfte nicht in unserem Interesse sein.

Ich fände es deshalb gut, wenn die BAST dem UBA die Ergebnisse zur Verfügung stellen könnte, damit wir auf Basis der BAST-Studie dann auch eine DE Position ... ableiten können. Ansonsten hätten wir die BAST-Studie ja für die Schublade gemacht.

Und Sie haben dann geantwortet per Mail am 29.10.2015, also am selben Tag noch:

Lieber Kollege,  
die Aussage, dass der Bericht des Auftragnehmers von der BAST noch nicht formell abgenommen ist, ist korrekt. Inwiefern sich dieser Vorgang beschleunigen lässt, kann ich aktuell nicht abschätzen.

Das ist aus derselben Quelle; das finden Sie ebenda. - Die Frage, die ich jetzt habe, ist: Offensichtlich war ja dem Kollegen da beim BMUB das nicht so egal mit der BAST-Studie, dass die veröffentlicht wird. Und welche formellen Hindernisse standen denn Ihrer Kenntnis nach einer Freigabe und Veröffentlichung der BAST-Studie im Weg, also das, was die ganze Zeit - - warum das sich so verzögert hat und warum das dann nicht schneller ging?

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, zunächst einmal muss ich, glaube ich, hier erläutern, dass es, glaube ich, um ein Missverständnis sich handelt. Bei dieser BAST-Studie, die Sie zitieren, geht es um die BAST-Studie zu CoP-Einlauffaktoren. Das



## 5. Untersuchungsausschuss

ist eine Diskussion gewesen - im Rahmen von WLTP - der administrativen Vorschriften.

Das ist diese berühmte 8-Prozent-Regel, dieser Einlauffaktor. Das heißt, wenn man bei der Serienproduktion den CO<sub>2</sub>-Wert überprüft des Fahrzeuges, ist dieses Fahrzeug im Neuzustand, hat also nicht die 15 000 km Einlauf, die es nach Vorschrift eigentlich haben müsste für den Typ-1-Test. Und es ist gesichert: Ein Fahrzeug, wenn es noch im Neuzustand ist, hat einen anderen CO<sub>2</sub>-Wert. Das heißt, der CO<sub>2</sub>-Wert senkt sich noch im Laufe der Kilometer.

Diese 8 Prozent haben wir allerdings immer als Deutschland hinterfragt, haben gesagt, das muss auf jeden Fall im Rahmen der administrativen Vorschriften, Einführung WLTP, überarbeitet werden. Es gab allerdings relativ wenige Erkenntnisse in Brüssel dazu. Die Automobilhersteller argumentierten, dass sie dazu auch keine Informationen hätten. Insofern war die BAST-Studie damals die einzige, die durchgeführt worden ist - hinterher kam ergänzend auch noch, allerdings unter anderen Voraussetzungen gemessen, eine niederländische Studie dazu -, die hier überhaupt mal einen Vergleich macht: Neufahrzeug CO<sub>2</sub>-Wert, und ein eingelaufenes Fahrzeug CO<sub>2</sub>-Wert. Und das hat dann im Endeffekt dazu geführt, dass wir anstatt Faktor 8 Prozent jetzt in den WLTP-Vorschriften oder in den Typgenehmigungsvorschriften durch die Einführung WLTP nur noch einen Einlauffaktor von 2 Prozent haben. Der ist im Juni 2016 entsprechend verabschiedet worden.

Das Ganze ist trotzdem deckungsgleich mit dem, was ich eingangs so salopp gesagt hatte: Mich interessiert eigentlich nicht, wann die BAST irgendwie formell ihren Bericht veröffentlicht und abschließt. - Das ist eigentlich ein typisches Beispiel dafür. Die BAST - - Ich mag die gar nicht beurteilen, die formellen Gründe, die sie hat, warum sie nicht vor offizieller Abnahme einen Bericht veröffentlichen will. In dem Fall sind wir auch hingegangen - ich denke, das ist auch in den Akten hinterlegt -, dass wir die Ergebnisse als Zwischenberichte auch entsprechend in die WLTP, administrative Arbeitsgruppe ... (akustisch unverständlich) eingespeist haben und

eben, wie gesagt, damit auch erreicht haben, dass der Einlauffaktor diskutiert wird und am Ende auch deutlich reduziert wird, von 8 auf 2 Prozent.

**Hubertus Zdebel (DIE LINKE):** Weitere Frage dazu: Welche Position vertrat denn das BMVI hinsichtlich der gemessenen CO<sub>2</sub>-Werte?

**Zeuge Stephan Redmann:** Das müssten Sie jetzt präzisieren, welche gemessenen CO<sub>2</sub>-Werte Sie meinen, weil wir gerade hier den Sprung zur BAST-Studie „Einlauffaktoren“ gemacht haben. Ich weiß nicht, sind wir jetzt wieder bei der BAST-Studie „Felduntersuchung“?

**Hubertus Zdebel (DIE LINKE):** Ich meinte, belastbar, rechtssicher - - Belastbarkeit, Rechtssicherheit zum Beispiel als Stichworte.

**Zeuge Stephan Redmann:** Ist das jetzt eine allgemeine Frage oder bezogen auf wirklich konkret - - Sie müssen mich, glaube ich, gerade noch mal abholen. Entschuldigung.

**Hubertus Zdebel (DIE LINKE):** Also, ich meine, das wäre jetzt keine allgemeine Frage, sondern konkret auf die BAST-Studie bezogen.

**Zeuge Stephan Redmann:** Aber auf die BAST-Studie „Felduntersuchung“ gehen wir jetzt hier zurück?

**Hubertus Zdebel (DIE LINKE):** Genau.

**Zeuge Stephan Redmann:** So, und jetzt bitte noch mal die Frage wiederholen! Jetzt bin ich im Film, ja.

**Hubertus Zdebel (DIE LINKE):** Welche Position das BMVI dazu vertrat, zu den gemessenen CO<sub>2</sub>-Werten.

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, wir haben - das habe ich eingangs ja auch erwähnt - neben der offiziellen Typ-1-Prüfung auch die CO<sub>2</sub>-Werte ermittelt. Das Problem ist, dass wir nach In-Service-Conformity-Vorschriften, so wie sie in der Typgenehmigungsvorschrift hinterlegt sind, CO<sub>2</sub> gar



## 5. Untersuchungsausschuss

nicht überprüfen können. Der CO<sub>2</sub>-Wert wird wegen der Typgenehmigung als Herstellerangabe - - wird dann gegengetestet von dem Technischen Dienst. Da wird eine entsprechende 4-Prozent-Regel angewendet, die wir auch entsprechend durch WLTP-Einführung jetzt abgeschafft haben.

Die einzigen Nachkontrollen, die dann aber da sind für den CO<sub>2</sub>-Wert, sind einmal die Serienüberprüfung, die ich eben schon erwähnt habe; wo aber zumindest nach derzeitiger Prozedur noch diese 8 Prozent aufgeschlagen werden. Das heißt, der Hersteller kommt eigentlich nach unserem Dafürhalten auch in der Nachkontrolle eigentlich gar nicht in die Verlegenheit, dass der ursprünglich angegebene CO<sub>2</sub>-Wert groß in die Kritik geraten kann.

Die BASt-Studie hat dann noch mal ganz klar auch gezeigt, dass die CO<sub>2</sub>-Werte, die man wirklich bei den in Betrieb befindlichen Fahrzeugen misst, dass die deutlich - teilweise waren das ja über 10 Prozent - abweichen im Labor gemessen von dem, was während der Typgenehmigung angegeben worden ist. Das hatte für uns auch aufgrund der Herstellererklärungen, die sich deckten mit den Expertisen, die wir auch hatten über die WLTP-Diskussion, einmal den Hintergrund, dass einfach die Messbedingungen sehr unspezifisch sind. Das heißt, man kann allein dadurch, dass man die Messbedingungen anders wählt - - immer noch im rechtlichen Rahmen ist man; man erreicht aber, glaube ich, bis zu 15 Prozent Abweichung im CO<sub>2</sub>-Wert. Das haben wir ja versucht, über WLTP, über Eingrenzung der Toleranzen, entsprechend einzugrenzen.

Das andere ist halt, wie gesagt, dass wir in der In-Service-Conformity derzeit überhaupt keine Rechtsgrundlage haben, also für im Betrieb befindliche Fahrzeuge zu sagen: Der CO<sub>2</sub>-Wert ist aber zu hoch. - Die gibt es einfach nicht. Das ist das, wo sich die Bundesregierung auch eingesetzt hat, dass das jetzt entsprechend mit der WLTP-Einführung auch in die europäischen Vorschriften Einzug findet, dass wir zukünftig neben den Schadstoffen über In-Service-Conformity - was dann zukünftig hoffentlich auch mit RDE-Testverfahren, nicht nur im Labor, stattfindet - auch den CO<sub>2</sub>-Wert überprüfen können.

**Hubertus Zdebel** (DIE LINKE): Nächste Runde.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gibt es weitere Wortmeldungen der SPD-Fraktion? - Dann wäre Valerie für die Grünen dran.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Herr Redmann, Sie kriegen jetzt die Unterlage, und da ist auf der zweiten Seite, auf der Rückseite, aufgezeigt - -

(Dem Zeugen wird ein Schriftstück vorgelegt)

Nein, Sie sind schon auf der richtigen Seite. Oben ist da dieser gestrichene Satz drin, nicht? Handschriftlich gestrichen.

(Der Zeuge nimmt Einblick in das Schriftstück)

**Zeuge Stephan Redmann:** Ich muss erst einmal gucken, welchen Verfahrensstand das hat, ob das noch der Entwurf auf Referatsebene ist. - Kann ich nicht sagen, weil üblicherweise müsste, wenn ein Satz gestrichen ist, zumindest auch erkenntlich sein, auf welcher Ebene die Streichung vorgenommen worden ist. - Ich sehe, das Aktenzeichen ist auch handschriftlich geändert worden. - Nein, kann ich leider nichts zu sagen. Also, ersichtlich ist es nicht, wer die Streichung vorgenommen hat.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ist nicht ersichtlich. Ist Ihnen auch nicht erinnerlich?

**Zeuge Stephan Redmann:** Und für mich ist es im Moment, auch wenn ich den Inhalt nachlese, auch nicht - - Ich könnte jetzt auch keine Begründung annehmen, warum der Satz hätte stehen bleiben müssen oder warum es richtig ist, ihn zu streichen.

**Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Weshalb haben Sie ihn denn reingenommen? Was steckte dahinter bei Ihnen? Was wollten Sie damit bezwecken, mit diesem Satz?

(Der Zeuge liest in dem Schriftstück)





**Zeuge Stephan Redmann:** Kann ich leider nichts mehr zu aussagen.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Gut. - Dann habe ich jetzt erst mal keine weiteren Fragen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gut. - Das war die Wortmeldung der Grünen. Gibt es weitere Wortmeldungen jetzt an den Zeugen seitens der Union? - Dann Hubertus noch mal, bitte.

**Hubertus Zdebel (DIE LINKE):** Ich komme noch mal auf die BAST-Studie zurück. Welche Erkenntnisse aus der BAST-Studie, Herr Redmann, sind denn noch mit in die Verhandlungen dann später zu WLTP seitens der deutschen Bundesregierung eingeflossen?

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, ein spezieller Fall fällt mir gerade ein, weil der halt sehr ungewöhnlich war. Ich hatte ja schon erläutert: Die Hersteller waren zu Stellungnahmen aufgefordert, die höheren CO<sub>2</sub>-Werte zu erklären. Dazu wären die eigentlich gar nicht verpflichtet gewesen. Wie gesagt, wir haben eigentlich keine Rechtsgrundlage, überhaupt die CO<sub>2</sub>-Werte zu überprüfen bei in Betrieb befindlichen Fahrzeugen. Aber neue Erkenntnisse kann man ja im Prinzip nur gewinnen, wenn man eine Frage stellt.

Insofern hatten wir geschaut: Was kriegen wir an Stellungnahmen zurück? - Das deckte sich in der Regel mit dem, was wir auch im Vorfeld erwartet hatten, nämlich dass auf die Unzulänglichkeiten des NEFZ hingewiesen wird, sowohl was die Messparameter und Toleranzen angeht - wie ich ja schon erläutert habe -, als auch die administrativen Vorschriften, indem eben auf diese 4-Prozent-Regel, Herstellerangabe, und auf die 8-Prozent-Regel, Einlauffaktor, verwiesen wird. Das waren die Bestätigungen für uns: Ja, es ist richtig, den WLTP umfänglich - nicht nur Zyklus, sondern eben auch Testprozedur und auch die administrativen Vorschriften inklusive Aufnahme der CO<sub>2</sub> in die In-Service-Conformity - weiter zu betreiben.

Es gab einen speziellen Einzelfall, der mir in Erinnerung ist. Da hatte Kia/Hyundai, glaube ich, damit begründet, dass die Lichtmaschine abgekoppelt worden ist. Da sind wir, ehrlich gesagt, erst mal ein bisschen was vom Stuhl gefallen, als wir diese Begründung lasen. Ich denke mal, Kia/Hyundai wird sich das nicht einfach nur zu Papier gebracht haben, sondern hat das sicherlich, bevor so ein offizielles Schreiben kommt, auch den Hausjuristen vorgelegt. Wir haben es dann auch noch mal prüfen lassen hinsichtlich der Konformität mit dem bestehenden Regelwerk. Es stellte sich raus, leider, rechtlich ist es zumindest mal wieder dunkelster Graubereich des NEFZ.

Das hatte allerdings für uns zur Folge - ich war ja Vorsitzender der WLTP-Arbeitsgruppe -, dass wir diesen Aspekt jetzt auch im WLTP klar geregelt haben. Das heißt, sämtliche Nebenverbraucher, die durch den Fahrzeughalter nicht irgendwie beeinflussbar sind - das ist nun mal vorne Lichtmaschine abkoppeln -, müssen während des Tests aktiv sein. Das ist definitiv jetzt im WLTP geradegezogen worden, sodass wir da keine Unsicherheit mehr haben.

**Hubertus Zdebel (DIE LINKE):** Kommen wir mal zu dem Bereich RDE. Die Verhandlungen zu RDE, die laufen ja jetzt schon seit etwa 2011, also seit den hohen Abweichungen von Typprüfwerten zu den Werten im Realbetrieb. Hatte man Ihr Kenntnis nach bei den Verhandlungen zu RDE Abschaltvorrichtungen oder andere Manipulationen als mögliche Ursache für das Abweichen der Typprüfwerte von den im Realbetrieb gemessenen Werten bereits mit im Blick oder noch nicht?

**Zeuge Stephan Redmann:** Nein, also, das ist nach meinem Kenntnisstand sowohl bei den Sitzungen, bei denen ich anwesend war, als auch die Dokumente, die ich im Rahmen meiner Arbeit gewichtet habe - - ist das nicht diskutiert worden; habe ich keine Erkenntnisse zu. Ich hatte eben auch schon ausgeführt, dass selbst ICCT, die entsprechend die Messdaten ja auch für den US-Fall geliefert hatten, auch ganz klar gesagt haben: Rein aufgrund der erhöhten NO<sub>x</sub>-Werte konnte



## 5. Untersuchungsausschuss

man keine Rückschlüsse auf unzulässige Abschalteneinrichtungen haben. Es gab andere Erklärungsansätze, die plausibel waren, warum wir erhöhte Emissionen haben. - Also, sagen wir es so: Wir haben ein Problem erkannt, wir hatten die Lösung bereits im Blickfeld, nämlich RDE zu entwickeln. Insofern hatte man eine Erklärung für das Problem. Insofern hat sich keiner von den Experten - zumindest nicht dass ich Kenntnis davon habe - noch Gedanken gemacht, ob denn nun unter Umständen auch noch andere Erklärungsansätze herangezogen werden können.

**Hubertus Zdebel (DIE LINKE):** Genau da zu der Problematik noch mal: Bei einem Workshop am 03.05.2012 zu RDE-LDV, also Real Driving Emissions of Light-Duty Vehicles, wurden dann zwei Arten von Tests diskutiert: ein Random Test Cycle einerseits, andererseits Emissionstests auf der Straße mittels PEMS. Also, ich zitiere MAT A BMVI-2-1, Az. LA 27/7353.5/3-2-RDE, Ordner 61 von 79, Blatt 53. „RDE-LDV workshop of Member States of 3 May 2012: executive summary“, aus der Quelle stammt das. Und im Wortlaut heißt es in Englisch:

- Cycle detection and potential cycle beating: in order to be tested on a chassis dynamometer many Euro 6 vehicles will have to run in a special "test mode". Even if this is not the case, the vehicle ECU may easily identify the vehicle as being tested based on a range of parameters (other than the driven speed profile) and could therefore apply particular emission control strategies not applied under real-driving conditions. A random cycle RDE test method will therefore never be resilient to cycle beating.

Zitat Ende. - Haben Sie an diesem Termin damals teilgenommen bzw. die Zusammenfassung gelesen, und ist Ihnen diese Diskussion um die Testmethoden noch in Erinnerung von damals?

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, ich kann nicht mehr sagen, ob ich an dieser Sitzung teilgenommen habe.

Ich kann auch nicht sagen, ob ich dieses spezielle Dokument gelesen habe, aber: Ja, die Diskussion ist mir bekannt. Dieser Special Test Mode, den Sie angesprochen haben, das ist exakt das, was ich eben ausgeführt hatte, dieser Dyno Operation Mode. Das heißt, das Fahrzeug - - Ich hatte ja eben auch schon ausgeführt: Insbesondere moderne Fahrzeuge können eigentlich, ohne zu wissen, dass sie sich gerade auf dem Prüfstand befinden, gar nicht mehr getestet werden auf dem Rollenprüfstand. Das ist der Zusammenhang mit Euro-6-Fahrzeugen. Das sind die modernen Fahrzeuge.

Die Diskussionen, die Sie gerade hatten, Random Cycle bzw. PEMS, also die RDE-Messung auf der Straße mit mobilem Messsystem, das war eine Grundsatzdiskussion, die sehr lange in der Arbeitsgruppe geführt worden ist. Am Anfang stand sogar noch eine dritte Option zur Wahl. Das wäre die einfachste gewesen. Ich habe das Handbuch der Emissionen anfangs ja mal erwähnt. Da hatte man andere Zyklen verwendet - ARTEMIS zum Beispiel ist ein entsprechender Zyklus - und auch gemerkt: Dort kommen andere Emissionen raus, weil das einfach ein dynamischerer Zyklus ist. - Das war eine der Grundideen, dass man sagt: Einfachstes ist: NEFZ einfach zum Beispiel nicht in ARTEMIS ersetzen.

Zweite Möglichkeit ist die, die Sie zitiert haben, der sogenannte Random Cycle. Das heißt, man nimmt - - Kann ich jetzt relativ schlecht noch um die Uhrzeit erklären, aber auf jeden Fall ist es ein zufällig zusammengesetzter Fahrzyklus. Der deckt dann schon mehr Fahrzustände ab als natürlich so ein einzelner Fahrzyklus, wie NEFZ ohnehin - - aber als der ARTEMIS abdecken kann.

Und die dritte Möglichkeit ist eben das portable Messsystem, was wir jetzt auch entsprechend festgelegt haben für die RDE-Messung.

In dem Zusammenhang haben wir damals - wie gesagt, ob *das* spezielle Dokument, weiß ich nicht, aber ich weiß, dass es in anderen Dokumentationen aus dem RDE-LDV auch enthalten ist - auch den Begriff „Cycle Beating“ genutzt. Das war - - Man muss dazusagen: Cycle Beating - ich



## 5. Untersuchungsausschuss

glaube, wenn Sie mehrere Experten fragen, insbesondere wenn die vielleicht nicht in der RDE-LDV-Arbeitsgruppe aktiv waren -, das wird Ihnen, glaube ich, jeder anders definieren. Das ist kein irgendwo klar festgelegter Begriff. Mein Verständnis und so wie es auch von der Europäischen Kommission damals verwendet worden ist - ist unter „Cycle Beating“ sozusagen dieses Dem-Prüfzyklus-ein-Schnippchen-Schlagen verstanden, das heißt, eine Optimierung, Kalibrierung auf die Prüfbedingungen.

So. Beim NEFZ ist das relativ einfach zu machen. Das ist so ein beschränkter Bereich von Betriebszuständen. Wenn ich darauf motortechnisch und von der Abgasnachbehandlung mein Fahrzeug kalibriere, ist es eigentlich zwangsläufig - zumindest wissen wir das jetzt halt seit ein paar Jahren -, dass dann unter anderen Betriebsbedingungen - höhere Dynamiken und andere Parameter - halt entsprechend höhere Emissionen vorkommen.

Dieses Auf-die-Prüfung-Optimieren ist bei einem Random Cycle schon etwas schwieriger, ist aber immer noch irgendwo eingegrenzt. Allein dadurch, dass ich im Labor eben nicht nur auf der Rolle einen anderen Fahrzyklus fahre, sondern im Labor auch durch die sonstigen Randbedingungen - - Also, Temperatur zum Beispiel ist etwas, was die Emissionen allein von der Physik her - Thermofenster jetzt mal außen vor gelassen - beeinflusst. Da bin ich bei einem Labortest, auch wenn es ein Random Cycle ist, immer noch in einem begrenzten Bereich. Der wird also nie bis minus 7 Grad - - Beziehungsweise ich müsste dann alle über eine Vorschrift verpflichten, sich da eine Klimakammer hinzusetzen. Die ist allerdings sehr teuer.

Das heißt, wir hatten definitiv als Vorteil des PEMS-Systems gesehen, dass Cycle Beating, nämlich wirklich eine Anpassung auf die Prüfung, eigentlich kaum mehr möglich ist, weil eben ein sehr großer Bereich von Randbedingungen - eben das, was wir auch jetzt so als normale Betriebsbedingungen definiert haben - abgedeckt wird. - Ich hoffe, das erklärt so ungefähr die - - Ansonsten bitte ich um Verständnis angesichts der Uhrzeit, falls das nicht ... (akustisch unverständlich)

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke schön. Das war hinreichend deutlich und klar. - Es geht weiter in der Runde. Die SPD-Fraktion mit Fragen? - Das ist nicht der Fall. Dann Bündnis 90/Die Grünen?

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ich habe nichts mehr.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gibt es weitere Fragen an den Zeugen Redmann?

**Hubertus Zdebel (DIE LINKE):** Ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Eine hast du noch? Ja, dann bitte.

**Hubertus Zdebel (DIE LINKE):** Es geht nämlich jetzt noch mal um eine Rundmail vom 25.05.2012, die Herr Nikolaus Steininger von der EU-Kommission geschickt hat im Nachgang zu einem ebensolchen Workshop vom Vortag an die Ressorts, unter anderen auch an Sie. Es hatte Widerstände der Autoindustrie, ACEA, gegen die PEMS-Einführung gegeben. Herr Steininger nannte als mögliche Motivation der ACEA, sich Gelegenheiten zum Cycle Beating offenhalten zu wollen. Die Quelle ist MAT A BMVI, 61 von 79, Blatt 52. Der genaue Wortlaut:

It became quite obvious that vehicle manufacturers strongly resist the introduction of PEMS at any stage of type approval (initially and at in-service conformity) ... While we may speculate now whether these reservations are motivated by real concerns about practicalities (that would have to be addressed) or the desire to have the random cycle as an “easier procedure” for emission compliance leaving the door open for some cycle beating (which has to be avoided) I think we should discuss a third option that may bring things forward:

Und dann folgt ein Kompromissvorschlag. - Teilen Sie diese Einschätzung von Herrn Steininger seinerzeit? Und wo sahen Sie die Möglichkeit



oder Gefahr des Cycle Beating bei den Diskussionen zur RDE-Einführung?

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, das ist im Prinzip das, was ich gerade schon ausgeführt habe. Ich kann es vielleicht noch mal als einfaches Beispiel bringen - eine Abiturprüfung. Ich glaube, wenn ich Sie fragen würde: „Wollen Sie in 4 Fächern geprüft werden, um eine Abschlussnote zu kriegen, oder wollen Sie in allen 20 Fächern, die möglich sind, geprüft werden, um eine Abschlussnote zu kriegen?“, werden Sie sagen: Ich werde mich lieber nur auf 4 Prüfungen vorbereiten wollen und den Rest außen vor lassen. - Insofern ist es nachvollziehbar, dass die Hersteller natürlich sagen: Eingegrenzte Prüfbedingungen, auf die sie kalibrieren und optimieren können - wie gesagt, so verstehe ich den Begriff „Cycle Beating“ -, sind natürlich das, was der Hersteller möchte. Das ist nachvollziehbar aus rein ökonomischen Interessen.

**Hubertus Zdebel (DIE LINKE):** Das war es. Danke schön.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Herr Redmann, ich danke Ihnen herzlich für Ihre Ausführungen und Ihren Langmut. Wir sind dann am Ende Ihrer Befragung.

Sie haben jetzt noch mal die Möglichkeit, das Protokoll sich anzusehen und innerhalb von zwei Wochen auf Korrekturen hin zu untersuchen oder Ergänzungen zu machen oder Richtigstellungen. Erst danach wird der Ausschuss dann den Abschluss der Vernehmung beschließen.

Zunächst herzlichen Dank an Sie, und ich wünsche Ihnen angesichts der Zeit eine gute Nacht und für die weiteren Wochen alles Gute.

**Zeuge Stephan Redmann:** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Ihnen auch einen schönen Abend! - Ich freue mich jetzt auf ein kaltes Bier.

(Heiterkeit)



## 5. Untersuchungsausschuss

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann bitte ich, den Zeugen Torsten Meier in den Ausschusssaal zu führen. Wir setzen dann die Vernehmung fort.

**Vernehmung des Zeugen  
Torsten Meier**

Herzlich willkommen, Herr Meier, auch zu dieser späten Stunde. Wenn es Ihnen zumutbar ist, würden wir ganz gern die Zeugenvernehmung jetzt beginnen. - Herr Meier, Sie kennen den Gegenstand der Vernehmung. Der ist Ihnen schriftlich mitgeteilt worden. Ich denke, es erübrigt sich, das zu wiederholen.

Falls Sie es wünschen, können Sie im Zusammenhang jetzt darlegen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist. Dann hätten Sie jetzt das Wort.

**Zeuge Torsten Meier:** Würde ich jetzt eigentlich nichts groß darlegen wollen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gut. - Dann, bevor ich einige Fragen an Sie richte und zur Vernehmung in der Sache komme, möchte ich Sie kurz zur Person vernehmen. Und deshalb möchte ich Sie bitten, Ihren Vornamen, Nachnamen, Ihr Alter, Ihren Beruf und Ihren Wohnort zu nennen. Bitte.

**Zeuge Torsten Meier:** Also, mein Name ist Torsten Meier. Ich bin 51 Jahre alt. Mein Wohnort ist Bonn. Ich bin Sachbearbeiter im BMF - im gehobenen Dienst, habe die entsprechende Ausbildung dazu - und bin für den Bereich Abgabenordnung zuständig.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke schön. - Dann würde ich ganz gern die ersten Fragen an Sie richten. Und um das einordnen zu können, in welcher Weise Sie mit dem Untersuchungsgegenstand zu tun haben, würde ich ganz gern von Ihnen erfahren, in welchem Zusammenhang Ihr beruflicher Hintergrund steht zu den hier in Rede stehenden Pkw-Emissionen.

**Zeuge Torsten Meier:** Also, wie ich schon gesagt habe: Meine Funktion ist in der Thematik gewese-

sen der Bereich Abgabenordnung, also verfahrensrechtlich Möglichkeiten aufzuzeigen, wie die Thematik gelöst werden kann. Die Voraussetzung war natürlich immer, dass der Sachverhalt aufgeklärt war oder wird. Das ist die Grundvoraussetzung gewesen dafür.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Haben Sie nach Bekanntwerden des VW-Skandals Diskussionen im BMF zu den möglichen Auswirkungen auf die Kfz-Steuer geführt?

**Zeuge Torsten Meier:** Also, nach dem Bekanntwerden des VW-Skandals ging ja durch die Presse - - Also, erstens war ja das mit den USA; dann kam ganz schnell diese Thematik mit dem CO<sub>2</sub>. Ja, und dann gab es erste Vorlagen - - wurden geschrieben, wie man die Thematik - - also, der ganze rechtliche Hintergrund - - wie das zusammenhängt. Bei der ersten Vorlage war ich nicht da, weil ich da noch im Urlaub war. Allerdings wurden dann recht schnell also die rechtlichen Hintergründe und - - dargelegt, was rechtlich möglich ist, also die rechtlichen Rahmenbedingungen. Das wurde dann schon diskutiert.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ich würde Sie jetzt ganz gern konfrontieren mit Fundstellen aus Akten bezüglich dieser Diskussion, die Sie gerade angeführt haben. In den Akten befindet sich ein Vorgang zur Abstimmung einer Staatssekretärsvorlage aus dem November 2015, die sich dann mit einem Lösungsansatz zur Begleichung von Steuerschulden befasst, die sich aus folgendem Sachverhalt ergeben könnten - Zitat -:

Im Regelfall ergeht bei einer Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Werte ein geänderter Grundlagenbescheid durch entsprechende Eintragung der Zulassungsbehörden in der Zulassungsbescheinigung. Die entsprechenden Daten werden elektronisch an die Zollverwaltung übertragen und lösen im IT-Verfahren KraftSt einen entsprechenden Folgebescheid mit einer höheren KraftSt aus.

Das ist das Material BMF-1/2, Ordner 35, Blatt 169.



## 5. Untersuchungsausschuss

Innerhalb Ihres Ministeriums werden Bedenken zu einzelnen Ausführungen in dieser Vorlage geäußert. Konkret schreibt Herr Michael Baum, Referat IV A 3, in einer E-Mail, dass er - in Anführungszeichen geschrieben - Bauchschmerzen bezüglich einiger Ausführungen in der Vorlage habe - das ist ebenda, Blatt 175 -, dass er einige Bauchschmerzen habe bezüglich einiger Ausführungen, die sich auf die Übernahme der Steuerschuld durch VW beziehen.

In einer E-Mail-übersandten Gegenäußerung vom 18. November 2013 gehen Sie darauf ein und bieten Herrn Baum einen bilateralen telefonischen Austausch an. - Das ist am gleichen Ort, Ordner 35, Blatt 179.

**ORRn Dr. Caroline Dostal (BMF):** Herr Vorsitzender, ich - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Bitte.

**ORRn Dr. Caroline Dostal (BMF):** Entschuldigung, dass ich Sie gleich unterbrechen muss, aber wir müssen uns hier schon sehr genau ans Steuergeheimnis halten. Und das geht hier gerade schon so ein bisschen durcheinander, weil da sind auch Teile aus VS-Akten dabei.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Oh, das - -

**ORRn Dr. Caroline Dostal (BMF):** Und sobald wir hier einen konkreten Einzelfallbezug haben, müssten wir in die geheime Sitzung gehen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Das ist wohl wahr; das war mir so nicht präsent.

**ORRn Dr. Caroline Dostal (BMF):** Ja, also, deswegen - - Ich habe mir jetzt erlaubt, da gleich mal dazwischenzugehen, weil da müssen wir jetzt doch haargenau aufpassen, dass wir da nicht durcheinanderkommen mit öffentlich/nichtöffentlich.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gut, okay. - Dann ist an diesem Punkt bereits der Fall da, dass wir dann in die entsprechende geheime Sitzung gehen.

**ORRn Dr. Caroline Dostal (BMF):** Danke schön.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ich würde dann vorher noch mal kurz abchecken, ob denn die Fragen, die ich hier weiter habe, eben auch nur nichtöffentlich oder geheim abzuarbeiten sind, und würde dann zunächst das Wort weitergeben an die Kollegen der CDU/CSU-Fraktion.

**Uwe Lagosky (CDU/CSU):** Herr Meier, in einem Sprechzettel der 53. Sitzung des Finanzausschusses des Deutschen Bundestages am 30. September 2015 - das ist die Materialnummer A BMF-1/2, Ordner 33, Seiten 12 ff. und dann die Seite 13 - heißt es:

Die Manipulationen haben nichts zu tun mit dem bekannter Maßen [sic!] unbefriedigenden Zustand, dass die in Europa geltenden Vorschriften für die Ermittlung der Abgasemissionen im sog. Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) praxisfern sind und kritische Spielräume bieten, die offensichtlich auch ausgenutzt wurden. Neue Regelungen, die nicht nur europäisch angelegt sein sollen, werden schon länger vorbereitet.

Das ist das Zitat, was dort geschrieben wurde. - Jetzt mal die Frage, die wir allen Zeugen gestellt haben: Hatten Sie Kenntnis schon vor diesen Ereignissen auch in den USA darüber, dass es eben Unterschiede zwischen dem NEFZ-Regelbetrieb und den realen Emissionen gibt?

**Zeuge Torsten Meier:** Also, Sie haben jetzt aus einer Vorlage aus dem September zitiert. Die kenne ich selber nicht. Also, erstmalig ist mir die ganze Angelegenheit bekannt geworden, als das in Funk und Fernsehen übertragen worden ist mit diesem Abgasskandal in den USA, aber privat, also wie jeder, und dann eben im Oktober erst, ich glaube, in der ersten oder zweiten Oktoberwoche. Vorher hatte ich keine Kenntnis davon.

**Uwe Lagosky (CDU/CSU):** Hatten Sie Kenntnisse von Abschaltvorrichtungen?



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Torsten Meier:** Nein, also, wir - - Ich bin ja im Verfahrensrecht tätig, nicht im Kfz-Steuerbereich. Also, bis dahin war mir das völlig unbekannt, dass es so was gibt.

**Uwe Lagosky (CDU/CSU):** Okay. - Das KBA hat mit Bescheid vom 5. November 2015 die Neuermittlung der CO<sub>2</sub>-Typprüfwerte der betroffenen Fahrzeugtypen unter seiner Aufsicht angeordnet. Das bezieht sich jetzt auf diese ganze CO<sub>2</sub>-Thematik, die dann aufgetreten ist. Hatten Sie jemals und, wenn ja, ab wann Anhaltspunkte oder Beweise dafür, dass Kfz-Hersteller, wie auch schon der *Spiegel* im November 2015 berichtete, auch den Ausstoß von CO<sub>2</sub> und den Verbrauch der Fahrzeuge bei den Messverfahren in der Vergangenheit manipuliert haben?

**Zeuge Torsten Meier:** Nein, hatte ich keine Kenntnis.

**Uwe Lagosky (CDU/CSU):** Okay. - Sie haben an den Videokonferenzen zum Thema „Steuerberechnung bei VW-Fahrzeugen - neue CO<sub>2</sub>-Werte“ vom BMF, BMVI und KBA teilgenommen. Können Sie uns mitteilen, an wie vielen Konferenzen Sie teilgenommen haben?

**Zeuge Torsten Meier:** Also, an der ersten habe ich nicht teilgenommen. Dann gab es, glaube ich, noch zwei oder drei. Es sollte dann noch eine stattfinden. Die ist dann ausgefallen oder abgesetzt.

**Uwe Lagosky (CDU/CSU):** Das fällt wahrscheinlich dann auch da rein, wenn ich jetzt fragen würde: Welche steuerrechtlichen Tatbestände wurden in den Videokonferenzen besprochen?

(ORRn Dr. Caroline Dostal  
(BMF): Mhm!)

**Zeuge Torsten Meier:** Richtig.

**Uwe Lagosky (CDU/CSU):** Das würden wir dann gleich noch mal behandeln.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Das machen wir in der geheimen Sitzung.

**Uwe Lagosky (CDU/CSU):** Und was waren die Ergebnisse? - Das machen wir dann auch gleich noch mal.

Dann gehen wir mal auf den nächsten Punkt über. In einem Vermerk über die Ereignisse des Informationsgespräches über das weitere Verfahren im Zusammenhang mit den festgestellten CO<sub>2</sub>-Messungen bei Volkswagen am 19.11.2015, an dem auch ihr Referatsleiter, Herr Dr. Liermann, für das BMF teilgenommen hat - das ist die Materialnummer A BMF-1/2, Ordner 18, Seiten 20 bis 27, hier Seite 27 -, wird erläutert:

Schon in Verkehr befindliche Fahrzeuge: Hier hängt das Verfahren aus Sicht der Anwaltskanzlei

- von VW -

von zwei Gesichtspunkten ab:  
Kann die Steuer für das Fahrzeug von VW pauschal für die Vergangenheit und für die Zukunft entrichtet werden? VW bietet hier insoweit an, die Steuerdifferenz für das gesamte Fahrzeugleben zu übernehmen.

Der zweite Aspekt ist noch mal der Transparenz-aspekt, der eine Rolle sp-

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Herr Kollege Lagosky, auch da stehen wir wieder vor der Situation, dass spätestens die Antwort in die Einstufung fallen würde.

**Uwe Lagosky (CDU/CSU):** Nein. Ich habe ja noch gar keine Frage gestellt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Es deutet darauf hin, und vielleicht sollten Sie schauen, ob es - -

**Uwe Lagosky (CDU/CSU):** Ich führe erst mal den Vorhalt noch aus, und dann komme ich mal zu den Fragen. Aber die - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. - Die Vorhalte sind ja alle aus den offenen Akten. Und dann werden wir gucken, ob die Frage - - Ja, das war bei mir eben auch so; nur, die Antwort - ich



## 5. Untersuchungsausschuss

wurde darauf hingewiesen - würde sofort in diesen Bereich fallen. - Gut, wenn Sie sagen: „Die Frage ist zulässig“, dann machen Sie zunächst weiter.

**Uwe Lagosky** (CDU/CSU): Nein, ich würde das dann zurückstellen. Das gucke ich mir noch mal an. Ich stelle das zurück und nehme das mit in den nichtöffentlichen Teil der Sitzung. - Und dann gebe ich auch erst mal weiter.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, bitte.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Meier, in den Akten findet sich eine E-Mail vom 15.12.15, die Frau Gabriele Ernst als Protokoll einer Videokonferenz, die auch gerade schon hier angesprochen wurde, mit VW, verfasst hat. - Das ist MAT A BMF-1/2, Ordner 18, Seiten 26 ff. - An dieser Videokonferenz haben Sie teilgenommen. Und in dem Protokoll heißt es: Ursprünglich sollen nach Auskunft von VW 800 000 Fahrzeuge von CO<sub>2</sub>-Problemen betroffen sein. - Nun sind es nur noch 36 000 Fahrzeuge. Der Presse haben wir entnommen: Es sollen ursprünglich mal 130 Modelle gewesen sein. Dann waren es nur noch 9. Gab es da eine Erläuterung, wieso plötzlich diese enorme Differenz entstanden ist zu dem, was vorher da im Raume stand?

**Zeuge Torsten Meier:** Also, Sie hatten ja 800 000 Fahrzeuge erwähnt - - am Anfang das 800 000 Fahrzeuge waren, so wie es auch in der Presse war, die insgesamt betroffene Anzahl. Und in Deutschland betroffene Fahrzeuge waren eigentlich nicht 800 000, sondern knapp 200 000; also das war schon deutlich weniger als 800 000. Und warum es dann aus den knapp 200 000 36 000 geworden sind, entzieht sich meiner Kenntnis, weil das hängt davon ab, was bei den Abgasmessungen oder CO<sub>2</sub>-Messungen rauskommt. Dazu kann ich nichts sagen, warum das so gekommen ist, weil das liegt im Zuständigkeitsbereich des BMVI. Wir sind letzten Endes darauf angewiesen gewesen, also aus verfahrensrechtlicher Sicht, was tatsächlich amtlich festgestellt wird, ob tatsächlich, sage ich mal, CO<sub>2</sub>-Abweichungen festgestellt werden, die eine steuerliche Auswirkung haben.

Also, offensichtlich hat es sich bei den anderen, also der Mehrzahl - also über 36 000 -, dann wohl nicht herausgestellt, dass es zu einer CO<sub>2</sub>-Abweichung gekommen ist, die irgendwie relevant wäre. So kann ich mir das erklären. Aber warum das jetzt so ist - - gewesen ist, das ist eigentlich jetzt nie meines Erachtens dargestellt worden oder so. Es ist jetzt bloß dargestellt worden: Es sind nur noch 36 000. - Soweit ich mich daran erinnere, war das so.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, es hat keine Erläuterung gegeben so nach dem Motto: Da haben jetzt Messungen stattgefunden, und die haben ergeben, dass was anderes das - -

**Zeuge Torsten Meier:** Also, der Ausgangspunkt war ja schon ganz am Anfang, dass man den Sachverhalt aufklären muss, ob diese CO<sub>2</sub>-Abweichungen tatsächlich existieren oder bestehen. Und diese Abweichungs- - oder die Aufklärung des Sachverhalts liegt natürlich nicht im Bereich der Abgabenordnung, sondern im Bereich des Verkehrsrechts. Das entzieht sich unserer Kenntnis. Warum das so gemessen wird und wer da gemessen hat, kann ich nicht sagen. Zuständig ist aus unserer Sicht KBA gewesen für die Messung. Und wenn sich dabei die Zahl so verringert, muss man davon ausgehen, dass es korrekt abgelaufen ist.

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

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Die SPD-Fraktion, bitte.

**Kirsten Lüthmann** (SPD): Herr Meier, ich fange viel, viel früher an. Entschuldigen Sie, ich bin keine Steuerrechtlerin. - Können Sie uns einfach mal erläutern - zumindest mir; die anderen scheinen es teilweise zu wissen -, inwieweit die Manipulationen mit den Steuerbescheiden zusammenhängen? Wir haben jetzt immer gehört: Da muss jemand nachmessen. - Könnten Sie vielleicht mal für jemanden wie mich ganz unten anfangen? Warum kann eine Manipulation an einer Abgasreinigung Ausfluss auf den Steuerbescheid haben?





## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Torsten Meier:** Also, die Frage war ja - - Man muss jetzt wahrscheinlich auch auseinanderhalten: die Manipulation der Abgas- - oder die Abgas- - Abschaltin- - -gaseinrichtung. Wir haben ja einmal diese Stickoxide und einmal CO<sub>2</sub>-Werte. Wie das jetzt Kfz-steuerrechtlich zu bewerten ist, ist jetzt auch nicht mein Thema. Allerdings soweit mir bekannt ist: Die Stickoxide - im Grundsatz sind die keine Grundlage für die Besteuerung, sondern eher die CO<sub>2</sub>-Werte. Die CO<sub>2</sub>-Werte werden eben festgestellt durch einen Grundlagenbescheid, und der ist dann natürlich bindend für die Besteuerung.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Das ist jetzt meine Frage: Wie machen Sie das normalerweise, wenn ein Fahrzeug angemeldet wird? Ist das - -

**Zeuge Torsten Meier:** Das ist eine Frage des Kfz-Steuerrechts, wie das normalerweise läuft. Das Verfahrensrecht, das setzt dann ein, wenn die Besteuerung oder der Besteuerungstatbestand erfüllt ist. In jedem materiellen Steuerrecht ist ja enthalten, was die Bemessungsgrundlage für eine Steuer ist, ob überhaupt eine Steuer entsteht. Das ist keine Frage der Abgabenordnung, sondern die Abgabenordnung setzt darauf an: In dem Moment: Die Steuer entsteht, Steuertatbestand ist erfüllt. Und wenn er erfüllt ist, also dann greift erst die Abgabenordnung verfahrensrechtlich.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Meine Frage wäre jetzt nur gewesen: Wann ist er denn erfüllt, und wann ist er nicht erfüllt? Das hätte ich gerne gewusst. Das können Sie aber nicht sagen.

**Zeuge Torsten Meier:** Das kann ich nicht sagen.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Die Frage ist: Wer kann uns das denn sagen?

**Zeuge Torsten Meier:** Also, aus dem Kfz-Steuerbereich wahrscheinlich. Also, der Tatbestand ist natürlich erfüllt, wenn der Steuertatbestand eben erfüllt ist. Ich sage mal: wenn ab einem bestimmten CO<sub>2</sub>-Wert Besteuerung stattzufinden hat oder der Steuertatbestand erfüllt ist. Aber ab wann das ist, das ist natürlich Frage des Einzelsteuerrechts.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Ja. ... (akustisch unverständlich) Also, wenn ich ein Auto mir kaufe - von mir aus auch im Ausland, dass es in Deutschland zum ersten Mal steuerpflichtig wird -, muss ich dann ein Gutachten beibringen? Das wäre das erste Mal; das habe ich noch nie erlebt. Wie stellen Sie dann fest, wie dieses Auto besteuert werden muss?

**Zeuge Torsten Meier:** Also, wir stellen das ja gar nicht fest. Das ist ja festgestellt in der Zulassung. Die Daten stehen ja in der Zulassung drin. Das sind ja verkehrsrechtliche Feststellungen, und daran knüpft natürlich der Besteuerungstatbestand an.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Gut. Also die Werte aus der Typzulassung werden genommen.

**Zeuge Torsten Meier:** Genau.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Wenn sich die jetzt verändern - also, das haben wir ja in diesem Fall gehabt, dass eventuell Fahrzeuge andere Werte haben als bei der Typzulassung angegeben -, dann ändert sich, so habe ich das verstanden, auch die Steuerpflicht.

**Zeuge Torsten Meier:** Na, die ändert sich erst dann, wenn die vermeintliche Abweichung festgestellt wird. Also, es ist ja nicht so, dass einfach gesagt wird: „Die CO<sub>2</sub>-Werte stimmen nicht, und jetzt ändern wir einfach die Steuerbescheide“, sondern es muss die Abweichung, die CO<sub>2</sub>-Abweichung, die angeblich im Raum steht, amtlich festgestellt werden.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Gut. Also, nehmen wir an: Amtlicherseits vom KBA wird Ihnen mitgeteilt, -

**Zeuge Torsten Meier:** Genau.

**Kirsten Lühmann (SPD):** - mein Auto hat andere Werte, als in meiner Typzulassung drin ist. Dann würden Sie den Steuerbescheid verändern.

**Zeuge Torsten Meier:** Wenn das festgestellt ist, ist das ja ein Grundlagenbescheid. Der löst ganz



## 5. Untersuchungsausschuss

einfach § 175 aus, dass der Steuerbescheid geändert werden muss, soweit der Grundlagenbescheid geändert worden ist.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Herr Neuhoff.

**MR Lothar Neuhoff** (BMVI): Herr Vorsitzender, dürfen wir noch mal gerade kurz was zur Zuständigkeit des Zeugen sagen? - Die Frau Dr. Dostal hat gerade darauf hingewiesen: Der für Kfz-Steuerangelegenheiten zuständige Kollege ist der Zeuge Bremer.

**Kirsten Lüthmann** (SPD): Bremer. - Gut. Das hatte ich ja eben gefragt, wer das ist, und dann - -

**MR Lothar Neuhoff** (BMVI): Und das ist hier praktisch alles außerhalb des Zuständigkeitsbereichs des Zeugen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gut, dann wären die Fragen daraufhin noch mal zu überprüfen, ob der richtige Zeuge hier vor uns ist.

**ORRn Dr. Caroline Dostal** (BMF): Also, darf ich noch kurz was erörtern?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja.

**ORRn Dr. Caroline Dostal** (BMF): Also, das Referat von Herrn Meier ist mit dazugekommen zu den Fragestellungen, die wir dann alle im nicht-öffentlichen Teil erörtern. Also, was öffentlich ja ist: dass VW ja verkündet hat, sie werden die Steuern übernehmen. Und da geht es um eine spezielle Frage im Steuerrecht, nämlich § 48 Abgabenordnung, individuelle Vereinbarung mit dem Steuerschuldner. Und das ist der Grund, warum das Referat III A 1, Herr Liermann und dann eben auch Herr Meier als zuständiger Sachbearbeiter, da mit reingekommen ist. Aber die ganze Kfz-Steuerproblematik spielte sich bei Herrn Bremer ab. Das war damals das Referat III B 8 und ist jetzt III B 5. Also ... (akustisch unverständlich)

**Kirsten Lüthmann** (SPD): Dann sollten wir doch Herrn Bremer zuerst hören; denn wir brauchen doch erst mal die Grundlagen, bevor wir hinterher in die spezielle Frage reinkommen können.

**ORRn Dr. Caroline Dostal** (BMF): Aber die Grundlage ist tatsächlich das Kfz-Steuerrecht, und dann kommt die Abgabenordnung.

(Zurufe)

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja, genau, das wäre dann der Verfahrensvorschlag, dass wir mit Ihnen, Herr Meier, nicht an dieser Stelle fortfahren können, weil auch mein Fragenkatalog bezieht sich häufig eben auch direkt auf den Fall VW. Und ich habe durchgesehen: Da kommen wir wahrscheinlich bei jeder der Fragen in die Situation, dass wir das geheim oder eingestuft verhandeln müssten.

**ORRn Dr. Caroline Dostal** (BMF): Genau.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und dann wäre es einfach sinnvoller, den Zeugen Meier am Ende unserer Zeugenvernehmung noch mal zu uns zu bitten - - und dann in einer eingestuften Sitzung die Auskünfte zu geben, die wir an ihn richten - - und wir zunächst mit dem Zeugen Bremer fortsetzen.

(Arno Klare (SPD): Ja!)

So, vom Verfahren her: Wenn Einverständnis besteht, dann machen wir das so.

Tut uns leid, Herr Meier, dann hätten wir das auch anders vorbereiten können. Aber es ist gerade so, dass Sie noch mal einen Augenblick warten müssen und dann aufgerufen werden.

**Zeuge Torsten Meier:** Okay.



**Vernehmung des Zeugen  
Dirk Bremer**

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gut, der Zeuge Dirk Bremer hat Platz genommen. - Herzlich willkommen zu später Stunde! - Ja, gut, so spät ist es auch wieder noch nicht.

Bevor ich mit der Vernehmung zur Sache beginne, muss ich zunächst zur Person vernehmen. Und deshalb möchte ich Sie bitten, sich kurz vorzustellen mit Vorname, Name, Ihrem Alter, Ihrem Beruf und Ihrem Wohnort.

**Zeuge Dirk Bremer:** Dirk Bremer, 48 Jahre alt, Diplom-Kaufmann und tätig im BMF als Referatsleiter, inzwischen für die Finanzkontrolle Schwarzarbeit. Und mein Wohnort ist Hermannsburg in Niedersachsen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Herr Bremer, Sie kennen den Gegenstand der Vernehmung. Es geht im Kern um das Abweichen der im Realbetrieb auf der Straße festgestellten Kfz-Kraftstoffverbräuche und Abgasemissionen von den Werten, die von den Herstellern angegeben bzw. von den Prüfstellen bei der Typzulassung ermittelt wurden. Und das ist eigentlich im Kern dann die Grundlage für die Fragen, die wir an Sie richten möchten.

Sie haben die Möglichkeit, bevor wir in die Fragenrunden gehen, noch mal im Zusammenhang darzulegen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist.

**Zeuge Dirk Bremer:** Darauf verzichte ich, und wir können also gleich in die Befragung einsteigen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gut, dann werde ich das tun. - Dann möchte ich zunächst von Ihnen wissen, so als Vertreter aus dem BMF, dass Sie zu Ihrem beruflichen Hintergrund und Ihrer Tätigkeit beim BMF uns sagen, in welchem Zusammenhang Ihre Tätigkeit mit den Pkw-Emissionen steht.

**Zeuge Dirk Bremer:** Ich bin seit 2011 zunächst im BMF - - seit September 2011 im BMF zunächst als Projektleiter tätig gewesen für die Übernahme der Kraftfahrzeugsteuer von den Ländern zum Bund. Das war eine rein organisatorische bzw. informationstechnische Tätigkeit. Bei der spielten diese Fragestellungen keine Rolle. Seit 01.07.2014 war ich dann zuständig für das Kraftfahrzeugsteuerrecht, zunächst noch in diesem Projekt, ab 01.10.2014 dann im Referat für das Kraftfahrzeugsteuerrecht, dessen Referatsleiter ich bis zum 31.12.2015 gewesen bin, und in diesem Zeitraum eben zuständig für das Kraftfahrzeugsteuerrecht und insofern für die Fragen der Besteuerung der Kraftfahrzeuge, die ja bekanntermaßen seit dem 01.07.2009 aus einer Hubraum- und CO<sub>2</sub>-Besteuerung besteht.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Genau. Und darum können wir auch feststellen, dass der Untersuchungszeitraum oder der Zeitraum, über den wir hier reden, schon weit vor dem Abgasskandal 2015 oder vor dem Offenkundigwerden des Abgasskandals 2015 begann; denn die Abweichung der CO<sub>2</sub>-Werte von den Herstellerangaben sind ja bereits seit längerem öffentlich diskutiert.

Die Deutsche Umwelthilfe hat immer wieder darauf hingewiesen, dass es erhebliche Diskrepanzen gibt. Beispielsweise im Zusammenhang mit der 2009 damals bevorstehenden Umstellung der Kfz-Steuer auf - - mit CO<sub>2</sub>-Bezug wies die DUH auf mögliche Steuermindereinnahmen hin. So heißt es in einer Pressemitteilung der Deutschen Umwelthilfe vom 12.09.2007:

Die Grün-Tricks der IAA-Aussteller: Verbrauchertäuschung statt Klimawende

In der Unterüberschrift heißt es:

Deutsche Umwelthilfe fordert Bundesverkehrsministerium und Kraftfahrtbundesamt auf, Fehlangaben der Hersteller noch vor Umstellung der Kfz-Steuer auf CO<sub>2</sub>-Bezug zu korrigieren - zum Nutzen des Klimas, der Verbraucher und der Finanzminister



## 5. Untersuchungsausschuss

Das ist das Material DU-1, Ordner 1, Blatt 9. - Hat das BMF im Untersuchungszeitraum bereits vor Bekanntwerden der Manipulationsvorwürfe Gespräche mit dem BMVI, dem KBA oder mit anderen Ressorts geführt mit Blick auf möglicherweise nicht richtig festgesetzte Steuern?

**Zeuge Dirk Bremer:** Also, in dem Zeitraum, in dem ich zuständig war für das Kraftfahrzeugsteuerrecht - das ist ja nun leider der Zeitraum ab 01.07.2014 -, haben wir derlei Gespräche nicht geführt, sondern erst nach Bekanntwerden der Vorwürfe aus dem September 2015. Ob im Vorfeld, vor dem 01.07.2014, solche Gespräche geführt worden sind, kann ich Ihnen nicht sagen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Also, Sie haben nicht auf einem Vorerkenntnisstand aufgebaut, sondern wären gezwungen gewesen, ganz neu einzusteigen an dieser Stelle?

**Zeuge Dirk Bremer:** Also, ich hätte sicherlich neu einsteigen müssen. Ob meine Vorgänger derlei Gespräche geführt haben im Vorfeld, kann ich Ihnen nicht sagen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Wann und mit welchen anderen Ressorts fanden in dem Ihnen zugänglichen Zeitraum Gespräche zu diesem Thema statt?

**Zeuge Dirk Bremer:** Nach Bekanntwerden dieser Manipulationsvorwürfe, die hier im Raum stehen, also jenseits des September 2015.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Also in der Zeit davor, ab 2014, zunächst nicht? - Okay. - Und welche Ergebnisse hatten diese Gespräche, die Ihnen jetzt nach 2015 bekannt sind?

**Zeuge Dirk Bremer:** Wir haben im Grunde im Rahmen einer für uns erforderlichen Sachverhaltsaufklärung miteinander gesprochen; denn die Kraftfahrzeugsteuer, die ja eben unter anderem auf Grundlage des CO<sub>2</sub> besteuert wird, bedarf der verkehrsrechtlichen Feststellungen im Sinne eines Grundlagenbescheides, um die Besteuerungsgrundlagen festlegen zu können. Uns ging es bei diesen Gesprächen immer darum, die Fragen: „Welcher Sachverhalt stellt sich wirklich

dar? Welche Auswirkungen könnte dies auf die Kraftfahrzeugsteuer haben?“ zu klären, aufzuklären für uns zunächst einmal.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und zu welchen Ergebnissen haben diese Gespräche geführt, die Sie jetzt gerade angeführt haben?

**Zeuge Dirk Bremer:** In dem Zeitfenster, in dem ich diese Gespräche geführt habe, haben sie noch zu keinen Ergebnissen geführt, weil nach meinem Kenntnisstand bis Ende des Jahres 2015 die Sachverhaltsaufklärung im Bereich des Verkehrsministers noch gar nicht abgeschlossen war.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** So. Nun wäre zu prüfen, was von diesen Fragen, die ich hier vor mir habe, auch öffentlich diskutiert werden kann. Es geht um die Beurteilung der Verjährungsfrage. Und zwar ist es ja so, dass es eine sogenannte Festsetzungsverjährung gibt, die im Fall der Kraftfahrzeugsteuer vier Jahre beträgt. Was bedeutet das konkret? Was muss ich mir als Nichtfinanzmann darunter vorstellen?

**Zeuge Dirk Bremer:** „Festsetzungsverjährung“ heißt in diesem Fall, dass die jährlich festgesetzte Kraftfahrzeugsteuer dann einer vierjährigen Verjährungsfrist unterliegt. Das heißt - wir sind jetzt im Jahr 2016 -: Zum Ende des Jahres 2017 müsste die festgesetzte Kraftfahrzeugsteuer des Jahres 2012, glaube ich, verjähren, nicht? 2012 festgesetzt; 2013, 2014, 2015, 2016; 01.01.2017, ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. - Dann bezüglich der Zahlen, die jetzt VW betrifft - wir hatten es eben schon kurz angesprochen in anderem Zusammenhang -:

Nach Auskunft von VW handelt es sich um insgesamt 800.000 Pkw, wovon 200.000 in Deutschland zugelassen seien, betroffen seien Zulassungen seit 2013, so dass - sofern sich diese Aussage bestätigen sollte - bisher keine Festsetzungsverjährung eingetreten wäre.

Das ist BMF-1/2, Ordner 33, Blatt 46. - Kam es für die Beurteilung der Verjährungsfrage nach den



damaligen Vorstellungen auf das Datum der Einzelzulassungen, wie von VW ausgeführt, oder auf das Datum der Typgenehmigung der betroffenen Fahrzeuge an?

**Zeuge Dirk Bremer:** Die Verjährungsfrage?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja.

**Zeuge Dirk Bremer:** Die Verjährungsfrage richtet sich nach der jährlichen Festsetzung bzw. Erhebung der Steuer. Das heißt: Sie haben ja im Bereich der Kraftfahrzeugsteuer einen sogenannten Dauerbescheid. Bei Zulassung des Fahrzeuges auf den Halter wird die Kraftfahrzeugsteuer per Dauerbescheid festgesetzt und jährlich erhoben. Diese jährliche Erhebung - also, sprich: die jährliche Festsetzung -, die unterliegt der entsprechenden Verjährung. Das heißt: Nicht bezogen auf das Erstzulassungsdatum, sondern beginnend mit dem Erstzulassungsdatum beginnen auch die Entrichtungszeiträume, die jährlichen. Und bezogen auf diese jährlichen Entrichtungszeiträume bezieht sich die entsprechende Verjährung, die Festsetzungsverjährung.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ich hatte ja eben auf die Aussage hingewiesen, die sich auf VW bezieht, mit den 800 000 Pkw, wovon 200 000 in Deutschland zugelassen seien. Bestätigte sich Ihres Wissens die Behauptung, die möglicherweise betroffenen Fahrzeuge von VW seien seit 2013 zugelassen?

**Zeuge Dirk Bremer:** Ich habe lediglich den Kenntnisstand dieser Aussagen, welche Fahrzeuge davon betroffen sind. Wir haben als BMF keine eigene Sachverhaltsaufklärung diesbezüglich machen können aktiv, welche Fahrzeuge betroffen sind - jetzt unabhängig vom Hersteller -, wie viele Fahrzeuge betroffen sind etc. pp. Das war alles Gegenstand der Sachverhaltsaufklärung, die im Bereich des Verkehrsrechts gemacht wird. Wir hingegen hängen letztlich an diesen Ergebnissen, können dann mit diesen Ergebnissen arbeiten. Also, ich kann nicht beurteilen; keine Zahl da tatsächlich für mich zugänglich, was eine Beurteilung betrifft.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** So. Hier haben wir wieder eine Frage, die wir hier nicht an dieser Stelle behandeln können. - Dann möchte ich Sie noch in diesem Teil danach befragen: Wir haben es ja mit dem Fakt zu tun, dass wir es im Fall VW mit einer bewussten Manipulation zu tun haben, wo sich möglicherweise die Notwendigkeit einer Neufestsetzung der Kfz-Steuer aufgrund dieses Sachverhalts ergeben könnte. Wäre nach Ihren Vorstellungen auch unabhängig von Manipulationen eine Neufestsetzung möglich?

**Zeuge Dirk Bremer:** Also, die Systematik im Bereich der Kraftfahrzeugsteuer ist ja, was die Festsetzung betrifft: Eine Neufestsetzung oder eine Änderung der Festsetzung wäre erforderlich, wenn sich die Besteuerungsgrundlagen ändern. Besteuerungsgrundlage für alle Fahrzeuge, die ab 01.07.2009 zugelassen sind, ist zum einen der Hubraum und zum anderen die CO<sub>2</sub>-Emission, sofern sie oberhalb einer, ich nenne es mal, Freigrenze liegt. Die liegt seit 01.01.2013 bei 95 g CO<sub>2</sub>-Ausstoß pro Kilometer.

Die Festlegung bzw. die Übermittlung, die Feststellung dieser Besteuerungsgrundlagen obliegt den Zulassungsbehörden im Laufe oder im Verlaufe des Zulassungsverfahrens, die in diesem Zulassungsverfahren auf die Typgenehmigungswerte zugreifen und die im Laufe des Zulassungsverfahrens diese Daten an die Zollverwaltung übermitteln. Und die stellen dann nach § 2 Absatz 2 Nummer 2 des Kraftfahrzeuggesetzes [sic!] für die Kraftfahrzeugbesteuerung entsprechende Grundlagenbescheide dar. Nur wenn diese Grundlagenbescheide geändert werden, das heißt im Verkehrsrecht eine Änderung erfolgt, eine geänderte Feststellung erfolgt, dann folgt auch eine Änderung des Folgebescheides. Der Kraftfahrzeugsteuerbescheid ist in diesem Zusammenhang ein Folgebescheid und müsste dann geändert werden.

Abhängig vom Zeitpunkt dieser Gültigkeit des Grundlagenbescheides wäre das gegebenenfalls nur in die Zukunft gerichtet, könnte aber auch, wenn das aus der Vergangenheit oder in die Vergangenheit geändert wird, aus der Vergangenheit heraus bis zum Zeitpunkt der Festsetzungsverjährung



## 5. Untersuchungsausschuss

nung, über die wir vorhin gesprochen haben, entsprechend geändert werden. Also, ganz wichtig ist: Der Grundlagenbescheid ist inhaltlich und zeitlich bindend für die Kraftfahrzeugbesteuerung. Da haben wir auch keinen Ermessensspielraum oder keine Möglichkeit, abzuweichen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Habe ich Sie eben richtig verstanden? Wenn ein neuer Bescheid erfolgt, der auch für die Vergangenheit bereits eine Veränderung ergäbe, würde trotzdem die Verjährungsfrist vier Jahre betragen?

**Zeuge Dirk Bremer:** Die Verjährungsfrist, die reguläre Verjährungsfrist, Festsetzungsverjährung beträgt vier Jahre. Nur in Fällen der Steuerhinterziehung bzw. der Steuerverkürzung sind es fünf bzw. zehn Jahre.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. - Zu einem Antrag meiner Fraktion, der Linken, vom 13. Oktober 2015 mit dem Titel „Die notwendigen Konsequenzen aus dem Betrugsskandal um Kfz-Abgase ziehen“ - das ist Bundestagsdrucksache 18/6325 - hatten Sie das BMVI mit Schreiben vom 14. Oktober 2015 um Stellungnahme gebeten. - Das ist BMF-1/2, Ordner 28, Blatt 40. - Im letzten Absatz Ihres Schreibens heißt es:

Solange die Sachverhalte nicht vollständig ermittelt und verkehrsrechtlich bewertet wurden, kann keine rechtliche Bewertung hinsichtlich der Folgewirkungen für die Kraftfahrzeugsteuer abgegeben werden.

Die Frage der zivilrechtlichen Inanspruchnahme des Herstellers für mögliche Steuerausfälle wäre dann vom Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz zu klären.

Gab es zur Frage der zivilrechtlichen Inanspruchnahme des Herstellers in Bezug auf die Kfz-Steuer einen Austausch zwischen Ihnen und dem BMJV?

**Zeuge Dirk Bremer:** Es gab einen Bericht des BMJV gegenüber dem Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz. Und in dem Zusammenhang

- - Ich glaube, den haben wir mitgezeichnet. Da sind wir also insofern beteiligt gewesen, weil da auch Aussagen allerdings zur Frage der Kraftfahrzeugbesteuerung enthalten sind. Die tatsächlichen Fragen hinsichtlich der zivilrechtlichen Inanspruchnahme sind dort durch das BMJV, unter Mitzeichnung anderer Ressorts sicherlich - - aber dort eingebracht worden. Ich erinnere mich jetzt zumindest nicht, dass wir zu diesem Part einen Mitzeichnungsvermerk oder eine Änderung eingebaut hätten.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** In einem in Ihrem Ressort vorabgestimmten Sprechzettelentwurf vom 11. Dezember 2015 an den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz des Bundestages am 16. Dezember 2015 zu den Auswirkungen der aktuellen Vorfälle bei Volkswagen auf Verbraucher heißt es dann - das ist die Fundstelle BMF-1-1, Ordner 8, Blatt 248 ff. -:

Sollte sich - wovon zur Zeit ... auszugehen ist - nach der beabsichtigten Rückrufaktion herausstellen, dass die Euro-6-Abgasnorm oder ... infolge der Nachbesserung der CO<sub>2</sub>-Wert nicht mehr eingehalten wird, käme es, sofern eine rückwirkende Änderung der verkehrsrechtlichen Grundlagenbescheide erfolgen würde, auch bei diesen Fahrzeugen zu Nachforderungen von Kraftfahrzeugsteuer.

So weit der Sprechzettelentwurf vom Dezember 2015. - Können Sie diese Aussage noch mal näher erläutern? Es geht ja auch um den Fakt der Nachbesserung.

**Zeuge Dirk Bremer:** Dürfte ich mir die mal anschauen? Geht das?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja, das geht. Das ist die Fundstelle BMF-1-1, Blatt 248 ff.

(Dem Zeugen werden Schriftstücke vorgelegt)

**Zeuge Dirk Bremer:** Danke schön.

(Der Zeuge liest in den Schriftstücken)



## 5. Untersuchungsausschuss

Der war jetzt auf der zweiten Seite, nicht? „Sollte sich - wovon zur Zeit nicht auszugehen ist ...“, der ist das, nicht?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Das kann ich jetzt nicht sagen. Ich habe hier nur als Fundstelle: Blatt 248 ff.

**Zeuge Dirk Bremer:** Ah, okay.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Da ist das Zitat zu finden:

Sollte sich - wovon zur Zeit ... auszugehen ist - nach der beabsichtigten Rückrufaktion herausstellen, dass die Euro-6-Abgasnorm oder ... infolge der Nachbesserung der CO<sub>2</sub>-Wert nicht mehr eingehalten wird ...

(Kirsten Lüthmann (SPD):  
Wovon zur Zeit *nicht* auszugehen ist!)

- Genau.

**Zeuge Dirk Bremer:** „... wovon zur Zeit nicht auszugehen ist ...“, richtig. - Also, der Zusammenhang fängt ein bisschen früher an, weil es in den Jahren 2011 bis 2013 eine befristete Steuerbefreiung für Diesel-Pkw mit Euro-6-Abgasnorm gab. Und zwar war das eine Steuerbefreiung, die in diesen Jahren galt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Für die Dieselfahrzeuge.

**Zeuge Dirk Bremer:** Und wenn nun - und das ist der Satz hier gewesen - durch die Rückrufaktion diese Euro-6-Abgasnorm nicht mehr eingehalten würde bzw. die auch damit im Zusammenhang stehenden CO<sub>2</sub>-Werte, dann wäre für diesen Zeitraum der Steuerbefreiung, wenn es denn rückwirkend festgesetzt würde, eine entsprechende Nacherhebung erforderlich. Das heißt das hier an der Stelle.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und auf welche Emissionen bezog sich denn die ins Auge gefasste rückwirkende Änderung des Grundlagenbescheides?

**Zeuge Dirk Bremer:** Wir haben ja in diesem - - Also, die ursprüngliche, im September 2015 bekannt gewordene Problematik war ja die, dass der NOx-Wert nicht eingehalten worden ist. NOx als Schadstoff findet Eingang in die Euro-Abgasnormen. Und insofern: Diese NOx-Problematik hätte in diesem Fall Auswirkungen haben können, wenn sie denn nicht zu beheben gewesen wäre oder nicht behoben werden kann, auf die Einstufung des Fahrzeugs als Euro-6-Fahrzeug.

Die Behebung der NOx-Problematik, das war uns zu dem Zeitpunkt nicht bekannt - niemandem bekannt sicherlich zu dem Zeitpunkt -, wie die technisch funktionieren sollte und welche Folgen diese technische Behebung hat, ob sich beispielsweise der CO<sub>2</sub>-Wert dadurch verändert. Das war hier das Bedenken, was wir versucht haben auszudrücken mit diesem Satz, also aus dem für uns noch unklaren Sachverhalt, wie sich tatsächlich die Problematik auswirkt, die Alternativen oder die Varianten: Es kann durchaus sein, dass die Nachbesserung nicht funktioniert und damit die Euro-Norm nicht mehr eingehalten wird oder aber dass sie funktioniert, aber dadurch ein erhöhter Kraftstoffverbrauch auftritt und insofern der CO<sub>2</sub>-Gebrauch [sic!] erhöht ist. - Also, das wären die zwei Varianten, die sich nach unserer Einschätzung bei dieser NOx-Problematik mit Auswirkung auf die Kraftfahrzeugsteuer hätten ergeben können - allerdings im Erkenntnisstand Herbst 2015, wo eben die Sachverhaltsaufklärung seitens des Verkehrsbereichs noch nicht abgeschlossen war, noch lief.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und auch bis jetzt nicht abgeschlossen ist?

**Zeuge Dirk Bremer:** Ich bin leider seit dem 31.12. aus dem Geschäft raus; kann ich Ihnen nicht sagen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. - Dann gibt es einen Brief des nordrhein-westfälischen Finanzministers Dr. Borjans an den Finanzminister



## 5. Untersuchungsausschuss

vom 5. Oktober 2015. - Entschuldigung, Sie sagten, wann sind Sie nicht mehr damit befasst?

**Zeuge Dirk Bremer:** Seit dem 01.01.2016, also bis zum 31. Dezember.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay, dann können Sie zum 05.10.2015 noch etwas sagen.

**Zeuge Dirk Bremer:** Ja, ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** In dem Brief heißt es:

Auch wenn die Kfz-Besitzer keine Schuld trifft, sind sie formal Steuerschuldner. Wir sind aber sicherlich einig, dass nicht der Fall eintreten darf, dass das zuständige Hauptzollamt Nachzahlungsbescheide gegenüber den Fahrzeughaltern erlässt und sie dadurch zwingt, sich das Geld durch aufwendige Schadensersatzklagen ... zurückzuholen. Genauso wenig darf der Steuerzahler auf dem Schaden sitzen bleiben.

BMF-1/2, Ordner 16, Blatt 7.

In einem Antwortschreiben vom November, das Sie, Herr Bremer, gekennzeichnet haben, heißt es - Zitat -:

Selbstverständlich arbeitet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mit den betroffenen Ressorts der Bundesregierung, also auch mit meinem Haus, zusammen und ich bin sicher, dass die Bundesregierung sachgerechte und angemessene Lösungen für die sich stellenden Probleme finden wird.

Zitat Ende.

In der dazu angefügten Stellungnahme zu diesem Vorgang heißt es - das ist die Fundstelle ebenda, Blatt 12 -:

Der für die Nacherhebung von Steuern gegenüber Kfz-Haltern als Steuerschuldner maßgebliche Zeitraum beträgt nach der hier in anliegendem hausabgestimmten Vermerk des Referates III A 1 vertretenen Auffassung (keine Steuerstraftat oder Steuerordnungswidrigkeit) vier Jahre. Damit könnten bis zum Ende des Kalenderjahres ... die Steuerforderungen aus dem Jahr 2011 noch festgesetzt bzw. geändert werden. D. h. die befristeten Steuerbefreiungen nach § 10a Absatz 2 und 3 ... wären dann nicht mehr änderbar.

BMF-1/2, auch noch mal Ordner 16, Blatt 13.

Meine Frage: Welche Überlegungen stellten die Ressorts, mit denen das BMF zusammenarbeitete, an, um das von Herrn Minister Borjans vorgestellte Szenario, also eine Inanspruchnahme der Fahrzeughalter mit Schadensersatzklagen, zu vermeiden? Welche Überlegungen stellten Sie im BMF an?

**Zeuge Dirk Bremer:** Also, wir haben ja zunächst einmal die Situation, die auch hier in dem Schreiben zum Ausdruck kommt, dass Steuerschuldner der Halter ist. Also insofern: Wenn sich die Besteuerungsgrundlagen dahin gehend ändern, der Grundlagenbescheid dahin gehend ändert, dass es zu einer höheren Steuer führt, ergeht ein Steuerbescheid gegen den Steuerpflichtigen, gegen den Steuerschuldner, sprich: gegen den Halter des Fahrzeugs.

Die Frage, wie es zu erreichen ist - dieser politische Wille, der da artikuliert worden ist -, dass die Halterinnen und Halter nicht durch eine etwaig entstehende Mehrsteuer belastet werden sollten, hat bei uns im Hause zu vielen Fragestellungen geführt, wie das steuerrechtlich zu erreichen sein kann. Unter anderem - Sie haben es eben zitiert - ist nicht nur mein Referat beteiligt gewesen, sondern auch das Referat III A 1, das bei uns für das allgemeine Steuerrecht in der Zollabteilung zuständig ist, für die Abgabenordnung. Und zusammen sind entsprechende Überlegungen angestellt worden, welche Möglichkeiten das Steuerrecht für einen Schuldbeitritt eines





## 5. Untersuchungsausschuss

Dritten tatsächlich bieten kann und welche Implikationen das auf technische Abläufe hat. Die Kraftfahrzeugbesteuerung ist hochgradig automatisiert. Es ist ein Massenverfahren, es sind rund 20 Millionen Besteuerungsvorgänge jedes Jahr, die durch die Hauptzollämter IT-unterstützt bearbeitet werden. Also insofern muss auch die technische Seite betrachtet werden, wie das Ganze realisiert werden kann.

Das waren die Überlegungen, die insgesamt in diesem Zusammenhang angestellt wurden und die eben, gerade was die technische Seite und auch die Seite der Besteuerungsgrundlagen betrifft, mit dem BMVI besprochen worden sind bzw. besprochen werden mussten. Da kommen wir wieder zu dem Stichwort „Grundlagenbescheid“, weil eben die Besteuerungsgrundlagen technischer Art im Wege eines Grundlagenbescheides durch die Zulassungsbehörden übermittelt werden.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und vor welchem Hintergrund bei diesen Gesprächen hat denn die Festsetzungsverjährungsfrist eine Rolle gespielt? Gab es da Überlegungen in Richtung - wie von Borjans verlangt -, dass man das nicht auf den Steuerschuldner Kfz-Halter abwälzen dürfte? Ist das aufgerufen worden als Problem? Hat es Überlegungen gegeben, wie man damit umgehen möchte?

**Zeuge Dirk Bremer:** Das war ja die Zielsetzung - das, was ich eben sagte -, zu überlegen, -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gab es da schon konkrete Überlegungen?

**Zeuge Dirk Bremer:** - wie man das gestalten kann, um eben den steuerpflichtigen Fahrzeughalter nicht mit dieser etwaigen Mehrsteuer zu belasten.

Im Endeffekt kam die Möglichkeit in Betracht einer, ja, vertraglichen Regelung auf Grundlage der Abgabenordnung, der sogenannte Schuldbeitritt eines Dritten, der dann allerdings auf Grundlage des § 48 Absatz 2 AO in Verbindung mit § 192 AO eines privatrechtlichen Vertrages bedarf. Da muss also, sprich, der Dritte entsprechend sich

vertraglich verpflichten, muss die Mehrsteuer begleichen, und zwar mit der festen Absicht, dadurch eine Steuerschuld abzulösen. Und erst dann ist der Steuerpflichtige entlastet, das heißt, sein Leistungsgebot auf diesen Betrag ist dann erfüllt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und weiter in diesem Sachverhalt: In der hier eben gerade angeführten Stellungnahme zu dem Schreiben von Minister Borjans heißt es auch:

Sofern bei den verkehrsrechtlichen Maßnahmen die CO<sub>2</sub>-Messungen neu durchgeführt würden, könnten Änderungen der diesbezüglichen Grundlagenbescheide der Zulassungsbehörden die Folge sein. Sofern ggf. Grundlagenbescheide für die Zukunft von den Zulassungsbehörden geändert würden, wären die Steuerfestsetzungen der Vergangenheit gleichsam nur für die Zukunft zu ändern (Bindungswirkung).

Ein Verzicht auf diese Änderungen wäre schwerlich mit der aus dem Gleichheitssatz des Grundgesetzes abgeleiteten Abgabengerechtigkeit und dem Erfordernis der Gleichmäßigkeit der Besteuerung vereinbar, da die Steuerpflichtigen, die Diesel-Pkw anderer Hersteller halten, die korrekte Steuer entrichten müssen.

Das haben wir hier im Material BMF-1-2, Ordner 16, Blatt 13. - Können Sie uns diese Einschätzung näher erläutern, bitte?

**Zeuge Dirk Bremer:** Es war letztlich unsere Aussage dahin gehend, dass wir der Auffassung sind: Wenn es fehlerhafte Werte gibt, dann sollen sie auch und müssen sie auch geändert werden, aber eben nicht durch unsere Entscheidung, weil da wieder der Hinweis auf den Grundlagenbescheid enthalten ist, der die Bindungswirkung für den Folgebescheid, Kraftfahrzeugsteuerbescheid, enthält. Das heißt, wir waren der Auffassung und sind der Auffassung, dass festgestellte Abweichungen zu korrigieren sind.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und jetzt bezüglich des Gleichheitssatzes: Sind Sie bzw. das BMF bei der Formulierung davon ausgegangen, es wäre mit dem Gleichheitssatz vereinbar, wenn keine rückwirkende Änderung der Grundlagenbescheide erfolgt, obwohl diese sich später als falsch herausgestellt haben?

**Zeuge Dirk Bremer:** Zunächst mal ging es darum - ich müsste sonst das mal im Gesamtzusammenhang sehen -, den Gleichheitsgrundsatz heranzuziehen, um mit dem Hinweis auf Fahrer anderer - Kraftfahrzeughalter anderer Hersteller deutlich zu machen, warum wir der Auffassung sind, dass hier die entsprechende Korrektur durchgeführt werden sollte. - Den Zusammenhang im Moment mit „Zukunft“ und „rückwirkend“ habe ich jetzt nicht präsent - zumindest so, wie es da formuliert ist.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke schön. Das wäre es für mich in dieser ersten Runde. - Ich gebe das Wort an die Kollegen der CDU/CSU.

**Uwe Lagosky (CDU/CSU):** Ich würde, Herr Bremer, ganz gerne genau an der Stelle noch mal einhaken, wo wir eben gerade waren. Die Frage, die sich dabei stellt: Sie haben ja eben gerade über den privatrechtlichen Vertrag gesprochen, der ja möglich wäre mit VW. VW hatte das ja auch angeboten. - Und das ist alles öffentlich, insofern kann ich das hier auch ansprechen. Wir zitieren hier auch aus öffentlichen Akten, was wir als Vorlage haben. - Die Frage ist, ob dieser privatrechtliche Vertrag auch zustande kommen könnte, wenn eine Änderung des Grundlagenbescheides der Zulassungsbehörden nur für die Zukunft auch erfolgt, also wenn er für die Zukunft ausgerichtet ist. Kann dann dieser privatrechtliche Vertrag ebenfalls zustande kommen, oder gibt es da Probleme?

**Zeuge Dirk Bremer:** Es gibt sicherlich eine ganze Reihe von Fallkonstellationen, was die Änderung für die Zukunft betrifft, nämlich genau die: Haben wir Bestandhalter, die betroffen sind? Haben wir Fahrzeuge, die noch nicht zugelassen sind, die noch nicht im Verkehr sind, und eben erst künftige Zulassungen oder auch Halterwechsel? Das sind alles Fragestellungen, die in dem

Zusammenhang „Wie regule ich jedweden Schuldbeitritt?“ sicherlich beeinflussen, die dann im Einzelnen geklärt werden müssen. Unseres Erachtens bedarf es allerdings eines geänderten Kraftfahrzeugsteuerbescheides, auf den sich dann ein entsprechender Schuldbeitritt beziehen kann.

**Uwe Lagosky (CDU/CSU):** Aber es geht doch in diesem Sachverhalt darum, dass VW diese Gesamtübernahme entsprechend auch der Steuerdifferenz für das gesamte Fahrzeugleben übernehmen wollte, pauschal für alles. So habe ich das jetzt verstanden. Wenn nicht, dann müssen Sie es noch mal anders darstellen.

Hier wurde ja in Zweifel gestellt in einem entsprechenden Ergebnisvermerk zu einer Videokonferenz zum Thema „Steuerberechnung bei VW-Fahrzeugen - neue CO2-Werte“ von BMF, BMVI und KBA am 18.02.2016 - - Da wurde ausgeführt:

Erst wenn feststeht, ob VW mitspielt oder nicht, kann m. E. entschieden werden, ob man den pragmatischen Weg geht oder nicht.

Die Frage ist: Bestanden jetzt Zweifel daran, dass VW das selbst unterbreitete Angebot dann nicht umsetzen würde?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Kollege Lagosky, hier kommt schon wieder ein nonverbaler Kommentar des BMF, wo - -

(Heiterkeit bei ORRn Dr. Caroline Dostal (BMF))

**Uwe Lagosky (CDU/CSU):** Ja, dann bitte.

(Zuruf der ORRn Dr. Caroline Dostal (BMF))

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja, Frau Dostal.

**Uwe Lagosky (CDU/CSU):** Geht die Frage, oder geht sie nicht?

**ORRn Dr. Caroline Dostal (BMF):** Eher nein.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Sagen Sie - -

**ORRn Dr. Caroline Dostal (BMF):** Nein, nein - wobei man sagen muss: 18.02.2016 war Herr Bremer auch nicht mehr da. Insofern - -

**Zeuge Dirk Bremer:** Das hätte ich jetzt geantwortet, ja.

(Heiterkeit)

**ORRn Dr. Caroline Dostal (BMF):** Insofern habe ich zu früh den Kopf geschüttelt, aber - -

(Zuruf des Abg. Uwe Lagosky (CDU/CSU))

Also, er kann dazu - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann hat sich aus diesem Sachverhalt heraus die Frage erledigt.

**ORRn Dr. Caroline Dostal (BMF):** Ja. Insofern kann er es ruhig beantworten. Er war nicht da.

**Uwe Lagosky (CDU/CSU):** Okay. - Muss ich - -

**Zeuge Dirk Bremer:** Aber wir schrammen hier auch nach meinem Empfinden langsam an der Grenze, wo ich auf dem Stuhl wackele, was das - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gut, wir nehmen es zur Kenntnis - in zweierlei Hinsicht.

**Uwe Lagosky (CDU/CSU):** Dann gebe ich jetzt erst mal das Wort weiter.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann ist Bündnis 90/Die Grünen am Zuge. Bitte.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Herzlichen Dank. - Also, ich versuche noch mal, ein bisschen grundsätzlicher mich dem zu nähern. Grundlage ist das Protokoll „Videokonferenz 15.12.2015“; da waren Sie noch dabei. - MAT BMF-1-2, Ordner 18, 26 ff., für das Protokoll, Unterlagen. - Da war ja erst von 800 000 Fahrzeugen die Rede, und dann wird eine Zahl genannt: Es sind nur noch 36 000 Kfz. Meine Frage ist: Wer hat das denn wie ermittelt und

mitgeteilt? Also, wie habe ich mir das vorzustellen?

**Zeuge Dirk Bremer:** Also, wir waren an dieser Ermittlung als BMF nicht beteiligt, weil das ist das, was ich vorhin sagte.

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

**Zeuge Dirk Bremer:** Das ist die Sachverhaltsaufklärung, die wir in der Folge benötigt haben. Für uns war, um überhaupt tatsächlich beurteilen zu können, was kraftfahrzeugsteuerrechtlich für Folgewirkungen eintreten, zunächst einmal erforderlich, dass der Sachverhalt verkehrsrechtlich aufgeklärt wird; denn es sind ja Vorwürfe gewesen, die sich, ich sage mal, in der Fahrzeugtechnik bewegt haben, in den Dingen, die wir kraftfahrzeugsteuerrechtlich als technische Bemessungsgrundlagen über diesen Grundlagenbescheid verarbeiten. Wenn der Sachverhalt geklärt gewesen wäre, dann hätte er nach unserer Ansicht verkehrsrechtlich bewertet werden müssen, und dann hätte es eine verkehrsrechtliche Entscheidung geben müssen. Nach dieser verkehrsrechtlichen Entscheidung wäre dann, wenn sie dazu führt, dass beispielsweise Typgenehmigungen geändert werden, eine entsprechende Änderung des Grundlagenbescheides erfolgt, und dann wären wir irgendwann drin gewesen.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Habe ich verstanden. - Der Punkt ist also: Es war auch zu dem Zeitpunkt - - Auch die 36 000 waren nicht klar. Es war gar keine Zahl zu dem Zeitpunkt eigentlich, wie viele Fahrzeuge überhaupt betroffen sind, klar.

**Zeuge Dirk Bremer:** Also, für uns war es nicht klar. Wir waren allerdings eher auch genau an dieser Sachverhaltsaufklärung gar nicht beteiligt.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Aber das würde dann so laufen, dass Ihnen am Ende das Kraftfahrt-Bundesamt mitteilen müsste: „Es sind soundso viele Fahrzeuge betroffen“, oder wer? Das wäre die Institution, die Ihnen das nennen müsste?



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Dirk Bremer:** Genau. Wir bekommen über den Zulassungsvorgang letztlich diese Informationen, und das wird über die Zulassungsbehörden bzw. über das Zentrale Kraftfahrzeugregister beim Kraftfahrt-Bundesamt gesteuert, ja.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Und mit der Verjährungsfrist ist das so: Wenn wir jetzt den 31.12. in Kürze haben oder auch im letzten - - Entschuldigung, ich muss in die Vergangenheit fragen; wir hatten auch einen 31.12. im letzten Jahr. Und dann fällt hinten quasi ein Jahr weg, wo man noch nachträglich Steuerbescheide ändern könnte.

**Zeuge Dirk Bremer:** Ja.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Das habe ich richtig verstanden. Also, immer vier Jahre nach hinten. - Okay. - Jetzt steht in dem Protokoll, was ich eben zitiert habe:

KBA wird gebeten, beim weiteren Vorgehen - Antrags- oder Nachtragsverfahren - die Entscheidungen so zu treffen, dass bezüglich der „Nachbesteuerung“ alle Optionen offen bleiben.

Können Sie mir erklären, was damit gemeint ist?

**Zeuge Dirk Bremer:** Darf ich mir das durchlesen, den Passus? Das ist das Protokoll vom 15.12.20-

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** 2015, ja.

(Zuruf der Abg. Kirsten Lühmann (SPD))

**Zeuge Dirk Bremer:** Nein, so schlimm war es noch nicht. Ich war noch dabei wahrscheinlich, auch wenn ich mich jetzt nicht unmittelbar daran erinnern kann. - Der Satz bitte noch mal.

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

KBA wird gebeten, beim weiteren Vorgehen - Antrags- oder Nachtragsverfahren - die Entscheidungen so zu treffen, dass bezüglich

der „Nachbesteuerung“ alle Optionen offen bleiben.

Also, das ist von der Autorin des Protokolls - das ist Frau Gabriele Ernst - so verfasst worden.

**Zeuge Dirk Bremer:** Kann ich aber in dem Zusammenhang jetzt nichts zu sagen. Also, ich wüsste nicht, dass wir diese Anforderung dergestalt gestellt haben. Klar ist: Wenn es offen ist, dann heißt das: sowohl rückwirkend als auch in die Zukunft; so würde ich es zumindest verstehen. Aber ich kann es Ihnen jetzt nicht hundertprozentig genau sagen.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** In dem Protokoll heißt es dann noch weiter:

Das Nachtragsverfahren ist auf die Zukunft gerichtet, d. h., der neu ermittelte CO<sub>2</sub>-Wert wirkt sich auf Neuzulassungen ab der Erstfeststellung aus.

Das hört sich ja wiederum so an, als ob es dann keine nachträglichen oder - -

**Zeuge Dirk Bremer:** Also, weshalb ich Ihnen das hier nicht so hundertprozentig klar sagen kann: Entscheidend ist, wie Änderungen von Typgenehmigungen beantragt werden bzw. erfolgen.

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

**Zeuge Dirk Bremer:** Das liegt überhaupt nicht in meiner Zuständigkeit. Ich kann es auch nicht beurteilen. Ich kann auch nicht beurteilen, welche Voraussetzungen verkehrsrechtlich daran geknüpft sind. Das ist einfach nicht mein Zuständigkeitsbereich. Ich kann nur sagen, dass für die Kraftfahrzeugbesteuerung eben letztlich die dort getroffene Entscheidung über den Grundlagenbescheid die maßgebliche ist. Das heißt, das Ding ist inhaltlich und zeitlich bindend. Ist es rückwirkend geändert, hat das auch zur Folge, dass die Kraftfahrzeugsteuerfestsetzung im Rahmen des - - unter Berücksichtigung der Festsetzungsverjährung neu festgesetzt wird. Ist es nur für die Zukunft ausgerichtet, dann würde der bestehende Dauerbescheid bei Bestandsfahrzeugen



## 5. Untersuchungsausschuss

eben in die Zukunft geändert werden. Aber es ist eine rein verkehrsrechtliche Entscheidung. Also insofern kann ich sie auch nicht bewerten und kommentieren, erklären.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, ich verstehe das richtig: Es gibt beide Möglichkeiten - - sind vorstellbar, dass man eine Typgenehmigung so ändert, dass die Besteuerung nur in der Zukunft anders anfällt, und es ist aber auch möglich, dass auch in der Vergangenheit mit den vier Jahren - - dass das dann - -

**Zeuge Dirk Bremer:** Ob das in der - - Das sagte ich eben: Das kann ich verkehrsrechtlich nicht beurteilen, ob das - - oder welche Anforderungen an die Änderung einer Typgenehmigung aus verkehrsrechtlicher Sicht bestehen.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das ist klar. Aber prinzipiell wäre es, egal was jetzt passiert und welche Anforderungen wie formuliert sind, möglich?

**Zeuge Dirk Bremer:** Dass eine Typgenehmigung rückwirkend geändert wird?

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

**Zeuge Dirk Bremer:** Kann ich Ihnen nicht sagen. Wenn es so wäre, dann hätte sie Auswirkungen auf die Kraftfahrzeugbesteuerung. Aber das ist eben genau der Punkt, den ich eben verdeutlichen wollte. Die verkehrsrechtlichen Anforderungen, wie eine Typgenehmigung geändert wird, die kenne ich nicht.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Können Sie was zu finanziellen Dimensionen sagen pro Fahrzeug, also wenn wir jetzt, sagen wir mal, 1 g CO<sub>2</sub> mehr haben oder 1 g weniger, was das konkret bedeutet?

**Zeuge Dirk Bremer:** 1 g CO<sub>2</sub> nach § 9 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes beträgt 2 Euro, sofern die CO<sub>2</sub>-Emissionen über der entsprechenden Grenze von - jetzt gültig - 95 g pro Kilometer liegen.

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

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Es liegt jetzt eine Wortmeldung des Kollegen Lange vor. Ich möchte ihm eben das Wort geben.

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): Herr Vorsitzender, liebe Kolleginnen und Kollegen, weil wir ja vorhin gesagt haben: „Wir wollen auch noch eine eingestufte Sitzung machen“: Wir würden beantragen, die eingestufte Sitzung zu einem anderen Zeitpunkt nachzuholen, da mit Blick auf die Uhr - -

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

- Ja, dann müsste der, der jetzt noch wartet - -

(Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Du wolltest doch durchhalten bis 3! Ich habe mich jetzt nach der Ansage vom Anfang darauf eingestellt!)

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay, dann schicken wir die Öffentlichkeit noch mal eben raus, bitte.

(Heiterkeit - Arno Klare (SPD): Die eine Öffentlichkeit? - Kirsten Lühmann (SPD): Sie haben eine große Verantwortung! - Heiterkeit - Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Noch einer, der durchhält!)

Ganz prominent verabschiedet. - Vielen Dank.

(Heiterkeit)

Aber es ist, glaube ich, besser; dann sind wir freier. - Herr Bremer, wenn Sie uns noch einen Augenblick alleine lassen würden.

(Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Er muss auch raus, ja!)

Wir beraten dann über Ihr Schicksal.



## 5. Untersuchungsausschuss

(Unterbrechung des Sitzungsteils Zeugenvernehmung, Öffentlich: 0.52 Uhr  
- Folgt Sitzungsteil Beratung)

(Wiederbeginn des Sitzungsteils Zeugenvernehmung, Öffentlich: 1.02 Uhr)

**Fortsetzung der Vernehmung der Zeugen Torsten Meier und Dirk Bremer**

**Vorsitzender Herbert Behrens:** In der Beratungssitzung ist der Ausschuss zu folgender Entscheidung gekommen: Angesichts der Tatsache, dass eine ganze Reihe von Fragen eher Grundlagenfragen waren, die wir uns hier erarbeiten wollten, kam der Hinweis, dass das BMF auch in der Lage wäre, uns die notwendigen grundlegenden Fragen in einer Darstellung zuzusenden, damit wir uns damit kundig machen und unsere Fragen daraufhin überprüfen können, was davon einer öffentlichen Sitzung zugänglich ist und was nur einer eingestuften Sitzung zugänglich ist.

Insofern: Haben Sie bitte Verständnis dafür, dass wir die öffentliche Sitzung und Zeugenvernehmung für heute beenden. Der Teil, den wir mit Ihnen bislang beredet haben, würde protokolliert werden. Sie würden binnen zwei Wochen dann das Protokoll überprüfen können. Und wir würden Sie dann zu einem weiteren Termin einladen, wo Sie dann allerdings nicht zu einem späten Zeitpunkt aufgerufen würden, sondern zu den Ersten gehören, die aufgerufen werden, damit wir nicht in die Situation kommen, wie sie heute geschehen ist. Es ist uns durchaus bewusst, dass wir da auch eine entsprechende Verantwortung haben.

Also, in diesem Sinne herzlichen Dank für Ihr Erscheinen heute. Ich wünsche Ihnen noch einen guten Nachhauseweg und für die nächsten Wochen alles Gute und alles, was man zu dieser Zeit so wünscht.

**Zeuge Dirk Bremer:** Danke.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Auch den Kolleginnen und Kollegen möchte ich herzlichen Dank sagen für die Ausschusssitzung heute. Wir werden zumindest für heute unsere Sitzung hier beenden, und, ich denke, wir sehen uns morgen noch.

(Zurufe: Heute! 9 Uhr!)

- Ach, seid doch nicht so kleinlich!

Und denen, die wir nicht mehr sehen, möchte ich auf jeden Fall von dieser Stelle alles Gute für die Feiertage wünschen. Einen guten Rutsch und ein gesundes Wiedersehen im neuen Jahr! - Herzlichen Dank.

(Schluss: 1:05 Uhr)



## Nur zur dienstlichen Verwendung

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. Ich muss aber da die Quelle noch nennen, aus der ich gerade zitiert habe: Ihr Antwortentwurf ist geführt unter der Materialnummer BMVI-2-3 - also eben am anderen Ort -, Blatt Nummer 90 ff.

Habe ich Sie eben richtig verstanden? Sie können sich an den Inhalt so jetzt auch nicht erinnern?

**Zeuge Stephan Redmann:** Nein, genau.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann kann ich zu den darin aufgeführten Fragen jetzt auch nicht weiter fragen. An einer -- Aber Sie kennen dieses Schreiben, hatten Sie gesagt.

**Zeuge Stephan Redmann:** Nein, also selbst das Schreiben ist mir nicht bekannt, und ich glaube, es hat auch keinen Sinn, -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja.

**Zeuge Stephan Redmann:** - es mir bringen zu lassen, weil es mir wirklich sehr unbekannt vorkommt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Wir können es Ihnen vorlegen; dann kann ich meine Fragen, die sich daraus ergeben -- Also, es trägt nicht Ihre Unterschrift, aber Sie haben daran mitgewirkt; so sind unsere Angaben. Und es sind Begriffe aufgeführt wie beispielsweise „fiktive CO<sub>2</sub>-Reduktionen“, und da hätte ich Sie gerne nach gefragt. Wenn Sie mir dazu etwas sagen könnten!

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, das ist mit ziemlicher Sicherheit kein Wording, was ich in dieses Schreiben eingeführt habe, wenn ich mitgewirkt habe. Insofern kann ich da leider nichts zu sagen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. - Dann bin ich mit dieser Runde, der Einleitungsrunde, erst mal am Ende und gebe das Wort an die Kollegen der CDU/CSU.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Ja, danke. - Herr Redmann, von unserer Seite möchte ich zunächst mal beginnen mit dem Themenkomplex des gemeinsamen Forschungsprojektes des BMU und BMVBS zur Felduntersuchung. Wir hatten schon

mehrfach das Thema der Zuständigkeit und der Verteilung. Ich glaube, das brauchen wir nicht noch mal aufrollen; das ist insoweit abgedeckt.

Uns würde interessieren: Nachdem in einem Sprechzettel für ein Gespräch zwischen Staatssekretär von Randow aus dem Verkehrsministerium - also damals - und dem UBA-Präsidenten, dem Dr. Troge, am 07.10.2008 am Rande der Verkehrsministerkonferenz von Ihnen geschrieben wird -- Das ist MAT A BMVI-2-3, Referat LA 27, Ordner 15-1, Seiten 89 bis 91:

BMVBS befürwortet eine einmalige ergänzende Felduntersuchung als gemeinsame Aktion ... mit dem Ziel, frühzeitig und aktiv potentielle „Problemfälle“ zu detektieren ...

Im Weiteren wird als gemeinsames Interesse festgehalten, „zukünftige ‚Minenfelder‘ frühzeitig zu erkennen“.

Was uns jetzt natürlich interessiert, das ist Ihnen schon klar: Welche Problemfälle bzw. Minenfelder galt es da zu detektieren, und wie sollte dann die Felduntersuchung, nachdem es ein einmaliges Projekt - so zumindest laut diesem Vermerk - sein sollte, ausgerichtet sein?

**Zeuge Stephan Redmann:** Ja, vielen Dank, Herr Abgeordneter. Sie sahen mich schon ein wenig schmunzeln, als ich das Wort „Minenfelder“ hörte. Das liegt sicherlich auch ein bisschen daran, dass es ja einen Zeitungsartikel gab, wo der Kollege des Umweltministeriums wohl mit „Tretminen“ zitiert war.

Der Begriff „Minenfelder“ wurde, ich glaube, in mehreren Schriftstücken im Rahmen der Felduntersuchung verwendet von mir - bzw. das war im Sprachgebrauch damals bei der Festlegung des Konzeptes der Felduntersuchung durch die BAST. Es ging hier drum -- Also, ein Bestandteil der Felduntersuchung war ja die Überprüfung nach Typ 1, also nach den EG-Vorschriften, dass man eine Felduntersuchung bei Pkw vornimmt. Ergänzend dazu sollten aber auch noch - das war vonseiten des BMUB eingebracht ~~worden~~ -- Die

worden



## Nur zur dienstlichen Verwendung

Prüfungen durchführt. Da kommen dann insbesondere auf Umweltseite natürlich immer sehr gerne - - der Verdacht auf: Na ja, gut, da kontrolliert sich der Hersteller selber.

Deswegen sind vier Mitgliedstaaten - unter anderem Deutschland - hingegangen und haben eigentlich seit sehr langer Zeit unabhängige Felduntersuchungen auch durchgeführt. Das heißt, da ist auch der Typ-1-Test nach Vorschrift durchgeführt worden, aber eben nicht durch den Hersteller, um zu schauen: Legt - ich äußere jetzt mal den Verdacht, der durchaus damals auch öfters mal in den europäischen Diskussionen in den Raum gestellt worden ist - der Hersteller unter Umständen geschönte Ergebnisse vor?

Und alle Felduntersuchungsergebnisse, die ich kenne - inklusive auch des Umweltbundesamtes -, haben eigentlich gezeigt, dass das Instrument In-Service Conformity durchaus funktioniert. Das heißt, es waren alle Stichproben, die gezogen worden sind - für das BAST-Projekt kann ich das auf jeden Fall sagen -, am Ende positiv. Das heißt, es war nicht die Diskrepanz, die oftmals befürchtet worden ist: Der Hersteller legt geschönte Daten vor, und wenn wir dann mal unabhängig nachprüfen, dann haben wir halt nur negative Stichproben. - Dieser Fall ist nicht eingetreten.

Gleichwohl - weil Sie es in Ihrer Einleitung gesagt hatten, Herr Abgeordneter -: Auffälligkeiten bei einzelnen Fahrzeugen: Ja, die gab es immer. Allerdings das Ziel der In-Service Conformity darf man dabei auch nicht außer Acht lassen. Es gilt nämlich, serienrelevante Fehler aufzudecken, das heißt, wenn ein einzelnes Fahrzeug den Grenzwert nicht einhält, dann ist das erst mal nicht erheblich. Deswegen: Es muss immer eine Fahrzeugstatistik, also eine Stichprobe, gezogen werden, und erst nach dem statistischen Verfahren wird am Ende entschieden, ob das Fahrzeug einen serienrelevanten Fehler hat oder ob es wirklich nur Einzelfälle gewesen sind.

Wir sehen - jetzt bin ich doch eine Rede am Halten; Entschuldigung; ich hatte eingangs gesagt, dass das eigentlich nicht meine Art ist - allerdings dieses Stichprobenverfahren, um das kurz

noch einzuwerfen, vonseiten der Bundesregierung durchaus als Schwachstelle. Das heißt nämlich für unabhängige Prüfungen, dass man bis zu 21 Fahrzeuge testen muss, um überhaupt zu einer Aussage zu kommen, ob es ein serienrelevanter Fehler ist, ja oder nein.

Das würde jetzt aber schon einen Ausblick in die Zukunft geben, und ich denke, das sollte dann jetzt hier nicht thematisiert werden.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Ja, danke schön. - Aufgrund der Rede haben Sie mir jetzt hier eine ganze Reihe von Nachfragen erst mal erspart, weil ich Sie jetzt sonst gefragt hätte noch über die In-Service Conformity. Aber das haben Sie, ich denke, soweit damit beantwortet.

Ich bleibe im gleichen Themenfeld. - Als Arbeitsgrundlage wurde dem BMVBS am 25.07.2008 ein Konzept des UBA - MAT A BMVI-2-3, Referat LA 27, Ordner 15-1, Seite 102 f. - vorgelegt, das als Ziel der Feldüberwachung unter anderem vorsah, in Verdachtsfällen zu überprüfen, „ob Einrichtungen zur Zykluserkennung vorhanden sind“.

Jetzt möchte ich als Erstes wissen, wie Sie „Zykluserkennung“ definieren. Dann würde interessieren - nachdem wir solches hier schon gehört haben -, ob eine Zykluserkennung für den reibungslosen Ablauf des Prüfverfahrens dienlich, notwendig, erforderlich ist und, wenn ja, worin diese technische - ich bin jetzt Jurist und kein Techniker; das unterscheidet uns - - technisch notwendig ist und ob eine reine Zykluserkennung aus Ihrer Sicht legal ist, soweit sie nicht zugleich auch die Abgasnachbehandlung manipuliert.

**Zeuge Stephan Redmann:** Gut. - Ja, vielen Dank, Herr Abgeordneter. Dieses Konzeptpapier, was Sie angesprochen haben: Ja, das ist mir bekannt. Das wurde - das Datum kann ich jetzt auch nicht mehr benennen - aber vonseiten des Bundesumweltministeriums damals an meine Abteilungsleitung bzw., ich glaube, sogar auf Staatssekretärebene übermittelt. Der Passus, dass in Verdachtsfällen nach Einrichtungen gesucht worden ist: Ja, der ist dort auch drin.

\* Unter abteilungsleitung, siehe auch Aussage auf S. 110





## Nur zur dienstlichen Verwendung

Fahrzeuge gibt, wo man gewisse Schalterkombinationen machen muss, und dann wird dem Fahrzeug das darüber quasi aktiv manuell gesagt. Aber aus meiner Kenntnis heraus, ja, gibt es auch die Zykluserkennung, die automatisch funktioniert.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Also das ist nicht zwingend erforderlich. Es könnte auch über irgendeine Tastenkombination oder wie auch immer - -

**Zeuge Stephan Redmann:** Kann ich jetzt - - Wie gesagt, also, das ist mir definitiv bekannt, dass es in der Vergangenheit - das ist damals auch diskutiert worden - diese Tastenkombinationen gab. Mehr kann ich da aber aus meiner Erfahrung heraus nicht zu sagen.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Okay. - Weiteres in der nächsten Runde.

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

**Kirsten Lühmann (SPD):** Die Stimme wird immer weniger; ich versuche es, solange sie noch funktioniert einigermaßen.

Herr Redmann, Sie haben vorhin gesprochen über das neue RDE, und ich habe mich hier noch einmal versichert, dass uns das neu ist. Wir haben bei allen anderen Zeugen immer gehört, dass RDE lediglich ein Prüfverfahren ist. Sie haben jetzt gesagt, Teil von RDE wäre auch die Verpflichtung der Offenlegung des Abgasreinigungssystems. Alle anderen Zeugen haben immer gesagt: Das ist zwar unser Ziel, dass die Motorsteuerungssoftware offengelegt werden muss, aber das haben wir noch nicht erreicht, weil wir da europäisch noch keine Mehrheit für haben. - Wo habe ich Sie falsch verstanden? Oder haben wir alle anderen Zeugen falsch verstanden?

**Zeuge Stephan Redmann:** Nein, nein. Also, ich denke, das ist ein Missverständnis, das ich aufklären kann. - Also, ich habe definitiv davon gesprochen, dass das im zweiten RDE-Paket mit

eingeführt worden ist, <sup>dass</sup> dass die Emissionsstrategien offengelegt werden müssen: Das, denke ich, ist der missverständliche Umstand hier.

Wir haben natürlich im zweiten Paket zu RDE insbesondere die Konformitätsfaktoren und die Einführungszeitpunkte und auch gewisse dynamische Randbedingungen festgelegt für das RDE-Verfahren selber. Allerdings wurde zusätzlich noch eingeführt, dass der Hersteller seine Emissionsstrategien offenlegen muss und begründen muss. Das ist etwas, was wir in den US-Vorschriften heute schon haben für die Pkw, was wir derzeit aktuell nach Richtlinienstand halt in Europa noch nicht haben. Das ist sozusagen so eine Art Beweisumkehr, die dann stattfindet. Der Hersteller muss begründen, welche Strategien er verwendet. Das ist heute leider nicht der Fall.

Also, das hat zusätzlich - - ist eigentlich unabhängig von RDE. Man hat das Verordnungspaket II von RDE genutzt, um diese Anforderungen mit einzuführen. So ist es vielleicht korrekter dargestellt.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Wenn ich Sie richtig verstehe, ist das das, was der Verkehrsminister ja auch schon gesagt hat, dass er das national jetzt sofort machen wird.

**Zeuge Stephan Redmann:** Genau. - Das hat Herr Minister Dobrindt im Vorgriff auf die Anwendung dieser Vorschrift angeordnet gegenüber dem KBA, ja.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Danke. - Dann haben Sie mehrfach davon geredet, dass bei der jetzt gültigen Verordnung eben es nicht möglich ist - Sie hatten es, glaube ich, „Nebenbei-Kontrollen“ - - zu machen. Aus Ihrer Sicht: Wäre das erforderlich, dass man also die Kontrollbefugnisse so ausweitet, dass man nicht so eng gebunden ist, sondern eventuell auch mal ein Stück rechts oder links, wie die Kollegin Wilms es formuliert hat - - zu gucken? Oder sind Sie der Meinung, dass mit Einführung von RDE das erschlagen ist und wir dann damit alle Möglichkeiten, Prüfmöglichkeiten haben, um eventuelle Manipulationen aufdecken zu können?



## Nur zur dienstlichen Verwendung

beitsgruppe statt. Das Verfahren musste entwickelt werden. Irgendwann wurde das Ganze auf die politischere Ebene gehoben, das heißt: Kommissionen mit den Mitgliedstaaten in dem Ausschuss TCMV. Und dort waren dann Mitgliedstaaten auch vertreten, die halt die technischen Vordiskussionen nicht mitbekommen haben. Das heißt, es gab zum einen erst mal sehr viele Fragen, die gestellt worden sind, sehr viele Vorbehalte, weil einfach das Wissen aus der Entwicklungsarbeit der letzten zwei/zweieinhalb Jahre fehlte. Zum anderen sind dort aber natürlich auch sehr viele Mitgliedstaaten, die Herstellerstandorte haben. Das sind natürlich die Mitgliedstaaten, die dann natürlich vorrangig auch von ACEA angesprochen werden. Und jeder Mitgliedstaat muss natürlich, wenn er sich im TCMV positioniert, einen eigenen Abwägungsprozess vornehmen, was den Kommissionsvorschlag angeht, ob man eher in Richtung Umwelt tendiert, in dem Fall halt Luftqualität und Gesundheit der Mitbürger, oder ob man eher in Richtung Schützen des Wirtschaftsstandortes geht. Bei uns in Deutschland war die Ausrichtung relativ klar. Es gab allerdings sehr viele Mitgliedstaaten, die dann doch Positionen eingenommen haben - ich sagte ja schon: unsere Position war relativ diametral in sehr vielen Aspekten zur ACEA-Position -, die die Vorbehalte bzw. Bedenken von ACEA aufgegriffen haben im TCMV. Das verstehe ich unter Lobbyarbeit. Und das war das Problem, dem man sich auch stellte. Das ist kein Vorwurf an diese Mitgliedstaaten, nicht, dass ich da falsch verstanden werde. Aber das war halt die Situation, der man sich da stellen musste, dass ein Kommissionsvorschlag, von dem wir von deutscher Seite aus eigentlich nie weit entfernt waren, nicht mehrheitsfähig sein könnte im TCMV. Das war so der Grundtenor, den ich versucht habe meinem Staatssekretär in diesem Vermerk damals zu übermitteln, ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke schön. - Das Wort ist bei der CDU/CSU-Fraktion.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Ja, Herr Redmann, dann setze ich jetzt doch auch an diesem Punkt - Einfluss oder Beteiligung oder Gespräche mit der Automobilindustrie - fort. In einem Hintergrundvermerk vom 2. September 2014 - MAT A BMVI-

2-3, Referat LA 27, Ordner 34, Seite 166 - führen Sie aus, dass die Automobilindustrie bei den Arbeiten zur Entwicklung eines Prüfverfahrens mit portabler Messtechnik, PEMS, dem ersten RDE-Paket, RDE-LDV, von Beginn an eng eingebunden war, sowohl auf EU- als auch auf nationaler Ebene. Da würde uns natürlich schon interessieren, wie diese Einbindung konkret erfolgte, auch, wer von der Automobilindustrie da eingebunden war, ob Sie bei diesen Gesprächen selber regelmäßig teilgenommen haben und ob bei diesen Gesprächen quasi - ja, wie soll ich sagen? - eine Art von Vereinbarung getroffen wurde oder ob die Gespräche lediglich ein Informationsaustausch oder die Beschaffung einer - ja, wie soll ich sagen? - Informationshintergrundbasis waren?

**Zeuge Stephan Redmann:** Gut, ich versuche mal, zu beginnen. Ich denke, es wird darauf hinauslaufen, Herr Abgeordneter, dass Sie wahrscheinlich am Ende noch mal Nachfragen stellen, weil ich es wahrscheinlich nicht in der Komplexität komplett beantworten werde.

Wie war die Automobilindustrie eingebunden? Also, im europäischen Kontext - das hatte ich ja bereits erwähnt - gab es eine Expertengruppe der Europäischen Kommission, die sogenannte RDE-LDV. Das war eine offene Gruppe, das heißt, dort war natürlich auch Automobilindustrie vertreten, es waren aber auch Trans & Environment, andere Organisationen und eben auch Mitgliedstaaten vertreten. Das darüber liegende Gremium TCMV, wie gesagt, ist nur der Kommission und den Mitgliedstaaten vorbehalten; hier sind keine Dritten anwesend.

Auf nationaler Ebene haben wir natürlich auch Fachgespräche mit der Automobilindustrie geführt, haben entsprechende Anhörungen - - wobei nein, das hatte eigentlich weniger Anhörungscharakter, auch wenn das der formelle Begriff ist. Man hört ja, dass eigentlich auch Fakt ist, dass wir die Positionen der Industrie angehört haben; aber man hat sich schon unterhalten über die technischen Fachkomplexe. Das hat einmal stattgefunden. Das war eher auf Fachebene, das heißt ich und meine entsprechenden Kollegen aus den Ressorts plus noch die nachgeordnete

Transport



## Nur zur dienstlichen Verwendung

dass natürlich im Bearbeitungsfluss in den verschiedenen Entwurfsfassungen sich auch noch mal Inhalte ändern, weil ja auch parallel Diskussionen weitergeführt werden. Insofern: Meine Wahrnehmung ist, es ist nichts Ungewöhnliches, wenn das so wäre. Aber wie gesagt, ich habe keine Tatsachenwahrnehmung, ob die Streichungen, die Sie gerade zitiert haben, vorgenommen worden sind oder nicht.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ich frage deshalb nach, weil natürlich dann die Schlüsselwörter aufgetaucht sind, nämlich die unzulässigen Abschaltanlagen, die zumindest nach *Spiegel*-Informationen im Berichtsentwurf dringestanden haben, aber nicht mehr im Endbericht.

**Zeuge Stephan Redmann:** Ihre Frage ist vollkommen verständlich; aber, wie gesagt, ich habe keine eigene Tatsachenwahrnehmung.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Der Berichtsentwurf ist Ihnen auch nicht bekannt gewesen, der vom Januar 2016?

**Zeuge Stephan Redmann:** Nein. Wir haben so viele Entwurfsfassungen gehabt seitens der Untersuchungskommission - das ist ja doch ein längerer Entstehungsprozess, bis so ein entsprechender - - Sie müssen sich vorstellen, so ein Untersuchungskommissionsbericht ist fast - nicht ganz - vergleichbar mit einer Verordnung, die entsteht; aber da werden Textpassagen wirklich permanent geändert, weil neue Erkenntnisse da sind. Es werden Umformulierungen vorgenommen, weil man doch eine Idee hat, wie man es besser formuliert. Also, wie gesagt, ich sehe es nicht als ungewöhnlich an, kann aber zu den dezidierten Streichungen nichts sagen, weil ich keine Wahrnehmung habe.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Haben Sie Erkenntnisse darüber, dass aufgrund der Intervention von betroffenen Herstellern bestimmte Teile des Berichts verändert wurden oder unterschiedliche Entwürfe - -

**Zeuge Stephan Redmann:** Nein, zumindest in meiner eigenen Wahrnehmung definitiv nein,

habe ich zu keinem Zeitpunkt eine entsprechende Intervention wahrgenommen und dass daraufhin dann auch eine entsprechende Streichung <sup>wahr</sup> <sub>VOT</sub> wahrgenommen worden ist.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ist Ihnen bekannt, dass Textteile von Herstellern geliefert worden sind und dann Gegenstand des Berichts geworden sind?

**Zeuge Stephan Redmann:** Nein, also das nicht. Wie gesagt, ich hatte ja eben gesagt: Mein Verständnis nach dem Telefonat mit dem KBA-Kollegen war, dass Textentwürfe, die sich halt darauf bezogen, was der Hersteller in den Gesprächen angegeben hat, noch mal zum Gegenlesen entsprechend dem Hersteller übergeben worden sind. Aber dass eigene Entwürfe vom Hersteller kamen, ist mir nicht bekannt, nein.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und wenn es Kritik von Herstellern gab, dann bezog die sich eher auf technische Daten? Oder hat es überhaupt im Abgleich oder im Austausch der Informationen mit den Herstellern Veränderungen gegeben, an die Sie sich erinnern können?

**Zeuge Stephan Redmann:** Da war ich leider nicht involviert, nein.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** In einer Pressekonferenz vom 22. April wurde der Bericht ja vorgestellt; das ist Material BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 27/7357.1/3, Ordner 6, 340 ff. In den Hintergrundinformationen des KBA findet sich dazu auch die Pressemitteilung der französischen Untersuchungskommission. In dieser wird ausdrücklich auf die gemessenen CO<sub>2</sub>-Auffälligkeiten eingegangen. Das findet sich an anderem Ort, Blatt 362 und 363. Und im deutschen Bericht fehlen die CO<sub>2</sub>-Messwerte vollständig. Können Sie mir sagen, wieso eine Veröffentlichung der CO<sub>2</sub>-Werte bei der Pressekonferenz am 22. April 2016 unterblieb?

**Zeuge Stephan Redmann:** Ja, der Untersuchungskommissionsbericht zielte ja zunächst einmal darauf ab, zu untersuchen, ob bei anderen Herstellern auch, vergleichbar wie bei VW, Abschaltanlagen verwendet worden sind. Das war der



## Nur zur dienstlichen Verwendung

Fälle, muss man ganz ehrlich sagen. Die Gruppe-II-Fahrzeughersteller sind welche, die entweder eine Typgenehmigung in Deutschland beim KBA haben oder bei ausländischen Genehmigungsbehörden. Alle Fälle ausländischer Typgenehmigungsbehörden - - Also, den ausländischen Typgenehmigungsbehörden wurden die entsprechenden Informationen zugeleitet, weil dort muss jetzt eine Entscheidung getroffen werden für die Typgenehmigungen, für die sie zuständig sind: War es eine zulässige oder unzulässige? Die können wir gar nicht von deutscher Seite aus fällen.

Und bei den Herstellern, wo das KBA die Genehmigung hat, da muss auch das KBA als Typgenehmigungsbehörde irgendwann die Entscheidung treffen: „Das war unzulässig“ - im Zweifelsfall, im Extremfall wird die Typgenehmigung entzogen -, oder: Wir erachten das noch als ~~zufällig~~.<sup>⊗</sup> Noch ist diese Entscheidung nicht getroffen. Wir gehen davon aus, wenn die Serviceaktionen erfolgreich sind, das wirklich auf ein Mindestmaß begrenzt wird, das Argument des Motorschutzes, dass man dann zur Einschätzung kommen wird: Man kann es noch als zulässig deklarieren. Aber wir sind da halt im Graubereich - aber das wurde ja anfangs in der Sitzung auch schon mal angesprochen -, was das Argument des Motorschutzes angeht. Das ist halt leider nicht klar definiert. Und mit RDE und hoffentlich auch anderen weiteren Maßnahmen werden wir da in Zukunft hoffentlich etwas mehr Klarheit haben, ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja, danke. - Nun zu den eindeutigen Ergebnissen der Gruppe III. Da heißt es im Untersuchungskommissionsbericht auf Seite 119:

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 ...

Usw. usf., das ist uns allen bekannt. - Und meine Frage geht dahin, wodurch genau nachvollzogen werden konnte, dass es sich um eine unzulässige

⊗ zulässig

Abschaltvorrichtung handelt. Wenn nachvollzogen worden ist, dann muss es ja mehr sein als nur das Geständnis von VW.

**Zeuge Stephan Redmann:** Also das Wording „nachvollzogen“ ist hier ja schon sehr bewusst gewählt worden in dem Bericht. Hätten wir die Erkenntnisse nicht gehabt, dass VW die unzulässige Abschaltvorrichtung benutzt, so wie sie eingesetzt haben, hätte man mit den Messungen, die gemacht worden sind, aus meiner Sicht zumindest, keinen rechtssicheren Nachweis einer unzulässigen Abschaltvorrichtung führen können. Vor dem gleichen Problem standen ja übrigens auch die USA: Wie ich ja bereits erwähnt hatte, die ICCT-Ergebnisse haben keinerlei Rückschlüsse allein aufgrund der Emissionsergebnisse erlaubt, ob es eine unzulässige Abschaltvorrichtung ist.

Hier wussten wir halt, es fand eine Zykluserkennung über Weg-Zeit-Erfassung - - Das heißt im Prinzip, der Fahrzyklus wurde erkannt bzw. Abweichungen vom Fahrzyklus, und das löst dann eine entsprechende Abschaltvorrichtung aus. Das war in dem Fall bekannt. Es wurde überprüft: Ja, genau so reagiert das. - Es ist unzulässig, wie die Emissionsstrategie bedatet bzw. gesteuert wird. Aber mehr als ein Nachvollziehen aus meiner Sicht ist es nicht gewesen, also, wie gesagt, das gleiche Problem, vor dem die US-EPA gestanden hat.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja, also dann wurde jetzt nicht die Software noch mal ausgelesen, um an der Stelle, wo geschaltet wurde, nachvollziehen zu können - -

**Zeuge Stephan Redmann:** Habe ich jetzt keine Erkenntnisse zu. Also, es ist mir nicht bekannt, dass die Software bei VW auch noch mal explizit ausgelesen wurde, nein.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Wurde das erörtert, dass man auf jeden Fall zum Nachvollziehen die Software auslesen will?

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, nicht in meiner Anwesenheit, weiß ich nicht. Aber, wie gesagt, ich hatte ja auch eingangs gesagt: Ich bin auch



## Nur zur dienstlichen Verwendung

**Zeuge Stephan Redmann:** - sondern mittlerweile auch sich an die Hausleitung gerichtet hat, ja.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Okay, gut.

**Zeuge Stephan Redmann:** Ein üblicher Vorgang, aber das setzt natürlich auch einen anderen Druck in die Situation rein.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Gut, danke. - Alles Weitere demnächst.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gut, das war die Runde für die Grünen. - Dann meine Frage an die Kollegen von der CDU/CSU: Gibt es Fragen Ihrerseits?

**Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):** Nein.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann gehe ich noch mal eben weg von diesem Punkt - ich denke, der wird sicherlich noch vertieft werden müssen -, der gerade von den Kollegen der Grünen angesprochen worden war.

Ich möchte mich noch auf einen anderen Teil des Untersuchungskommissionsberichts beziehen, wiederum auf die Seite 119. Da geht es um den Nachweis und um das Erkennen von Abschalt-einrichtungen, und zwar heißt es dort auf der Seite 119:

Alle Hersteller nutzen aber Abschalt-einrichtungen gemäß der Definition in Artikel 3 der Verordnung ... 715/2007. Es zeigen sich bei einigen Fahrzeugen (Gruppe II) bereits bei Messungen ... außerhalb des gesetzlich vorgeschriebenen NEFZ stark erhöhte NOx-Werte. Die Hersteller begründen die Zulässigkeit der Emissionserhöhung durch die Abschalt-einrichtungen ...

Weiter heißt es - Zitat -:

Es konnte bis zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Berichtes

bei keinem weiteren Fahrzeug eine unzulässige Abschalt-einrichtung wie bei bestimmten Fahrzeugen des VW-Konzerns nachgewiesen werden.

Und weiter:

Der in den USA erhobene Vorwurf zur Verwendung unzulässiger Abschalt-einrichtungen bei einigen Modellen mit 3.0 Liter-Motoren ist durch die unabhängige Überprüfung des KBA für die Fahrzeugtypen Audi A6 und VW Touareg für den europäischen Markt

- und dann kommt -

in dieser Form nicht bestätigt worden.

Können Sie mir das erörtern, wenn da betont ist: „in dieser Form nicht bestätigt worden“?

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, genau erörtern kann ich es nicht. Ich weiß - das kann ich bestätigen -, dass es, als die Verdachts- - oder vielmehr, als die Vorwürfe in den USA laut wurden bezüglich dieser 3-Modelle, unmittelbar auch den Auftrag an das KBA gegeben hatte, auch diese Modelle des europäischen Markts zu untersuchen. Und diese Vorwürfe dieser Abschaltungen aus den USA haben sich nicht wiedergefunden in den europäischen Modellen. - Warum es explizit: „in dieser Form“ bezeichnet ist, kann ich leider nicht sagen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gut, okay. Das ist dann damit beantwortet. - Und dann würde ich ganz gern noch mal ein bisschen genereller den Bogen aufspannen, dass ich nach dem konkreten Ziel der Untersuchungskommission fragen möchte. Können Sie eher allgemein formulieren, welches konkrete Ziel die Untersuchungskommission verfolgte, grob zusammengefasst?

**Zeuge Stephan Redmann:** Gut, die Frage kann man natürlich auch an ein Mitglied der Untersuchungskommission richten. Der Initiator der Untersuchungskommission wäre wahrscheinlich der

⊗ 3-Liter-Modelle



## Nur zur dienstlichen Verwendung

bessere Adressat. Ich kann nur das wiedergeben oder könnte nur das wiedergeben, was halt auch im Untersuchungskommissionsbericht niedergelegt ist. Die Aufgabe war einmal, eine Sachverhaltsaufklärung zu betreiben. Einmal die Verwaltungsverfahren, die im Fall VW initiiert worden sind. Die sind vonseiten der Untersuchungskommission auch begleitet worden. Und es war halt der zusätzliche Auftrag des Herrn Ministers ja gewesen, auch andere Fahrzeugmodelle zu untersuchen. Und diese Untersuchungen sind auch vonseiten der Untersuchungskommission begleitet worden.

Und der aktuelle Untersuchungsauftrag, auch wenn er jetzt hier nicht verfahrensrelevant ist, wie ich ja erfahren habe, ist halt die Erstellung des CO<sub>2</sub>-Berichtes, was auch noch unter dem Dach der Untersuchungskommission erfolgt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und dann möchte ich das in Richtung Abschalteinrichtungen präzisieren und frage Sie: Sollten alle Abschalteinrichtungen ausfindig gemacht werden, oder sollte lediglich ausgeschlossen werden, dass dieselben Abschalteinrichtungen verbaut wurden wie die, zu denen VW bereits ein Geständnis abgegeben hatte?

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, zunächst einmal war der Auftrag - so ist er, glaube ich, auch formuliert gewesen -, dass man schauen soll, ob vergleichbare Abschalteinrichtungen wie bei VW Anwendung gefunden haben auch bei anderen Herstellern. Wie ich eben schon ausgeführt hatte, ist das Identifizieren einer unzulässigen Abschalteinrichtung nicht trivial über ein Messverfahren. Die Europäische Kommission entwickelt gerade auch entsprechende Verfahren, um das vielleicht zukünftig besser bewerkstelligen zu können. Es gibt so viele Parameter, die abzulesen wären. Wie gesagt, Fiat hat eine ganz andere - das ist unsere Sicht: unzulässige - Abschalteinrichtung verwendet. Das wurde auch untersucht. Aber es ging vorrangig erst mal drum, zu schauen: Gibt es eine Abschalteinrichtung, wie VW sie verwendet hat?

Da es aber auch die Hinweise damals schon gab, dass Temperatur unter Umständen eine Rolle

spielen kann - zumindest habe ich das gelesen; ich habe keine Erkenntnis darüber, wo dieser Hinweis herkam -, wurden auch entsprechend Messungen gemacht bei 10 Grad zum Beispiel. Hätten wir das nicht gemacht im Rahmen der KBA-Untersuchung, wären die Thermofenster gar nicht entdeckt worden.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Sie sprachen jetzt gerade dieses Thema an, darauf bezieht sich meine nächste Frage, das sogenannte Thermofenster. Wurde in der Untersuchungskommission auch vertreten, dass es zur Begründung der Zulässigkeit ausreicht, die Motorschutzeinrichtung allein mit dem Argument einer schwierigen technischen Umsetzung oder Kostengesichtspunkten zu rechtfertigen?

**Zeuge Stephan Redmann:** War das jetzt eine Feststellung oder eine Frage? Entschuldigung.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Nein, ich wollte - - ob in der Untersuchungskommission diese Meinung vertreten worden ist, dass zur Begründung der Zulässigkeit ausreicht, dass die Motorschutzeinrichtung allein mit dem Argument einer schwierigen technischen Umsetzung oder mit Kostengesichtspunkten gerechtfertigt werden kann.

**Zeuge Stephan Redmann:** Ich muss ehrlich zugeben: Ich habe mittlerweile angesichts der Zeit echt Schwierigkeiten, der Frage zu folgen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Wenn wir eine Pause machen müssen, dann sagen Sie Bescheid, dann müssen wir eine Pause machen.

**Zeuge Stephan Redmann:** Vielleicht mal fünf Minuten frische Luft schnappen. Ich habe gerade - - Also, man merkt, die Konzentrationsschwäche fängt doch an, ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja, okay. Ja, dann machen wir das so. Nein, wir sind daran interessiert, dass wir auch die richtigen Antworten von Ihnen bekommen. - Ich unterbreche die Sitzung für fünf bis zehn Minuten.



## Nur zur dienstlichen Verwendung

**Zeuge Stephan Redmann:** Nein, die ist mir - - Ich hatte sie heute, glaube ich, auch schon im Rahmen der Befragung genannt ... (akustisch unverständlich) *Bekannt.*

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Und das ist ja ein relativ seltener Vorgang, was wir so in den Akten gefunden haben, dass Herr Redmann sich direkt an den Minister wendet. Wie oft wenden Sie sich denn so mit solchen Mails, mit solchen Informationen an den Minister, und in welcher Form geschieht das?

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, in der Regel - - Ich glaube, das ist der einzige Fall, wo ich eine E-Mail direkt an den Herrn Minister geschrieben habe. Wie es auch in der E-Mail genannt ist, es hat im Vorhinein ein Telefonat gegeben. Das war ein Telefonat im Hinblick auf eine - - Ich kann sie nicht mehr benennen; das war eine Presseanfrage, wo Herr Minister Rücksprache hatte.

Also, in der Regel ist es so: Der Minister wendet sich an die Arbeitsebene und nicht umgekehrt. Deswegen stutzte ich auch eben, als Sie gesagt haben, ich habe da mich „über den Dienstweg“ an den Herrn Minister gewendet. Der Dienstweg wäre gewesen, es über die Hühnerleiter, sprich also Unterabteilungsleiter, Abteilungsleiter, Staatssekretär, zu tun.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ah ja. Also, das ist direkt an den Minister gegangen.

**Zeuge Stephan Redmann:** Hier war eine direkte Kontaktaufnahme, weil in dem Telefonat ich diese ICCT-Fundstelle bereits angesprochen hatte und ihm halt zugesagt hatte, ich übermittele es ihm per E-Mail. Und deswegen hatte ich da auf das Telefonat Bezug genommen.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Es fällt auf, dass wir da so Rückläufer, also was da dann gegebenenfalls draus geworden ist, nicht ohne Weiteres finden können. Also, das war für Sie ein Sonderfall an der Stelle, wo Sie gezielt angerufen worden sind?

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, das war einmal ein Sonderfall. Wie gesagt, das ist aus meiner Sicht die einzige E-Mail, die ich je in meiner gesamten Zeit im Bundesverkehrsministerium direkt an den Minister gerichtet hatte. Es ist für mich aber kein Sonderfall, dass auf so eine Informationsmail kein Rückläufer kommt.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Gut. - Bei der Durchsicht der Akten fällt auf, dass es nur sehr wenige Hausleitungsvorlagen in den Akten gibt, und noch viel weniger: Wir haben auch keine Rückläufer, praktisch keine Rückläufer von Hausleitungsvorlagen gefunden.

(Heiterkeit beim Zeugen  
Stephan Redmann)

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, das Erste kann ich natürlich erklären. Das Erste: Es ist richtig, also WLTP, ich glaube, da habe ich, wenn es hochkommt, ein oder zwei Hausleitungsvorlagen gemacht. Das eine war aus Anlass des Regierungswechsels, als Minister Ramsauer Minister wurde. Und da wurde gebeten, dass zu den aktuell laufenden Themen, die wir als wichtig erachten, eine Sachstandsinformation nach oben gegeben wird. Das war in dem Fall WLTP. Ich kann mich nicht erinnern, dass noch irgendeine andere - - Vielleicht nennen Sie eine in den Akten noch, aber zumindest habe ich jetzt keine präsent zu dem Thema.

RDE, ja, da hat es auch relativ wenige Hausleitungsvorlagen gegeben, bzw. die Vorlagen, die es gab, waren genau ab dem Punkt, den ich eben geschildert hatte, wo die Diskussionen in Brüssel von der RDE-LDV, das heißt, von der rein technischen Ebene, auf den TCMV übergegangen sind und wo dann auch die politischen Diskussionen begonnen haben. Ab dem Punkt habe ich dann auch regelmäßig den Herrn Staatssekretär über Vorlagen informiert. Zum Beispiel im Vorfeld einer TCMV-Sitzung habe ich dann entsprechend informiert, was die Position der Bundesregierung ist, habe über den Sachstand nach dem TCMV berichtet. Und ich glaube, es hat auch eine Ministervorlage in dem Zusammenhang gegeben.



## Nur zur dienstlichen Verwendung

ist eine Diskussion gewesen - im Rahmen von WLTP - der administrativen Vorschriften.

Das ist diese berühmte 8-Prozent-Regel, dieser Einlauffaktor. Das heißt, wenn man bei der Serienproduktion den CO<sub>2</sub>-Wert überprüft des Fahrzeuges, ist dieses Fahrzeug im Neuzustand, hat also nicht die 15 000 km Einlauf, die es nach Vorschrift eigentlich haben müsste für den Typ-1-Test. Und es ist gesichert: Ein Fahrzeug, wenn es noch im Neuzustand ist, hat einen anderen CO<sub>2</sub>-Wert. Das heißt, der CO<sub>2</sub>-Wert senkt sich noch im Laufe der Kilometer.

Diese 8 Prozent haben wir allerdings immer als Deutschland hinterfragt, haben gesagt, das muss auf jeden Fall im Rahmen der administrativen Vorschriften, Einführung WLTP, überarbeitet werden. Es gab allerdings relativ wenige Erkenntnisse in Brüssel dazu. Die Automobilhersteller argumentierten, dass sie dazu auch keine Informationen hätten. Insofern war die BAST-Studie damals die einzige, die durchgeführt worden ist - hinterher kam ergänzend auch noch, allerdings unter anderen Voraussetzungen gemessen, eine niederländische Studie dazu -, die hier überhaupt mal einen Vergleich macht: Neufahrzeug CO<sub>2</sub>-Wert, und ein eingelaufenes Fahrzeug CO<sub>2</sub>-Wert. Und das hat dann im Endeffekt dazu geführt, dass wir anstatt Faktor 8 Prozent jetzt in den WLTP-Vorschriften oder in den Typgenehmigungsvorschriften durch die Einführung WLTP nur noch einen Einlauffaktor von 2 Prozent haben. Der ist im Juni 2016 entsprechend verabschiedet worden.

Das Ganze ist trotzdem deckungsgleich mit dem, was ich eingangs so salopp gesagt hatte: Mich interessiert eigentlich nicht, wann die BAST irgendwie formell ihren Bericht veröffentlicht und abschließt. - Das ist eigentlich ein typisches Beispiel dafür. Die BAST - - Ich mag die gar nicht beurteilen, die formellen Gründe, die sie hat, warum sie nicht vor offizieller Abnahme einen Bericht veröffentlichen will. In dem Fall sind wir auch hingegangen - ich denke, das ist auch in den Akten hinterlegt -, dass wir die Ergebnisse als Zwischenberichte auch entsprechend in die WLTP, administrative Arbeitsgruppe ... (faktisch unverständlich) eingespeist haben und

*in Brüssel*

eben, wie gesagt, damit auch erreicht haben, dass der Einlauffaktor diskutiert wird und am Ende auch deutlich reduziert wird, von 8 auf 2 Prozent.

**Hubertus Zdebel (DIE LINKE):** Weitere Frage dazu: Welche Position vertritt denn das BMVI hinsichtlich der gemessenen CO<sub>2</sub>-Werte?

**Zeuge Stephan Redmann:** Das müssten Sie jetzt präzisieren, welche gemessenen CO<sub>2</sub>-Werte Sie meinen, weil wir gerade hier den Sprung zur BAST-Studie „Einlauffaktoren“ gemacht haben. Ich weiß nicht, sind wir jetzt wieder bei der BAST-Studie „Felduntersuchung“?

**Hubertus Zdebel (DIE LINKE):** Ich meinte, belastbar, rechtssicher - - Belastbarkeit, Rechtssicherheit zum Beispiel als Stichworte.

**Zeuge Stephan Redmann:** Ist das jetzt eine allgemeine Frage oder bezogen auf wirklich konkret - - Sie müssen mich, glaube ich, gerade noch mal abholen. Entschuldigung.

**Hubertus Zdebel (DIE LINKE):** Also, ich meine, das wäre jetzt keine allgemeine Frage, sondern konkret auf die BAST-Studie bezogen.

**Zeuge Stephan Redmann:** Aber auf die BAST-Studie „Felduntersuchung“ gehen wir jetzt hier zurück?

**Hubertus Zdebel (DIE LINKE):** Genau.

**Zeuge Stephan Redmann:** So, und jetzt bitte noch mal die Frage wiederholen! Jetzt bin ich im Film, ja.

**Hubertus Zdebel (DIE LINKE):** Welche Position das BMVI dazu vertritt, zu den gemessenen CO<sub>2</sub>-Werten.

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, wir haben - das habe ich eingangs ja auch erwähnt - neben der offiziellen Typ-1-Prüfung auch die CO<sub>2</sub>-Werte ermittelt. Das Problem ist, dass wir nach In-Service-Conformity-Vorschriften, so wie sie in der Typgenehmigungsvorschrift hinterlegt sind, CO<sub>2</sub> gar





## Nur zur dienstlichen Verwendung

**Zeuge Stephan Redmann:** Kann ich leider nichts mehr zu aussagen.

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Gut. - Dann habe ich jetzt erst mal keine weiteren Fragen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gut. - Das war die Wortmeldung der Grünen. Gibt es weitere Wortmeldungen jetzt an den Zeugen seitens der Union? - Dann Hubertus noch mal, bitte.

**Hubertus Zdebel (DIE LINKE):** Ich komme noch mal auf die BAST-Studie zurück. Welche Erkenntnisse aus der BAST-Studie, Herr Redmann, sind denn noch mit in die Verhandlungen dann später zu WLTP seitens der deutschen Bundesregierung eingeflossen?

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, ein spezieller Fall fällt mir gerade ein, weil der halt sehr ungewöhnlich war. Ich hatte ja schon erläutert: Die Hersteller waren zu Stellungnahmen aufgefordert, die höheren CO<sub>2</sub>-Werte zu erklären. Dazu wären die eigentlich gar nicht verpflichtet gewesen. Wie gesagt, wir haben eigentlich keine Rechtsgrundlage, überhaupt die CO<sub>2</sub>-Werte zu überprüfen bei in Betrieb befindlichen Fahrzeugen. Aber neue Erkenntnisse kann man ja im Prinzip nur gewinnen, wenn man eine Frage stellt.

Insofern hatten wir geschaut: Was kriegen wir an Stellungnahmen zurück? - Das deckte sich in der Regel mit dem, was wir auch im Vorfeld erwartet hatten, nämlich dass auf die Unzulänglichkeiten des NEFZ hingewiesen wird, sowohl was die Messparameter und Toleranzen angeht - wie ich ja schon erläutert habe -, als auch die administrativen Vorschriften, indem eben auf diese 4-Prozent-Regel, Herstellerangabe, und auf die 8-Prozent-Regel, Einlauffaktor, verwiesen wird. Das waren die Bestätigungen für uns: Ja, es ist richtig, den WLTP umfänglich - nicht nur Zyklus, sondern eben auch Testprozedur und auch die administrativen Vorschriften inklusive Aufnahme der CO<sub>2</sub> in die In-Service-Conformity - weiter zu betreiben.

Es gab einen speziellen Einzelfall, der mir in Erinnerung ist. Da hatte Kia/Hyundai, glaube ich, damit begründet, dass die Lichtmaschine ~~abgekoppelt~~ <sup>nicht</sup> worden ist. Da sind wir, ehrlich gesagt, erst mal ein bisschen was vom Stuhl gefallen, als wir diese Begründung lasen. Ich denke mal, Kia/Hyundai wird sich das nicht einfach nur zu Papier gebracht haben, sondern hat das sicherlich, bevor so ein offizielles Schreiben kommt, auch den Hausjuristen vorgelegt. Wir haben es dann auch noch mal prüfen lassen hinsichtlich der Konformität mit dem bestehenden Regelwerk. Es stellte sich raus, leider, rechtlich ist es zumindest mal wieder dunkelster Graubereich des NEFZ.

Das hatte allerdings für uns zur Folge - ich war ja Vorsitzender der WLTP-Arbeitsgruppe -, dass wir diesen Aspekt jetzt auch im WLTP klar geregelt haben. Das heißt, sämtliche Nebenverbraucher, die durch den Fahrzeughalter nicht irgendwie beeinflussbar sind - das ist nun mal vorne Lichtmaschine abkoppeln -, müssen während des Tests aktiv sein. Das ist definitiv jetzt im WLTP geradegezogen worden, sodass wir da keine Unsicherheit mehr haben.

**Hubertus Zdebel (DIE LINKE):** Kommen wir mal zu dem Bereich RDE. Die Verhandlungen zu RDE, die laufen ja jetzt schon seit etwa 2011, also seit den hohen Abweichungen von Typprüfwerten zu den Werten im Realbetrieb. Hatte man Ihr Kenntnis nach bei den Verhandlungen zu RDE Abschalteinrichtungen oder andere Manipulationen als mögliche Ursache für das Abweichen der Typprüfwerte von den im Realbetrieb gemessenen Werten bereits mit im Blick oder noch nicht?

**Zeuge Stephan Redmann:** Nein, also, das ist nach meinem Kenntnisstand sowohl bei den Sitzungen, bei denen ich anwesend war, als auch die Dokumente, die ich im Rahmen meiner Arbeit gewichtet habe - - ist das nicht diskutiert worden; habe ich keine Erkenntnisse zu. Ich hatte eben auch schon ausgeführt, dass selbst ICCT, die entsprechend die Messdaten ja auch für den US-Fall geliefert hatten, auch ganz klar gesagt haben: Rein aufgrund der erhöhten NOx-Werte konnte



## Nur zur dienstlichen Verwendung

man keine Rückschlüsse auf unzulässige Abschalteneinrichtungen haben. Es gab andere Erklärungsansätze, die plausibel waren, warum wir erhöhte Emissionen haben. - Also, sagen wir es so: Wir haben ein Problem erkannt, wir hatten die Lösung bereits im Blickfeld, nämlich RDE zu entwickeln. Insofern hatte man eine Erklärung für das Problem. Insofern hat sich keiner von den Experten - zumindest nicht dass ich Kenntnis davon habe - noch Gedanken gemacht, ob denn nun unter Umständen auch noch andere Erklärungsansätze herangezogen werden können.

**Hubertus Zdebel (DIE LINKE):** Genau da zu der Problematik noch mal: Bei einem Workshop am 03.05.2012 zu RDE-LDV, also Real Driving Emissions of Light-Duty Vehicles, wurden dann zwei Arten von Tests diskutiert: ein Random Test Cycle einerseits, andererseits Emissionstests auf der Straße mittels PEMS. Also, ich zitiere MAT A BMVI-2-1, Az. LA 27/7353.5/3-2-RDE, Ordner 61 von 79, Blatt 53. „RDE-LDV workshop of Member States of 3 May 2012: executive summary“, aus der Quelle stammt das. Und im Wortlaut heißt es in Englisch:

- Cycle detection and potential cycle beating: in order to be tested on a chassis dynamometer many Euro 6 vehicles will have to run in a special "test mode". Even if this is not the case, the vehicle ECU may easily identify the vehicle as being tested based on a range of parameters (other than the driven speed profile) and could therefore apply particular emission control strategies not applied under real-driving conditions. A random cycle RDE test method will therefore never be resilient to cycle beating.

Zitat Ende. - Haben Sie an diesem Termin damals teilgenommen bzw. die Zusammenfassung gelesen, und ist Ihnen diese Diskussion um die Testmethoden noch in Erinnerung von damals?

**Zeuge Stephan Redmann:** Also, ich kann nicht mehr sagen, ob ich an dieser Sitzung teilgenom-

men habe. Ich kann auch nicht sagen, ob ich dieses spezielle Dokument gelesen habe, aber: Ja, die Diskussion ist mir bekannt. Dieser Special Test Mode, den Sie angesprochen haben, das ist exakt das, was ich eben ausgeführt hatte, dieser Dyno Operation Mode. Das heißt, das Fahrzeug - - Ich hatte ja eben auch schon ausgeführt: Insbesondere moderne Fahrzeuge können eigentlich, ohne zu wissen, dass sie sich gerade auf dem Prüfstand befinden, gar nicht mehr getestet werden auf dem Rollenprüfstand. Das ist der Zusammenhang mit Euro-6-Fahrzeugen. Das sind die modernen Fahrzeuge.

Die Diskussionen, die Sie gerade hatten, Random Cycle bzw. PEMS, also die RDE-Messung auf der Straße mit mobilem Messsystem, das war eine Grundsatzdiskussion, die sehr lange in der Arbeitsgruppe geführt worden ist. Am Anfang stand sogar noch eine dritte Option zur Wahl. Das wäre die einfachste gewesen. Ich habe das Handbuch der Emissionen anfangs ja mal erwähnt. Da hatte man andere Zyklen verwendet - ARTEMIS zum Beispiel ist ein entsprechender Zyklus - und auch gemerkt: Dort kommen andere Emissionen raus, weil das einfach ein dynamischerer Zyklus ist. - Das war eine der Grundideen, dass man sagt: Einfachstes ist: NEFZ einfach zum Beispiel ~~nicht in~~ ARTEMIS ersetzen.

*durch*  
Zweite Möglichkeit ist die, die Sie zitiert haben, der sogenannte Random Cycle. Das heißt, man nimmt - - Kann ich jetzt relativ schlecht noch um die Uhrzeit erklären, aber auf jeden Fall ist es ein zufällig zusammengesetzter Fahrzyklus. Der deckt dann schon mehr Fahrzustände ab als natürlich so ein einzelner Fahrzyklus, wie NEFZ ohnehin - - aber als der ARTEMIS abdecken kann.

Und die dritte Möglichkeit ist eben das portable Messsystem, was wir jetzt auch entsprechend festgelegt haben für die RDE-Messung.

In dem Zusammenhang haben wir damals - wie gesagt, ob *das* spezielle Dokument, weiß ich nicht, aber ich weiß, dass es in anderen Dokumentationen aus dem RDE-LDV auch enthalten ist - auch den Begriff „Cycle Beating“ genutzt. Das war - - Man muss dazusagen: Cycle Beating - ich



## Nur zur dienstlichen Verwendung

glaube, wenn Sie mehrere Experten fragen, insbesondere wenn die vielleicht nicht in der RDE-LDV-Arbeitsgruppe aktiv waren -, das wird Ihnen, glaube ich, jeder anders definieren. Das ist kein irgendwo klar festgelegter Begriff. Mein Verständnis und so wie es auch von der Europäischen Kommission damals verwendet worden ist - - ist unter „Cycle Beating“ sozusagen dieses Dem-Prüfzyklus-ein-Schnippchen-Schlagen verstanden, das heißt, eine Optimierung, Kalibrierung auf die Prüfbedingungen.

So. Beim NEFZ ist das relativ einfach zu machen. Das ist so ein beschränkter Bereich von Betriebszuständen. Wenn ich darauf motortechnisch und von der Abgasnachbehandlung mein Fahrzeug kalibriere, ist es eigentlich zwangsläufig - zumindest wissen wir das jetzt halt seit ein paar Jahren -, dass dann unter anderen Betriebsbedingungen - höhere Dynamiken und andere Parameter - halt entsprechend höhere Emissionen vorkommen.

Dieses Auf-die-Prüfung-Optimieren ist bei einem Random Cycle schon etwas schwieriger, ist aber immer noch irgendwo eingegrenzt. Allein dadurch, dass ich im Labor eben nicht nur auf der Rolle einen anderen Fahrzyklus fahre, sondern im Labor auch durch die sonstigen Randbedingungen - - Also, Temperatur zum Beispiel ist etwas, was die Emissionen allein von der Physik her - Thermofenster jetzt mal außen vor gelassen - beeinflusst. Da bin ich bei einem Labortest, auch wenn es ein Random Cycle ist, immer noch in einem begrenzten Bereich. Der wird also nie bis minus 7 Grad - - Beziehungsweise ich müsste dann alle über eine Vorschrift verpflichten, sich da eine Klimakammer hinzusetzen. Die ist allerdings sehr teuer.

Das heißt, wir hatten definitiv als Vorteil des PEMS-Systems gesehen, dass Cycle Beating, nämlich wirklich eine Anpassung auf die Prüfung, eigentlich kaum mehr möglich ist, weil eben ein sehr großer Bereich von Randbedingungen - eben das, was wir auch jetzt so als normale Betriebsbedingungen definiert haben - abgedeckt wird. - Ich hoffe, das erklärt so ungefähr die - - Ansonsten bitte ich um Verständnis angesichts der Uhrzeit, falls das nicht ... (~~akustisch unverständlich~~)

*Klar war.*

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke schön. Das war hinreichend deutlich und klar. - Es geht weiter in der Runde. Die SPD-Fraktion mit Fragen? - Das ist nicht der Fall. Dann Bündnis 90/Die Grünen?

**Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ich habe nichts mehr.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gibt es weitere Fragen an den Zeugen Redmann?

**Hubertus Zdebel (DIE LINKE):** Ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Eine hast du noch? Ja, dann bitte.

**Hubertus Zdebel (DIE LINKE):** Es geht nämlich jetzt noch mal um eine Rundmail vom 25.05.2012, die Herr Nikolaus Steininger von der EU-Kommission geschickt hat im Nachgang zu einem ebensolchen Workshop vom Vortag an die Ressorts, unter anderen auch an Sie. Es hatte Widerstände der Autoindustrie, ACEA, gegen die PEMS-Einführung gegeben. Herr Steininger nannte als mögliche Motivation der ACEA, sich Gelegenheiten zum Cycle Beating offenhalten zu wollen. Die Quelle ist MAT A BMVI, 61 von 79, Blatt 52. Der genaue Wortlaut:

It became quite obvious that vehicle manufacturers strongly resist the introduction of PEMS at any stage of type approval (initially and at in-service conformity) ... While we may speculate now whether these reservations are motivated by real concerns about practicalities (that would have to be addressed) or the desire to have the random cycle as an "easier procedure" for emission compliance leaving the door open for some cycle beating (which has to be avoided) I think we should discuss a third option that may bring things forward:

Und dann folgt ein Kompromissvorschlag. - Teilen Sie diese Einschätzung von Herrn Steininger seinerzeit? Und wo sahen Sie die Möglichkeit