



Nur zur dienstlichen Verwendung

Stenografisches Protokoll der 20. Sitzung - Endgültige Fassung* -

5. Untersuchungsausschuss

Berlin, den 19. Januar 2017, 10.00 Uhr
Marie-Elisabeth-Lüders-Haus, Saal 3.101
10117 Berlin, Adele-Schreiber-Krieger-Str. 1 bzw.
Paul-Löbe-Haus, Saal E.700
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Str. 1

Vorsitz: Herbert Behrens, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Beweisaufnahme

Tagesordnungspunkt

<i>Zeugenvernehmung</i>	<i>Seite</i>
- Dr. Martin Winterkorn (Beweisbeschluss Z-45)	14
- Gerwin Postel (Beweisbeschluss Z-46)	43
- Axel Eiser (Beweisbeschluss Z-47)	48
- Andreas Dindorf (Beweisbeschluss Z-48)	74/105
- Prof. Dr. Georg Wachtmeister (Beweisbeschluss Z-53)	98/106
- Dr. Jakob Seiler Beweisbeschluss Z-49)	130
- Matthias Wissmann (Beweisbeschluss Z-56)	153
- Eckart von Klaeden (Beweisbeschluss Z-57)	173

* Hinweis:

Die Korrekturen und Ergänzungen der Zeugen Dr. Martin Winterkorn (Anlage 1), Dr. Jakob Seiler (Anlage 2) und Matthias Wissmann (Anlage 3) sind dem Protokoll beigelegt.



5. Untersuchungsausschuss

(Beginn: 10.05 Uhr)

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich stelle fest, dass wir jetzt hier im Raum unter uns sind, hier unten, und begrüße die interessierte Öffentlichkeit auf der Tribüne. Ich stelle fest, dass die Bundesregierung mit ihren Vertreterinnen und Vertretern sowie der Bundesrat auch dort vertreten sind.

Ich möchte darauf hinweisen: Eigene Ton- und Bildaufnahmen sind jetzt nicht zulässig während der Vernehmung, und es würde dazu führen, wenn Sie sich nicht daran halten, dass wir Sie dann auch des Saales verweisen können oder sogar strafrechtliche Konsequenzen auf Sie zukommen.

Meine Herren, ich darf Sie herzlich begrüßen. Nehmen Sie auch bitte gerne Platz.

Bevor wir einsteigen in die eigentliche Befragung, sind es einige organisatorische Hinweise, die ich noch geben muss. Bitte haben Sie Verständnis dafür.

Es ist ein ganz normaler Plenumstag. Insofern müssen wir auch darauf achten, dass wir dort die Arbeit nicht behindern. Ich weise darauf hin, dass wir unsere Sitzung heute, am heutigen Tage, am Nachmittag und einmal am Abend unterbrechen müssen wegen zwei namentlicher Abstimmungen. Das wird einmal voraussichtlich gegen 15.30 Uhr sein und einmal voraussichtlich gegen 18.30 Uhr, und ich bitte dafür um Verständnis, auch diejenigen, die dann so lange hier der Sitzung folgen wollen, dass wir dann hier den Saal verlassen haben bzw. den Raum im Paul-Löbe-Haus.

Wir haben eben festgestellt, und es lässt sich nachvollziehen heute, dass wir ein großes öffentliches und mediales Interesse an dieser Sitzung haben. Darum hat sich der Untersuchungsausschuss darauf verständigt, dass wir die beiden Zeugen Herrn Winterkorn und Herrn Postel hier in diesem größeren Anhörungsraum befragen werden. Die Öffentlichkeit wurde darüber informiert, die Tagesordnung wurde entsprechend

verändert, sodass die Öffentlichkeit darüber auch Kenntnis erlangen konnte.

Nach Beendigung der Zeugenvernehmung von Herrn Winterkorn und Herrn Postel würden wir dann umziehen und dann wieder unseren üblichen Sitzungsraum im Paul-Löbe-Haus, nämlich E.700, aufsuchen. Dann würden wir den Tagesordnungspunkt fortsetzen und die weiteren Zeugen vernehmen.

Ich rufe den **einzigen Tagesordnungspunkt** auf:

Öffentliche Zeugenvernehmung

Dr. Martin Winterkorn
(Beweisbeschluss Z-45)

Gerwin Postel
(Beweisbeschluss Z-46)

Axel Eiser
(Beweisbeschluss Z-47)

Andreas Dindorf
(Beweisbeschluss Z-48)

Dr. Jakob Seiler
(Beweisbeschluss Z-49)

Matthias Wissmann
(Beweisbeschluss Z-56)

Prof. Dr. Georg Wachtmeister
(Beweisbeschluss Z-53)

Eckart von Klaeden
(Beweisbeschluss Z-57)

Entgegen der ursprünglichen Planung wird der Zeuge Wachtmeister als fünfter Zeuge, nach dem Zeugen Dindorf, vernommen werden.

Die beiden Zeugen sind bereits im Saal. - Herr Professor Winterkorn, Herr Postel, ich darf Sie zunächst einmal herzlich begrüßen und Ihnen danken, dass Sie hier erschienen sind.

Bevor ich mit Ihrer Vernehmung beginnen kann, möchte 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 Antworten machen. Sie dürfen nichts weglassen, was zur Sache gehört, und



5. Untersuchungsausschuss

nichts hinzufügen, was der Wahrheit widerspricht. Ein vorsätzlicher Verstoß gegen die Wahrheitspflicht kann zur Strafbarkeit nach § 162 in Verbindung mit § 153 des Strafgesetzbuches führen. Solch eine uneidliche Falschaussage kann eine Geldstrafe oder eine Freiheitsstrafe von drei Monaten bis zu fünf Jahren nach sich ziehen.

Auf bestimmte Fragen dürfen Sie allerdings die Auskunft verweigern. Das gilt zum einen für Fragen, deren Beantwortung Sie oder einen Ihrer Angehörigen der Gefahr zuziehen würde, einer Untersuchung nach einem gesetzlich geordneten Verfahren ausgesetzt zu werden. Das können Verfahren wegen einer Straftat oder Ordnungswidrigkeit sein, aber auch Disziplinar- oder berufsgerichtliche Verfahren. Zivilgerichtliche Verfahren gehören nicht dazu. Darüber hinaus dürfen sogenannte Berufsgeheimnisträger und ihre Gehilfen grundsätzlich die Auskunft auf Dinge verweigern, die ihnen in dieser Eigenschaft anvertraut und bekannt geworden sind. - Haben Sie dazu noch Fragen? - Das ist nicht der Fall.

Dann möchte ich Sie darauf hinweisen, dass eine Tonbandaufnahme der Sitzung gefertigt wird. Diese dient aber ausschließlich der Protokollierung der Sitzung. Deshalb ist es sehr wichtig, dass Sie bei der Beantwortung der Fragen dann das Mikrofon einschalten und es an sich heranziehen, wenn Sie das Wort ergreifen. Die Aufnahme wird nach Abschluss der Protokollerstellung dann gelöscht.

Das Protokoll wird Ihnen vor einer endgültigen Fertigstellung dann übersandt werden. - Haben Sie hierzu noch Fragen? - Ist auch so weit okay.

Die Vernehmungen werden dann so ablaufen, dass ich Sie zunächst zur Person vernehmen werde. Dann haben Sie als Zeugen Gelegenheit, das von Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung Bekannte im Zusammenhang darzulegen. Danach werde zunächst ich als Ausschussvorsitzender Fragen an Sie richten, und im Anschluss haben dann die übrigen Mitglieder des Untersuchungsausschusses die Möglichkeit, ihre Fragen zu stellen.

Werden Ihnen Vorhalte aus Akten gemacht, wird Ihnen der Fragesteller auf Ihren Wunsch die entsprechende Unterlage vorlegen; die sind alle hier im Raum.

In diesem Zusammenhang bitte ich alle Kolleginnen und Kollegen des Ausschusses darum, bei Vorhalten aus Akten unbedingt die Materialnummer, den Ordner und die Seitenzahl zu nennen. Die entsprechenden Angaben stehen oben auf der jeweiligen Seite in den Dokumenten.

Nun mein letzter Hinweis an Sie: 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 überwiegend schutzwürdige Interessen verletzen würde, dann bitte ich um einen entsprechenden Hinweis. Der Ausschuss hätte dann über den Ausschluss der Öffentlichkeit sowie den Geheimhaltungsgrad der Sitzung zu beschließen.

Da wir mit der Vernehmung von Herrn Professor Winterkorn beginnen, möchte ich Herrn Postel und seinen Rechtsbeistand zunächst bitten, den Saal zu verlassen.



**Vernehmung des Zeugen
Dr. Martin Winterkorn**

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Winterkorn, Sie werden von zwei Rechtsbeiständen begleitet. Dann darf ich die beiden Herren bitten, sich kurz vorzustellen.

RA Dr. Felix Dörr: Mein Name ist Felix Dörr. Ich bin Rechtsanwalt aus Frankfurt am Main und berate und vertrete Herrn Dr. Winterkorn.

RA Dr. Kersten von Schenck: Ich bin Kersten von Schenck, Rechtsanwalt und Notar in Frankfurt am Main, und ich berate Herrn Professor Winterkorn.

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielen Dank. - Ich darf auch Sie herzlich willkommen heißen. Sie dürfen den Zeugen beraten; das werden Sie wissen. Ihnen steht jedoch selbst kein Rede- oder Fragerecht zu. Insbesondere dürfen Sie Ihrem Mandanten während seiner Aussage keine inhaltlichen Hinweise geben. Gegebenenfalls können Sie oder Ihr Mandant eine kurze Unterbrechung zum Zwecke der Beratung mit Ihnen beantragen. Wir werden dann darüber entscheiden.

Herr Professor Winterkorn, bevor wir in die Vernehmung einsteigen und zur Sache beginnen, verpflichtet mich das Untersuchungsausschussgesetz dazu, Sie zunächst zur Person zu vernehmen. Ich möchte Sie deshalb bitten, sich kurz vorzustellen, indem Sie uns Ihren Vornamen, Ihren Nachnamen, Ihr Alter, Ihren Beruf und Ihren Wohnort mitteilen.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Mein Name ist Martin Winterkorn, bin geboren in Leonberg, Baden-Württemberg, bin von Beruf Diplom-Ingenieur. Mein Alter ist 69, und ich bin zu Hause mittlerweile in München.

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielen Dank. - Herr Professor Winterkorn, Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung bereits schriftlich informiert. Im Kern geht es um das Abweichen der im Realbetrieb auf der Straße festgestellten Kfz-Verbräuche und Abgasemissionen von den Werten, die von den Herstellern angegeben bzw.

von den Prüfstellen bei der Typenzulassung ermittelt wurden. Wir fragen danach, was die Auswirkungen auf die Bevölkerung und die Umwelt waren und sind, inwieweit Abschalteinrichtungen oder sonstige Vorrichtungen zur Zykluserkennung oder sonstige Einrichtungen zur Beeinflussung des Emissionsverhaltens von Fahrzeugen eine Rolle spielen, welche Erkenntnisse oder Hinweise dazu der Bundesregierung oder sonstigen staatlichen Stellen vorlagen, und das Ganze betrifft den Zeitraum seit dem 20. Juni 2007. Und was wurde gegebenenfalls veranlasst?

Herr Professor Winterkorn, Sie haben, falls Sie es wünschen, die Möglichkeit, zunächst im Zusammenhang darzulegen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist, den ich eben gerade vorgetragen habe. Dann hätten Sie jetzt das Wort.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Meine sehr verehrten Damen und Herren Abgeordnete! Ich danke Ihnen für die Gelegenheit, mich zu Beginn meiner Vernehmung zunächst in allgemeiner Form erklären zu dürfen.

Beginnen möchte ich mit einigen Angaben zu meiner Person. Wie bereits gesagt, ich bin gelernter Diplom-Ingenieur mit dem Schwerpunkt Materialwissenschaft. Als junger Mann habe ich einige Jahre am Max-Planck-Institut für Metallforschung in Stuttgart gearbeitet und bin dann später, nach Station bei Bosch, im Jahre 1981 zu Audi gewechselt. Dort stieg ich auf zum Leiter der Qualitätssicherung und später zum Leiter der Qualitätssicherung für den gesamten Volkswagen-Konzern. 1996 wechselte ich zu Volkswagen als Markenvorstand für die technische Entwicklung. Von 2002 bis Ende 2006 war ich Vorstandsvorsitzender der Audi AG. 2007 folgte ich dem Ruf nach Wolfsburg, um die Leitung des Volkswagen-Konzerns als Vorstandsvorsitzender zu übernehmen. Diese Position hatte ich bis zu meinem Ausscheiden am 25. September 2015 inne.

Die dramatischen Ereignisse rund um den Einsatz verbotener Software in unseren Dieselmotoren haben unser Unternehmen in eine schwere



5. Untersuchungsausschuss

Krise gestürzt. Das endgültige Ausmaß des Schadens ist bis heute nicht vollends absehbar. Volkswagen kostet dies Unmengen Geld und, was mindestens genauso schwer wiegt, das Vertrauen unserer Kunden und das Vertrauen der Öffentlichkeit. Sie, meine Damen und Herren Abgeordnete, stellen nun zu Recht viele Fragen: Wie konnte so was passieren? Wie ist so was trotz vieler Überwachungs- und Kontrollmechanismen möglich? Und natürlich die Kardinalfrage: Wer ist dafür verantwortlich?

Lassen Sie mich als langjährigen Vorstandsvorsitzenden des Volkswagen-Konzerns zuallererst meine tiefe Bestürzung darüber zum Ausdruck bringen, dass wir Millionen unserer Kunden enttäuscht haben. Das belastet mich, der ich mein ganzes Berufsleben dem Streben nach allerhöchster Produktqualität gewidmet habe, ganz besonders. Ich bitte dafür hier und heute erneut in aller Form um Entschuldigung.

Jeder, der mich kennt, weiß, dass die Liebe zum Detail, die Auswahl der besten Materialien und perfekte Verarbeitung so etwas wie das Markenzeichen von meiner Mannschaft und mir waren. Unzählige Stunden haben wir auf der Suche nach der besten Lösung investiert, natürlich unter Einhaltung aller Gesetze, natürlich unter Beachtung aller Regeln und Richtlinien, immer mit einem Ziel: unseren Kunden das beste Produkt im Wettbewerb anbieten zu können.

Dass ein Vorgang wie der Einsatz verbotener Software in Dieselmotoren ausgerechnet bei uns passiert, muss natürlich in Ihren Ohren wie Hohn klingen, und ich möchte Ihnen sagen: Ich verstehe das; denn mir geht es ganz genauso. Es ist für außenstehende Betrachter nicht nachzuvollziehen, warum in einem so auf Perfektion ausgerichteten Unternehmen solches geschehen konnte. Auch ich hätte dies nie für möglich gehalten. Aber das Unwägbare ist geschehen, und wir alle müssen damit umgehen. Als Vorstandsvorsitzender habe ich die politische Verantwortung übernommen und bin zurückgetreten. Glauben Sie mir, dieser Schritt war der schwerste meines Lebens, war doch die erfolgreiche Arbeit mit unserer großartigen Mannschaft über Jahrzehnte hinweg meine Antriebsfeder.

Ich hatte in 35 Jahren meiner Tätigkeit für Volkswagen fast täglich Gelegenheit, direkt mit Mitarbeitern auf allen Ebenen unseres Hauses zu sprechen. Anders, als Sie es in Zeitungen lesen konnten, gab es mit Sicherheit kein Schreckensregime. Das werden Ihnen viele Menschen im Konzern bestätigen können. Niemals hatte ich den Eindruck, dass man sich scheute, ein offenes Wort an mich zu richten oder mir auch unangenehme Dinge zu sagen. Ich selbst bin ein Mensch, der ein klares Wort schätzt - hart in der Sache, aber nie persönlich oder ehrverletzend. Ich hatte, wenn ich im Büro war, immer eine offene Tür und habe mich auch persönlich um meine Mitarbeiter gekümmert.

Lückenlose Aufklärung war und ist jetzt das Gebot der Stunde. Deswegen haben sowohl das Unternehmen als auch ich den untersuchenden Behörden und Staatsanwaltschaften die volle Unterstützung zugesichert und intensiv kooperiert. Das Ergebnis der 16-monatigen Recherchen der US-Behörden konnten Sie in den vergangenen Wochen in den Medien ja lesen.

Ich habe vollstes Verständnis dafür, dass Ermittler, Medien und Öffentlichkeit natürlich auch meine Rolle in dieser Angelegenheit untersuchen und hinterfragen, so wie Sie es heute Morgen tun werden. Glauben Sie mir, auch ich selbst suche bis heute nach befriedigenden Antworten. Wer mich kennt, weiß, dass ich sehr geradlinig bin. Jede Form der Täuschung oder Irreführung einer Behörde hätte ich sofort unterbunden. Meine ehemaligen Kolleginnen und Kollegen wissen aus anderen Fällen allzu gut, wie ich gehandelt hätte, wäre ich über die Tragweite der Angelegenheit informiert gewesen. Umso bedrückender ist die Situation heute für mich. Es ist nicht zu verstehen, warum ich nicht frühzeitig und eindeutig über die US-Probleme aufgeklärt worden bin. Natürlich frage ich mich, ob ich einzelne Signale überhört oder falsch gedeutet habe.

Das, was passiert ist, macht die Menschen wütend - mich auch. Von daher verstehe ich den Zorn und den Groll, den viele jetzt meiner Person gegenüber äußern. Daraus entspringt wohl auch der Vorwurf, Winterkorn müsse doch alles viel



5. Untersuchungsausschuss

früher gewusst haben. Auch jüngste Medienberichte suggerieren, dass ich schon früher als bisher bekannt Kenntnis von den Vorgängen in den USA erlangt hätte. Das ist nicht der Fall. Die Aussagen der genannten Zeugen möchte ich heute nicht kommentieren. Weder kann ich Ihnen sagen, wer genau vernommen worden ist, noch weiß ich, welcher Behörde in Deutschland oder in den USA diese Person angehört hat. Ich kenne auch den Wortlaut der Aussagen dieser Person nicht; ich habe bislang keine Akteneinsicht erhalten.

Wie Sie wissen, führt die Staatsanwaltschaft Braunschweig verschiedene Ermittlungsverfahren im Dieselskandal. Eines davon betrifft auch mich. Es behandelt den Verdacht der Abgabe verspäteter Meldungen an den Kapitalmarkt. Ich habe mich gegenüber der Staatsanwaltschaft noch nicht geäußert. Ich werde dies tun, sobald meine Anwälte die Akten bekommen und ich Gelegenheit hatte, diese Akten einzusehen. Von daher bitte ich Sie um Verständnis, wenn ich mich heute zu den Vorgängen, die die Ermittlungen der Staatsanwaltschaft Braunschweig berühren, nicht äußern werde. Ich möchte der Arbeit der Staatsanwaltschaft nicht vorgreifen.

Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren Abgeordnete, die Empörung und Verärgerung, auch aus Reihen der Politik, verstehe ich sehr gut. Mir ist es wichtig, dass die Menschen wieder Vertrauen entwickeln in Volkswagen und in die Volkswagen-Ingenieure. Dazu gehört einerseits vollumfängliche Aufklärung durch die Ermittler, zu der ich gerne beitrage, zum anderen aber auch eine vorurteilsfreie Betrachtung der Fakten.

Mein Team und ich haben innerhalb von zehn Jahren Umsatz und Gewinn vervielfacht und sage und schreibe mehr als 100 000 neue, zusätzliche Arbeitsplätze in der ganzen Welt geschaffen - nicht durch Betrug, wie viele jetzt argwöhnen, sondern durch harte und ehrliche Arbeit. An den Resultaten dieser in der Automobilgeschichte einmaligen Erfolge haben alle partizipiert: Kunden, Management und die gesamte Belegschaft. Auch deshalb schmerzt mich die zum Teil polemische und unsachliche Kritik an meiner Person

besonders. Aber ich bin Realist. Ich muss akzeptieren, dass mein Name eng verbunden ist mit der sogenannten Dieselsaffäre. Vieles, was ich mit Kollegen und Mitarbeitern geleistet habe und auf das ich durchaus stolz bin, verblasst dann eben. Damit umzugehen, muss ich und muss auch meine Familie noch lernen. - Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit. Und für Ihre Fragen stehe ich Ihnen jetzt zur Verfügung. Vielen Dank.

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielen Dank, Herr Professor Winterkorn. Vielen Dank für Ihre einleitenden Worte, damit wir auch uns darauf verständigen können, was wir von Ihnen als Antworten erwarten können und was nicht. Uns ist sehr wohl bewusst, dass Sie im Rahmen der Auseinandersetzungen vor dem Landgericht Braunschweig bestimmte Dinge nicht sagen können. Das ist uns auch als Ausschuss so bewusst, und insofern werden wir diese Fragen nicht stellen. Wo sich möglicherweise Zweifel ergeben, ob das bereits diesen Fall berührt - dann werden wir darüber zu entscheiden haben, ob das die Ausschussmehrheit auch so sieht.

Ich habe zunächst ein paar einleitende Fragen an Sie, die wir auch den anderen Zeugen so stellen, um zu erfahren, in welchem Kontext Sie sich auf diese Sitzung vorbereitet haben. Ich möchte ganz gern von Ihnen wissen, wie Sie sich auf diese Vernehmung im Ausschuss heute vorbereitet haben und ob Sie hierzu Gespräche mit ehemaligen Kollegen oder Mitarbeitern geführt haben.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Herr Vorsitzender, ich habe mich auf diese Sitzung heute vorbereitet zusammen mit meinen beiden Anwälten, die rechts und links neben mir sitzen. Und was die Beziehung zu Volkswagen betrifft, habe ich mit Dr. Steg gesprochen, um mir erläutern zu lassen, wie der Ausschuss sich zusammengesetzt hat. - Das war es im Wesentlichen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich habe jetzt eine weitere Frage. Sie bezieht sich ausdrücklich auf die Verordnung der EU 715/2007. In der ist ja ganz eindeutig niedergelegt, der Einsatz von Abgasnachrichtungen ist unzulässig. Das betrifft nicht direkt die Dinge, die jetzt in Rede stehen. Bei VW gleichwohl hat sich ja der VW-Konzern



5. Untersuchungsausschuss

sicherlich mit dieser Frage befasst, was diese Regelung in der EU für den Konzern, für die Technik ergibt. Darum meine Frage an Sie: Hatte man sich in Ihrem Konzern Ihres Wissens nach vor Aufdeckung des Skandals eine Meinung dazu gebildet: über die Reichweite dieser in der EU-Verordnung niedergelegten Vorgabe?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Ich glaube, man hat sich sicher damit beschäftigt, aber ich mich persönlich nicht, muss ich ganz offen sagen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Wie hatte denn Ihrer Meinung, Ihres Wissens nach der Konzern den Artikel 5a Absatz 2 [sic!] der Verordnung 715/2007, der eben Abschalteinrichtungen zum Motorschutz erlaubt, ausgelegt? Insbesondere: Wie wahrscheinlich musste der drohende Motorschaden sein, um die Ausnahme zu erfüllen? - Also eher eine technische Frage an Sie.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Also, Herr Vorsitzender, dazu kann ich sagen, dass sich genügend Technik - -

(Zurufe: Mikrofon!)

Vorsitzender Herbert Behrens: Also ein bisschen lauter vielleicht.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Entschuldigung, ja. - Dazu kann ich nur sagen, dass es sicher genügend Menschen bei uns, Ingenieure gab, die sich damit beschäftigt haben - ich mich persönlich nicht. Ich meine, dass diese Abschalteinrichtungen in Europa nicht erlaubt waren, weiß aber nicht genau. Ich weiß, dass es in den USA Ausnahmeregelungen gab. Aber mehr kann ich dazu nicht sagen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Können Sie uns sagen, welche Abteilung das denn gewesen ist? Also Sie sagen, im Vorstand war es nicht Gegenstand gewesen der Beratungen, obwohl es ja nun sehr weitgehend ist. Wer ist denn - - In welcher Ebene werden solche Fragen bei Ihnen behandelt?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Ist sicher im Bereich der Motorentwickler gewesen, der Motordieseleentwickler. Und welche Hierarchieebene da eingebunden war, kann ich nicht sagen. Aber es ist immer ein Zusammenspiel wahrscheinlich gewesen zwischen dem Motorentwickler und den Juristen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann möchte ich ganz kurz darauf eingehen, dass es Gespräche gegeben hat aufgrund von Vorfällen in den USA 2014, Gespräche mit der Umweltbehörde CARB. Am 2. Dezember 2014 traf sich die Volkswagen Group of America mit der kalifornischen Umweltbehörde CARB und unterbreitete das Angebot, im Rahmen einer ohnehin für Dezember 2014 geplanten Servicemaßnahme für den nordamerikanischen Markt eine Neukalibrierung der Dieselmotoren vom Typ EA189 der ersten und zweiten Generation vorzunehmen. Das ergibt sich aus dem Material VW 1/2, Ordner 1, Blatt 16. - Zu welchem Zeitpunkt wurde die Bundesregierung darüber informiert, dass es diese Gespräche gegeben hat?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Ich gehe davon aus, dass die Bundesregierung darüber nicht informiert war. Wenn ich mich richtig erinnere, Herr Vorsitzender, war das ein Rückruf von circa 500 000 Fahrzeugen. Und was jetzt mit „Neukalibrierung“ gemeint ist, ist für mich sicher ein Thema der - - eine andere Software aufzuspielen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also es ging ja im Kern darum, dass erhöhte Abgaswerte festgestellt worden waren und es seitens des CARB einer Erklärung bedurfte, wie denn diese zustande gekommen sind. Sie haben das gesagt: Mit einer Neukalibrierung ist dieses Problem auf jeden Fall zu beseitigen, so die Einschätzung der Techniker.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: So ist sicher die Absicht gewesen für diesen Recall.

Vorsitzender Herbert Behrens: Im Herbst 2015 berichteten der *Weser-Kurier* und die *Wirtschaftswoche* über ein Treffen der Kanzlerin Merkel am 14. April 2010 in Los Angeles mit dem damaligen Gouverneur Kaliforniens Schwarzenegger sowie der Vorsitzenden des California Air Resources



5. Untersuchungsausschuss

Board, also CARB, Frau Nichols. In dem Gespräch soll sich die Kanzlerin laut Frau Nichols wie folgt geäußert haben:

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

Frau Nichols merkte an, dass es schien, dass Frau Merkel „als Sprecherin der Autoindustrie“ da sei, denn: „Es war das erste Thema, das sie ansprach.“ Das ergibt sich aus einer Notiz, die wir in den Akten Bundeskanzleramt 2/1, Ordner 4, Blatt 35 entnommen haben. - Wissen Sie etwas über das Gespräch zwischen der Kanzlerin und dem Gouverneur?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Herr Vorsitzender, ich muss sagen, ich kenne dieses Gespräch nicht. Ich weiß auch nicht, dass die Bundeskanzlerin in Kalifornien war. Also, davon weiß ich nichts.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber sie hat schon ein zentrales Problem angesprochen, was die deutsche Automobilindustrie dann umtreibt. - Also Sie sagen, Sie hatten von diesem Gespräch keine Kenntnis, und dann ergibt sich eigentlich schon die nächste Frage, die Sie schon beantwortet haben. Die wäre nämlich gewesen, ob Sie in gewisser Weise beratend oder intervenierend die Kanzlerin auf dieses Gespräch vorbereitet haben. Wenn ich Sie richtig verstanden habe, ist das nicht - -

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: In dieser Beziehung sicher nicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann, im letzten Teil meiner einleitenden Fragen an Sie, bezüglich der Verhandlungen auf europäischer Ebene über die Einführung des Real-Driving-Emissions-Verfahrens: Da möchte ich Sie fragen, inwieweit Sie selbst in diese Thematik der RDE eingebunden waren.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Herr Vorsitzender, dieses Thema Real Drive Emissions war immer auf der Tagesordnung auch des ACEA-Ausschusses in Brüssel, wo ja alle großen deutschen oder europäischen Automobilhersteller, selbst die

Amerikaner, mit eingebunden sind, oder ihre Tochtergesellschaften hier in Europa. Und dass die Diskussionen um Real Drive Emissions immer einen hohen Stellenwert hatten, weil natürlich durch die Vorgaben CO₂ - wir reden jetzt in dem Fall ja vorwiegend über CO₂-Verbrauch - die Testbedingungen immer wieder diskutiert wurden: wie viel bei welcher Temperatur muss gefahren werden, wie viel darf der Höhenunterschied sein, und, und, und. Also dieses Thema ist ein Hauptthema gewesen immer auch der ACEA-Meetings.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und wer war aus Ihrem Hause für die Begleitung dieser Verhandlungen verantwortlich?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Also, in der ACEA-Gruppe sitzen ja die Vorstandsvorsitzenden der Automobilhersteller. Und die vorbereitende Gruppe, die für dieses Thema zuständig war, waren die Entwicklungsingenieure und die Entwicklungschefs der Marken.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und haben Sie Kenntnis darüber, inwieweit auch VW-Positionen über die verschiedenen Niederlassungen in der EU eingebracht worden sind? Sie haben jetzt nur die Verbandsseite angesprochen.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Sie meinen jetzt - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Sind Sie selber noch aktiv geworden oder der VW-Konzern über Institutionen, über die Sie in Brüssel verfügen?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Jetzt habe ich die Frage nicht ganz verstanden, Herr Vorsitzender. Jetzt noch mal - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja. - Haben Sie ausschließlich über den Verband diese Position einbezogen, oder gab es seitens des VW-Konzerns eigene Vorstellungen, mit denen Sie in diese Positionsfindung reingegangen sind?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Es gab dazu sicher immer eine Abstimmung im VDA - keine Frage.



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber eigenständig nicht, -

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Nein, nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: - also VDA. - Das ging ja um die Diskussionen über den sogenannten Konformitätsfaktor bei der RDE-Regelung. Können Sie mir sagen, für welche Faktoren sich VW eingesetzt hat?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Also, die Faktoren, wie Sie wissen, die schwankten ja zwischen zwei und drei. Und wir haben uns im VDA, wenn ich mich richtig erinnere, auf einen Wert zwischen zwei und drei geeinigt; aber ich weiß es nicht mehr genau.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und bei der Erarbeitung der RDE-Regelungen hat sich ja abgezeichnet, dass europäische Staaten durchaus mit unterschiedlichen Vorstellungen rangegangen sind. Und wenn Sie sagen, aus Deutschland heraus wäre das Ganze über den Verband abgewickelt worden: Haben Sie Kenntnis darüber, ob VW, große Standorte anderer europäischer Staaten, dann auch noch mal versucht hatten, mit ihren Vorstellungen in diese RDE-Entwicklung einzugreifen?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Also, Herr Vorsitzender, um es mal klar zu sagen: Zum Thema Verbrauch und CO₂ speziell jetzt in dem Fall gab es natürlich große Meinungsverschiedenheiten innerhalb Europas. Warum? Es gibt ja Hersteller, die produzieren vorwiegend kleinere Autos, und wenn man den CO₂-Ausstoß oder -Verbrauch in Abhängigkeit vom Gewicht des Fahrzeugs definieren will, so wie es in Europa passiert ist, haben natürlich die Hersteller von kleineren Fahrzeugen eher die Neigung, die Gewicht-Verbrauchs-Gerade etwas steiler zu stellen, und die Hersteller von größeren Autos, weil die Physik halt so ist, dass ein größeres Auto mehr verbraucht, eher, es flach zu stellen. Man hat sich irgendwann geeinigt - waren lange Diskussionen. Da sind die Deutschen natürlich mit den größeren Fahrzeugen anderer Meinung gewesen als die Südeuropäer, aber man hat sich geeinigt. Und

deswegen gibt es ja diese Kurve mittlerweile: Gramm CO₂ pro Gewichtseinheit.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann an dieser Stelle auch RDE betreffend noch eine abschließende Frage von mir, bevor ich dann das Wort an die Kolleginnen und Kollegen abgebe. In dieser RDE-Regelung ist ja in der einen Säule eben auch jetzt eine sogenannte Transferfunktion mit reingeschrieben worden. Der VDA war besonders aktiv an dieser Stelle. - Hatte VW noch mal auch aus Konzernsicht versucht, diese Transferfunktion, die jetzt in der RDE-Regelung drinsteht, mit zu beeinflussen?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Diese Beeinflussung - - oder die Diskussion über RDE ist ja erst im letzten Jahr so richtig hochgekocht, Herr Vorsitzender. Da war ich nicht mehr dabei - Sie wissen, ich bin ausgeschieden -, aber ich kann mir schon vorstellen, dass die Volkswagen-Gruppe auch ihre Meinung dazu hatte.

Und ich darf noch mal zur Erinnerung geben: Wir waren, glaube ich, die Ersten, die 2013 sich zu den 95 g bekannt haben - 95 g CO₂ in dem Fall -, und zwar flächendeckend über alle Autos.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Bitte.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das wären meine einleitenden Fragen an Sie gewesen. Nun haben die anderen Ausschussmitglieder die Möglichkeit, ihre Fragen zu stellen, und ich gebe zunächst den Abgeordneten der Unionsfraktion das Wort.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Herr Professor Winterkorn, zunächst als positive Rückmeldung: Ihre Aussage, dass Sie gerne zur Aufklärung beitragen. Insofern denke ich auch, dass die eine oder andere Frage sich hier vielleicht noch mal etwas konkreter klären lässt.

Sie haben in Ihrem Eingangsstatement gesagt, dass Sie das, was heute auf dem Tisch liegt, nie für möglich gehalten hätten. Hätten Sie davon gewusst, hätten Sie die Täuschung unterbunden,



5. Untersuchungsausschuss

und Sie hätten auch nicht früher Kenntnis davon gehabt. - Jetzt schreibt die *Frankfurter Allgemeine* am 30. August 2016 unter der Überschrift „Piëch rückt Winterkorn ins Zwielficht“, dass Ihr damaliger Aufsichtsratsvorsitzender, Herr Piëch, Sie schon im März 2015 - Ihr Rücktritt war im September 2015 - „auf dem Genfer Autosalon konkret auf die Ermittlungen der amerikanischen Umweltbehörden wegen zu hoher Abgaswerte von Dieselautos von Volkswagen angesprochen“ habe. Am 18. September 2015 - damit wir in den Jahreszahlen bleiben - wurde dann das Ganze durch einen Mitarbeiter Ihres Konzerns in den USA eingeräumt.

Jetzt frage ich noch mal ganz konkret: Wann haben Sie von dem Umstand Kenntnis erhalten, dass es in den USA zum Einsatz von Software kam, mit dem der Abgasausstoß manipuliert wurde, und ab wann haben Sie von den Ermittlungen konkret erfahren, die dort gegen Volkswagen liefen?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Zum Ersten, das kann ich Ihnen sagen, das Thema, was den Dr. Piëch betrifft, war das eine klare Antwort - den Recall, den der Vorsitzende gerade vorher erwähnt hat. Zum anderen Thema, sage ich, kann ich leider nichts sagen. Sie werden verstehen, das ist das Thema, wo ich Braunschweig nicht vorgreifen kann.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ich habe ja gesagt, wir versuchen mal, wie weit wir heute hier in der Aufklärung kommen.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Aber Sie verstehen mich schon, dass mir - -

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ich verstehe Sie sehr wohl. Aber Sie verstehen auch unsere Rolle.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Natürlich, natürlich.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ich möchte dann auf ein anderes Thema noch zu sprechen kommen, weil einiges hat der Vorsitzende natürlich schon abgeräumt. Ich möchte noch mal ein bisschen auf

das Verhältnis eingehen, das ja auch mit Untersuchungsgegenstand dieses Ausschusses ist, nämlich das Verhältnis gegenüber Politik und Umweltverbänden.

Die Deutsche Umwelthilfe behauptet, dass diese regelmäßigen Abweichungen von Schadstoffwerten bei Überprüfungen und normalen Fahrten nur mit systematischer Manipulation erklärbar sind, und sagt dann:

Da existiert eine enge Kooperation von Autoindustrie, Politik und Verwaltung.

Das Ganze auch zu lesen in der *Welt am Sonntag* am 27. September 2015; das Ganze hieß damals: „Unter Komplizen“.

Könnten Sie uns bitte aus Ihrer Sicht das Verhältnis zur Politik beschreiben, die Zusammenarbeit mit den Umweltverbänden und was Sie in diesem Zusammenhang - - Sie haben es vorher genannt, Ihr Ziel war immer: bestes Produkt. Ich drehe es jetzt mal: Wie war die Konzernethik hinsichtlich der Einhaltung von Umweltvorschriften?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Die Konzernethik zur Einhaltung der Umweltvorschriften ist ganz klar: Wir wollen die Umweltvorschriften einhalten, wo sie durch Gesetze vorgeschrieben sind. Und das Thema, das Sie ansprechen, Herr Lange, dass der Verbrauchsunterschied auf der Rolle anders ist als beim Kunden, glaube ich, ist das Thema, was der Vorsitzende gerade schon angesprochen hat. Mit Real Drive Emissions ist das ein Thema, was man angehen muss, und da wird der Volkswagen-Konzern - davon gehe ich aus - mitmachen.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Okay, ich sehe schon. - Dann gehe ich jetzt noch mal auf ein ganz konkretes Datum.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Um es noch mal konkret zu sagen: Der Volkswagen-Konzern arbeitete - und wird es wahrscheinlich immer noch tun - mit den Umweltbehörden sehr eng zusammen.



5. Untersuchungsausschuss

Ulrich Lange (CDU/CSU): Gut. - Noch mal ganz konkret möchte ich jetzt Bezug nehmen auf ein Telefonat vom 21. September 2015, welches Sie mit der Bundeskanzlerin geführt haben. Ich verweise: MAT A BK, also Bundeskanzleramt, 2-2, Ordner 8, Seite 26 ff., im Speziellen Seite 29. - Sie haben vorher schon diverse, nämlich vier Lösungswege für die USA aufgezeigt. Können Sie uns bitte aus Ihrer Sicht noch mal die Lösungswege und den Inhalt dieses Telefonats schildern? Und: Nachdem Sie einen Weg für die USA aufgezeigt hatten, hatten Sie da die Absicht, die Vorstellung - oder welchen Weg -, in Europa zu handeln?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Zunächst mal beziehen Sie sich auf das Telefonat von der Bundeskanzlerin mit mir. Ich habe am 20., wenn ich mich richtig erinnere, versucht, die Bundeskanzlerin zu informieren. Sie war nicht da, hat dann am Dienstag, 21.

(Der Zeuge berät sich mit
RA Dr. Felix Dörr)

- Montag -, zurückgerufen.

(Der Zeuge berät sich mit
RA Dr. Kersten von
Schenck)

- Dienstag war das, Herr Lange, ziemlich genau, weil ich war - - 21., Dienstag, ja. Und ich habe die Bundeskanzlerin informiert, dass wir ein Problem haben in den USA mit der Meldung, Notice of Violation, vom 18.09., und habe mitgeteilt, dass wir in unseren Wochenendmeetings auch festgestellt haben, dass wir nicht nur in den USA ein Problem haben, sondern auch im Rest der Welt.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Darf ich da noch mal fragen: Welche Lösungsansätze oder Lösungsvorschläge haben Sie mit der Bundeskanzlerin erörtert?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Zum damaligen Zeitpunkt sind die Lösungen noch nicht auf dem Tisch gelegen; die sind erst erarbeitet worden. Uns war klar, dass wir einen Teil des Problems

mit einer Softwareänderung lösen können. Uns war aber zum damaligen Zeitpunkt auch klar, dass es womöglich auch eine mechanische Lösung geben muss.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ich bedanke mich für diese Runde.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich gebe das Wort an die Fraktion der Grünen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. - Herr Professor Winterkorn, mich würde interessieren: Es gibt ja Studien, aus vergangenen Jahren schon, wo beispielsweise ICCT, ADAC, andere nachgewiesen haben, dass das, was man an Emissionen auf der Rolle gemessen hat, nichts oder wenig mit dem zu tun hat, was die Fahrzeuge im realen Betrieb emittieren; das betrifft die gesamte Branche. Waren Ihnen diese Dinge bekannt, haben Sie sich damit auseinandergesetzt im Unternehmen, und wie war die Reaktion darauf?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Also, Herr Krischer, diese Diskussion - ich glaube, der Vorsitzende hat es gerade schon angesprochen gehabt -: Letztendlich geht es um Real Drive Emissions, dass ein Unterschied besteht zwischen den Rollenmessungen und so, wie der Herr Krischer, der Herr von Schenck oder wie ich Auto fahre. Dass da immer größere Werte rauskommen, wussten wir, und deswegen ist die Diskussion mit dem Übergangsfaktor, Real Drive Emissions, sicher die richtige, die auch bei uns geführt wurde.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Die Frage ist ja - - Ich würde es dann noch mal etwas präzisieren: Wir haben ja dann zum Beispiel eine Entwicklung, dass von Euro 4 nach Euro 5 die Emissionen - da gibt es Studien drüber -, obwohl die Grenzwerte gesenkt werden - die realen Emissionen -, sogar steigen. Und das muss doch in einem Unternehmen, wenn es darum geht - Sie haben eben von Umweltethik gesprochen -, zu einer Debatte geführt haben, was stimmt da nicht, weil auch wenn dann der Test so ist, wie er ist - aber das Ziel ist ja, tatsächlich die Emissionen zu reduzieren. Und da würde mich einfach interessieren jetzt gar nicht so sehr, wie ändert man die



5. Untersuchungsausschuss

Testmethode, sondern, wie reduziere ich das, was da auf der Straße passiert.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Zunächst mal, Herr Krischer, ist das Thema Verbrauch und damit auch Emissionen im Sinne von CO₂ oder NO_x speziell bei Dieseln immer ein Thema. Und ich kann mich nicht erinnern, dass wir uns vom Übergang von der EU 4 auf die EU 5 verschlechtert hätten - wir bei Volkswagen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut, es gibt Studien des Umweltbundesamtes - haben wir ja auch Zeugen, die das bestätigen -, das ist entsprechend auch nachweisbar. - Ich würde dann noch mal zu der Frage zurückkommen: Wann haben Sie eigentlich mit der Bundesregierung über dieses ganze Thema Emissionen, Stickoxide gesprochen? Welche Gespräche hat es da Ihrer Erinnerung nach gegeben?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Also, ich persönlich habe mit der Bundesregierung über dieses Thema NO_x nicht gesprochen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wussten Sie denn von Gesprächen Ihrer Vorstandskollegen, anderer Mitarbeiter? War das mal irgendwo in Vorstandssitzungen ein Thema?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Also, ich kann mich an dieses Thema nicht erinnern - sage ich ganz offen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dann würde mich interessieren: Sie haben eben davon gesagt, Sie haben von den Problemen in den USA erfahren. War das für Sie ein US-Problem zu dem Zeitpunkt oder ein Problem, was das gesamte Unternehmen betroffen hat oder den ganzen Konzern in allen Ländern?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Es war zum damaligen Zeitpunkt - und der Herr Vorsitzende hat den Punkt ja schon erwähnt gehabt -, als wir beschlossen haben, einen Recall zu machen, nur ein USA-Problem.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Jetzt lesen wir in den Unterlagen - ist auch,

glaube ich, öffentlich kommuniziert worden -, dass Volkswagen nach wie vor die Auffassung vertritt - ich glaube, auch zum damaligen Zeitpunkt -, dass das, was in den USA klar illegal ist, in Deutschland eigentlich gar nicht illegal ist, dass das noch unter den Praktiken, die wir als Thermofenster kennengelernt haben - ich nenne die mal so -, also zwecks Motorschutz - - Würden Sie diese Rechtsauffassung teilen?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Herr Krischer, ich habe jetzt die Frage nicht ganz verstanden, ganz ehrlich. Können Sie noch mal wiederholen?

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Volkswagen als Unternehmen vertritt die Auffassung gegenüber dem Kraftfahrt-Bundesamt, dass die Manipulationen hierzulande gar nicht illegal sind, dass man im Grunde genommen nur einen Rückruf macht aus Kulanz, weil man gemerkt hat, es gibt ein Problem, also dass das eigentlich gar nicht verboten ist, was Volkswagen - - Diese Auffassung wird vertreten. Würden Sie diese Auffassung teilen?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Das ist eine Rechtsfrage. Ich bitte - - Ich bin jetzt 15 Monate aus dem Geschäft raus. Was jetzt da momentan vertreten wird, weiß ich nicht. Es ist eine juristische Frage.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich frage ja nur, ob Sie diese Auffassung teilen. Man kann ja auch juristische Auffassungen teilen oder nicht.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Die Frage ist doch, ist es legal oder nicht legal, ja?

(Kirsten Lüthmann (SPD):
Genau! - Arno Klare (SPD):
Genau das ist die Frage!)

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Genau, die Frage stelle ich Ihnen ja.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Ja, ja.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): So, und da würde mich einfach - - Ich meine, als



5. Untersuchungsausschuss

Vorstandsvorsitzender über lange Jahre hinweg, teilen Sie diese von Volkswagen vertretene Einschätzung oder nicht?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Aber das kann ich doch jetzt nicht beantworten.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das können Sie - - Habe ich jetzt nicht verstanden.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Das kann ich jetzt nicht beantworten, ist doch klar.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das ist auch zulässig so.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dann möchte ich noch mal darauf zurückkommen - das haben Sie auch in Ihrem Eingangsstatement so dargestellt; ich kenne das auch aus einem Videostatement von Ihnen -, dass Sie davon gesprochen haben, dass das, was bei Volkswagen passiert ist, die Verfehlungen Einzelner sind. Ich sage Ihnen mal, bei mir geht da so ein Film durch den Kopf, dass ich da Ingenieure vor einem Bildschirm sehe, irgendwie in Dunkelheit bei Pizza und Cola, und die verändern dann irgendwie eine Software und machen das heimlich, weil sie die Vorgaben des Vorstandes irgendwie nicht erfüllen können und unter totalem Druck stehen.

Jetzt haben wir hier Sachverständige gehört, Zeugen, die haben uns beschrieben, was die Motorsoftware angeht - ich sage das jetzt mit meinen Worten mal -, dass das so etwas wie das Gehirn des Autos ist. Mir war das gar nicht klar - wenn ich in meinem Passat sitze, denke ich immer, wenn ich kupple, bremsen und schalte, mache ich das alles -, dass da irgendwie eine Software ist. Gut. Mich würde - - Wir haben da gehört, dass das keine Frage ist, wo drei Leute mit beschäftigt sind in einem Konzern, sondern dass das eine Frage ist, die ganze Abteilungen betrifft. Da fielen Zahlen von Dutzenden bis Hunderten Mitarbeitern, die damit beschäftigt sind. Ist diese Einschätzung richtig, oder ist das eher so, dass das zwei, drei Leute machen und eher dann das alles unterm Radar läuft?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Also, Herr Krischer, ich glaube nicht, dass es zwei, drei Leute sind - sicher mehr. Aber wie viele, das weiß ich heute nicht. Aber dass da schon mehr beteiligt sein mussten, werden auch die Untersuchungen zeigen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber das heißt - -

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Wir gehen davon aus: Softwaresteuerung von einem Motor ist ein sehr komplexes Thema. Und wenn Sie sich die Softwarepakete anschauen würden für einen Motor, ist der Stapel Papier so hoch, mit riesigen Applikationen. Das ist schon ein spezielles Arbeitsgebiet in der Motorentwicklung.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ist das aber denn so, dass, wenn man da was verändert, das dann nur einen ganz kleinen Teil des Unternehmens interessiert und alles andere im Unternehmen hat da gar kein Interesse dran, was in dieser Software stattfindet?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Das versuchen wir gerade zu verstehen. Aber eins ist auch klar, Herr Krischer: Wenn man einen neuen Motor entwickelt oder ein neues Projekt macht, gibt es ja viele Parameter, auf die es ankommt: angefangen vom Design, weiter zum Gewicht, weiter zu Fahrleistungen und natürlich auch über die Emissions- und Verbrauchswerte. Und die werden in einem Katalog festgehalten und werden dann abgesegnet, wenn sie innerhalb der Norm sind.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie haben gerade gesagt, dass - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Oliver, das müssen wir dann auf die nächste Runde verschieben, weil jetzt als Nächstes die SPD-Fraktion an der Reihe ist.

Kirsten Lühmann (SPD): Okay. - Herr Winterkorn!

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Ich sehe Sie schlecht.



5. Untersuchungsausschuss

Kirsten Lühmann (SPD): Lühmann! Es steht ein Stuhl davor. - Ich komme auch noch mal auf die Frage von Herrn Krischer zurück. Ich weiß, dass Sie sie nicht beantworten, aber ich sage, wo es herkommt. Sie haben in Ihrem Eingangsstatement gesagt - ich habe es mir aufgeschrieben -, es wurde verbotene Software eingesetzt, und ich entschuldige mich dafür. - Das ist jetzt etwas verkürzt. Ich habe das sehr aufmerksam zur Kenntnis genommen und fand das eine sehr klare Aussage von Ihnen. Und deswegen verwundert es mich, dass Sie jetzt die Frage, ist es illegal - - weil für mich sind „verboten“ und „illegal“ Synonyme. Im Eingangsstatement haben Sie gesagt, es wurde verbotene - Schrägstrich -, illegale Software eingesetzt, und auf die Frage „Teilen Sie die Einschätzung, dass sie eben nicht illegal ist?“, haben Sie - das ist Ihr gutes Recht - die Aussage verweigert. Das passt für mich nicht zusammen. Wenn Sie wollen - Sie müssen nicht, das weiß ich -: vielleicht, dass Sie mir das erklären.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Vielleicht eine klare Aussage: Es ist ein Gesetz bei uns, dass die Software auf dem Prüfstand und die Software beim Fahrzeugfahren gleich sein muss. Das ist der Punkt.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke. - Sie haben hier gesagt - und korrigieren Sie mich, wenn ich Sie falsch verstanden habe -, unmittelbar nachdem Sie von der Dimension erfahren haben, haben Sie die Bundesregierung informiert in dem Telefonat mit Frau Merkel. In diesem Telefonat, haben Sie gesagt, konnten wir aber noch keine Strategie, wie es jetzt weitergehen soll, machen, weil es eben so kurz danach war. Mich würde interessieren: Wie ist dann in der Folge, und vor allen Dingen wann, die Zusammenarbeit, ja, dann nicht mehr mit Frau Merkel, aber zum Beispiel mit dem KBA passiert?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Also, zunächst mal will ich vielleicht, damit das Ganze ins richtige Licht gerückt wird, erklären, wie dieses Wochenende abgelaufen ist: Am Freitag, dem 18. September, um 18 Uhr, haben wir Notiz bekommen von dieser Notice of Violation. Am Samstag war dann eine große Telefonkonferenz mit den Kollegen von verschiedenen Marken, um zu klären,

was ist in den USA los, und die Frage, haben wir sonst noch irgendwo ein Problem.

Am Sonntag, dem 20. September, war dann eine große Runde in Wolfsburg mit circa 100 Leuten, wo klar wurde, dass noch mehrere Fahrzeugtypen und mehrere Fahrzeugmotoren und mehrere Länder betroffen sind. Dann am Montag - Sonntagabend habe ich den Aufsichtsratsvorsitzenden informiert, dass wir ein größeres Problem haben, am Montag dann die Politik und meines Wissens am Dienstag die Bundeskanzlerin, weil sie Montag nicht da war. Und erst am 22., dem Dienstag, haben wir die Zahlen auf dem Tisch gehabt, wie viele Fahrzeuge betroffen sein könnten, was wir machen könnten und was die finanziellen Auswirkungen sind.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke. - Meine Frage war: danach. Also, ich gehe davon aus, am Dienstagabend wussten Sie ungefähr, wie viele Fahrzeuge -

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Ja.

Kirsten Lühmann (SPD): - betroffen waren. Nun wussten Sie aber immer noch nicht: Wie gehen wir jetzt mit diesen Fahrzeugen um? Dann wurde ja eine Strategie gemacht. Wie war da die Zusammenarbeit mit dem KBA? Denn das KBA musste ja auch oder hat ja dann auch einzelne Aktionen von Ihnen genehmigt oder nicht genehmigt. Wie war da die Zusammenarbeit, und wie funktionierte das?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Also, ich hatte mich an dem Montag, dem 21., mit Herrn Zinke und Herrn Ramsauer noch getroffen gehabt - -

(Der Zeuge berät sich mit
RA Dr. Felix Dörr)

- Herr Dobrindt. Entschuldigung! Ramsauer war sein Vorgänger. Mit Herrn Dobrindt getroffen. Aber die Maßnahmen, wie man die Fahrzeuge im Feld - - Wie man das Problem lösen kann, war zu dem Zeitpunkt nur zum Teil definiert. Und außerdem - das dürfen Sie nicht vergessen -: Am 25. habe ich das Haus verlassen.



5. Untersuchungsausschuss

Kirsten Lühmann (SPD): Okay, dann können Sie es also vor dem 25. nicht mehr - - Sie haben gerade angesprochen, dass Sie sich am Montag mit Herrn Dobrindt getroffen haben. Genau da wäre ich jetzt drauf gekommen. Könnten Sie uns darlegen, was Sie dort besprochen haben? Sie haben den Minister informiert und Herrn Zinke. Könnten Sie da noch ein paar Worte mehr drüber verlieren, bitte?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Gut, wir haben uns in München getroffen, und ich habe dem Minister Dobrindt und Herrn Zinke gesagt, wir haben nicht nur ein USA-Problem, sondern wir haben auch ein Problem im Rest der Welt. Die Lösung, wie ich gerade sagte, haben wir zum Teil da noch nicht gehabt und die gesamte Auswirkung auch nicht. An diesem Thema, wie viele Fahrzeuge betroffen sind und welche finanziellen Auswirkungen es hat, haben Tag und Nacht die Mitarbeiter gearbeitet, damit wir am Dienstag dann in der Vorstandssitzung wussten über die Größe des Umfangs. Und das habe ich dem Herrn Dobrindt und dem Herrn Zinke gesagt.

Kirsten Lühmann (SPD): Ich gehe davon aus, dass Sie meine letzte Frage auch nicht beantworten können, weil Sie den Konzern dann verlassen haben; ich stelle sie aber. Vielleicht können Sie sagen, was der Plan war, als Sie gingen.

Es ist in der Presse berichtet worden, dass Sie in diesem Gespräch Minister Dobrindt absolute Unterstützung zugesichert haben, auch später noch mal für die vom Minister angesetzte Untersuchungskommission. Was können wir darunter verstehen, oder wie hat sich das manifestiert, diese absolute Unterstützung bei der Untersuchungskommission?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Damit ist hier gemeint gewesen, dass wir alles tun werden, um die Fahrzeuge, die diese Software drauf haben oder diese Beanstandung haben, vor Kunde zu reparieren.

Kirsten Lühmann (SPD): Haben Sie in dem Gespräch sich unterhalten darüber, dass Sie auch die Software zur Verfügung stellen, die Quellcodes, die Motorsteuerungssoftware?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Das habe ich sicher nicht getan, aber das ist eine Sache, die dann von Volkswagen mit den Werkstätten gemacht werden musste.

Arno Klare (SPD): Herr Professor Winterkorn, mein Name ist Arno Klare. Wahrscheinlich steht auch wie bei Frau Lühmann dieser Stuhl dazwischen.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Jetzt sehe ich es. Sie sitzen besser.

Arno Klare (SPD): Deshalb sage ich mal meinen Namen, damit Sie wissen, mit wem Sie jetzt hier sprechen.

USA galt oder gilt immer noch, wahrscheinlich jetzt vermehrt, als ein sehr dieselskeptisches Land, wenn man mal die Verkaufszahlen dort sieht. Das heißt, die Versuche, die es in den 70er-, 80er-Jahren gab, mit anderen Marken dort irgendwie Fuß zu fassen, sind alle gescheitert. Und jetzt sind Sie auf den amerikanischen Markt mit Dieselprodukten gegangen unter der Kampagne „Clean Diesel“. Können Sie mir ein bisschen was sagen, welche Eckpunkte diese Clean-Diesel-Kampagne hatte und was Sie den Verbrauchern sozusagen gesagt haben als Werbenarrativ, damit sie Diesel kaufen sollen?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Herr Klare, man vergisst ja ganz schnell, aber ich möchte erinnern: Im Jahre 2005, 2006 kostete die Gallone Sprit in den USA 4 Dollar - heute liegen wir bei 1,80 oder 1,90 -, sodass die Amerikaner sich damals gewünscht hatten, Autos mit wenig Verbrauch zu bekommen, mit hohem Drehmoment. Und so ist von der deutschen Automobilindustrie zusammen mit Bosch die Idee des Clean Diesel kreiert worden. Es war nicht nur der Volkswagen-Konzern - es war auch BMW mit dabei, war auch Daimler mit dabei, auch Audi natürlich. Und so war die Idee: Bei diesen Kraftstoffpreisen ist der Diesel mit seiner Drehmomentfähigkeit sicher ein attraktives Angebot für den amerikanischen Kunden. Und so haben es auch die Händler gesehen.



5. Untersuchungsausschuss

Arno Klare (SPD): Jetzt sind Sie ja Techniker, Diplom-Ingenieur, das heißt, Sie verstehen auch was von der Technik, die dahintersteht, und Ihnen ist auch klar, dass man natürlich den Diesel nur sauber bekommt, „clean“ bekommt, mit einem sehr aufwendigen Abgasreinigungssystem, also mit Abgasrückführung, mit NOx-Speichersystem, und natürlich - entscheidende Komponente - der SCR-Kat. Für SCR brauchen Sie AdBlue. Und Sie wissen auch, dass man so zwischen 4 und 6 Prozent AdBlue-Flüssigkeit braucht, gemessen am Dieserverbrauch. Wenn ich jetzt mal anfangen, zu rechnen, und nehme den Durchschnittsflottenverbrauch der Fahrzeuge, die Sie dort abgesetzt haben, so bei 7 l auf 100 an, dann brauchen Sie auf 100 km 0,35 l AdBlue. Wenn Sie den Kunden versprochen haben: „Kümmert euch nicht drum, wir machen das in den Intervallen der jeweiligen

(Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Inspektionen!)

Werkstattbesuche!“ - bei 30 000er-Intervallen müssten Sie einen Tank von 105 l verbauen. Real ist verbaut worden: 13 l. Sie haben sich gerade selber in Ihrem Eingangsstatement geschildert als einer, der sich um jedes Detail kümmert. Bei 13 l und 105 l Bedarf - bei 7 l wohl gemerkt; da muss man schon relativ piano so einen Touareg fahren, Touareg hat 20-l-Tank AdBlue - war klar: Es geht gar nicht. Ist Ihnen das nie aufgefallen?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Wenn man davon ausgeht, dass man es nur beim 30 000er-Intervall macht - und das war nicht der Fall.

Arno Klare (SPD): Ja, aber selbst beim 10 000er-Intervall haben Sie ein Problem.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Bei welchem Auto? Also, mir ist das nicht bekannt. - Die AdBlue-Tanks, die die Fahrzeuge hatten, haben das erfüllt. Die anderen Systeme, die wir nach 2007 eingeführt haben, haben ja einen NOx-Speicherkat gehabt.

Arno Klare (SPD): Das heißt, Sie haben nie sozusagen die Diskrepanz als Diskrepanz wahrgenommen zwischen dem, was an AdBlue-Flüssigkeit

vorhanden war, und dem, was eigentlich gebraucht werden musste? Denn selbst wenn Sie den Speicherkat haben, brauchen Sie ja nachher den SCR-Kat, um das im Gespeicherten sozusagen auch wieder umwandeln zu können, das heißt, Sie brauchen dann mehr AdBlue, wohl gemerkt, auch wenn Sie einen Speicherkat haben. Aber die technischen Zusammenhänge muss ich Ihnen ja nicht erklären. Ich bin kein Techniker, Sie wissen das viel besser als ich. Aber diese Diskrepanz ist Ihnen nie aufgefallen?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Professor Winterkorn, dann hätte ich weitere Fragen an Sie. Sie haben ja durchaus sehr kooperativ auch schon auf andere Fragen bezüglich des Vorlaufs hingewiesen und geantwortet. Und das motiviert mich, dann doch noch mal auf den Mai 2014 zurückzukommen.

Sie hatten es ja bestätigt, dass es klar war, dass auf dem US-amerikanischen Markt 500 000 Autos davon betroffen sind, dass sie notwendigerweise dann zurückgerufen werden mussten und eine neue Software aufgespielt bekommen. Dann interessieren mich noch mal die Gründe dafür. Also, 500 [sic!] Diesel-Pkw auf dem amerikanischen Markt sind für VW natürlich schon eine recht große Größenordnung; das ist ja nicht ein kleiner Teil einer insgesamt großen Flotte.

Wir haben in unseren Unterlagen - - Das ist eine Pressemitteilung oder Presse- - veröffentlicht in der *Süddeutschen* unter der Überschrift: „Kleine Gruppe, großer Kreis“, wo die Zeitung berichtet über eine Notiz Ihres Managers Bernd Gottweis vom Mai 2014, die an Sie gerichtet war. Darin werden Sie von Herrn Gottweis auf „Messungen der US-Behörden“ hingewiesen - so sagt die Zeitung -,

... bei denen die Stickstoffwerte bei Dieselmotoren den zulässigen Grenzwert um das bis zu 35-Fache überschritten.

Wörtlich heißt es in der Notiz - so ist es zumindest aus diesem Artikel erkennbar -:



5. Untersuchungsausschuss

Eine fundierte Erklärung für die dramatisch erhöhten NOx-Emissionen kann den Behörden nicht gegeben werden. Es ist zu vermuten, dass die Behörden die VW-Systeme daraufhin untersuchen werden, ob Volkswagen eine Testerkennung in die Motorsteuergeräte-Software implementiert hat (sogenanntes Defeat Device).

Können Sie sich an diese Mitteilung von Herrn Gottweis erinnern?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Also, Herr Vorsitzender, das zählt sicher zu dem Thema, wo ich in Braunschweig zuerst was sagen möchte.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Dann gehen wir weg von diesem direkten Gespräch. Gleichwohl - es wurde eben ja noch mal von meinem Kollegen auch gesagt -, Sie sind dafür bekannt und haben es selbst ja auch noch mal für sich so dargestellt, dass Sie als Vorstandsvorsitzender natürlich schon auch Details geprüft haben. Nun geht es ja bei dieser Geschichte - - Sie haben es gesagt, dass man den US-amerikanischen Markt mit einem neuen Fahrzeugtyp auch ein Stück aufrollen will. Nun gab es ganz offensichtlich im Mai 2014 ein großes Problem damit. Also meine Frage war, wie intensiv Sie sich im Jahr 2014 nach dieser Rückrufaktion auch im Vorstand mit dieser Frage befasst haben.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Also, für mich war das Thema mit dem Recall erledigt, Herr Vorsitzender. Der Recall - kann ich genau sagen - hat 20 Millionen gekostet, war also nicht etwas, was allzu groß war, weil es ein Software-Recall war. Damit war das Thema für mich eigentlich erledigt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Können Sie sich dran erinnern, ob diese Besonderheit erläutert worden ist, dass es da einen Softwarefehler gab ganz offenkundig, der nachgebessert werden muss?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Also, Herr Vorsitzender, bitte - - Bei dem einen Thema verweise ich nach wie vor auf Braunschweig. Der andere

Punkt ist der: In einem Konzern der Größe von Volkswagen, mit zwölf Marken, mit 600 000 Beschäftigten, glaube ich - - Wenn mir einer sagt: „Damit ist das Problem erledigt“, dann glaube ich ihm das.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, es wurde - - Gut, dann entnehme ich dem so, dass da nicht weiterhin die technischen Probleme erörtert worden sind im Vorstand, sondern dass die nachgelagerten Abteilungen dann gesagt haben: „Wir müssen da eine neue Software aufspielen“, und Sie haben das als Aufsichtsratschef dann so abge-

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Als Vorstandsvorsitzender, nicht Aufsichtsrat.

Vorsitzender Herbert Behrens: Entschuldigung! - als Vorstandsvorsitzender so dann akzeptiert und dann auch laufen lassen. - Sind Ihnen danach, bei diesen Rückrufaktionen, weitere Meldungen gemacht worden aufgrund der Dimension auch der betroffenen Fahrzeuge, ob die Recall-Aktion erfolgreich war und ob die neu aufgespielte Software dann das Problem dann gelöst hat?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Haben wir nicht mehr drüber geredet.

Vorsitzender Herbert Behrens: Es gab im Jahr 2014 eben auch diese publizierte Studie des ICCT, wo eben auf Unregelmäßigkeiten beim Abgasverhalten des EA189 hingewiesen worden ist. Wie sind Sie darüber informiert worden in Ihrer Tätigkeit als Vorsitzender, als Vorstandschef?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Das war ja eine Presseveröffentlichung von ICCT, und die Frage von mir war: Ist das ein echtes Problem? - Da hieß es: Nein, das ist ein Messtechnikproblem.

Vorsitzender Herbert Behrens: Bitte? Ich habe eben nicht verstanden.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Ein Messtechnikproblem.



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Es wurden nach dieser Veröffentlichung der Studie auch nicht eigene Studien aufgelegt, um zu untersuchen, was denn wirklich dahintersteckte.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Sind mir nicht bekannt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also sind auch keine Maßnahmen ergriffen worden seitens VW, dass man dort eingreifen müsste.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Ist mir nicht bekannt, Herr Vorsitzender.

Vorsitzender Herbert Behrens: Keine Maßnahmen. Gut.

(RA Dr. Felix Dörr: Herr Vorsitzender, es ist dem Zeugen nicht bekannt! Er hat nicht gesagt, es ist nichts gemacht worden, sondern er hat gesagt: „Ist mir nicht bekannt“!)

- Okay, ja, Sie haben recht.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Danke.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann noch mal zu dem, was Sie als Unternehmen auch aufgrund von externen Hinweisen unternommen haben: Sie haben in einer Pressemitteilung von VW am 2. März 2016 - - Nein, bezieht nicht mehr - - Gut, ist nicht mehr Ihr Zuständigkeitsbereich sozusagen.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: 16, ja?

Vorsitzender Herbert Behrens: Pardon. - Das betrifft das Jahr 2016. Insofern können Sie nach Ihrem Ausscheiden dazu nichts sagen. Dann ist die Frage an dieser Stelle erst mal obsolet. - Dann gebe ich das Wort weiter an die CDU/CSU-Fraktion.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ja. - Herr Winterkorn, auch von meiner Seite möchte ich zunächst noch mal eingehen oder zurückkommen auf Ihr Eingangsstatement. Da hatten Sie gesagt, es ist nicht

zu verstehen, warum Sie nicht frühzeitiger informiert wurden. Das lasse ich jetzt mal so stehen, im Hinblick auch auf Braunschweig. Aber Sie haben dann gesagt, vielleicht haben Sie auch Signale übersehen. Was würden Sie aus heutiger Sicht als solche Signale, die Sie vielleicht übersehen haben, deuten?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Herr Lange, ich darf jetzt wieder auf den Vorgang in Braunschweig verweisen. Und die Bemerkung, die ich da gemacht habe, kommt eigentlich daher, weil ich mich auch hinterfrage - keine Frage!

Ulrich Lange (CDU/CSU): Gut. Dann nehmen wir die Signale auch als Teil des persönlichen Prozesses. - Ich möchte dann noch mal eingehen auf das Gespräch, dass Sie mit Bundesminister Dobrindt und Herrn Zinke geführt haben. Ich will jetzt weniger auf das Gespräch an sich eingehen, sondern ich hätte eine Frage, wie Sie Ihr Verhältnis oder das Verhältnis des Konzerns im Zusammenhang mit den Aufsichtsbehörden, insbesondere des KBA, auch in der Vorzeit, nicht nur bezüglich dieses einen Gesprächs, wahrgenommen und durchgeführt haben.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Herrn Zinke habe ich vor dem Gespräch einmal bei einer Veranstaltung getroffen. Sonst hatten wir auf unserer Ebene mit Herrn Zinke, also auf meiner Ebene, keine Gesprächsrunden. Das war vorwiegend ein Thema gewesen - mit KBA, mit Herrn Zinke - der Entwicklungsverantwortlichen.

Mit den Verkehrsministern, ob es Herr Dobrindt war oder Herr Ramsauer, habe ich persönlich öfters Kontakt gehabt. Da ging es um das Thema Elektromobilität, da ging es um das Thema: Wie schaut die Infrastruktur aus, wie kommen wir verkehrstechnisch weiter, wie schaut die Zukunft des Verbrennungsmotors aus? Solche Gespräche habe ich mit den beiden Herren geführt.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Diese Gespräche sind eher allgemeinpolitischer Art - würde ich jetzt mal so bezeichnen.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Nicht ganz, nicht ganz.



5. Untersuchungsausschuss

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ja, aber mich interessiert mehr der Teil Aufsichtsbehörde, Genehmigungsbehörde, KBA. Wurde im Vorstand bei Ihnen berichtet, jetzt aus der unteren Ebene in den Vorstand hinein, über die Zusammenarbeit und das Verhältnis zum KBA: „Das ist besonders gut“, oder dass es auch an der einen oder anderen Stelle dort Probleme gibt?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Also, Herr Lange, mir sind Berichte in Vorstandssitzungen über die Zusammenarbeit mit KBA nicht bekannt.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Dann bedanke ich mich.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann würde ich ganz gerne ansetzen auch an den Kenntnissen, die Sie als Vorstandsvorsitzender hatten, weil ich mir eben auch vorstelle, dass es zentral ist bei relevanten Fragen, dass sich der gesamte Vorstand oder zumindest Sie als Vorstandsvorsitzender dieser Frage zuwenden müssen. Nun sind Sie zusätzlich noch als Ingenieur auch mit der Technik so weit kundig. Nun hat es Berichte gegeben, die stammen allerdings dann aus dem Zeitraum nach Ihrem Ausscheiden aus dem Unternehmen, vom November, beziehen sich aber auf einen Zeitraum Ihrer Tätigkeit im Konzern, wo Sie vorgegeben haben - so schreibt es die *Süddeutsche Zeitung* am 8. November 2015 -, bis 2015 die CO₂-Emissionen um 30 Prozent senken zu wollen - Sie hatten es in Ihrem Eingangsstatement gesagt -, aufgrund der Möglichkeiten und Notwendigkeiten den amerikanischen Markt betreffend. Dann gab es einen Bericht, der über die *Tagesschau* publiziert worden ist, dass die Entwicklung der Manipulationssoftware für den US-Markt etwa 2006 begann - das ist eine Behauptung der *Tagesschau*, danach werde ich Sie nicht fragen -, und der Grund sei die Erkenntnis gewesen, dass strengere US-Emissionsstandards nur schwer erreichbar sind.

Und dann noch mal meine Frage, nicht in Bezug auf das, was Ihnen da zum damaligen Zeitpunkt bekannt gewesen ist, sondern eine Frage danach: Wie ist dieses Problem thematisiert worden? Sind es nur die Ingenieure gewesen, oder ist es zur Vorstandsangelegenheit geworden ab einem

bestimmten Zeitpunkt? Haben Sie Kenntnis darüber, dass Ingenieure sich auch an den Vorstand gewendet haben, um auf die Probleme bei der Umsetzung dieser ehrgeizigen Ziele hinzuweisen?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Ist mir nicht bekannt. War keiner bei mir.

Vorsitzender Herbert Behrens: Wie muss ich mir das vorstellen? Gibt es einen intensiven Austausch zwischen Entwicklungen in den USA und in anderen Standorten, in Europa, in Deutschland?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Natürlich. Wir haben - Volkswagen hat in den USA ein extra Testlabor für Fahrzeuge für den USA-Markt, weil die ja immer auch wussten, dass die Anforderungen an die NOx-Werte in den USA höher sind als in Europa. Zur Erinnerung: Wir reden in Europa damals von 180 mg/km; in den USA hat man schon damals von 50 mg/km geredet. Und immer nicht vergessen auch, wenn wir über das Thema Emission reden: Wir reden hier von Milligramm, bei CO₂ reden wir von Gramm. Wir reden von 100 g CO₂, und wir reden momentan von 50 mg oder 35 mg - Milligramm, Tausendstelgramm - NOx.

Vorsitzender Herbert Behrens: Uns geht es hier natürlich nicht nur in diesem Ausschuss, sondern darüber hinaus als Verkehrspolitiker auch darum, dass wir über Grenzwerte uns unterhalten und diese Dinge mehr. Insofern sind wir schon darauf angewiesen, auch Informationen von den Fachleuten zu bekommen. Nun sagen Sie - so habe ich Sie verstanden; wenn es nicht so ist, müssten Sie dem widersprechen -, dass auf jeden Fall die Probleme, die Techniker aufgedeckt haben, dass es nur sehr schwer erreichbar sein kann, diese strengen Ziele einzuhalten, dass Sie sich nicht weiter damit befasst - - oder dass das nicht als Problem an Sie -

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: - herangetragen worden ist im Vorstand. - Ja gut, das wäre eine



5. Untersuchungsausschuss

Einschätzung des Rückblicks. Das ist auch wieder nicht zulässig. Also, ich bin jetzt am Überlegen, wie ich die Frage formuliere, um auch von Ihnen einen Hinweis zu bekommen: An welcher Stelle ist möglicherweise innerhalb des Konzerns oder auch in der Schwierigkeit, bestimmte Grenzwerte einzuhalten, über den US-amerikanischen Markt hinaus auch die entsprechende Aufsichtsbehörde und Typgenehmigungsbehörde in Deutschland zu informieren? - Nein, ich lasse es mal weg; denn ich überlege noch mal, wie ich das in der nächsten Frage machen kann.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Herr Vorsitzender, vielleicht eine Bemerkung.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, es geht mir nicht darum - - Ich sage es einfach noch mal: Es geht nicht darum - das ist Aufgabe des Gerichts -, Ihre persönliche Verantwortung festzustellen. Uns geht es als Politiker in diesem Ausschuss darum, festzustellen: „Wo sind wirklich strukturelle Mängel gewesen, wo hat wer versagt?“ und dazu haben wir dann die Zeugen auch eingeladen und auch Sie eingeladen. Darum sind wir schon darauf angewiesen, zu erkennen: Wo sind möglicherweise strukturelle Probleme aufgetaucht?

Dass es in Ihrem Fall jetzt auch eine Überschneidung gibt, das akzeptieren wir alle; das wissen wir auch. Das betrifft andere Zeugen möglicherweise auch. Aber dennoch bleibe ich dabei, dass wir schon Hinweise, die Sie bekommen haben zu einem früheren Zeitpunkt, also weit vor dem eigentlichen katastrophalen Skandal - - zu erfahren: Wo sind technische Probleme diskutiert worden?

Wir müssen als Gesetzgeber in der Lage sein, beurteilen zu können: Was ist möglich, und was ist nicht möglich? Und darum insistiere ich ein bisschen an diesem Punkt. Wenn Sie bitte Verständnis dafür haben!

Aber Sie haben gesagt, Sie haben es nicht weiter als - - im Vorstand gehabt. Dann würde mich halt nur interessieren - vielleicht für die Zukunft und nicht so sehr für den Untersuchungsausschussgegenstand relevant -: An welchen Stellen Ihres

Konzerns werden solche Entscheidungen gefällt? Wo müssten wir als Politiker dann aufmerksamer sein?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Also, die obersten Entscheidungen für ein Produkt - um mal vielleicht so ein bisschen weiter auszuholen, Herr Vorsitzender - werden immer im Produktstrategiekomitee gefällt, PSK. Da wird die Produktbeschreibung definiert, da wird auch definiert, was einzuhalten ist, und da werden auch die Abweichungen diskutiert im laufenden Projekt.

Nehmen wir mal an, für den nächsten Golf wird irgendwann beschrieben: Gewicht, Leistung, Größe usw. - und eben auch die Emissionswerte. Und wenn dagegen verstoßen wird, muss in diesem Strategiekomitee die Meldung kommen: „Wir erreichen nicht“, sei es Gewicht, seien es die Kosten, seien es die Aufwendungen oder auch die Emissionen. - Das ist das Komitee, und da muss man davon ausgehen, dass die Fachleute, wenn sie Probleme haben, dahinein berichten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Ich gebe das Wort weiter an die SPD-Fraktion.

Kirsten Lühmann (SPD): Herr Winterkorn, ich habe zwei Nachfragen. - Es ist immer so: Wenn zwei sich unterhalten und ein Dritter hört zu, versteht er das manchmal anders. Und das ist eben auch so. Ich habe gedacht, ich habe Sie verstanden, und im Gespräch mit meinen Mitarbeitenden haben die gesagt, sie haben das ganz anders verstanden. - Kennen wir!

Und zwar geht es um zwei Punkte - einmal über die Definition „Verbotene Software“. - Sie haben gesagt und noch mal klargestellt in Ihrem Eingangsstatement, Ihre Aussage „Verbotene Software“ bezog sich darauf, dass innerhalb des VW-Konzerns es untersagt ist, dass auf Rollenprüfständen und im Realbetrieb unterschiedliche Motorsteuerung passiert. Das hatte ich so verstanden. Aber teilen Sie die Auffassung, dass das nicht nur im VW-Konzern so ist, sondern dass auch der Gesetzgeber das nicht möchte, dass bei



5. Untersuchungsausschuss

einer Prüfsituation eine andere Motorsteuerungssoftware eingesetzt wird oder benutzt wird oder in Kraft gesetzt wird als im Realbetrieb?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Davon gehe ich aus.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke. - Und die zweite Frage war: Wir hatten - - Ich glaube, der Vorsitzende hatte Sie angesprochen auf ein Gespräch, das Sie mit Herrn Piëch geführt haben Anfang 2015. Und da hatten Sie gesagt, Herr Piëch hat Sie informiert darüber, dass es Ermittlungen in den Vereinigten Staaten gibt und dass es einen Recall gibt.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Nein, nein. Noch mal:

Kirsten Lühmann (SPD): Gut.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Ich habe Herrn Dr. Piëch gesagt, dass wir einen Recall in den USA machen.

Kirsten Lühmann (SPD): Und über die Gründe haben Sie ihn nicht informiert?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Doch, über das Thema Diesel.

Kirsten Lühmann (SPD): Ja. - Dass es Probleme bei der Motorsteuerungssoftware gibt?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Ob ich das Thema Motorsteuerung - - Aber wir haben gesagt, wir machen einen Recall bei 500 000 Fahrzeugen, wo wir eine andere Software verwenden, um die Emissionswerte zu verbessern.

Kirsten Lühmann (SPD): Gut, danke.

Arno Klare (SPD): Also, ich habe ja gerade so Schluss gemacht und habe dann Danke gesagt, aber ich habe gerade festgestellt, dass ich noch nicht so ganz zufrieden bin. Und ich bleibe da mit meiner Penetranz so ein bisschen an diesem Thema dran, was wir gerade schon mal hatten.

Sie haben gerade gesagt, dass dann natürlich klar ist - ist mir auch klar -, dass, wenn ein Fahrzeug entwickelt wird, so ein Produktentwicklungsteam dort zusammensitzt und über alle Dinge nachdenkt, die notwendig sind. Nun bekommt dieses Produktentwicklungsteam - das ist ja wahrscheinlich nicht im luftleeren Raum - von irgendwoher Vorgaben allgemeinerer Art, wie so ein neues Fahrzeug beschaffen sein soll. - Ist das in meiner etwas laienhaften Auffassung erst mal richtig dargestellt?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Erst mal haben Sie es richtig dargestellt, aber die Vorgaben kommen nicht von irgendjemandem. Die Vorgaben kommen zum Teil vom Gesetzgeber, die Vorgaben kommen zum Teil, weil man sich im Wettbewerb stellen muss, von Kunden usw. Also, das ist schon ein Sammelsurium von vielen Einflüssen, bis so ein Produkt beschrieben ist. Und bis es entwickelt ist, vergehen normalerweise dann vier Jahre.

Arno Klare (SPD): So, und jetzt wusste - - Wenn man jetzt einen Diesel in den USA an den Markt bringt und an die Kunden bringen will, war wahrscheinlich diesem Produktentwicklungsteam klar bei der Skepsis, die es dort gibt gegenüber Diesel überhaupt - nicht gegenüber Ihren Fahrzeugen als solchen, sondern gegenüber Diesel -: Wenn ich denen jetzt zumute, dass sie nicht nur Treibstoff tanken müssen, sondern auch noch AdBlue nachfüllen müssen, dann wird der Verkauf schwieriger. Ist das von mir auch richtig dargestellt?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Die erste Generation ist ohne AdBlue ausgekommen, Herr Klare - - einen reinen NOx-SpeicherKat gehabt. Die zweite Generation erst oder die dritte Generation - ich bringe es nicht mehr ganz zusammen - hat dann AdBlue bekommen.

Arno Klare (SPD): Aber Sie wollten - war das eine der Vorgaben? - den Kunden ersparen, sozusagen zwei Flüssigkeiten relativ regelmäßig einfüllen zu müssen.



Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Solange man die Abgaswerte mit dem normalen Speicherkat erfüllt, ist für den Kunden angenehmer, wenn er nicht nachfüllen muss.

Arno Klare (SPD): Aber da muss man sich ja irgendwann mal entschlossen haben, den SCR-Kat sozusagen additiv noch dazuzubauen. Und der ist natürlich aus meiner Sicht auch absolut notwendig, um den Diesel wirklich sauber zu kriegen, was mit Speicherkat und allen anderen so optimal nicht gelingt. Dann hätte Ihnen ja dieses Produktentwicklungsteam sagen müssen: Wir haben ein Problem, wenn wir das mit den Normalintervallen machen müssen; denn wenn wir einen 13-l-Tank in einen Passat einbauen - viel mehr Platz ist auch nicht; ich weiß bisher nicht, wo so ein Tank dann hin soll -, dann müssen wir 5 000er-Intervalle haben in der Werkstatt. - Das führt aber nicht dazu, dass das Fahrzeug sich besonders großer Beliebtheit erfreuen dürfte.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Also, zunächst mal sind - - Die jetzige Generation, habe ich Ihnen gesagt, beim Passat war und Jetta war ohne AdBlue. Die nächste Generation war mit, und es war keiner bei mir, der sagte, er bringt die Menge nicht unter.

Arno Klare (SPD): Aber wir waren uns doch gerade darüber einig, dass man, wenn man wirklich sauber das Fahrzeug haben will, ungefähr einen 100-l-Tank braucht. Der ist größer als der -

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Nein.

Arno Klare (SPD): - Treibstofftank. Und den kriegt man in einen Passat erst mal nicht, in einen Jetta schon gar nicht.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Zunächst mal galten damals, als der Diesel eingeführt wurde, andere Grenzwerte in den USA. Nicht zu vergessen! Die extremen Grenzwerte haben wir jetzt gerade bei 35 mg, ja. - Also, ich kann mich nicht erinnern, dass irgendjemand bei mir war und sagte: Ich brauche einen 100-l-Tank.

Arno Klare (SPD): Also, nun wissen wir von Lkw-Fahrzeugen, dass die - - Wenn der AdBlue-

Tank leer ist, dann kann man zwar weiterfahren, aber sozusagen im Kriechgang. Dann fährt man noch 20 Stundenkilometer, was jetzt für einen Lkw nicht besonders schnell ist und für den, dem der Lkw gehört, finanziell ein Desaster. Also füllen die alle diesen Tank nach.

Welche technischen Vorrichtungen gibt es denn - wenn AdBlue-Tanks verbaut und SCR-Kat verbaut -, ja, wenn der Tank leer wird? Gibt es da eine Anzeige, oder gibt es eben auch nur einen Kriechgang, oder fährt der Wagen gar nicht mehr?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Nein, es gibt eine Anzeige, und zwar 2 000 km, bevor der Tank dann leer ist. Und wenn ich mich richtig erinnere, wird dann auch ein Schongang eingelegt, wenn er leer ist - in den USA zumindest.

Arno Klare (SPD): Das heißt aber, das Fahrzeug wurde dann beim 13-l-Tank, wenn AdBlue über die normale Fahrdynamik eingesetzt wird - und zwar immer -, verdammt schnell stillgelegt, nicht?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Also jetzt - - Sie müssen verstehen, ich habe jetzt die Werte nicht im Kopf, Herr Klare - also wirklich. Aber ich wiederhole mich: Wenn ein Entwicklungsingenieur seine Ziele nicht erfüllt, hat er sich zu melden.

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

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

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, herzlichen Dank. - Herr Professor Winterkorn, ich möchte noch mal da weitermachen, wo ich eben aufgehört habe. - Da haben wir über die Entwicklung von Motorsoftware gesprochen, und dann haben Sie gesagt: „Das versuchen wir gerade zu verstehen“, also die Frage: Wie entsteht so eine Software, wie ist sie entwickelt worden? - Können Sie uns noch mal erläutern, was Sie damit gemeint haben? Das würde mich sehr interessieren.



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Zu verstehen, wie - - Jetzt habe ich gerade Ihre Frage nicht verstanden, Herr Krischer.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wir haben gerade gesprochen. Ich hatte beschrieben, uns haben hier sachverständige Zeugen erläutert, so eine Motorsteuerungssoftware: sehr komplexes Ding, viele Abteilungen des Unternehmens mit beschäftigt, alles Mögliche. - Und Sie haben mir ein bisschen so ein Bild gezeichnet: Verfehlungen Einzelner. Und dann haben Sie gesagt: Wie das mit der Entwicklung der Motorsteuerung geht, das versuchen wir gerade zu verstehen. - Das war Ihr letzter Satz. Da würde mich noch mal interessieren, was Sie da gerade jetzt zu verstehen versuchen.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Wir versuchen zu verstehen, wie Ingenieure versucht haben, mit dieser verbotenen Software zurechtzukommen, und warum.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, das heißt, Sie haben sich mit diesen Softwarefragen nie auseinandergesetzt?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Nein, ich bin kein Software- -

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Nein, klar, ich auch nicht.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Ich bin kein Softwareingenieur, und ich sage Ihnen: Diese Art von Motorsteuerungsentwicklung ist ein sehr, sehr komplexer Vorgang. Da brauchen Sie spezielle Ingenieure dafür.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das ist klar.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Die gibt es bei Bosch, die gibt es bei Volkswagen, gibt es bei Daimler, bei BMW, aber es ist eine spezielle Truppe. - Und ich wiederhole mich: Eine Motorsteuerungssoftware ist ein Papierstoß so hoch wie der Schreibtisch hier.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, aber diese Motorsteuerungssoftware beeinflusst ja ganz viele andere Ecken im Auto. So habe ich es verstanden. Das haben Sie, glaube ich, auch nicht abgestritten. Das heißt, das, was der da macht, das hat ja Auswirkungen auf alles Mögliche.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Das kann Auswirkungen haben auf die Leistung, auf die Akustik, auf das Getriebe, natürlich, ja. Aber speziell, was die Abgasemission betrifft, muss es nicht unbedingt Einfluss haben aufs Getriebe.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie haben gerade „Akustik“ gesagt. Ist etwas, was beim Auto nicht unbedingt naheliegt. Da gibt es ja auch den Begriff „Akustikfunktion“. Ist der denn irgendwann da mal aufgetaucht?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Also, Herr Krischer, solange es Autos mit Verbrennungsmotoren gibt und nicht nur mit Elektromotoren, wird das Thema „Akustik des Fahrzeugs“ - sowohl der Abrollkomfort als auch Motorgeräusch als auch Getriebeegeräusche - immer eine Rolle spielen - und speziell beim Diesel. Und erinnern Sie sich bitte dran mal, wie die ersten Diesel in den 70er-Jahren - vielleicht wissen Sie das noch - oder 80er-Jahren geklungen haben. Das war eine andere Akustik als heute.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich bin mein Leben lang Kunde Ihres Unternehmens gewesen und kenne die alten Golf und die Geräusche.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Also, deswegen sage ich: Akustik, Akustik des Dieselmotors, ist ein Hauptthema bei der Entwicklung von einem Dieselfahrzeug.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. - Dann würde ich mal zum Thema „Clean Diesel und Kampagne in den USA“ kommen. Das ist ja nun sicherlich eine Frage, die Sie im Vorstand intensiver diskutiert haben müssen, weil das ist ja eine strategische Entscheidung, die Diesel einzuführen und weiter voranzubringen.



5. Untersuchungsausschuss

Sie haben eben, so habe ich Sie verstanden, uns bestätigt, dass Ihnen klar war, dass die Realemissionen im Fall bei Stickoxiden auf der Straße deutlich höher sind als das, was wir im Rahmen der Tests so messen. Dann, wenn man eine Kampagne startet mit Clean Diesel - ich erinnere mich da so an einen Werbefilm, wo ein Taschentuch hinter den Auspuff gehalten wurde -, würde ich jetzt mal nahelegen, überlegt man: Wo ist das angreifbar? Wo ist das möglicherweise dann auch von der Konkurrenz vielleicht auch verhetzbar, was auch immer? - Haben Sie da diese abweichenden Stickoxidemissionen diskutiert?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Also, Herr Krischer, in den Anfängen der Clean-Diesel-Technologie in den USA konnte man im Fahrbetrieb NOx noch gar nicht messen. Man konnte NOx damals nur auf dem Prüfstand messen - im Fahrbetrieb deswegen nicht, weil es viel zu kleine Mengen sind. Wir reden da im Vergleich zu CO₂ von einem Faktor 3 000 weniger - 2 000 weniger, ja. Insofern ist das Thema NOx als Grenzwert natürlich bekannt gewesen, aber im Real Drive Emission war eher das Thema CO₂ die Fragestellung - Verbrauch!

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Welches Jahr? Wann?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: 2005, 2006. - Vielleicht auch noch mal zur Erklärung, weil Sie das Taschentuch - - Das Thema ist natürlich hochinteressant. Der Volkswagen-Konzern war der einzige Konzern, der in den - wenn Sie Volkswagen ja kennen, müssten Sie es noch wissen - 90er-Jahren bis hin zu 2006 den Pumpe-Düse-Motor hatte. Pumpe-Düse-Motor war ein Motor, der speziell von Bosch und Volkswagen entwickelt wurde, wo jede einzelne Einspritzdüse eine Pumpe war.

Und jetzt komme ich zu Ihrem Thema mit dem Taschentuch zurück: Und die Ersten, die damals einen Partikelfilter eingeführt haben, waren die Franzosen. Und die haben an die deutschen Autos das Taschentuch hingehalten, und da ging es nicht um NOx, sondern da ging es um das Thema Ruß; werden sich noch viele dran erinnern können. Und das war die Grundlage für uns damals,

abweichend von dem Pumpe-Düse-Motor wegzugehen, weil der, was die Partikel betrifft, steuerungstechnisch nicht beherrschbar war.

Und deswegen ist damals die Entscheidung gefallen bei Volkswagen - ich war damals bei Audi -, diesen EA189, über den wir uns heute so lange unterhalten haben, zu entwickeln, und zwar mit der Common-Rail-Technik. Das heißt, die Einspritzpumpe geht auf ein Rail, und vom Rail geht es dann direkt in die Einspritzdüse, und nicht die Pumpe-Düse direkt. Das war der Grund.

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

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Und das Taschentuch in den USA, was irgendjemand da hingehalten hat, war eine Werbeveranstaltung, die Sie vielleicht erinnert hat an dieses Thema.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber das war ja 2014 oder in der Größenordnung 2015, also das war nicht 2007, -

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Ja, weiß ich nicht mehr.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): - und da haben wir über Stickoxide schon sehr klar geredet.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Ja, gut, einverstanden. Aber die Stickoxide sehen Sie im Taschentuch ja nicht.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, das ist richtig. Aber, wie gesagt, eine Kampagne 2014, 2015 mit Clean Diesel und die Kenntnis, dass es da Probleme gibt, dass da Emissionen nicht eingehalten werden: Das muss doch, wie Sie es eben geschildert haben, bei einer Produktstrategie eine Diskussion gewesen sein.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: War es sicher nicht, und ich kann Ihnen eines sagen: Die ganzen Werbeauftritte von unseren Marken irgendwo auf der Welt gehen nicht über meinen Schreibtisch.



5. Untersuchungsausschuss

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, aber die Entscheidung, etwa eine Clean-Diesel-Kampagne zur Einführung in Nordamerika: Das ist doch etwas, was nicht irgendwo in Nordamerika entschieden wird, sondern was in Wolfsburg entschieden wird.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Aber ich habe doch gerade schon gesagt: Das Thema „Clean Diesel“ geht ja zurück nicht auf 14; es geht zurück auf 2007, 2008. Da ist die Entscheidung gefallen, Diesel in den USA einzuführen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut, aber Sie haben es ja dann weiter stark betrieben.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Ja, weil es so erfolgreich war offensichtlich.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, okay. - Dann würde mich noch mal interessieren: Es hat ja nun Ermittlungen der CARB gegeben. Wann haben Sie denn da zum ersten Mal von gehört, dass es da Ermittlungen gibt, dass Sie da unter Druck stehen?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Also, ihr versucht es immer wieder, aber lasst mich doch bitte das Thema mit Braunschweig besprechen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay, ja. - Ermittlungen der CARB: Ist ja nun was anderes; könnte ja auch sonst was sein.

Mich würde dann noch mal interessieren, was Softwarefragen angeht. Wir haben ja eine Reihe von - auch bei anderen Herstellern - Abschaltrichtungen zu bestimmten Temperaturen, Lenkwinkel, Höhen - alles Mögliche, was es da gibt. Gibt es das im Volkswagen-Konzern auch? Hat man über solche Fragen gesprochen, dass - was auch hier vonseiten der Bundesregierung als legal definiert wurde - das aus Gründen des Motorschutzes erforderlich ist? War das irgendwo mal ein Thema, oder wo war es wann dann ein Thema?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Also bei mir war es kein Thema, um es klar zu sagen, Herr Krischer.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also so einen Begriff wie „Thermofenster“ gab es bei Ihnen nicht?

Vorsitzender Herbert Behrens: Oliver, müssen wir noch mal abgeben.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Ich muss Ihnen eines sagen, Herr Krischer: Ich habe viele Begriffe, die in den letzten anderthalb Jahren in der Zeitung standen, auch erst - - auch erlernen müssen, ja.

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

Vorsitzender Herbert Behrens: Die CDU/CSU ist an der Reihe. Herr Lange.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ja. - Herr Winterkorn, ich habe noch mal eine Nachfrage, die sich entwickelt hat auch aus der Frage der Kollegin Lühmann, nachdem ich vorhin das Thema mit Herrn Piëch aufgebracht hatte und dem Genfer Autosalon im März 2015, wo Sie gesagt haben: Recall. - Sie haben da den Recall gemacht zur Verbesserung der Abgaswerte. Was lag dem dann zugrunde? Denn den Recall machen Sie ja auch nicht, weil Sie der Meinung sind: Wir wollen jetzt einfach mal einen Recall machen.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Da ging es um zwei Punkte, und zwar die Balance, wenn ich mich richtig erinnere, zwischen Partikeln und NOx. Wissen Sie, in der Motorsteuerung kann man ja einmal wählen „Viel Partikel und wenig NOx“ oder umgedreht, ja. Und das war ein Recall für diesen Ausgleich.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Also der Recall war einzig und allein veranlasst von VW selber.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Puh, gute Frage; weiß ich jetzt nicht.



5. Untersuchungsausschuss

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Herr Professor Winterkorn, zu diesem selben Komplex würde uns, würde mich interessieren: Als Sie sich in Ihrem Unternehmen dazu entschlossen haben, diesen Recall durchzuführen - Sie sagten eben, um die Emissionswerte zu verbessern -: War die Motivation, Emissionswerte zu verbessern, um etwas einzuhalten, was man vorher an Emissionswerten zugesagt hatte? Oder war es eine Verbesserung, die Emissionswerte, die die Zusagen ohnehin schon eingehalten haben, überdies einfach noch mal zu verbessern?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Also, Herr Müller, um es mal klar zu sagen: Die Vorgabewerte für die Emissionen werden auf dem Prüfstand gemacht. Für die Angaben im Feld gibt es noch keine - - die Real Drive Emission, aber in den USA gibt es keine Vorgaben. Aber wenn die zu hoch waren damals - am Prüfstand nicht -, haben wir eben mit dem Recall die Emissionswerte verbessert.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Bleibt immer noch die Frage: Wer war letztlich der Veranlasser, der Auslöser für diesen Recall? Weil das ist ja schon eine nicht ganz unerhebliche Frage, nämlich dafür, ob die Werte, die Sie angegeben hatten gegenüber den Kunden, der Auslöser waren oder aber ob man festgestellt hat, dass die Werte bei Überprüfung nicht eingehalten wurden.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Also, Herr Lange, um es mal grundsätzlich zu sagen - ich habe gerade noch überlegt -: Ein Recall wird immer in Abstimmung mit den Behörden gemacht, sowohl in Deutschland als auch in den USA. Und wie die Abstimmung war, weiß ich heute nicht mehr. Das ganze Thema „Macht man einen Recall, oder macht man keinen Recall? Wie macht man ihn?“ ist bei uns im Thema - - Ausschuss für Produktsicherheit behandelt worden. Und Ausschuss für Produktsicherheit ist zuständig für solche Rückholaktionen.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Das mag vom Ausschuss her ja richtig sein, aber das muss ja vom Thema her - - Sonst wäre es ja jetzt auch nicht Gegenstand eines Gespräches zwischen Ihnen

und dem Aufsichtsratsvorsitzenden Piëch gewesen, wenn das jetzt, sage ich mal, ein untergeordneter Recall ist, der immer wieder mal vorkommen kann, weil hier ein paar Montagsfahrzeuge vom Band gelaufen sind.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Ich verstehe jetzt Ihre Frage nicht, Herr Lange.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Na ja, sie war natürlich bewusst so gestellt. - Dann hänge ich es doch noch mal ein bisschen höher: dass ein Recall Gegenstand eines Gespräches des Aufsichtsratsvorsitzenden und des Vorstandvorsitzenden wird! Ich nehme mal an, bei VW wird es im laufenden Jahr immer wieder mal einen Recall von irgend-etwas geben, weil immer wieder mal irgendwo was vielleicht nicht ganz optimal läuft. - Dieser Recall war ja wohl Gesprächsgegenstand auf höchster Ebene. Das bedeutet doch, dass es sich hier um eine nicht unwesentliche - in der Einschätzung auch des Aufsichtsratsvorsitzenden nicht unwesentliche - Recall-Aktion gehandelt haben muss.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Herr Lange, Gespräche zwischen zwei Menschen, die beide Techniker sind - Piëch und Winterkorn -, gab es viele. Und Recall ist immer auch ein Thema, wo man drüber spricht. Und der Recall selber, mit 20 Millionen Aufwand, ist verglichen mit anderen Recalls relativ gering gewesen, weil es eben nur eine Softwareaufspielung war.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Gut. - Da halte ich mal jetzt für den Juristen fest, der nicht Techniker ist: Sie hatten zur Verbesserung bei diesem Recall die Grundlage, dass es sich um eine Softwarefrage handeln müsse. - Okay, danke schön.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gibt es weitere Fragen der CDU/CSU-Fraktion? - Das ist nicht der Fall.

Wo wir gerade an diesem Thema dran sind, was die Softwarefragen betrifft, dann würde ich Sie ganz gern noch mal danach fragen, auch wenn Sie sagen, nicht als Softwareentwickler etwas dazu sagen zu können. Aber wir haben es bei un-



5. Untersuchungsausschuss

seren bisherigen Vernehmungen - - um herauszufinden: Ab wann ist eigentlich welche Technik bei den Zeugen bekannt gewesen?

Dann würde ich auch Sie ganz gern noch mal danach fragen, zu welchem Zeitpunkt Sie diesen Begriff „Defeat Device“ - - Wann ist dieser Begriff Ihnen bekannt gemacht worden, oder wann haben Sie darüber erfahren, dass es so etwas gibt, an Abschalteinrichtungen - unabhängig davon, ob nun legal oder illegal?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Sicher erst im September 2015.

(Zurufe von der Besuchertribüne: Das ist nicht zu verstehen!)

- Bitte?

(Zuruf vom BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Ein bisschen lauter!)

- Ach so, Entschuldigung. - Also, sicher nicht vor September 2015.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, ich frage Sie danach, weil jetzt Recherchen einer Kanzlei - - oder mit Hinweis auf die Recherchen einer Kanzlei in einem Presseportal zu lesen war, dass Sie auch beteiligt waren an einem Fachbeitrag in einer Zeitschrift, und zwar aus dem Jahr 2000. Und da ging es in Ihrer Funktion damals als Konzernvorstand für Forschung und Entwicklung um diese Frage. Und da ging es um die Frage, wie eine Stickoxidemission- und Abgasreduzierung, ja, zu erreichen sind. Aber in dem Zusammenhang haben Sie über Abschalteinrichtungen oder Defeat Device nicht geschrieben?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Sicher nicht. - Aber - - 2000 war das?

Vorsitzender Herbert Behrens: 2000 soll es gewesen sein, ja. - Gut, aber es wurde dann später natürlich - - Spätestens 2007, mit dem Erlass der EU-Verordnung, wurde es dann ja präsent. Dort war ja der Begriff „Defeat Device“ drin - bzw.

„Abschalteinrichtung“ in der deutschen Übersetzung -, mit dem Hinweis, dass eben Abschalteinrichtungen verboten und unzulässig sind; so heißt es da. Und darum war ich der Meinung, dass Ihnen das durchaus bekannt sein könnte.

Nein, dann habe ich an dieser Stelle erst mal keine weiteren Fragen und gebe das Wort weiter an die SPD-Fraktion.

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

Vorsitzender Herbert Behrens: Da ist keine weitere Frage. - Bündnis 90/Die Grünen, bitte.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Kühn mein Name. - Herr Professor Winterkorn, der Ausschussvorsitzende hat Sie ja gerade gefragt, ob Ihnen oder wann Ihnen der Begriff der Abschalteinrichtungen bekannt geworden ist. Zunächst mal die Frage: Wie definieren Sie denn für sich das Thema, also wie definieren Sie Abschalteinrichtungen, oder welche Definition ist Ihnen sozusagen angetragen worden im September, um das Problem oder die Funktionsweise entgegenzubringen?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Herr Kühn, in den letzten eineinhalb Jahren hat man sich viel mit dem Thema beschäftigt, habe ich auch vieles dazu gelernt und habe auch gelernt, dass die Softwarespezialisten jederzeit die Emissionsreduzierung reduzieren können. Mehr kann ich dazu auch nicht sagen. Da gibt es irgendwelche Funktionen, wo man was abschalten kann.

Ich habe auch gelernt - auch in den letzten Monaten -, dass es in den USA sogar eine zulässige Abschalteinrichtung gegeben hat bei einem Hersteller - war aber nicht bei uns -, und die war folgendermaßen: Wenn Sie über AdBlue einspritzen, kann es passieren, dass an der Einspritzstelle, ähnlich wie wenn ein Wasserhahn verkalkt, das Ammoniak das Ventil zusetzt. Und dann spritzt er gar nicht mehr ein, AdBlue, und dann darf man abschalten, damit sich das wieder löst.

Gibt es in den USA; habe ich mir auch sagen lassen. Ich lerne auch vieles dazu in der Zeit.



Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wenn Sie erst im September erfahren haben -

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: September!

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): - hinsichtlich des Einsatzes von Abschaltanlagen: Was haben denn Ihre Experten Ihnen hinsichtlich der rechtlichen Rahmenbedingungen auf europäischer Ebene kundgetan, also wie Abschaltanlagen zulässig sind oder nicht zulässig sind? Sie sind also aufgeklärt worden über den Sachverhalt, dass es Einsatz von Abschalt-einrichtungen gab. Und was ist Ihnen dann mitgeteilt worden über die Zulässigkeit bzw. Unzulässigkeit und den rechtlichen Rahmen, den es auf europäischer Ebene gibt bzw. - - und auf amerikanischer Ebene?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Über das Thema haben wir zu dem Zeitpunkt nicht geredet.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wann haben Sie denn das erste Mal von Abschalt-einrichtungen erfahren?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Im September, habe ich Ihnen gesagt.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und da sind Sie nicht informiert worden über, sagen wir mal, Zulässigkeit, Nichtzulässigkeit von Abschaltanlagen, -einrichtungen?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Ich bin - - Ich glaube, Sie können sich vorstellen, dass wir zu dem Zeitpunkt, wo diese Affäre losging, über ganz andere Dinge geredet haben.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie haben im Rahmen der Zeugenbefragung heute gesagt auf mehrere Fragen von Kolleginnen und Kollegen, dass Sie nie über Probleme mit der Motorsteuerung - da mit der Frage, ob Grenzwerte eingehalten werden können oder nicht - von Ingenieuren informiert wurden, obwohl Sie sozusagen immer eine offenstehende Tür gehabt haben. Wie erklären Sie sich denn, dass das offensichtlich nicht passiert ist, dass Sie

nicht informiert wurden über Probleme, die es ja nun ganz offensichtlich gegeben hat?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Ich glaube, Sie - - In meinem Eingangsstatement habe ich, glaube ich, ziemlich deutlich darauf hingewiesen, dass ich das nicht verstehe.

Ich möchte Ihnen mal ein Beispiel sagen, wie wir normalerweise handeln, wenn so was passiert: Es gibt in Europa - speziell in Ländern wie Holland - einen Grenzwert für CO₂, ab wann man Steuer-vergünstigungen bekommt. In Holland waren es die 82 g CO₂. Wir haben damals den Polo Diesel mit einem 3-Zylinder-Aluminiummotor entwickelt, um diese Grenzwerte einzuhalten. Nachdem die Entwicklungsleute gesehen haben, sie kommen nicht auf die 82 g CO₂, sondern landen bei 84, 85 g, haben wir das Projekt Polo Diesel gestoppt.

Was will ich damit sagen? Wenn jemand mit solchen Problemen kommt, dann reagieren wir auch. - Es kam niemand.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber das heißt, wenn es solche Probleme gibt, wie eben bei dem Polo in den Niederlanden, dann sind Sie normalerweise auch einbezogen worden und informiert worden, und es ist mit Ihnen besprochen worden?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Wenn jemand sein Ziel nicht einhält, hat er mich normalerweise informiert, ja.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Und Sie haben keine Erklärung, warum das in diesem Fall nicht geschehen ist, obwohl das ja nun gravierende Probleme sind, die offensichtlich sind?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Ich habe es in meinem Eingangsstatement, glaube ich, relativ deutlich gemacht, dass mich das sehr bestürzt hat.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja. - Im Zuge des Untersuchungsauf-



trags und auch unserer Arbeit und auch im Rahmen der Medienberichterstattung ab September 2015 ist ja zwischenzeitlich auch deutlich geworden, dass es Probleme bei Volkswagen gegeben hat, was die Einhaltung von CO₂-Grenzwerten angeht und - - der Frage, ob dort falsche Angaben gemacht wurden. Sind Sie in Ihrer Tätigkeit als Vorstandsvorsitzender über dieses Problem informiert worden, und, wenn ja, wann und wie ist Ihnen das Problem vorgetragen worden - inhaltlich?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Also, Herr Kühn, das Thema mit den CO₂-Grenzwerten nicht eingehalten, woran ja die Steuer auch hängt, ist nach meiner Zeit hochgekommen und, wenn ich mich richtig erinnere, auch hinterher wieder korrigiert worden: dass es übereilte Aussagen gab.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also Sie haben unabhängig von der betroffenen Zahl oder potenziell betroffenen Zahl der Fahrzeuge nie von diesem Problem in Ihrer Tätigkeitszeit Bericht bekommen, dass dort was möglicherweise mit den CO₂-Werten nicht stimmen kann?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Sie reden jetzt von der Zeit nach dem 25. September, als eine Meldung rauskam: „Volkswagen hat nicht nur ein NOx-Problem, sondern auch ein CO₂-Problem“? Davon reden Sie?

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich will da jetzt gar kein spezielles Datum nennen, sondern - -

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Nein, nein. Da gab es eine Meldung hinterher über CO₂; da war ich schon ausgeschieden. Die ist aber hinterher wieder korrigiert worden, wenn ich mich richtig erinnere.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Genau. - Und vor Ihrem Ausscheiden ist das Problem oder das mögliche Problem nicht an Sie herangetragen worden?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Nein.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Darum ging es mir.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Nein.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Sie haben geschildert, dass Sie am 22. September mit der Bundeskanzlerin telefoniert haben und sie über die Probleme und den Sachverhalt aufgeklärt haben. Nach meinem Kenntnisstand gab es im Mai 2015 ein Treffen der Bundeskanzlerin mit Ihnen. Können Sie sich daran noch erinnern, und können Sie sagen, was Gegenstand sozusagen des Gesprächs oder der Zusammenkunft war?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Also, ich habe mich nicht nur im Mai mal mit der Bundeskanzlerin getroffen, sondern ich habe die Bundeskanzlerin auf vielen Reisen begleitet, Delegationsreisen. Und die Bundeskanzlerin ist ja, wie Sie wissen, eine Physikerin - auch wie ich als Metallphysiker. Wir haben uns viel über Elektrochemie unterhalten. Und wenn ich mich richtig erinnere an diesen Mai, war das Thema: Wie kommen wir weiter mit den Elektrofahrzeugen? Sprich: Wie kommen wir weiter mit der Batterieforschung? Wie kommen wir weiter mit der Infrastruktur?

Und ich gebe Ihnen mal ein Beispiel: Als wir begannen, uns mit Elektromobilität zu beschäftigen, gab es in Deutschland drei Lehrstühle für Elektrochemie. Um Elektrofahrzeuge zu bauen, muss man Batterietechnologie beherrschen. Und zusammen mit der Frau Wanka und mit der Bundeskanzlerin haben wir damals angeregt, doch wieder Elektrochemielehrstühle auszuweisen. Heute gibt es, glaube ich, 25; damals gab es nur drei.

Und das war ein Thema, was die Bundeskanzlerin sehr intensiv interessiert hat, wie denn die Batteriezellentwicklung in Europa weitergehen kann. Wir haben ja heute das Problem, dass die ganzen Zellen von Japan oder von Korea kommen. Und die Frage ist: Wenn wir das Thema Elektromobilität ernst nehmen, bin ich davon überzeugt, müssen wir uns auch überlegen, wie wir hier in Europa batterie-seitig was aufziehen.



5. Untersuchungsausschuss

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

Ulrich Lange (CDU/CSU): Danke, keine weiteren Fragen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann, Herr Professor Winterkorn, hätte ich noch eine Frage bezüglich des relativ kurzen Zeitraums nach der Veröffentlichung des Skandals den Motor EA189 betreffend. Und ich frage danach, dass zum damaligen Zeitpunkt eben auch die Weiterentwicklung bzw. Neuentwicklung des EA288 auf der Tagesordnung stand.

Nun haben Sie ab dem 18.09., so sagen Sie, davon gewusst, dass es eine illegale Abschalteneinrichtung gibt. Was haben Sie unternommen, um in Erfahrung zu bringen, ob der EA288 möglicherweise über ähnliche Einrichtungen verfügt?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Herr Vorsitzender, ich musste in der Sonntagssitzung am 20. lernen, dass auch einige Motoren 2888 [sic!] davon betroffen sind. Schlimm genug!

Vorsitzender Herbert Behrens: Wurde dieses Thema in diesen dann doch sehr bewegten Tagen noch mal zu einem Thema innerhalb des Vorstandes gemacht, um auch die Tiefe des Problems erkennen zu können?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Wir haben, nachdem - - In der Tag- und Nachtarbeit vom 19., 20., 21. bis zu der Ad-hoc-Meldung hat man sich natürlich damit beschäftigt, auch im Vorstand. Und die Auswirkungen, habe ich Ihnen ja gesagt, sind am 22. auf dem Tisch gewesen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gab es denn Entscheidungen, den EA288 dann zu stoppen oder zu prüfen, oder hat man eine -

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Ja, der - -

Vorsitzender Herbert Behrens: - Meldung bekommen, dass dieser Motor auf jeden Fall nicht über eine illegale Motorsteuerungssoftware verfügt?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: An das kann ich mich nicht mehr erinnern, aber ich meine, der 288 ist in dem Rückrufprogramm - ein Teil des zumindest - - im Rückrufprogramm mit drin.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Die SPD-Fraktion? - Keine Fragen. Dann Fraktion der Grünen. Oliver, bitte.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. - Herr Professor Winterkorn, ich würde noch mal darauf zurückkommen: das Thema „Defeat Device“ und Abschalteneinrichtungen. Sie haben uns gerade geschildert - wie ich fand, sehr beeindruckend und konkret - einen Fall aus den Niederlanden. Jetzt bin ich Fan der Niederlande und will gar nichts Schlechtes über das Land sagen, aber das ist jetzt nicht der Weltmarkt und nicht das Große. Aber dass Sie mit dem Fall konfrontiert worden sind als Vorstandsvorsitzender, gleichzeitig dann uns hier aber sagen, dass das Thema, dass eine Software etwas abschaltet im Auto, bei Ihnen vorher nie ein Thema war, das finde ich erstaunlich. Würden Sie mir da zustimmen?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Herr Krischer, wie oft bei solchen Sachen: Das Thema mit dem 82-g-Polo, da kam der Markt und sagt: Die Kunden beschwerten sich, weil sie ihre Steuerbefreiung nicht bekommen. Das ist immer so eine Reaktion, ja. Beim anderen Thema kam ja nichts Gravierendes draußen hoch, außer dass jemand gemessen hat, ja.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wenn ich nun in die Unterlagen gucke, dann sehe ich, dass die Automobilindustrie - nicht nur Ihr Unternehmen, auch der Verband - bei den ganzen Fragen, bei dem ganzen Thema Schadstoffe immer wieder aktiv geworden ist und auch gedrungen hat: Überfordert uns nicht! - Also, das muss ja in Ihrem Unternehmen dann auch ein großes Thema gewesen sein. Jedenfalls ergibt sich für mich das Bild so, dass man da sehr auch politisch aktiv geworden ist.

Nun steht ja der Begriff Abschalteneinrichtung - „Defeat Device“ - in der EU-Verordnung. Das muss doch an der Stelle irgendwo auch einmal



5. Untersuchungsausschuss

dann thematisiert worden sein: Wie sieht diese Verordnung aus? Was lässt die zu? Was ist da die Basis eigentlich?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Also, Herr Krischer, ich kann Ihnen nur noch mal wiederholen: Das Thema ist bei mir nicht angekommen. - Das Thema Abgasemissionen im Sinne von Verbrauch und CO₂ ist natürlich immer auch ein Thema gewesen in Europa, weil es Verbrauch ist, weil Verbrauchsreduzierung beim Kunden wohl Geld bringt; beim Hersteller entstehen Kosten. Man muss immer im Vergleich zum Wettbewerb das Ganze betrachten.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Mhm. - Jetzt haben wir ja das Thema Stickoxide auch schon lange in unseren Städten als Problem - auch als Gesundheitsproblem. Ist vonseiten der Bundesregierung oder von politischer Seite überhaupt - auch von Genehmigungsbehörden - - Sind die mal auf Sie zugekommen und haben gesagt: „Das, was da emittiert wird aus Ihren Fahrzeugen, das geht eigentlich nicht so weiter, das muss entsprechend reduziert werden, das passt nicht zu dem, wie wir es testen“? Also, ist das mal, dieser Widerspruch, da von der Seite aus thematisiert worden?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Das Thema „Emissionen in Städten oder generell“ ist natürlich auf den Arbeitsebenen immer ein Thema. Aber wir speziell, dass wir den Zusammenhang hergestellt haben zwischen der schlechten Luft in Stuttgart und dem NOx: Kam bei mir nicht an.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das haben - - Entschuldigung, habe ich nicht verstanden.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Entschuldigung, ja. - Der Zusammenhang, über den man ja momentan überall liest, über die schlechte Luft zum Beispiel in Stuttgart und NOx, kam bei mir nicht an, sondern da geht es ja vorwiegend um Partikel.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also Ihnen war gar nicht bewusst, dass die Luftbelastung in Städten in wesentlichen Teilen -

also mit Stickoxiden, mit Stickoxiden! - aus Fahrzeugen, aus Autos kommt?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Das schon.

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

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Dass die NOx-Belastung in Städten natürlich vorwiegend vom Verbrennungsmotor kommt, war mir - - ist mir schon bekannt.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber Sie haben gerade gesagt, es ist nicht drüber gesprochen - - Also das war für mich die umgekehrte Aussage.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Wir haben Grenzwerte einzuhalten.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. Okay, ja. - Das - - Gut. - Dann würde mich noch mal interessieren: Wir haben hier viel im Ausschuss über das Thema Typengenehmigungen diskutiert, und das ist ja unglaublich viel, was da so ein Konzern mit dem Kraftfahrt-Bundesamt an Typengenehmigungen hat. Hat es da irgendwann mal Probleme mit einer Typengenehmigung gegeben wegen Abgasfragen, dass es bei Ihnen aufgeschlagen ist?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Bei mir ist, was Typengenehmigungen über Abgasfragen - - was Abgasfragen betrifft, nichts angekommen. Aber ich gehe davon aus, dass auf Arbeitsebenen da sicher manche Diskussion stattgefunden hat.

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

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Wenn Sie meinen, dass mich der Herr Zinke mal angerufen hätte: Nein.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, woher? Es kann ja aus Ihrem Haus kommen, es kann der Herr Zinke, es kann die Bundeskanzlerin; ich weiß es nicht. Das ist ja die Frage. Das kann ich nicht beantworten. - Also einfach nur:



5. Untersuchungsausschuss

Ist da mal? Es ist also nie irgendwo in Ihrer Zeit ein Problem „Typgenehmigung in Bezug auf Abgas“ irgendwie aufgetaucht?

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Nein.

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

Vorsitzender Herbert Behrens: Weitere Fragen aus der CDU/CSU-Fraktion? - Gibt es nicht. Auch ich habe keine weiteren Fragen an Sie. SPD-Fraktion? - Keine weiteren Fragen. Fraktion der Grünen? - Auch nicht.

Dann, Herr Professor Winterkorn, haben Sie herzlichen Dank für Ihr Erscheinen. Vielen Dank für die Beantwortung der Fragen an Sie.

Ich muss Ihnen noch sagen, dass die Befragung für heute beendet ist. Im Rechtssinne abgeschlossen wird sie aber erst dann sein, wenn Sie das Protokoll noch mal durchgesehen haben, und Sie haben dafür zwei Wochen Zeit, um Korrekturen an der Übertragung vorzunehmen oder Richtigstellungen und Ergänzungen mitzuteilen. Erst danach kann der Ausschuss über den Abschluss der Vernehmung beschließen.

Ich bedanke mich und wünsche Ihnen eine gute Heimreise.

Zeuge Dr. Martin Winterkorn: Wir bedanken uns auch für die faire Behandlung. - Vielen Dank.

Vorsitzender Herbert Behrens: Die Ausschusskollegen möchte ich ganz gern darauf hinweisen: Auch wir sind gebeten, aufgefordert worden, nach dieser Vernehmung auch der Presse zur Verfügung zu stehen. Darum mache ich eine 15-minütige Unterbrechung, um diesem Bedürfnis gerecht zu werden.

(Unterbrechung von 12.05
bis 12.43 Uhr)

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich mache einfach schon mal den organisatorischen Hinweis noch, dass wir eben nach dieser Vernehmung von Herrn Postel den Raum wiederum wechseln und

die weiteren Zeugen im Raum E.700 vernehmen werden. Wir werden auch da also die nächste kurze Unterbrechung haben und gehen davon aus, dass es ungefähr 30 Minuten dauern wird, bis wir dann mit den weiteren Zeugen beginnen können. - Einfach so, dass wir ungefähr eine Zeitvorstellung davon haben, wie der weitere Nachmittag geplant ist!

Es tut sich was; genau, sehr schön. - Dann können wir weitermachen.

Ich bitte um Nachsicht, dass wir auch selber ziemlich uns darauf eingelassen haben, was die Journalisten von uns wollten. Also nicht die anderen sind schuld, sondern wir, dass es etwas verzögert ist. Ich bitte auch um Nachsicht - dann an den Zeugen und seine anwaltliche Vertretung.



Vernehmung des Zeugen Gerwin Postel

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich darf Sie nochmals herzlich willkommen heißen, nachdem wir bereits das erste Mal über das Prozedere, die Rechte und Pflichten als Zeuge dann gesprochen haben.

Herr Postel, Sie werden von einem Rechtsbeistand begleitet, und darum möchte ich Sie bitten, sich kurz vorzustellen. - Bitte.

RA Robert Unger: Mein Name ist Rechtsanwalt Robert Unger, ansässig hier in Berlin - Fasanenstraße 72, 10719 Berlin -, Fachanwalt für Strafrecht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und auch an Sie: Herzlich willkommen. - Sie dürfen den Zeugen beraten. Ihnen steht jedoch selbst kein Rede- oder Fragerecht zu, und insbesondere dürfen Sie auch Ihrem Mandanten während seiner Aussage keine inhaltlichen Hinweise geben. Gegebenenfalls können Sie oder Ihr Mandant dann signalisieren, dass Sie eine Beratungspause brauchen, und dann würden wir entsprechend handeln, um dann die Befragung fortzusetzen.

Herr Postel, bevor wir mit der Vernehmung zur Sache beginnen, muss ich Sie zunächst zur Person vernehmen, und darum möchte ich Sie bitten, Ihren Vornamen, Nachnamen, Ihr Alter und Ihren Beruf und Ihren Wohnort zu nennen. - Bitte.

Zeuge Gerwin Postel: Ja, sehr gerne. - Mein Name ist Gerwin Postel, wohnhaft in Braunschweig, 38104, Schapenstraße 61. Ich bin 53 Jahre alt und von Beruf Justiziar bei der Volkswagen AG.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Herr Postel, Ihr Rechtsbeistand hat gegenüber dem Ausschuss mit Schreiben vom 17. Januar 2017 erklärt, dass Sie umfassend nicht zur Sache sich einlassen möchten, und - - verweisen dabei auf den § 22 Absatz 2 des Untersuchungsausschussgesetzes. Ist dies korrekt?

Zeuge Gerwin Postel: Das ist korrekt, ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nach § 22 Absatz 4 des Parlamentarischen Untersuchungsausschussgesetzes hat der Zeuge die Tatsachen, auf die er die Verweigerung des Zeugnisses stützt, auf Verlangen glaubhaft zu machen, und das möchte ich ganz gern hier zum Thema machen.

Besteht seitens des Ausschusses der Wunsch, dass der Zeuge die Voraussetzungen des Auskunftsverweigerungsrechts nach § 22 Absatz 2 glaubhaft macht? - Ich sehe, das ist der Fall. Dann würde ich auch so verfahren und den Kolleginnen und Kollegen, aber auch mir, noch mal die Möglichkeit geben, das etwas genauer von Ihnen - - erfahren, auf was Sie sich dabei stützen und warum Sie meinen, keine unserer Fragen, die wir an Sie richten wollten, beantworten zu können.

RA Robert Unger: Darf ich, Herr Vorsitzender? - Ich hatte das ja bewusst rechtzeitig vorher dem Ausschuss mitgeteilt, schriftlich, damit Sie sich auch vorbereiten können und nicht überrascht werden; und ich fasse es ganz kurz zusammen:

Es läuft ein sehr umfangreiches Ermittlungsverfahren bei der Staatsanwaltschaft Braunschweig. Nach der letzten uns bekannten Mitteilung vom Oktober 2016 sind dort bislang 21 Beschuldigte. Der Sprecher der Staatsanwaltschaft Potsdam - Braunschweig; ich bitte um Entschuldigung - - Braunschweig hat erklärt, dass damit zu rechnen ist, dass sich der Beschuldigtenkreis noch weiter vergrößern wird. Gegenstand dieses dortigen Ermittlungsverfahrens ist unter anderem der Vorwurf der mittelbaren Falschbeurkundung, und zwar im Rahmen der Typenzulassung der Fahrzeuge.

Und Herr Postel war in der Zeit von 2009 bis März 2016 im Konzernrecht, in der Rechtsabteilung unter anderem zuständig für Emission und für Typenzulassung, also genau diesen Bereich. Schon die Frage sozusagen nach seiner Position bei VW würde die Gefahr beinhalten können, dass das Verfahren auch auf ihn ausgedehnt werden könnte. Wir wissen noch nicht einmal sicher, ob er nicht schon Beschuldigter ist, weil wir keine aktuelle Auskunft darüber haben. Darauf käme es aber auch nicht an, weil alleine die Gefahr, dass ein weiteres Verfahren gegen ihn - -



5. Untersuchungsausschuss

oder dass ein Verfahren gegen ihn eröffnet werden könnte, ihn zu einem umfassenden Auskunftsverweigerungsrecht in diesem Bereich berechtigt.

Ich möchte noch ergänzend auf zwei Sachen hinweisen, und zwar - das belegt vielleicht auch die Relevanz -: Im Oktober 2015 ist ja bei Volkswagen durchsucht worden, unter anderem auch das Büro von Herrn Postel. Da ist auch sein Laptop mitgenommen worden und auch sein Handy als Beweismittel. Es ist damals nicht bei ihm als Beschuldigter, sondern als bei einem Dritten oder Zeugen durchsucht worden, aber es zeigt, dass eben aus Sicht der Staatsanwaltschaft auch relevante Beweismittel im Büro von Herrn Postel aufzufinden sind. Und das belegt unserer Auffassung nach die Gefahr, die hier besteht. - Danke.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, wir haben uns natürlich mit Ihrem Ansinnen befasst, und ich möchte zunächst meine Position dazu sagen. Vielleicht bin ich da etwas freier als Sie - eben als Nichtjurist und eben als Vorsitzender dieses Untersuchungsausschusses.

Und in diesem Ausschuss geht es nicht darum, dass wir uns hier Angeklagte vorladen, um sie zu verhören, sondern dass wir einen Auftrag haben seitens des Deutschen Bundestages, Licht ins Dunkel dieser Abgasaffäre zu bringen. Dazu haben wir in den entsprechenden Vorbereitungsitzungen uns überlegt: Wen müssten wir dazu hören? Wer kann wirklich uns Informationen geben, um auch dieser Aufgabe gerecht zu werden, die der Deutsche Bundestag diesem Ausschuss mitgegeben hat?

Wir sind uns bewusst - und das wurde eben auch noch mal klar in der Befragung des Zeugen Winterkorn, der ja nicht nur in Gefahr steht, sich einem Verfahren aussetzen zu müssen, sondern tatsächlich in einem Verfahren steckt -, dass dieser Ausschuss auf jeden Fall in der Lage ist und kompetent ist, genau zu wissen, an welchen Stellen wir unzulässige Fragen stellen würden. Und deshalb haben wir sie auch an Herrn Winterkorn nicht gerichtet, bzw. dort, wo sie an ihn gerichtet worden sind, hat der Zeuge Winterkorn dann klar

gesagt, dass er dazu nichts sagen wird, weil eben in Braunschweig darüber verhandelt wird.

Insofern bin ich sehr überrascht, dass es eben diese grundsätzliche Weigerung geben soll und über die Angaben zur Person hinaus nichts gesagt werden kann. Wir haben darüber debattiert, ob wir das so akzeptieren können, und ich würde ganz gern noch mal die Kollegen bitten, ihre Position, ihre Rechtsposition auch dazu zu äußern, aber auch die Ansprüche als Ausschussmitglied dabei nicht zu vergessen.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Herr Vorsitzender! Herr Postel, ich fasse jetzt mal die Position des Vorsitzenden so zusammen, dass es wohl rechtlich in Ordnung ist, dass Sie von Ihrem Aussageverweigerungsrecht Gebrauch machen. Das würden wir - ich sage das so offen - sehr bedauern, auch unter dem Aspekt, dass der Zeuge Winterkorn trotz Verfahren ausgesagt hat und dann an den entsprechenden Stellen auf das Ermittlungsverfahren verwiesen hat.

Rechtlich gesehen mag es wohl so sein, dass ein solcher Anspruch, wie Sie ihn geltend machen, auch nach der Rechtsprechung des BGH vorliegt. Die Plausibilität, dass gegen Sie ermittelt wird oder werden kann oder es unmittelbar bevorsteht - eine entsprechende Glaubhaftmachung kann man aus dem Vorgetragenen auch insbesondere im Zusammenhang mit der Durchsuchung der Büroräume und Sicherstellung gewisser Unterlagen so sehen -: rechtlich wohl ja. Der Ausschuss würde es sehr bedauern, und wir geben Ihnen gerne noch mal die Möglichkeit, sich Gedanken zu machen, ob es nicht doch möglich wäre, in einem gewissen Umfang, so wie der Zeuge Winterkorn, hier dem Ausschuss zur Verfügung zu stehen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Weitere Wortmeldungen? - Kirsten.

Kirsten Lühmann (SPD): Ich schließe mich der Bitte meines Kollegen an. Auch ich musste mich mit der BGH-Theorie des mosaikartigen Beweisgebäudes auseinandersetzen, was ich vorher nicht kannte; man lernt und frau lernt ja immer dazu. Ich habe das zur Kenntnis genommen, dass



5. Untersuchungsausschuss

Sie dieses Recht haben, Herr Postel, und selbstverständlich kann es niemandem zum Nachteil gereichen, wenn er seine Rechte wahrnimmt.

Ich sehe es aber genau so wie der Kollege Lange, dass wir durchaus Fragen an Sie haben, die mit der eigentlichen Ermittlung nichts zu tun haben. Wir möchten gewisse Dinge einfach begreifen und einordnen können. Und deshalb haben wir auch vollstes Verständnis, dass Herr Unger hier ist, der also jederzeit - - weil Sie, Herr Unger, mit Sicherheit besser als wir alle beurteilen können, ob eine Frage eventuell diesen Komplex berühren könnte. Deshalb haben wir auch vollstes Verständnis, dass Sie Herrn Unger dabei haben, der dann intervenieren könnte.

Insofern schließe ich mich der Bitte meines Kollegen Lange an, betone aber noch mal: Wenn Sie auf Ihren Rechten bestehen, kann Ihnen das nicht zum Nachteil gereichen. - Das ist einfach eine Bitte des Parlamentes an Sie.

Vorsitzender Herbert Behrens: Oliver.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, ich finde es schon sehr problematisch, wenn Sie pauschal die Aussage verweigern, ohne zu wissen, wozu wir Sie genau befragen werden. Wir haben eben Herrn Winterkorn erlebt, der zu grundsätzlichen Fragen Stellung genommen hat - ob zufriedenstellend oder nicht, aber er hat Stellung genommen - und immer dann, wenn eine persönliche Betroffenheit vorliegt, auf das Verfahren hingewiesen - -

Ich bezweifle, dass es so ganz eindeutig ist, dass man pauschal auf jede theoretisch gestellte Frage, die hier im Ausschuss aufkommen kann, die Aussage mit Hinweis auf ein mögliches, theoretisches Ermittlungsverfahren verweigern kann. Wenn man das mal weiterdenken würde, könnten wir hier am Ende niemanden mehr befragen. Deshalb möchte ich ausdrücklich sagen: Ich behalte es mir vor, diese Tatsache, von der wir ja gestern durch das Schreiben erfahren haben und - - Sie jetzt hier bestätigt haben, rechtlich prüfen zu lassen und gegebenenfalls eine weitere Einladung mit anderen - - mit Hinweisen dann, wie zu antworten ist, noch mal zu stellen. Das wird die Konsequenz sein.

Das können wir Ihnen dann an der Stelle - - Kann ich jedenfalls für meine Fraktion sagen, dass wir das dann in Erwägung ziehen müssen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Postel, Sie haben die Stellungnahmen der Fraktionen gehört. Ich habe das als Ausschussvorsitzender auch für meine Fraktion, Die Linke, getan und, ja, gebe Ihnen einfach noch mal zu bedenken das, was eben vorgetragen worden ist, ob es nicht doch möglich ist, dass wir das so fortsetzen, wie wir es eben beim Zeugen Winterkorn getan haben. Das steht Ihnen anheim. Es wurde eben gerade gesagt: Wenn es Ihre Rechtsauffassung bleibt, dann müssen wir entsprechend handeln.

Und vielleicht noch mal kurz eine Rückmeldung von Ihnen dazu, ob wir vielleicht verändert vorgehen können oder ob das bei Ihrer generellen Verweigerung bleibt. - Wenn Sie sich beraten wollen, gerne. Dann unterbreche ich noch mal.

RA Robert Unger: Also, wir haben das bereits beraten. - Ich bitte um Nachsicht und Verständnis: Es bleibt bei dieser Entscheidung.

Und um das nur ganz kurz zu sagen: Es ist ja nicht jede denkbare Frage, die er nicht beantwortet, sondern jede denkbare Frage im Rahmen des Auftrages des Untersuchungsausschusses, der einen gewissen Rahmen ja hat und sich gerade auch auf diese Typenzulassungen bezieht. Und deswegen bleibt es bei der Entscheidung. Wir bitten um Nachsicht. - Danke.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, genau. - Andere Fragen hätten wir natürlich auch nicht gestellt, weil wir andere Fragen gar nicht stellen dürfen. Auch wir sind an unseren Untersuchungsauftrag gebunden.

Ja, damit sind wir mit der Vernehmung von Ihnen, Herr Postel, für heute dann zu Ende. Trotzdem danke für Ihr Kommen und einen guten Heimweg.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, sehr geehrte Damen und Herren, die auch weiter dieser Arbeit des Untersuchungsausschusses folgen wollen,



5. Untersuchungsausschuss

wir ziehen jetzt um zur weiteren Zeugenvernehmung in den Saal E.700 im Paul-Löbe-Haus - also unser üblicher Sitzungsraum -, und deshalb unterbreche ich die Sitzung jetzt hier für 30 Minuten ungefähr. Früher kriegen wir es nicht hin, alle Unterlagen rüberzuschaffen. Wir setzen die Sitzung fort um 13.30 Uhr, Paul-Löbe-Haus, E.700.

(Unterbrechung von 12.58
bis 13.37 Uhr)



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Liebe Kolleginnen! Liebe Kollegen! Sehr geehrte Damen und Herren! Die unterbrochene Sitzung ist wieder eröffnet. Unsere Zeugen für diesen Teil der Sitzung haben bereits Platz genommen. - Herzlichen Dank, meine Herren, für Ihr Erscheinen.

Bevor ich in die Vernehmung einsteige - das werden Sie wissen -, werde ich Sie noch über die Rechte und Pflichten aufklären. Dazu gehören die Hinweise, dass Sie als Zeuge im Untersuchungsausschuss verpflichtet sind, die Wahrheit zu sagen. Das heißt, Sie müssen richtige und vollständige Angaben machen. Sie dürfen nichts weglassen, was zur Sache gehört, aber auch nichts hinzufügen, was der Wahrheit widerspricht. Ein vorsätzlicher Verstoß gegen die Wahrheitspflicht kann zur Strafbarkeit nach § 162 in Verbindung mit § 153 des Strafgesetzbuches führen. Solch eine uneidliche Falschaussage kann eine Geldstrafe oder eine Freiheitsstrafe von drei Monaten bis zu fünf Jahren nach sich ziehen.

Auf bestimmte Fragen dürfen Sie allerdings die Auskunft verweigern. Das gilt zum einen für Fragen, deren Beantwortung Sie oder einen Ihrer Angehörigen der Gefahr zuziehen würde, einer Untersuchung nach einem gesetzlich geordneten Verfahren ausgesetzt zu werden. Das können Verfahren wegen einer Straftat oder Ordnungswidrigkeit sein, aber auch Disziplinar- oder berufsgerichtliche Verfahren. Zivilgerichtliche Verfahren gehören nicht dazu. Darüber hinaus dürfen Berufsgeheimnisträger und ihre Gehilfen grundsätzlich die Auskunft in Bezug auf Dinge verweigern, die ihnen in dieser Eigenschaft anvertraut oder bekannt geworden sind. - Wir haben einen Besucher, der allerdings nach oben muss. - Ich sprach eben von Berufsgeheimnisträgern. Ich glaube, damit haben wir es hier in dieser Runde nicht zu tun.

Haben Sie dazu noch Fragen Ihrerseits? - Das ist nicht der Fall.

Dann möchte ich noch darauf hinweisen, dass eine Tonbandaufnahme der Sitzung gefertigt wird. Diese dient ausschließlich der Protokollführung. Die Aufnahme wird nach dem Ab-

schluss der Protokollerstellung gelöscht. Das Protokoll wird Ihnen dann vor der endgültigen Fertigstellung übersandt, damit Sie dazu Stellung nehmen können.

Haben Sie hierzu noch Fragen? - Das ist auch nicht der Fall.

Die Vernehmungen werden so ablaufen, dass sich die Zeugen zunächst zur Person vorstellen. Dann hat jeder Zeuge die Möglichkeit, zum Gegenstand der Vernehmung das auszuführen, was ihm bekannt ist und was man gern im Zusammenhang darlegen möchte. Dazu hätten Sie dann, bevor Ihre persönliche Vernehmung beginnt, das Recht. Danach wird es so sein, dass ich als Ausschussvorsitzender zunächst die Eingangsfragen stelle, dann die Fragerunde an die übrigen Fraktionen geht und die Ausschussmitglieder die Gelegenheit haben, ihre Fragen zu stellen.

Werden Ihnen Vorhalte aus Akten gemacht, hat Ihnen der Fragesteller auf Ihren Wunsch hin diese Fundstelle zu nennen - die Papiere sind alle da -, und dann können Sie kompetent antworten.

Letzter Hinweis: Sollte sich während Ihrer Vernehmung herausstellen, dass Vertraulich oder höher eingestufte Informationen oder sonstige wichtige Dinge zur Sprache zu bringen sind, die eben nicht öffentlich erörtert werden dürfen und überwiegend schutzwürdige Interessen verletzen würden, bitte ich Sie um einen entsprechenden Hinweis, damit wir dann als Ausschuss darüber beschließen können, ob wir die Öffentlichkeit ausschließen wollen oder nicht, und der Geheimhaltungsgrad der Sitzung von uns festgelegt wird.



Vorsitzender Herbert Behrens: Wir beginnen nun zunächst mit der

**Vernehmung des Zeugen
Axel Eiser.**

Die anderen Mitglieder sind erst mal wieder entlassen und halten sich bitte im Zeugenraum zur Verfügung, bis sie aufgerufen werden.

Herr Eiser, Ihr Rechtsbeistand Rechtsanwalt Unger war bereits bei der Vernehmung des Zeugen Postel dabei. Dennoch möchte ich noch mal wiederholen, welche Regeln für Rechtsbeistände gelten. Ihr Rechtsbeistand darf Sie beraten, hat jedoch kein eigenes Rede- oder Fragerecht. Insbesondere darf er Ihnen während Ihrer Aussage keine inhaltlichen Hinweise geben. Gegebenenfalls können Sie oder Ihr Rechtsbeistand eine kurze Unterbrechung zum Zwecke der Beratung beantragen, und wir würden dann hier im Ausschuss darüber beraten und entsprechend handeln.

Bevor wir jetzt zur Vernehmung in der Sache kommen, Herr Eiser, muss ich Sie zunächst zur Person vernehmen. Ich möchte Sie deshalb bitten, sich kurz vorzustellen mit Vornamen, Namen, Alter, Beruf und Wohnort. - Bitte.

Zeuge Axel Eiser: Mein Name ist Axel Eiser, gebürtig in Montabaur im Westerwald. Ich bin 55 Jahre alt, und meine Funktion derzeit ist: Ich leite die Antriebsentwicklung im VW-Konzern in der Dachorganisation als Stabsstelle.

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielen Dank. - Herr Eiser, Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung bereits schriftlich informiert. Dann fasse ich nur noch einmal kurz zusammen, dass es im Kern für uns hier im Untersuchungsausschuss darum geht, das Abweichen der im Realbetrieb und auf der Straße festgestellten Kfz-Kraftstoffverbrauchswerte und -Abgasemissionen, die von den Herstellern angegeben worden sind bzw. die geprüft worden sind bei der Typenzulassung, ermitteln zu wollen bzw. wie die ermittelt worden sind. Wir kümmern uns um die Frage, was die Auswirkungen auf die Bevölkerung und die Umwelt waren und sind. Wir gehen

der Frage nach, inwieweit Abgasabschalteinrichtungen oder sonstige Vorrichtungen von Zykluserkennung und -beeinflussung des Emissionsverhaltens von Fahrzeugen eine Rolle gespielt haben und welche Kenntnisse und Hinweise der Bundesregierung und anderen staatlichen Stellen dazu vorlagen, und zwar im Zeitraum seit dem Juni 2007, und was gegebenenfalls veranlasst worden ist.

Sie haben, wie gesagt, jetzt zunächst die Möglichkeit, im Zusammenhang darzulegen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist, und dann würden wir in die Befragung einsteigen. Sie hätten jetzt das Wort, wenn Sie darstellen möchten.

RA Robert Unger: Also, mein Mandant würde kein Eingangsstatement abgeben wollen, sondern würde Sie bitten, mit der Befragung zu beginnen. - Danke.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut, das hätte sicherlich Herr Eiser auch eben selber mitteilen können. Insofern weise ich noch mal auf Ihre Rolle als Anwalt hin.

Wir kommen jetzt zur Fragerunde. Wie schon gesagt, es geht zunächst darum, dass ich einige Fragen zum Einstieg stellen werde, und dann werden die Fraktionen entsprechend unserer Geschäftsordnung einsteigen.

Die erste Frage ist eine Standardfrage, auch an Sie gestellt. Ich möchte Sie bitten, mir zu sagen, wie Sie sich auf die heutige Vernehmung vorbereitet haben, ob Sie mit ehemaligen oder jetzigen Kollegen, Mitarbeitern oder Vorgesetzten gesprochen haben, um hier Rede und Antwort stehen zu können.

Zeuge Axel Eiser: Ja, gut, ich habe mit Herrschaften meiner eigenen Organisationseinheit gesprochen, die im Schwerpunkt für das Thema Gesetzgebung, Erfassung und Interpretation zuständig sind, und habe mir noch einmal einen Überblick über die EU-Gesetzgebung der vergangenen Jahrzehnte verschafft. Ich habe mir natürlich auch die Texte der Paragraphen angesehen, um die es



hier schwerpunktmäßig geht. Es gab auch im Vorfeld noch mal ein Treffen mit den Anwälten von Freshfields - vielleicht muss ich da ergänzen, dass wir im Topmanagement ein Stück weit Aufgabentrennung in dieser Krisenbewältigung haben und ich nicht in allen Themen, die weltweit gerade passieren, USA, Korea, Europa, natürlich auskunftsfähig bin -, sodass ich erst mal einen Überblick hatte: Was ist denn gerade der Status quo an verschiedenen Stellen?

Vorsitzender Herbert Behrens: Und können Sie Ihren beruflichen Hintergrund schildern vor dem Hintergrund der hier in Rede stehenden Fragen?

Zeuge Axel Eiser: Sie meinen inklusive der Vergangenheit?

Vorsitzender Herbert Behrens: Inwieweit Sie involviert sind in diese Fragen, die wir hier behandeln.

Zeuge Axel Eiser: Vielleicht ganz kurz, wenn es erlaubt ist, zum Lebenslauf im VW-Konzern: Ich bin 89 bei Audi eingestiegen, habe in Aachen studiert an der RWTH und war circa 20 Jahre lang in der Ottomotorenentwicklung tätig. Ab 2005 war ich Leiter der Ottomotorenentwicklung in Ingolstadt und bin 2009 zum Antriebsleiter der Audi AG aufgestiegen. Ich habe dann 2013 das Unternehmen im zweiten Quartal verlassen und bin jetzt am 01.02.2016 in diese Konzernfunktion zurückgekehrt. Die Konzernfunktion ist schwerpunktmäßig natürlich eine Funktion, die nicht operativ Antriebe entwickelt, sondern eher strategische Themen bearbeitet, Portfoliofragen klärt, dieses ganze Thema Transformation, Antrieb in die Zukunft, Elektrifizierung und Synergie über die Marken und Baukästen im Fokus hat, aber auch die Themen Prozessgestaltung und Prozessoptimierung nach Compliance-Gesichtspunkten, also die neue Richtlinienerstellung, was die, ich formuliere es mal so, Behebung der Prozessdefizite der Vergangenheit angeht. Das ist also schon ein Kernfeld meines Aufgabengebietes.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Ich will Sie auf Ihre Tätigkeit zu dem Zeitraum ansprechen, wo Sie verantwortlich waren für die Antriebsentwicklung, und frage Sie nach den

Kontakten, die es in dieser Tätigkeit gegeben hat zwischen KBA oder anderen öffentlichen Stellen oder Ministerien.

Zeuge Axel Eiser: Also, in meiner operativen Entwicklungszeit - Ottomotoren bis 2005 - gab es keinen direkten Kontakt mit einem Ministerium oder dem Kraftfahrt-Bundesamt. Sehr wohl war bei Audi die Abteilung, die die Zulassung und Typisierung durchführt, eine Abteilung innerhalb meiner Organisation, und die zuständigen Abteilungsleiter und Herrschaften in dieser Abteilung haben natürlich mit den Technischen Diensten und dem Kraftfahrt-Bundesamt Kontakt gehabt, ich persönlich nicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Können Sie aber trotzdem etwas dazu sagen, in welchem Rahmen das stattfand? Waren das nur Informationen, oder war es Beratung über Abgasemissionswerte und -entwicklung usw., usf.?

Zeuge Axel Eiser: Wenn ich Sie jetzt richtig verstehe: Wie ist der Wissensfluss -

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, ja.

Zeuge Axel Eiser: - von der Gesetzgebung zur Technik und wieder zurück -

Vorsitzender Herbert Behrens: Das ist der Hintergrund der Frage, korrekt.

Zeuge Axel Eiser: - zur Typisierung? Das verstehe ich jetzt gerade so. - Es ist so, dass die Herrschaften, die die Zulassung durchführen, auch im Kontakt sind mit den Behörden und sich an der Stelle natürlich auskennen, was sich an Gesetzgebung tut. In dem Sinne wird dann auch in regelmäßigen Diskussionsrunden darüber geredet: Was kommt jetzt auf uns zu, was steht vor der Verabschiedung, was wird verabschiedet, wie interpretieren wir dieses, und was sehen wir als technologische Konsequenz für die nächste Produktbeschreibung und für den nächsten Entwicklungsvorgang? Bei diesen Diskussionen war ich sehr wohl dabei. Gut, zu dem Zeitpunkt - ich sage mal, 90er-Jahre oder bis in die 2000er-Jahre - war natürlich die amerikanische Gesetzgebung



mit Abstand die komplexeste, und dort war auch natürlich ein hoher Fokus auf dieser Thematik.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und gerade diesen Punkt der Komplexität betreffend: Haben da im Untersuchungszeitraum Gespräche stattgefunden zum Thema „Schwierigkeiten bei der Einhaltung der Grenzwerte“?

Zeuge Axel Eiser: Es gibt grundsätzlich immer, wenn eine neue Emissionsstufe oder ein neues, sagen wir mal, Gesetz vorliegt - was in verschiedenen Ländern sehr unterschiedlich ist, weil es gibt zum Teil Flottengesetzgebung und es gibt Einzelfahrzeuggesetzgebungen -, die Diskussion: Welchen technischen Umfang sehen wir jetzt vor? Was geht in die Vorentwicklung? Was geht in die Serienentwicklung, und wann ist ein Kontrollpunkt zu sehen, ob die Dinge, die man annimmt, auch, sage ich mal, ausreichend wirksam sind? Diese Kontrollmechanismen gab es natürlich. Es ist ja auch so, dass zu einem Zeitpunkt - ich sage mal, ein halbes bis Dreivierteljahr bevor ein Modell in Serie geht - so viel Wissen da sein muss, dass man auch über die Alterung und über den Abgasdauerlauf, ich sage mal, die Langzeitstabilität der Produkte oder der Emissionierung Kenntnis gewinnen muss. Das gehörte ganz normal zum Projektgeschehen, dass auch die Einhaltung Bestandteil der Projektkontrolle war.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das waren dann unternehmensinterne Runden, in denen diese Fragen diskutiert wurden, oder gab es an dieser Stelle auch den Austausch mit KBA oder mit dem BMVI, mit dem Ministerium?

Zeuge Axel Eiser: Da kann ich nichts zu sagen. Ich kenne nur die unternehmensinternen Abläufe dazu, wie gesagt, aus meiner operativen Zeit bis 2005 in der Ottomotorenentwicklung, muss ich immer wieder betonen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und können Sie über den Zeitraum danach etwas sagen? Also, wir haben jetzt den Untersuchungszeitraum einschränken müssen und sagen: Ab 2007 müssen wir ein bisschen genauer hingucken.

Zeuge Axel Eiser: Ab 2009 war ich dann gesamtentwicklungsverantwortlich für den Antrieb bei Audi bis 2013, wie ich eben ausführte. Gut, dann ist natürlich das Gesamtportfolio dabei, und an der Stelle, wie gesagt, gab es auch keine direkten Kontakte, sondern die Herrschaften, die die Typisierung und Zulassung durchführen, hatten die Kontakte. Es gab sehr wohl Diskussionsfelder, wo die Interpretation nicht klar war und Rückfragen gestellt wurden, wo auch die Techniker sagten: Das kann man jetzt so und so interpretieren, da müssen bitte die Zulassungsleute, die den Kontakt zu den Zulassungsbehörden haben, die Klärung herbeiführen: Was ist im Korridor des Gemeinten, des Erlaubten und des Gewollten und was nicht?

Vorsitzender Herbert Behrens: Da wurde ja schon sowohl unternehmensintern als auch -extern immer wieder darauf hingewiesen, dass es sehr ambitionierte Ziele sind, was die Abgasbegrenzung anbetrifft. Sie sagten eben - so habe ich Sie verstanden -, dass eben, was Interpretationen bestimmter Vorgaben anbetrifft, auch direkt Kontakt dann stattgefunden hat mit dem KBA als Typgenehmigungsbehörde.

Zeuge Axel Eiser: Wie gesagt, indirekt. Also, ich selbst hatte keinen Kontakt, -

Vorsitzender Herbert Behrens: Nein, aber -

Zeuge Axel Eiser: - aber es gab sicherlich Rückfragen.

Vorsitzender Herbert Behrens: - der zuständigen Abteilung.

Zeuge Axel Eiser: Genau.

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielleicht auch aus Ihrer Kenntnis heraus als die zuständige Person in dieser Frage: Kam das Kraftfahrt-Bundesamt im Zusammenhang mit Pressemitteilungen der Deutschen Umwelthilfe zu überhöhten Emissionswerten im Realbetrieb oder auch zu Tricks der Hersteller auf Sie zu?

Zeuge Axel Eiser: Also, zu mir - - Ich habe keinen Kontakt zur Deutschen Umwelthilfe oder zum



KBA oder zu NGOs gehabt bezüglich dieses Themas, und sehr wohl kenne ich das Thema natürlich aus der Veröffentlichung und aus den Naturgesetzen auch heraus.

Vorsitzender Herbert Behrens: Genau.

Zeuge Axel Eiser: Ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber es floss nicht weiter ein in Ihre Arbeit? Darum frage ich das. Sind Sie aktiv dann auch den Hinweisen nachgegangen, die von Ergebnissen berichtet haben, die Sie unter Umständen selber gar nicht gemessen hatten?

Zeuge Axel Eiser: Ja, gut, das müssen wir vielleicht ein bisschen - - Also, erst mal: Dass Emissionen sich bei verschiedenen Fahrstilen und bestimmten Umgebungsbedingungen unterschiedlich verhalten, liegt erst mal an Chemie und Physik, das ist erst mal ganz normal. Von daher sage ich mal: Es gibt eine Gesetzgebung, die sagt, wo was zu erfüllen ist, und es gibt diesen - wie heißt es? - Emissionskontrollsystemparagrafen, der sagt, wo die Wirksamkeit zulässig zu beeinflussen ist oder auch nicht oder zu verringern. Natürlich ist es so, dass es Betriebsbereiche gibt, die den Grenzwert, der für einen Zyklus vorgegeben ist, nicht einhaltbar gestalten. Das ist erst mal normal. Es geht um die Relation der Emissionen unter bestimmten Fahrbedingungen und Fahrstilen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ist es aus Ihrer Kenntnis heraus das KBA gewesen, was mit solchen Hinweisen an Sie herangetreten ist, beispielsweise diese ICCT-Studie aus den USA, die ja auch von erheblichen Abweichungen berichtet? Also, ist das KBA mit diesen Erkenntnissen auf Sie zugekommen? Können Sie sich daran erinnern?

Zeuge Axel Eiser: Nein. Also, es gab kein Hinzugehen, es gab keine Diskussionsrunden über die relativen Real-World Emissions zu den Zyklusemissionen. Das ist, glaube ich, die Frage, die -

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, weil explizit stand ja bei der Deutschen Umwelthilfe der Vorwurf von Tricks im Raum, und Sie sagten ja, dass über Interpretationen der entsprechenden Verordnungen immer auch ein Austausch stattgefunden hat. Sie haben also keine Hinweise von anderen bekommen, dass unter Umständen Tricks vermutet werden bezüglich der Abgabswerte?

Zeuge Axel Eiser: Natürlich durch das, was veröffentlicht ist, sehr wohl; durch die Thesen und Annahmen, die jeder nachlesen kann, sehr wohl. Aber mir ist auch bewusst, dass, wie gesagt, in Abhängigkeit von Fahrbedingungen sich die Emissionen naturgemäß unterscheiden müssen. Und hier wird an vielen dieser Stellen eine Unzulässigkeit interpretiert, wo für meine Begriffe das Naturgesetz eigentlich der Sachstand ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und wurde bei solchen Fragen oder bei solchen Diskussionen in den zuständigen Abteilungen Ihrer Kenntnis nach auch über die rechtliche Zulässigkeit gesprochen? Ich komme noch mal zurück auf die Antwort, die Sie gegeben haben, wo Sie sagten, Interpretationen seien manchmal erforderlich gewesen, um erkennen zu können, was der Gesetzgeber eigentlich will.

Zeuge Axel Eiser: Also, es gab keine Diskussionen über die Zulässigkeit in der Relation, die Sie gerade ansprechen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut, damit wäre ich mit meiner Einleitungsrunde zunächst durch. Und dann steigen wir später ein mit den inhaltlichen Fragen. - Ich gebe das Wort weiter an die CDU/CSU-Fraktion.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Herr Eiser, auch ich möchte noch mal relativ weit vorne beginnen, nämlich bei dem, worum es ja im Kern ganz wesentlich geht. Am 18. September 2015 wurde in der Öffentlichkeit durch eine Mitteilung der EPA bekannt, dass Mitarbeiter des VW-Konzerns eben eingeräumt hatten, in den USA unzulässige Abschaltvorrichtungen verwendet zu haben. Das Wort „Umweltbundesamt“ ist vorhin schon mal gefallen. Im Umweltbundesamt wurde nach dem Bekanntwerden, also im September 2015, eine



Sprachregelung formuliert, die mit den Worten beginnt - ich zitiere MAT A UBA-2-1, Ordner 48, Seite 446 -:

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

Ich komme jetzt noch einmal auf den allerersten Punkt, der uns immer am Ersten noch mal ganz klar interessiert: Wann haben Sie persönlich von dem Umstand Kenntnis erhalten, dass bei VW in den USA - ich komme nachher dann auch noch auf Audi - Software zum Einsatz gebracht wurde, die den Abgasausstoß hinsichtlich des NOx manipulierte?

Zeuge Axel Eiser: Durch die Presse im vierten Quartal 15. Ich führte eben aus, dass ich nicht aktiv im VW-Konzern tätig war in der Phase zwischen zweites Quartal 13 und erstes Quartal 16. Also, ich war kein Bestandteil des Insidersystems in dieser Zeitphase. Also, ich habe es ganz normal durch die Presse erfahren und durch die Artikel und durch die Nachrichten.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Gut, danke. Dann mache ich nämlich weiter. - Am 2. November 2015 gab es dann eine weitere Mitteilung der EPA. Darin wurde ein vergleichbarer Vorwurf erhoben: dass unzulässige Abschalteinrichtungen in den USA auch für Audi-Fahrzeugmodelle verwandt werden. Das KBA, also das Kraftfahrt-Bundesamt, kam nach entsprechender Prüfung zu dem Ergebnis, dass nach europäischen Regelungen kein Verstoß gegen die Abgasemissionsregelungen festgestellt werden konnte. Ich zitiere MAT A BMVI-2/1, Aktenzeichen LA 27/7357.2/4, Ordner 31 von 79, Seite 299 f., exakt Seite 300: Es handele sich bei dem kritisierten Aufwärmmodus

um ein spezielles Problem des amerikanischen Rechts. - Gleiches Zitat für die Fundstelle. - Wie erläutern Sie uns gegenüber diese unterschiedliche Bewertung, und inwieweit besteht ein Unterschied zwischen den US-amerikanischen und den europäischen Abgasnormen an dieser Stelle, insbesondere im Zusammenhang mit den angesprochenen Audi-Modellen?

Zeuge Axel Eiser: Also ich kann Ihnen hier keine Details liefern, was aufgedeckt wurde zum Thema Audi-Motoren oder VW-Motoren in dieser Phase, viertes Quartal 15, was Sie gerade beschreiben. Tut mir leid.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Okay, dann gebe ich erst mal weiter.

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

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Die *Bild am Sonntag*, Herr Eiser, hat aus einem Abschlussprotokoll einer Testfahrt von Audi in Südamerika zitiert. Darin sollen Sie folgende Frage gestellt haben - Zitat -: „Wann wird es das zyklusoptimierte Schaltprogramm geben?“ Das - Zitat -

Schaltprogramm soll so ausgelegt werden, dass es auf der Rolle zu 100 Prozent aktiv ist, beim Kunden aber nur in 0,01 Prozent.

Ich würde Sie zunächst fragen: Haben Sie das so oder so ähnlich gesagt? Und vor allen Dingen: Was bedeutet das, wenn sie von einem zyklusoptimierten Schaltprogramm sprechen? Heißt das, dass die Abgasreinigung eben nur auf der Rolle funktionieren soll, aber dann eben nicht im Realbetrieb? Da würde ich gerne um Aufklärung bitten.

Zeuge Axel Eiser: Ja, Herr Kühn. - Also, diesen besagten Artikel kenne ich natürlich sehr wohl. Es handelt sich um zwei unabhängige Protokolle, die die *Bild*-Zeitung hier zusammengefügt hat - um es mal so zu formulieren. Wie Sie schon eingangs richtig gesagt haben, war die Situation: ein



5. Untersuchungsausschuss

A8 Lang in Südafrika in der Kalahari auf einer Erprobung, der Komfortprobleme hatte beim Abfahren, beim Losfahren. Diese Komfortprobleme gingen einher mit Softwaremaßnahmen, die den Kat-Aufheizprozess unterstützen sollten, also das schnelle Aufheizen der Abgasreinigungsanlage. Diese Komforteinbußen waren auch zu einem Zeitpunkt noch gegeben, als das Abgasreinigungssystem längst seine volle Betriebsfähigkeit erreicht hatte und ich die Herrschaften dann darauf hingewiesen habe, dass hier bitte aus Komfortsicht die Dinge so zu gestalten sind, dass sie dort gemacht werden, wo sie gebraucht werden, und nicht dort noch negativ auf der Komfortseite wirksam sind und hier bei einem A8-Lang-Chauffeursauto zu einem spürbaren Komfortnachteil führen. Das heißt, diese Ansprache - - Ich betone noch einmal: Wir sind hier in der Wüste bei hohen Außentemperaturen, und das Auto hatte Komfortmängel. Es ging zu dem Zeitpunkt überhaupt nicht um CO₂, und alles, was wir hier diskutieren, hat überhaupt gar keinen Bezug zu Emissionierung. Also, die Emissionsseite, die Emissionserfüllung stand in dem Kontext überhaupt nicht zur Diskussion.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. - Sie haben ja Ihre Funktion hier noch mal vorgetragen. Deshalb glaube ich, dass Sie die Frage auch beantworten können: Können Sie für uns, die wir ja alle zumeist keine Ingenieure sind und da auch nicht tief drinstecken, noch mal erklären, wie genau die Abschalteneinrichtung beim EA189 funktioniert hat, und vor allen Dingen, was man jetzt im Zuge der Nachrüstung genau verändert hat, um sozusagen den genehmigungskonformen Zustand herzustellen?

Zeuge Axel Eiser: Also, mein Kenntnisstand beim Vierzylinderdiesel ist folgender: dass es eine Applikation gab, die im Trade-off zwischen Ruß und NO_x im Zyklus eine etwas rußlastigere und NO_x-freundlichere Betriebsmodiwahl gewählt hat und außerhalb des Zyklus - sprich: im Normalbetrieb - umgekehrt eine etwas rußfreundlichere und NO_x-schlechtere Betriebsart gewählt hat, weil viele Dinge stehen immer in einem Interessenkonflikt: Oft ist CO₂ versus Schadstoffe. Oder auch innerhalb der Schadstoffe gibt es Brennverfahrensparameter, die abgewägt werden

müssen zwischen den Schadstoffkomponenten selbst, also Ruß oder Partikel bzw. Kohlenwasserstoffe oder Stickoxide.

Dieses wurde durchgeführt, um im Zyklus in diesem Betriebsbereich die Emissionierung sicher gestalten zu können. Das war das Ziel, was der Vierzylinderdiesel so umgesetzt hat. Aufgrund der internen Richtlinien, die jetzt verfasst wurden, ist diese Methodik nicht mehr so durchzuführen, und deswegen gibt es ja auch diese Nachrüstaktion, dass die Software jetzt, nachdem noch mal deutlich mehr Arbeit und Feinschliff in die ganzen Applikationsparameter geflossen sind, durch ein Update dahin geführt wird, dass diese zyklusbedingte Betriebsart nicht mehr vorkommt.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und zu welchen Veränderungen führt sozusagen das Update, was dann durchgeführt wurde in Form der Nachrüstung für die Kunden? Also, welche Veränderungen bedeutet das dann hinsichtlich Fahrverhalten, hinsichtlich Emission konkret? Also, was verändert sich dadurch?

Zeuge Axel Eiser: Gut, es gibt ja einen mehr oder weniger Vorher-nachher-Messvergleich, der jetzt auch bei jedem Cluster durchgeführt wird. Und dem Kraftfahrt-Bundesamt muss ja auch nachgewiesen werden, dass wir hier an der Stelle weder auf der Verbrauchs- noch auf der Emissionseinhaltungsseite irgendwelche Verschlechterungen haben. Und natürlich ist es so, dass auch die internen Qualitätsmechanismen - Robustheit, Langzeitstabilität oder Akustikverhalten - genauso freigabeseitig erfüllt sein müssen, sodass das Fahrzeug vor und nach der Umrüstung - ich glaube, da wollen Sie drauf hinaus - im Prinzip das Katalogversprechen vollumfänglich erfüllt.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, das heißt, für den Verbraucher ändert sich hinsichtlich Verbrauchs- und Emissionswerten sozusagen nichts Negatives?

Zeuge Axel Eiser: Mhm.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Deshalb ist für mich ja die Frage:



5. Untersuchungsausschuss

Wenn man also sozusagen eine Softwareapplikation machen kann, die aber im Ergebnis sozusagen keine Nachteile hat für den Verbraucher und damit eben auch für die Verbrauchswerte und für die Emissionswerte, warum war dann sozusagen dieser Betrug beim EA189 überhaupt notwendig, wenn sich doch sozusagen nach dem Software-update keine negative Auswirkung daraus ergibt? Das ist die Frage, die ich Ihnen als Ingenieur und als jemand, der da federführend bei dem Thema „Motorenentwicklung, Antriebsentwicklung“ tätig war, gerne stellen würde.

Zeuge Axel Eiser: Herr Kühn, Sie haben natürlich recht: Jetzt, im Nachhinein, ist es natürlich so, dass ich - - Wenn Sie überlegen: Es gibt 6 000 - wenn ich ein bisschen ausholen darf in dem Kontext, wenn es erlaubt ist - Antriebsentwickler im ganzen VW-Konzern. Größenordnung 1 000 Antriebsentwickler sind in dem großen Kontext „Steuergerät, Software, Programmierung, Applikation, Kalibrierung etc.“ tätig. Das teilt sich jetzt noch mal auf Otto und Diesel auf. Sie können mir glauben, dass seit 2015 wirklich viele Hundert Spezialisten nichts anderes machen wie Dieselmotorenverfahren nochmals analysieren, neuere Erkenntnisstände nachapplizieren und Optimierungsvorgänge in den Steuergeräten - auch Logik und Bedatungen - verbessern, sodass im Prinzip bei der gleichen Grundausstattung, also der gleichen Motorkonfiguration, mit Feinschliff, mit Lessons Learned im Prinzip jetzt ein Schritt weiter nach vorne gegangen werden konnte. Sie können aber zu Recht die Frage stellen: Hätten Sie es nicht vorher machen können? - Kann ich Ihnen nicht beantworten. Ich war nicht in die operative Entwicklung dieses Diesels involviert, aber im Nachhinein lässt sich sagen, dass durch Feinschliff und durch erweiterte Funktionslogik jetzt diese zyklusbedingten Parameter nicht mehr notwendig sind.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wenn es aber nur Feinschliff war, dann frage ich mich natürlich - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Stephan, du bist schon durch.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Die acht Minuten waren doch niemals um.

(Zurufe: Doch!)

Vorsitzender Herbert Behrens: So ist es.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wir machen dann weiter.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja genau, wir vertiefen das in der nächsten Runde. - Die Kolleginnen und Kollegen der SPD-Fraktion sind an der Reihe.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke schön. - Herr Eiser, Sie haben ziemlich zu Anfang gesagt, als es um die Frage ging: „Hat Ihr Haus, Ihre Abteilung Kontakte zum KBA?“, Sie nicht, aber Sie gehen davon aus, dass andere es hatten. Denn es war ja die Frage zu klären: Was ist ein Korridor des Erlaubten, Gewollten?

Jetzt haben wir hier schon mehrere Zeugen gehört, die uns immer gesagt haben, dass genau diese Gespräche nicht stattgefunden haben. Denn wenn ich feststellen will - oder berichtigen Sie mich -, ob etwas erlaubt ist oder nicht, muss ich es einer Behörde in dem Fall ja vorlegen und muss sagen: Das haben wir vor. Wir haben vor - nicht in Ihrem Fall, aber ich nehme mal ein Beispiel - ein Thermofenster, das die Abgasreinigung nur zwischen 10 und 20 Grad Außentemperatur einschaltet. Entspricht das den Richtlinien oder nicht?

Und da haben uns alle anderen gesagt: Genau das hat nicht stattgefunden. - Jetzt haben Sie gesagt: Genau das haben wir gemacht. - Ich komme im Weiteren meiner Befragung noch auf ein konkretes Fahrzeug von Ihnen, das später in der Untersuchungskommission auffällig geworden ist. Da stellt sich für mich natürlich die Frage: Wie kommt das zusammen? Also, dass Sie die Gespräche nicht selber geführt haben, weiß ich; aber bitte erklären Sie es mir. Ich fände es dann auch interessant, wen wir denn da fragen müssten.



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Axel Eiser: Ich kann Ihnen natürlich nicht sagen, was in der Vergangenheit konkret besprochen wurde, weil ich es selbst nicht erlebt habe; das sagte ich Ihnen schon. Ich kenne jetzt - - In meiner heutigen Verantwortung sind auch die Begleitungen der Gesetzesentstehung neuer Gesetze, wie zum Beispiel WLTP, RDE etc. Das heißt, ich kann Ihnen aus dem aktuellen, aus dem jetzigen Zeitfenster berichten: Es gibt UN-Vorgänge, wo das Thema WLTP bearbeitet wird, und es gibt auf der EU-Seite die Themen, wo jetzt im Speziellen RDE gerade besonders im Fokus steht. Es gibt Spezialisten natürlich aus unserem Haus, die in Working Groups oder in Diskussionsrunden zusammen mit NGOs, mit anderen OEMs, mit den Behördenvertretern Diskussionsrunden haben, wo Gesetzesentstehung diskutiert wird. Von daher ist in dieser Phase einer Gesetzesentstehung ein Diskussionsforum gegeben, sowohl Richtung EU-Kommission als auch Richtung UN, je nachdem, wo das Gesetz entsteht. Von daher kann ich Ihnen nur sagen, dass ich weiß, dass ich daraus - - werde ich natürlich auch informiert, was gerade im Gange ist und was gerade Konsens, Dissens oder Strömung ist und wie sich die Dinge gerade abspielen. Diese Diskussionen finden sehr wohl statt im Gesetzesentstehungsprozess. Aber ich kann es nur aus meinem jetzigen Verantwortungs- und aus meinem jetzigen Zeitfenster berichten.

Kirsten Lühmann (SPD): Ich wiederhole das noch mal mit meinen Worten, damit ich sicher bin, dass ich Sie auch verstanden habe: Sie sagen also, Sie sind nicht so zu verstehen mit dieser Aussage, dass Sie, wenn Sie zum Beispiel eine neue Motorsteuerungssoftware haben, diese dann überprüfen lassen, ob das noch erlaubt ist oder nicht, sondern dass Sie das im Entstehungsprozess - das ist nicht Teil unseres Untersuchungsauftrages - damals gemacht haben, dass man diskutiert hat und gesagt hat - möglicherweise, Sie waren nicht selber dabei -: Was kann man eigentlich mit dieser Formulierung im Gesetz machen, und was kann man nicht machen, grundsätzlich, aber nicht mehr später, wenn Sie denn nach Erlass der - in diesem Fall - Verordnung zu ihren Entwicklern gehen, was die denn entwickelt haben? Das speziell nicht mehr, sondern nur im Vorfeld. Habe ich das so richtig verstanden?

Zeuge Axel Eiser: Nein, sorry, das haben Sie so nicht richtig verstanden. Das eine ist: Es gibt eine Begleitung und eine Diskussion in einer Gesetzesentstehung. Wenn ein Gesetz formuliert ist, gibt es natürlich eine Gesetzesinterpretation. Ich kann Ihnen jetzt über den aktuellen Zustand natürlich berichten. Diese Gesetzesinterpretation wird mittlerweile auf Konzernebene durchgeführt und ist kein Markenthema mehr, sondern es wird mit Expertengruppen diskutiert: Wie ist das zu verstehen, und was ist hier technologisch mit diesem Thema verknüpft?

Dieses Ganze wird auch mit Juristen, mit dem Rechtswesen unseres Hauses zusammen durchgeführt, um, sage ich mal, hundertprozentige Sicherheit der Compliance oder des Verständnisses dieses Gesetzestextes zu haben. In der Vergangenheit gab es diese Zentralstelle in der Form so nicht, sondern jede Marke hat für sich die Gesetzesinterpretation durchgeführt. Es gab Expertengruppen, die haben das beraten, aber es gab keine Zentralstelle, die einen Abgleich durchgeführt hat. Die gibt es heute. Also, das ist jetzt im Prinzip eine - wie soll ich sagen? - Zentralstelle der Compliance-Einhaltung, wenn Sie das so erlauben.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke, ich glaube, jetzt habe ich es begriffen, auch den Unterschied früher zu heute.

Meine zweite Verständnisfrage geht noch mal auf den von Stephan Kühn zitierten *Bild*-Artikel zurück. Sie haben gesagt: Da sind a) zwei Protokolle zusammengeschnitten worden. Ich nehme deshalb nur das zweite Zitat:

Schaltprogramm soll so ausgelegt werden, dass es auf der Rolle zu 100 Prozent aktiv ist, vor dem Kunden aber nur in 0,01 Prozent.

Da haben Sie gesagt: Es geht um Komfortverbesserung, Komfortprobleme. Das habe ich jetzt nicht verstanden. Ich sage Ihnen mal, wie ich das verstehe: Wenn ich ein Programm habe, das auf der Rolle zu 100 Prozent funktioniert, vor dem Kunden - Klammer auf: im Realbetrieb, Klammer zu - aber nicht, ist das etwas, wo gerade Herr



5. Untersuchungsausschuss

Winterkorn uns gesagt hat: Es war VW-intern verboten, dass es eine Software gibt, die auf dem Prüfstand funktioniert und im Realbetrieb nicht. - Also, wie kriege ich das jetzt zusammen?

Zeuge Axel Eiser: Okay. Darf ich auch ein bisschen ausholen? - Ein Getriebeschaltprogramm ändert nach Umgebungsbedingungen seine Schaltpunkte. Das ist ein automatisiertes Schalten. Es wird auch der Fahrstil des Fahrers gelernt, also ein Aggressivfahrer bekommt über eine Langzeitadaption ein anderes Schaltverhalten als ein, nenne ich es mal, zahmer Fahrer. Ein Getriebeschaltprogramm lernt auch, ob ich berghoch oder bergab fahre. Es entlastet die Bremse beim Bergabfahren etc. Das hat diverse Adaptionen in drin. Wichtig ist erst mal, dass, wenn man ein Auto auf einen Rollenprüfstand stellt, das Getriebe in einem reproduzierbaren Zustand schaltet. Das heißt, wenn die Vorgeschichte jetzt einmal ein Schaltprogramm anders gestaltet als beim nächsten Mal, werden die Werte einfach nicht mehr vergleichbar. Das heißt, einmal gilt es, zu erreichen, dass wir einen reproduzierbaren Schaltvorgang haben, der Maßnahmenvergleiche durchführt und der auch das ganze Thema „vorheriger Fahrstil“ wieder eliminiert. - Das ist Punkt eins.

Es ist immer, egal welche Schaltadaption jetzt gilt, natürlich die Einhaltung der Abgas- und Schadstoffgrenzwerte sicherzustellen; das ist überhaupt gar kein Thema. Es geht darum, dass ermittelte CO₂-Werte, zum Beispiel Katalogwerte, reproduzierbar gemessen werden können unter verschiedenen Betriebsbedingungen. Dafür muss ich bestimmte Intelligenzen in dem Steuergerät drin haben.

Das eben genannte Thema - weil wir hier zwei Themen in dem Artikel drin haben - ist natürlich so, dass das Getriebe auch durchaus Phasen hat, wo es hilft, den Motor, die Abgasreinigung schnell auf Temperatur zu bringen. Man stelle sich vor: Es ist sehr kalt, der Innenraum ist kalt, der Kunde will einen möglichst schnell aufgeheizten Innenraum haben, und die Abgasreinigung soll möglichst schnell aktiv sein. Also kann das Getriebe helfen, in einer gewissen Phase, durch Schaltpunktverschiebungen Dinge zu tun,

um das Ganze zu unterstützen. Dieses soll intelligenterweise natürlich im Getriebesteuergerät nur dort stattfinden, wo es gebraucht wird, weil es ja auch wieder Nachteile auf der CO₂-Seite hat, wenn ich etwas künstlich verändere.

Es geht also viel darum: Welche Intelligenz habe ich in einer Software drin, damit sie bedarfsgerecht zum richtigen Zeitpunkt das Richtige tut? Also, es gibt zwei Themen: Ich will auf dem Zyklus reproduzierbar messen können, und ich will eine intelligente Software haben, die keine Komforteinbußen mit sich bringt, wo ich sie nicht mehr brauche. Und diese beiden Themen sind hier in einem zusammengewoben. Es geht nie darum, Emissionseinhaltung in irgendeiner Form negativ zu beeinflussen.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke schön. - Ich glaube, das habe ich verstanden. Wir hatten auch schon andere Zeugen, die gesagt haben: Zykluskennung ist erforderlich in gewissen Sachen, um reproduzierbare Ergebnisse herzustellen.

Ich habe eine Frage zu der Untersuchungskommission; da waren Sie dann ja wieder zuständig. Dort betrifft es auch ein Fahrzeug aus Ihrem Haus. Ein Audi A6 V6, 3 l, Euro 5, zeigte laut Bericht der Untersuchungskommission leicht außerhalb des gesetzlich vorgeschriebenen Zyklus erhöhte NOx-Werte. Das hat man Audi ja mitgeteilt. Das haben wir gehört, dass dann Gespräche stattgefunden haben. Können Sie uns das bitte mal schildern, wie so etwas abläuft, wenn das KBA dann auf Sie zugeht, Ihnen diese Werte zeigt, und könnten Sie uns erklären, was in diesem Fall der Grund dafür war und wie Sie das abgestellt haben?

Zeuge Axel Eiser: Also ich muss jetzt noch mal zurückkommen auf das, was ich eben sagte. Das heißt aufgrund dieser Situation - - Wir haben ja, ich sage mal, eine Krise zu bewältigen in USA, in Europa, in Korea etc., in aller Herren Länder, um es so zu sagen. Und wir haben im Topmanagement schon eine Aufgabentrennung - - gesagt: Es gibt jetzt - - Die Herrschaften, die sind zum Beispiel eher orientiert hinsichtlich Consent Decree USA, andere unterstützen eher das Thema. Das Thema, was Audi derzeit mit seinem Portfolio



5. Untersuchungsausschuss

Richtung EU-Zulassungsthemen diskutiert - - bin ich überhaupt nicht involviert.

Kirsten Lühmann (SPD): Nach meinen Informationen waren Sie auch beim Untersuchungsausschuss des Europaparlamentes. Da gab es ja vorher einen Fragenkatalog an die entsprechenden Herstellenden. Und eine dieser Fragen war, ob die Verordnung, die existierte zu dem Zeitpunkt, also im letzten Jahr, eine Offenlegung der Emissionsstrategien erfordert oder nicht. Und da sollen Sie sinngemäß gesagt haben: Es müssen zwar alle Regularien erfüllt werden, aber welche Strategie in einem Steuergerät dahinter steckt oder welche Komponenten wie zusammenspielen, muss nicht offengelegt werden. Wir haben hier auch andere Meinungen dazu gehört. Könnten Sie uns Ihre vielleicht erläutern?

Und die Frage, die sich - Entschuldigung - damit gleich anschließt, ist: Wie soll dann bitte bei einer Überprüfung festgestellt werden, ob Regelkonformität erreicht ist oder nicht?

Zeuge Axel Eiser: Die Antwort, wie Sie hier jetzt gerade zitiert haben, sehe ich nicht so ganz, also vielleicht darf ich es konkretisieren: Sie sprechen an, wie eine Offenlegung stattfinden soll, damit die Gewissheit da ist, dass regelkonforme Softwarelogik und regelkonforme Bedatung sich im Steuergerät verbirgt zum Zeitpunkt einer Typprüfung, Zulassung. Habe ich das so richtig verstanden?

(Zustimmung der Abg.
Kirsten Lühmann (SPD))

- Okay. - Also ein Steuergerät hat natürlich - - Oder wie formuliere ich das am besten? - Ein Steuergerät ist eine Riesendimension an Software, Logik und Bedatung und Inhalt. Es ist inzwischen so, dass auch nicht eine einzige Person mehr auf der Entwicklerseite den Überblick über die gesamte Funktionalität haben kann. Das heißt, die Summe aller Steuergerätefunktionslogiken ist die Summe von soundso viel Experten und Wissenden plus auch noch soundso viel Lieferanten-Know-how der Steuergeräteherstellung. Das heißt, ein Steuergerät in seiner kompletten

Umfasstheit einfach von der Dokumentationsseite offenzulegen, ist für meine Begriffe nicht prüfbar und nicht kontrollierbar, bzw. es braucht viele Menschen wahrscheinlich über Jahre, um dieses nachzuvollziehen, was in einem einzigen Steuergerät alles drin ist, wenn man es über Dokumentationen überprüfen wollte.

Also ist der einzige Weg, eine Gesetzeskonformität - so habe ich es verstanden - darzustellen, indem man die besonderen Merkmale, die eine Zulassungsrelevanz haben, die eine Verringerung - jetzt sind wir wieder bei Paragraph [sic!] 715/2007 -, also die eine Abweichung, bedingt aufgrund von welchen Notwendigkeiten auch immer - - zu einer Dokumentationspflicht zu erheben. Das, was in den USA über die Methodik AECD gemacht wird, wird ja seit Mai 2016 in Europa über BES und AES gemacht. Das ist für mich der richtige Weg, zu sagen: Alles, was auf welcher Gegebenheit auch immer emissionsbeeinflussend ist - oft aus welchen Notwendigkeiten auch immer -, muss beschrieben sein, muss erklärt sein. Und wenn es sich um nicht eindeutig im Gesetzestext nachvollziehbare Regularien handelt, muss es genehmigungspflichtig gemacht werden. Also das heißt, das Thema Offenlegung einer Software kann sich für meine Begriffe nur auf eine Offenlegung der Dinge beziehen, die in den Regularien - - die Emissions- - am Ende Tailpipe beeinflussend sind, weil sonst ist es eine Dimension, die nicht mehr beherrschbar ist.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke schön. Ja, davon war ich jetzt - Entschuldigen Sie, dass ich nicht so präzise war - ausgegangen, weil wir haben mal gehört, es sind 16 000 einzelne Steuerbefehle. Dass die nicht alle überprüfbar sind, ist klar. Dafür sind Sie; das haben Sie gesagt. Habe ich Sie falsch zitiert vor dem Untersuchungsausschuss des Europaparlamentes?

Zeuge Axel Eiser: Also, ich kann mir - - Ja. Würden Sie es noch mal wiederholen bitte, damit ich es noch mal im Detail - - weil ich kann es mir so nicht vorstellen.

Kirsten Lühmann (SPD): Ich habe nicht das wörtliche Zitat. Sinngemäß ist: Es müssen zwar alle Regularien erfüllt werden, aber welche Strategie



5. Untersuchungsausschuss

in einem Steuergerät dahintersteckt oder welche Komponenten wie zusammenspielen, muss nicht offengelegt werden - Klammer auf - nach der jetzigen Rechtslage.

Zeuge Axel Eiser: Ach so. Natürlich muss heute oder in der Vergangenheit - - Jetzt sind wir vor Mai 2016. Da ist es natürlich so, dass die - - Jetzt sind wir wieder bei dem Paragraphen [sic!] 715/2007. Wenn eine Abschalteneinrichtung aus Gründen der Bauteilschutzmaßnahmen, aufgrund von physikalisch notwendigen Nichtmachbarkeiten - - sich irgendwo eine Begrenzung ergeben hat, war das eine zulässige Verringerung des Emissionskontrollsystems. Wenn es eine nicht zulässige war, war es natürlich genehmigungspflichtig. Das heißt, dieser Definition, was ist zulässig und was ist nicht zulässig aus diesem Paragraphen - - Meines Wissens gab es da keine Anmeldepflicht vor Mai 2016, sondern es war über diesen Paragraphen geklärt, was war der Bewegungsspielraum in der Applikation, in der Logik der Programmgestaltung oder auch nicht. Das wurde durch diesen Paragraphen beschrieben. Heute - also sprich: ab Mai 2016 und jetzt in den USA - hat sich die Lage natürlich deutlich geändert, weil alles, was abweichend ist von der Basisemissionsstrategie, dokumentationspflichtiger Zulassungsumfang geworden ist.

Also wir müssen unterscheiden zwischen Vergangenheit und Gegenwart. Ich kann Ihnen gerne mal so ein AES/BES-Papier zeigen. Dies sind heute schon Dimensionen von 3 bis 500 Seiten, wo nur erklärt wird: Was ist denn jetzt die Abweichung zur Basisemissionsstrategie, und warum gibt es jetzt diese Auxiliary Emission Strategy, also warum gibt es die abweichende Emissionsstrategie?

Kirsten Lühmann (SPD): Ich habe noch 42 Sekunden. Ich glaube, das ist witzlos - -

(Zurufe)

- Ach so, minus schon.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nein, nicht mal mehr die. - Gut, dann geht das jetzt weiter. Ich würde Sie für die Fraktion Die Linke ganz gern

fragen, Herr Eiser: Im Untersuchungskommissionsbericht Volkswagen geht es auch um den Motor EA288, den Audi A3. Dort lesen wir, der VW-Konzern hatte hierzu die Erklärung abgegeben, dass diese Fahrzeuge nicht mit einer unzulässigen Abschalteneinrichtung ausgestattet wären. Da ist jetzt meine Frage auch zum Prüfvorgang, weil eben darauf hingewiesen wird, diese Herstellerangaben würden mit höchster Priorität durch die KBA-Felduntersuchung verifiziert. Nun haben wir vorhin in der Vernehmung von Herrn Winterkorn gehört, dass der Nachfolgemotor EA288 - das ist ja der Nachfolger vom EA189; also hier steht es - nicht mit einer illegalen Abschalteneinrichtung versehen ist, der 189er ja. Nun hat es auf meine Frage an Herrn Winterkorn, als ich ihn danach fragte - - Ist denn das klar gewesen, nachdem das am 18. September klar wurde, dass dort eine illegale Abschalteneinrichtung da ist? Wurde das denn eben auch innerhalb des Konzerns auch für den EA288 noch mal festgestellt? Wie kommt man dann - - Mich interessiert: Wer stellt sicher, dass diese Abschalteneinrichtung nicht da ist?

Zeuge Axel Eiser: Also erst mal, in der Analyse Ende 2015 des Bestandes - - Reden Sie erst mal von Europa, USA oder von allem? Damit ich es nur richtig einordnen kann.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das sind jetzt die Sachen, die hatte ich eben zitiert aus dem Untersuchungsausschuss- - Untersuchungskommissionsbericht.

Zeuge Axel Eiser: Also vor allem Europa-Projekte, okay.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das betrifft dann die Fahrzeuge, die im Rahmen der Untersuchungskommission geprüft worden sind.

Zeuge Axel Eiser: Wie gesagt, ich bin erst im ersten Quartal 16 hinzugekommen. Mit der Thematik - - Im Schwerpunkt liegt, das Thema prozessseitig aufzuarbeiten. Die Bewertung der Dieselfahrzeuge der Marke VW, in der Entwicklungsverantwortung der Marke VW, die juristische Bewertung jeder einzelnen Motorgeneration und der Modelljahre - da bin ich nicht involviert. Das



5. Untersuchungsausschuss

kann ich Ihnen wirklich nicht differenziert beantworten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Der Hintergrund meiner Frage war der, weil hier eben zu lesen ist, dass das mit entsprechenden Felduntersuchungen festgestellt worden ist und keine Analyse der Software beispielsweise stattgefunden hat, um definitiv zu sagen: Es ist keine Abschalteneinrichtung da.

Zeuge Axel Eiser: Wenn Sie erlauben, das kann ich nur so kommentieren: Eine Felduntersuchung - also eine PEMS-Messung in dem Fall, meinen Sie - kann nie ausschließen, dass ein Defeat Device - - Es kann eine Auffälligkeit finden, aber es kann nicht den Umkehrschluss haben: Ich habe nichts Auffälliges gemessen, deswegen haben wir kein Defeat Device. Eine PEMS-Messung ist ein Kontrollmechanismus, ist aber kein - wie soll ich es sagen? - Legalitätsbeweismittel, wie auch immer.

Vorsitzender Herbert Behrens: Genau. Das ist noch mal ein guter Hinweis, weil es eben genau so in diesem Bericht steht. - Dann hätte ich noch eine Frage, die knüpft ja ein bisschen an an das, was wir vorhin schon besprochen hatten: die Arbeit der Working Groups und der Beteiligten daran. Sie hatten, insbesondere was die Interpretationen anbetrifft, ja gesagt, dass man auch wissen muss, was man künftig einhalten soll. Wie arbeiten denn diese Working Groups? Gibt es da - - Stellen die Techniker fest, was alles nicht geht, oder werden die Techniker mit Anforderungen konfrontiert, was eingehalten werden muss, und dann beginnt der Arbeitsschritt? In welcher Weise hat das KBA Ihrer Kenntnis nach - Sie waren nicht direkt beteiligt - diesen Prozess in den Working Groups begleitet?

Zeuge Axel Eiser: Also, ich bin in den Working Groups selbst noch nie dabei gewesen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay.

Zeuge Axel Eiser: Ich bin auch - - Auf der EU-Seite sind es eher diese Stakeholder-Meetings, die dort als Diskussionsforen dienen. Es gibt noch diese Motor Vehicles Emission Group. Also, es gibt zwei Gremien, die mehr oder weniger - ja,

wie soll ich sagen? - konsensbildend sind auf dem Weg zum TCMV, bevor es dann wieder ins EU-Parlament geht. Natürlich wirken hier die Verbände mit, VDA und ACEA; im Kontext ACEA gibt es Board of Directors Meetings. Im Vorfeld dieser Diskussionen sind alle Mitgliedsstaaten mit den Technischen Diensten und auch den NGOs gefragt. Aber wie es konkret abläuft, kann ich Ihnen nicht beantworten, weil ich wirklich noch nie dabei war.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann eine Frage bezüglich der Nachprüfungen des KBA, die für den Bericht der Untersuchungskommission gemacht worden sind. Nach dem Bekanntwerden des Skandals ordnete das KBA der Volkswagen AG nachträglich Nebenbestimmungen zur EG-Typengenehmigung an. Das ist das Material BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 23-7363.1/1-1, Ordner 1 von 23, Blatt 355. Nach Bekanntwerden ordnete das KBA eben diese Nebenbestimmungen an, und daraufhin wurden vom KBA verschiedene Dieselfahrzeuge für den Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ auf das Vorhandensein von Abschalteneinrichtungen hin untersucht. Das ergibt sich aus dem eben zitierten Teil, den ich - - Darunter waren eben auch vier Fahrzeuge von Audi, über diesen einen hinaus, den ich eben sagte. Aus einer E-Mail eines VW-Mitarbeiters - Martin Bahr heißt er - an das KBA vom 18.02.2016 geht hervor, dass VW dem KBA Fahrer und Personal für die Nachprüfung bei den Dieselfahrzeugen in Bezug auf das Vorhandensein unzulässiger Abschalteneinrichtungen stellte. Das ergibt sich aus dem Material VW-1-2, Ordner 10, Blatt 144. Wurden auch von der Audi AG Fahrer und Personal für die Durchführung von Tests gestellt? Können Sie das sagen?

Zeuge Axel Eiser: Nein, das kann ich Ihnen nicht sagen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Anderer Punkt: Die Abgeordnete Renate Künast fragte die Bundesregierung im Rahmen einer schriftlichen Einzelfrage vom 24.11.15, aus welchem Grund Prüforganisationen wie der TÜV Nord keinen Einblick in die Motorsteuerung nehmen können. Das ist KBA-2-1, Ordner A-114 5.1, Seite 292. Zuvor hatte der TÜV-Nord-Chef Rettig gesagt, die



5. Untersuchungsausschuss

Prüfer hätten grundsätzlich keine Möglichkeit - Zitat -, „Einblicke in die Motorsteuerung und die dort verbaute Software zu nehmen“. Das hat er in einem Zeitungsartikel gegenüber der *FAZ* gesagt. Das BMVI antwortete auf die schriftliche Frage von Renate Künast in der Weise: Ein Einblick in die Motorsoftware ist dem Technischen Dienst oder der Typgenehmigungsbehörde auf begründete Anfrage bereits heute im Rahmen der Typgenehmigung möglich. - Also Gegenteil.

Hat das KBA schon vor Bekanntwerden des sogenannten Abgasskandals nach Ihrem Kenntnisstand von der Möglichkeit, sich im Rahmen der Typgenehmigung Einblick in die Motorsoftware - - zu nehmen, Gebrauch gemacht?

Zeuge Axel Eiser: Ich kenne keinen Vorgang.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann gebe ich das Wort weiter an die CDU/CSU-Fraktion.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ja, Herr Eiser, ich möchte noch mal zum einen anknüpfen an die Kollegin Lühmann, an den europäischen Untersuchungsausschuss, aber auch ein Stück davor. Ich verknüpfe das jetzt. Die Deutsche Umwelthilfe hat bereits 2009 in einer Pressemitteilung das Fehlen jeglicher amtlicher Kontrolle der CO₂-Prüfwerte kritisiert, was zu extremen Abweichungen der von den Herstellern angegebenen Verbrauchswerte von den Messergebnissen im Realbetrieb führt. Im EMIS am 13.07.2015 [sic!] haben Sie dann Folgendes gesagt - das bezieht sich jetzt auch auf derartige Prüfungen -: Der Grund, warum das KBA so lange braucht, die Ergebnisse der Messungen zu präsentieren, liegt darin, dass sie ordentlich gemacht werden müssen.

Viele selbsternannte NGOs sind an der Stelle ... nicht unbedingt in der Lage, Messungen zu machen mit allen Aspekten, die dort dazugehören.

Das ist das Transkript vom 13.07.2016, Seite 46. Jetzt frage ich Sie zum einen: Deutsche Umwelthilfe 2009, ob dieser Vorwurf insoweit zutreffend ist bzw. bitte ich Sie dann, Ihre Aussage vor dem

EMIS im Zusammenhang mit diesen Messungen zu erläutern.

Zeuge Axel Eiser: Herr Lange, dass die CO₂-Verbräuche eines Fahrzeugs zwischen dem Neuen Europäischen Fahrzyklus, NEFZ, und dem Realbetrieb sich unterscheiden, ist für meine Begriffe bekannt, seitdem es diesen NEFZ gibt. Dieser NEFZ ist entstanden Anfang der 90er-Jahre. Er hat eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 33 km/h und wird in einem bestimmten Temperaturfenster etc. gefahren. Zum damaligen Zeitpunkt, als dieser Fahrzyklus generiert wurde, gab es die und die Genauigkeit der Messeinrichtungen, die und die Genauigkeit der Konditionierungsmöglichkeiten und die und die Genauigkeiten. Wir sind heute über 25 Jahre später und sind natürlich mit unseren ganzen Möglichkeiten - Konditionierung und Messmethodik und Messgenauigkeiten - ein ganzes Stück weiter, als es damals war.

Diese Erkenntnisse fließen jetzt alle in den WLTP ein, der ab diesem Jahr, ab drittem Quartal dieses Jahres, Gültigkeit bekommt. Sprich: Für jede Autozeitung, jeder Vergleichstest - - Es gibt Studien derer viele, die zeigen, dass in Abhängigkeit von Umgebungsbedingungen und Fahrstil sich der Zyklusverbrauch unterscheidet vom - nennen wir es mal - Real-World-Verbrauch. Das wird erst mal ermittelt, ganz normal über Nachtanken und über diese Methodik, und darüber gibt es Statistiken. Ich sage mal, dass es sehr wohl so ist, dass heute zwischen dem Katalogwert und dem Real-World-Verbrauch durchaus zwischen 20 und 40 Prozent Abweichung existieren kann; das zeigen auch alle Autozeitschriften, zeigen auch die Studien der Vergangenheit. Dieses wird ja auch ein Stück weit reduziert durch die Neudefinition des WLTP.

Das nächste Problem ist die Verbrauchsmessmethodik über PEMS. Diese PEMS-Messgeräte haben ihren Schwerpunkt in der Orientierung auf Partikel und auf Stickoxide. Das heißt, die CO₂-Messmethodik hat auch gewisse Toleranzen, die damit verbunden sind. Und man muss natürlich auch hier vergleichende Fahrbedingungen schaffen, um eine Aussage über Abweichungen zu treffen. Das ist ein Thema, das gerade jetzt ganz



5. Untersuchungsausschuss

massiv in dieser RDE-Diskussion stattfindet, weil das ist genau das Thema eigentlich: Wie definiert sich denn ein Realverbrauch, und wie misst man ihn, und in welchem Korridor misst man ihn? Weil es ist logisch, dass der größte Einflussfaktor ist der Fahrstil zum Realverbrauch. Und wenn das komplette Spektrum offen ist, gibt es nicht einen Realverbrauch. Es gibt natürlich eine große Bandbreite an Realverbräuchen, und deswegen gibt es auch viele unterschiedliche Veröffentlichungen, die Prozentzahlen formulieren, die auf den Messrahmenbedingungen dieser einen Messung beruhen. Und es ist nicht definiert, wie dieses zu tun ist.

Also, es gibt nicht den einen Verbrauch oder CO₂-Wert des realen Lebens. Es gibt einen zyklusorientierten Verbrauch, und der wird jetzt umgestellt vom NEFZ auf den WLTP.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Gut, es gibt auch nicht den einen Fahrer; ich glaube, so weit sind wir uns hier drinnen inzwischen schon einig.

(Zuruf des Abg. Arno Klare
(SPD))

- Ja, lernende Schaltung habe ich ja heute auch gelernt. Da schaue ich mal, was meine Schaltung schon gelernt hat,

(Zuruf: Sag uns das dann
mal!)

ob das Vorsprung durch Technik oder Vorsprung durch Wissen ist.

(Stephan Kühn (Dresden)
(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Lassen Sie es uns
wissen!)

- Ich bin schon upgedatet. - Ich wollte trotzdem noch mal - - Das war mir jetzt ein bisschen zu allgemein. Ich hätte jetzt schon bitte noch mal eine konkrete Wertung. Sie haben da im EMIS ja relativ deutlich eine Qualifizierung der unterschiedlichen Messungen vorgenommen. Jetzt sind Sie sehr ausweichend geblieben. Können Sie bitte Ihre Aussage vor dem EMIS bezüglich dieser

Messungen noch mal etwas - ich sage es mal ganz vorsichtig - klarer einordnen?

Zeuge Axel Eiser: Ich kann, ehrlich gesagt - - Ich habe jetzt nicht mehr vor Augen, wie die Diskussion lief, die zu dieser Aussage geführt hat in Brüssel. Also, ich kann es nicht klarer einordnen. Ich kann es jetzt nur so allgemein beschreiben, weil ich weiß nicht - - Ich habe die Vorgeschichte dieser Diskussion in Brüssel nicht mehr parat.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Okay. - Die NEFZ-Diskussion oder -Fragen haben wir, glaube ich, so weit beantwortet. Dann würde ich für die Runde erst mal wieder weitergeben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann schließe ich meine Fragen an bezogen auf die Erstellung des Berichts der Untersuchungskommission „Volkswagen“. Aus Mails zwischen dem KBA und den Autoherstellern, die unter anderem dpa einsehen konnte, geht hervor, dass deutsche Automobilkonzerne erheblichen Einfluss auf den Abschlussbericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ gehabt haben. Können Sie aus Ihrer Sicht beschreiben, inwieweit es dort eine Zusammenarbeit bei der Erstellung des Untersuchungsberichts in Zusammenarbeit mit dem KBA gegeben hat?

Zeuge Axel Eiser: Ich muss noch einmal betonen: In meiner Funktion war ich involviert in diese Consent Decrees mit dem Department of Justice und mit EPA und CARB. Es gab in der Marke VW einen Taskforce-Kreis auf höchster Managementebene, der hat dieses Feld Vierzylinder TDI mit den deutschen Zulassungsbehörden bearbeitet. Also, ich war an diesen Themen nicht beteiligt und war stattdessen, wie gesagt, mit dem Thema „Prozessoptimierung, Prozessdefizitabstellung“ als auch mit den Themen „US-Verhandlungen der Consent Decrees“ involviert.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also über Zusammenarbeit mit dem KBA und der Audi AG können Sie nichts sagen?

Zeuge Axel Eiser: Genau. - Ich war in diesen Dingen - - Ich möchte nur noch mal um Verständnis bitten.



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, natürlich; das steht Ihnen zu.

Zeuge Axel Eiser: Es sind so viele Taskforce-Teams entstanden, die parallel über die Marken versucht haben, das alles zu steuern und in der Abarbeitung zuzuführen, dass da nicht jeder zu jedem Aufgabenfeld aussagefähig ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, ich frage deshalb nach, weil sich in diesem Zusammenhang natürlich auch eine andere Sache noch mal als Frage aufdrängt, und zwar hat der *Spiegel* dann im Dezember 2016 berichtet, dass kritische Passagen, die Zweifel an der Zulässigkeit dieser temperaturabhängigen Emissionsminderungsstrategie unter anderem in Bezug auf den Audi A6 beinhalten, aus dem Bericht wieder entfernt worden seien. Das berichtet der *Spiegel*, die Quelle ist *Spiegel Online* „Kritische Passagen aus Untersuchungsbericht getilgt“ vom 09.12.2016. Hatten Sie damit zu tun, dass das KBA vor Veröffentlichung der Berichte, der Ergebnisse der Untersuchungskommission die Zustimmung bei Audi eingeholt hat oder auf unerwünschte Passagen Einfluss genommen hat? Können Sie dazu etwas sagen?

Zeuge Axel Eiser: Nein, kann ich nichts zu sagen; bin ich überhaupt nicht involviert. Vorgang kenne ich auch nicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann hatte ich den Motor EA288 ja schon einmal angesprochen. Da beziehen sich meine Fragen auf Messungen zum Stickoxidausstoß beim Audi A3. Bei den Messungen wiederum der Untersuchungskommission wurde der Test „NEFZ 10°C“ beim Audi A3 2.0 mit dem Motor EA288 nicht durchgeführt. Wissen Sie, wer entschieden hat, dass es eben dazu kommt, dass dieser Test beim Audi A3 nicht durchgeführt werden sollte?

Zeuge Axel Eiser: Kann ich Ihnen nichts zu - - Ich kenne - - Ich kann Ihnen nur sagen: An der Stelle kenne ich die Clusterbildung, die durchgeführt wurde, um diese - in Summe haben wir ja 10,2 Millionen - - 10,2 Millionen Fahrzeuge sind in diesem Cluster der vergleichenden Messung - vorher/nachher - und in diesem Freigabeprozess

involviert. Und im welchem Cluster das jetzt hier ist und welche Messung da im Einzelnen vergleichend durchgeführt wurde oder nicht, kann ich Ihnen nicht beantworten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Können Sie mir sagen, in welchem Maße Audi selbst Einfluss nehmen konnte auf diese Clusterbildung?

Zeuge Axel Eiser: Also, normalerweise ist es so - - Konkret kann ich es Ihnen nicht sagen. Ich kann es Ihnen jetzt auch nur wieder allgemein sagen. Normalerweise ist es so: Im VW-Konzern gibt es eine Motorentwicklungsverantwortung; die ist getrennt. Die großen Dieselmotoren macht Audi, die kleinen Dieselmotoren macht VW, und die machen sie aber über die Markengrenzen hinweg. Also VW verantwortet alle Vierzylinderdiesel in der Anwendung aller Marken im Konzern bis hin zur Zulassung. Und Audi verantwortet zum Beispiel alle großen Ottomotoren in der Entwicklungsverantwortung bis hin zur Zulassung auch für die anderen Marken. Das heißt, an der Stelle ist immer der Modulentwickelnde im Verantwortungs-Lead.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das Forschungszentrum Joint Research Centre der Europäischen Kommission fand bei einem Test zum Ausstoß von Stickoxid beim aktuellen A3 im August 2016 zwei Indizien, die auf ein Abschalten von Abgasreinigung hindeuten sollen. Das ergibt sich aus einem Zeitungsbericht - *Süddeutsche*, „Manipulationsverdacht beim Audi A3“ - vom 14.12.2016. Auffällig sei, dass der A3 bei warmem Motor 163 mg Stickoxide ausstieß und bei kaltem Motor dagegen nur 73 mg. Das berichtet Reuters - „Manipulationsverdacht bei Abgaswerten von Audi-Modell“ - am 14.12.2016. Ist Ihnen dieses Ergebnis des Joint Research Centres bekannt?

Zeuge Axel Eiser: Ich kenne ein Ergebnis. Das ist, wo ein Fahrzeug, nachdem es das Update erhalten hatte - und wenn ich mich recht entsinne, ist das ein Fahrzeug, das nach Update des Steuergerätes gemessen wurde - - Ich kenne auch - bin mir aber nicht ganz sicher, ob ich jetzt exakt diese von Ihnen zitierte Messung habe - ein Ergebnis, wo ein Fahrzeug im Warmtest mehr Emissionen hatte als im Kalttest. Bei Nachfrage stellte sich



heraus, dass dort zwei Messungen Warmtest vorlagen, die um Faktoren voneinander abgewichen waren, und man in der Veröffentlichung nur den Mittelwert dieser Messungen genommen hat. Ich bin mir aber nicht ganz sicher, ob es sich wirklich um diesen Messvorgang handelt. Aus dem Dezember kenne ich so einen Vorgang, wo ein Warmtest schlechter dargestellt wurde als ein Kalttest, was erst mal in der Dimension der Abweichung nicht nachvollziehbar ist. Und auf Nachfrage der Einzelergebnisse zeigte sich, dass die Messabweichung der beiden Warmtests um - ich weiß es nicht mehr - mehr als Faktor - - also über 100 Prozent auseinanderlagen. Und statt die Plausibilität der Messergebnisse herbeizuführen, warum sie so weit abgewichen sind, hat man dort den Mittelwert veröffentlicht. Also an der Stelle sind unsere Messungen - - sagen: Wir sind im Warmtest in gleicher Größenordnung, im gleichen NOx-Korridor wie im Kalttest.

Vorsitzender Herbert Behrens: Die Nachfrage kam von wem?

Zeuge Axel Eiser: Also, ich weiß, dass an der Stelle die Einzelergebnisse erfragt wurden. Mehr kann ich dazu - - Ich war direkt nicht involviert; ich kenne den Vorgang nur aus dritter Hand.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, ich frage deshalb nach, ob möglicherweise auch gegenüber dem KBA kommuniziert worden ist, dass es diese auffälligen Werte gegeben hat.

Zeuge Axel Eiser: Noch mal: Ich bin nicht direkt involviert in diesen Vorgang „Vierzylinder KBA“.

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

Kirsten Lühmann (SPD): Danke sehr. - Ich komme noch mal zurück auf das, was Sie das letzte Mal, als wir uns unterhalten haben, gesagt haben, und zwar war das, dass Sie gesagt haben: Jetzt ist es so, dass man die Steuerungssoftware offenlegen muss, wenn man bei der Typzulassung mitteilt, dass es eine Veränderung, aus welchen Gründen auch immer, gibt - also ein Thermofenster, eine Abschalteinrichtung, warum

auch immer -, und dass das vorher aber nicht erforderlich war oder nicht zwingend war, weil in der Verordnung klar geregelt war, welche Abschaltvorrichtung erlaubt ist und welche nicht. - Nun haben Zeugen, die wir vor Ihnen gehört haben, uns erklärt, dass genau das eben nicht der Fall ist, dass in dem Recht, das letztes, vorletztes Jahr galt, drin steht: Grundsätzlich sind Abschalteinrichtungen verboten, es sei denn, sie sind zum Motorschutz erlaubt. Die einzige Einschränkung, die dann noch gemacht wird, ist der bestimmungsgemäße Gebrauch, und dass aber diese drei Voraussetzungen einen sehr weiten Auslegungsspielraum haben.

Können Sie mir bitte erklären, wie Sie das einschätzen, dass - aus ihrer Sicht - das eine klare Aussage ist in der Verordnung, und dann auch bitte uns mal klar darlegen, wo für Sie die Grenze - nach dem damaligen Recht - einer erlaubten und einer illegalen Abschalteinrichtung bzw. - - Thermofenster ist?

Zeuge Axel Eiser: Ob das so klar darstellbar ist, bin ich mir nicht sicher. Also, das geht um die Wirksamkeit von Emissionskontrollsystemen. Darüber reden wir. Wir reden darüber, wenn eine Verringerung durch Parameter notwendig wird, die Beschädigungen oder Langzeitschäden - - oder den sicheren Betrieb infrage stellen oder gefährden, dass dort eine veränderte Applikations- oder Bedatungs- oder Kalibrierthematik möglich ist.

An der Stelle ist zum Beispiel - - Das meist genannte Beispiel ist die Abgasrückführung in diesem Kontext. Wenn ich jetzt ein Emissionskontrollsystem nehme, heißt, ich habe eine Abgasnachbehandlung auf der einen Seite und ich habe vorne einen Verbrennungsmotor, der erzeugt Rohemissionen, die dieser Abgasnachbehandlung zugeführt werden. Diese Rohemissionen entstehen als Produkt von einer Verbrennung und der zugeführten Gemischmenge aus Luft, Abgas, Kraftstoff, das mit einem bestimmten Drücken zu einem bestimmten Zeitpunkt mit einer bestimmten Temperatur zur Verbrennung zugeführt wird und dann eine Rohemissionskonstellation mit einem bestimmten Ladedruck durch einen Lader der Abgasreinigung zuführt. In dem Moment, wo



5. Untersuchungsausschuss

ich an der Abgasreinigung - aus welchen Gründen auch immer - etwas reduzieren muss, was nicht diese Bedingungen erfüllt, ist es natürlich nicht erlaubt. So sagt es der Gesetzvorgang. Die Verbrennung selbst - sprich: die Entstehung der Rohemissionen - ist in jedem Betriebspunkt, in jeder Höhe, in jedem - wie soll ich das beschreiben? - Fahrbetriebspunkt unterschiedlich, weil halt unterschiedliche Luftzufuhr, Ladedrücke, Einspritzdrücke, Einspritzspraybilder, was auch immer, Nockenwelleneinstellungen plus AGR-Raten in Summe die Verbrennung ausmachen.

So, nach unserem Verständnis ist das, was der Motor vorne an Rohemissionen erzeugt, ein - - In jedem Betriebszustand, unter jeder Umgebungsbedingung gibt es ein anderes Rohemissions-Output-Ergebnis für die Abgasreinigung. Das ist naturgegeben so. Man kann halt nur - wie auch immer - mit der Hardware, die dort verbaut ist, die und die Parameter verstellen. Das gibt das und das Ergebnis und wird dann der Emissionierung zugeführt. Und die Emissionierung - - Da ist es für mich klar geregelt: Wer die Emissionierung nach irgendwelchem Kriterium - sprich: die Abgasreinigung - runterfährt, der muss es entweder zulassen, oder - - Also, er darf es nach diesen Grenzen nur dann, wenn eine Beschädigung stattfinden wird - es ist damit klar geregelt - oder der sichere Betrieb eingegrenzt wird.

Deswegen ist auch diese Diskussion Thermofenster aus meinem Hinblick natürlich jetzt im Nachhinein eine ärgerliche, weil, wenn eine Abgasrückführung Begrenzungen hat - aufgrund von Temperaturen, wegen Einfrieren, wegen Beschädigungen oder Verschmutzungen oder Verlackung von Verstellmechanismen -, dann sind die - - Zu gewissen niedrigeren Temperaturen ist die Abgasrückführtrate naturgemäß zu reduzieren; das ergibt sich aus der Physik. Diese Grenze sollte natürlich so weit wie möglich zu niedrigen Temperaturen verschoben sein; auch ganz klar. Jetzt ist es so, dass es in der Anfangsphase sehr wohl die Erkenntnis gab, dass in Abhängigkeit von bestimmten Rahmenbedingungen irgendwo im Korridor „plus 10 bis 0 Grad“ Probleme auftreten können - unter bestimmten Betriebsbedingungen, mit bestimmten Kraftstoffen, mit bestimmten Rahmenbedingungen, in bestimmten Motorräumen, mit

bestimmten Durchströmungen -, und man hat an der Stelle am - - einige Konzepte die Abgasrückführtrate deutlich reduziert.

Jetzt ist an der Stelle das Thema auch wieder intensiver angegangen worden, und man hat jetzt diese Temperaturbegrenzung und diese Ausrammung zu niedrigen Temperaturen hin noch mal intensivst erprobt und hat an der Stelle noch einige Grad nach unten, zu kälteren Temperaturen, gefunden. Nichtsdestotrotz gibt es eine physikalisch bedingte - wie soll ich sagen? - Grenze zu niedrigen Temperaturen, weil das System dann nicht mehr funktionieren kann, weil Abgas beinhaltet auch Wasserdampf, und Wasserdampf, der bei Minustemperaturen friert zum Beispiel, der blockiert dann einen Kühler oder ein System. Also es gibt verschiedene Grenzbedingungen, die sind einfach gegeben, und die gilt es, soweit wie es geht, auszunutzen, natürlich im Sinne der Abgasreinigung.

Kirsten Lühmann (SPD): Meines Wissens gibt es diese Thermofenster bei Lkw aber nicht.

Zeuge Axel Eiser: Kann ich mir nicht vorstellen, aber ich bin - - Kann ich Ihnen nicht mit Sicherheit beantworten.

Kirsten Lühmann (SPD): Also, es gab hier Zeugen, die gesagt haben, bei Lkw hat man zum Beispiel zwei verschiedene Abgasreinigungssysteme, welche, die bei niedrigen Temperaturen funktionieren, und welche, die bei hohen funktionieren. Sie haben ja eben, wenn ich Sie richtig verstanden habe, gesagt: Wir haben hier eine Regel, und diese Regel besagt: Abgasreinigung muss durchgeführt werden, bis gewisse Werte erreicht sind. Ich kann diese Regel aber nur einhalten, solange es mir die Physik erlaubt. Mit meiner Technik geht es nicht unter - sage ich jetzt einfach mal - 10 Grad, also setze ich dann die Regel aus. Nach unserem Wissen geht es durchaus, diese Regeln dann einzuhalten mit einem anderen System. Dann müsste man zwei Abgasreinigungssysteme einbauen. Oder habe ich Sie da falsch verstanden? Also, so wie sich das für mich anhörte, war es: Regeln sind gut, gehen aber nur bis 10 Grad mit unserem System, dadrunter brauche ich sie



5. Untersuchungsausschuss

nicht mehr einzuhalten. - Ich bin mal ein bisschen provokant, um - -

Zeuge Axel Eiser: Also ich gebe Ihnen natürlich insofern recht, dass in einem Fahrzeug ein bestimmter Technologieeinsatz - - Oder: Ein bestimmter Technologieeinsatz ergibt irgendwelche Grenzen. Habe ich einen anderen Technologieeinsatz, ergeben sich andere Grenzen. Nehmen wir gerade das Beispiel. Man kann zwei Abgasrückführsysteme in ein Auto einbauen statt eins. Ich kann zwei verschiedene Kühlsysteme dafür einbauen; die sind schaltbar. An der Stelle gibt es eine Grenze je nach definierter Technologie. Natürlich lässt sich mit Geld - im Endeffekt mit viel Geld -, mit viel Bauraum, aber auch mit Gewicht und CO₂-Nachteil - alles, was damit einhergeht - diese Grenze verschieben.

Und jetzt sind wir wieder bei diesem Thema, wo ich eben sagte: Jede Thematik hat einen Interessenkonflikt, einen Trade-off der Entscheidungen. Mache ich mehr Gewicht rein, wie Sie jetzt gerade als Beispiel genannt haben, habe ich einen CO₂-Nachteil, und ich habe einen Kostennachteil. Das heißt, es gibt eine Technik, die erfüllt die Emissionsgesetzgebung nach diesen Vorgaben des Zyklus, und diese Technik ist soundso weit in der Lage, zu agieren, bis sie an diese Grenzen stößt, die hier formuliert sind. Setze ich mehr Geld ein, mehr Bauraum, mehr was auch immer, kann ich diese Grenze verschieben. Das geht aber auch - natürlich ist das wieder abzuwägen - ins Unendliche, wenn man es so weiter will.

Kirsten Lühmann (SPD): Der Vorsitzende wird unruhig, darum wechsle ich das Thema. - Als Sie wieder zurückkamen, war ja gerade die Diskussion über die Einführung des RDE in der Schlussphase. Haben Sie oder hat Audi - und, wenn ja, in welcher Form - an dieser Diskussion sich beteiligt?

Zeuge Axel Eiser: Nach meinem Verständnis erst mal: RDE besteht ja aus mehreren Paketen. Das dritte Paket ist ja vor kurzem - ich glaube, viertes Quartal 16 - verabschiedet worden, und es läuft jetzt noch die Diskussion zum vierten, und, ich glaube, im zweiten Quartal 17 sind dann die Pa-

kete in Summe durch. Es gibt in meiner Organisationseinheit Menschen, die sind in diese Working Groups involviert und sind auch involviert in die Findung dieser Paketinhalte.

Kirsten Lühmann (SPD): Die letzte Frage von mir in dieser Runde. Sie haben vorhin in Ihrem - - oder ziemlich zu Anfang davon geredet, dass es Defizite gab im Konzern, die jetzt in der Folge dieser Ereignisse abgebaut werden. Sie haben bei den einzelnen Fragen schon einzelne Punkte angesprochen. Ich hätte es gerne von Ihnen aber noch mal so als Gesamt für mich. Was sind die Defizite gewesen? Und was hat sich jetzt geändert?

Zeuge Axel Eiser: Ja, also es gab in der Phase ab Oktober 15, im Prinzip ab dem Erkenntnisstand, Analysen, die einmal durch unsere Revision durchgeführt wurden. Also, die Revision ist im Prinzip durch diese Prozessschritte der Produktentstehung durchgegangen. Und es gab dann von unserem Rechtswesen eine Betrachtung auf - - und hat daraus ein neues Regelwerk abgeleitet, sodass erst mal zwei Eingangsgrößen - - Anfang 2016 gab es zwei Eingangsgrößen, nämlich einen 30-Punkte-Katalog „Prozessdefizite“ der Revision, und es gab ein Regelwerk des Rechtswesens, was sich auch den gesamten Prozess von Entwicklungsstart bis Freigabe angesehen hat.

Daraufhin hat der Konzernvorstand dann Anfang 2016 entschieden, dass eine konzernweite markenübergreifende Prozessoptimierung zu starten ist, und hat drei Kernfelder festgelegt. Das eine ist genau das Thema Softwarefunktionsentwicklung bis hin zur Freigabe und Applikationsmethodik. Das zweite ist das ganze Thema Typisierung, Emissionstypisierung. Und das dritte ist das ganze Thema Eskalationsmanagement bei Abweichungen - logischerweise. Als Verantwortlicher für diesen Gesamtvorgang über die Markengrenzen hinweg bin ich dann für das Thema Antriebsentwicklung benannt worden. Das heißt, ich bin jetzt seit knapp einem Jahr an dieser Bearbeitung und kann zumindest mal so weit vermelden, dass wir jetzt in diesem Quartal die Solldefinition der Prozesse so weit durchgeführt haben werden und sind jetzt im Ausrollen und bei



5. Untersuchungsausschuss

Richtlinien, Arbeitsanweisungen, Schulungsprogramm, Gremienumgestaltung - alles, was dadran hängt - und natürlich auch in der Durchführung vom Mehraugenprinzip an den Punkten, wo Entscheidungen zu treffen sind, die einer nicht allein treffen sollte - und in Zukunft darf.

Arno Klare (SPD): So, ich versuche mal, in den drei Minuten und 15 Sekunden, die wir noch haben, vielleicht die Frage unterzubringen. - Ich habe Herrn Professor Winterkorn in seiner Vernehmung gerade auch schon damit genervt, und ich setze das jetzt bei Ihnen fort; tut mir leid. Es geht um das Stichwort „Katalogversprechen“. Sie haben es gerade irgendwann mal selber genannt. Das heißt, Ihr Konzern ist auf den US-amerikanischen Markt gegangen und hat gesagt: Wir wollen da jetzt Diesel verkaufen. - Nun weiß ich aber, und jeder weiß, dass dieser US-amerikanische Markt, was die Kunden angeht, äußerst dieselskeptisch ist und nicht so willig und dieselauffin ist wie, sagen wir mal, der deutsche oder der europäische Markt. Um den Diesel anpreisen zu können, brauchte man eine Clean-Diesel-Kampagne. Und diese Clean-Diesel-Kampagne enthielt die Aussage: Der Diesel ist ganz sauber, und er verbraucht weniger CO₂, weil er eben überhaupt weniger Treibstoff verbraucht. Und das NOx-Problem haben wir auch im Griff; denn wir haben ab einer gewissen Stufe dann einen SCR-Kat da verbaut, der baut das ab. - Aber man wollte den Kunden auch nicht zumuten, dass sie da zwei Betriebsstoffe einfüllen müssen, hat gesagt: Nein, das macht dann die Werkstatt. - Wenn ich aber weiß, dass ich von dem AdBlue zwischen 4 und 6 Prozent, gemessen an dem Dieserverbrauch, brauche pro 100 km, dann ist dieser Tank, der jetzt bei dem Passat zum Beispiel nur 13 l betrug, verdammt schnell leer.

Das heißt, eigentlich konnte das Versprechen, das Katalogversprechen gar nicht eingehalten werden, weil ich schlicht zu wenig AdBlue an Bord hatte. Und wenn ich dem Kunden sage: „Du musst aber nicht nachfüllen, das macht die Werkstatt“, hätte ich entweder sagen müssen, ich mache die Intervalle auf 5 000 km, wie früher bei meinem alten Käfer - nur dann kauft keiner mehr das Auto, weil ich gehe doch nicht alle 5 000 km in die Werkstatt - - Wenn ich aber bei 20 000,

30 000 km bin, hätte ich einen 100-l-Tank AdBlue verbauen müssen; der passt aber in das Auto gar nicht rein. Ist diese Diskrepanz, von der Herr Winterkorn gesagt hat, sie sei ihm nie zu Ohren gekommen - - Haben Sie davon gehört?

Zeuge Axel Eiser: Natürlich ist mir bewusst, dass AdBlue-Tankgrößen und der AdBlue-Verbrauch automatisch damit die Intervalllänge des Nachfüllens mit sich bringen; das ist ja logisch an der Stelle. Natürlich ist es so, dass zu dem Zeitpunkt, als man damals die TDIs auf dieses SCR-System erstmalig umgestellt hatte, die Infrastruktur - sprich: auch an dem Tankstellenbereich - noch weit weniger ausgeprägt war, wie es heute ist. Damals gab es an soundso vielen einzelnen Tankstellen diese Gebinde, die man händisch nachfüllen musste. Heute haben wir ja schon viele Zapfmethodik-, Nachfüllthemen. Das heißt, damals war es ausgesprochenes Ziel erst mal, den Kunden möglichst wenig mit einem selbstständigen Nachfüllen per Kanister zu belästigen. Man hat damals - wobei in den USA die Ölwechselintervalle deutlich kürzer sind als in Europa; also diese langen Laufzeiten muss er nicht haben, bis er wieder in die Werkstatt kommt - an der Stelle natürlich den AdBlue-Verbrauch versucht so gering zu halten, wie es irgendwie geht, um die Nachfüllintervalle so groß wie eben möglich zu gestalten. Das ist richtig.

Ich will jetzt nicht werten das Katalogversprechen USA, TDI. Also, es gibt in den USA eine kleine Fangemeinde Diesel. Die ist bei weitem nicht so groß wie in Europa; aber es gibt eine sehr - wie soll ich sagen? - enthusiastische Dieselgemeinde in den USA, auch jetzt noch. Und dieses Thema „Clean Diesel“ - - Natürlich könnten Sie die Werbung, wenn man das heute auf das Thema NOx bezieht, so auslegen: Es gibt auch Schadstoffe bestehend aus Kohlenwasserstoffen, aus Partikeln, aus Stickoxiden etc. Der Diesel hat seine Vorteile an der einen Schadstoffseite, und der Otto hat seine Vorteile auf der anderen Schadstoffseite. Wenn Sie es jetzt allein auf das Thema Stickoxide beziehen, ist es natürlich fragwürdig - - zu sagen: Ist „Clean Diesel“ die richtige Formulierung? Nehmen Sie das gesamte Schadstoffspektrum mit rein - inklusive der Kohlenwasserstoffe und der Partikel -, werden Sie feststellen,



5. Untersuchungsausschuss

dass der Clean Diesel an der Stelle seine Vorteile hatte, auch gegenüber anderen Konzepten.

Gut, die Bewertung ist ja jetzt erfolgt in den USA. Es gibt ein Consent Decree, es gibt eine Nachrüstung. Diese Fahrzeuge erfüllen nicht mehr den Emissionslevel, den sie vorher erfüllt haben. Das heißt, sie müssten auf einer anderen Emissionsstufe wieder zugelassen werden. Und sie erfüllen auch nicht mehr die ursprünglichen Katalogversprechen hinsichtlich der Verbräuche, was den deutlichen Unterschied zu Europa ausmacht. Sprich: Die Autos haben weiterhin ihre Betriebs-erlaubnis, aber sie sind unter anderen - wie würde ich es hier sagen? - Typisierungsbedingungen jetzt neu zugelassen worden, was in den USA geht, weil dort der Flottenemissionsverbrauch die Vorgabe ist, und man kann mit verschiedenen Einzelfahrzeugemissionsleveln - - In Summe einen Durchschnitt muss man erfüllen. - Hat das so ein bisschen das beantwortet, was - -

Arno Klare (SPD): Ich würde ja gerne nachfragen, aber die Zeit - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Genau, genau. Das, wenn es nötig ist, in der nächsten Runde noch mal aufgreifen. - Die Fraktion der Grünen ist an der Reihe.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Herr Eiser, Sie haben vorhin auf Frau Lühmanns Frage erläutert, wie der Technologieeinsatz Auswirkungen auf die Abgasrückführung hat, und haben da auch noch mal sozusagen die Abhängigkeiten beschrieben, beispielsweise der Zielkonflikt Richtung Gewicht und damit natürlich dann mehr CO₂ bzw. Kraftstoffverbrauch. Vorhin haben Sie mir aber gesagt, dass das Ergebnis der Umrüstung - den Umrüstauftrag haben Sie ja von der VW-Untersuchungskommission bekommen - ist, dass es weder beim Verbrauch noch bei den Emissionen Nachteile für die Verbraucher gibt bei den Fahrzeugen, die sie irgendwann mal käuflich erworben haben. Das steht für mich jetzt im Widerspruch. Aber vielleicht habe ich es auch nur falsch verstanden. Dann sollten Sie es noch mal erläutern.

Zeuge Axel Eiser: Okay, mache ich gerne, Herr Kühn. - Also das eine Thema war eine Frage generell: „Kann man ein Thermofenster verändern nach unten, zu niedrigeren, kälteren Außentemperaturen?“, worauf ich sagte: Durch Technologieeinsatz oder Materialeinsatz oder Gestaltung lässt sich diese Grenze ein Stück weit variieren, ja. Das heißt, wenn ich ein Neuprojekt habe, eine Neuentwicklung starte und habe einen Lessons Learned aus der Vergangenheit, habe ich mit Geld, Know-how und Lessons Learned die Option, dort einen Schritt weiterzukommen. War allgemein gesprochen; ist weiterhin so gültig.

Das, was Sie gerade ansprechen - heißt: die Umrüstungsaktion in Europa - - An der Stelle gibt es keine Nonkonformität im Bereich Abgasrückführung bei den Vierzylinderdieseln. Das heißt, diese angesprochenen 17 Grad eben sind auch kein Beispiel aus dem VW-Konzern, sondern das ist ein anderes Beispiel gewesen. An der Stelle gibt es natürlich ein Thermofenster. Bei uns in der Regel beginnt das Ausrampen zwischen 0 und 10 Grad. Also in dem Fenster muss man die Abgasrückführrate reduzieren, aber, wie gesagt, vollkommen gesetzeskonform. Das sind zwei verschiedene Dinge, die wir gerade diskutieren.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vorher haben Kollegen auch noch mal gefragt in Bezug auch auf die Untersuchungskommission VW, ob Sie persönlich Kenntnis darüber haben, ob Audi bei der Abfassung des Berichtes für die Untersuchungskommission „Volkswagen“ hinsichtlich sozusagen der Textfassung beteiligt war.

Zeuge Axel Eiser: Kann ich Ihnen nicht beantworten. Weiß ich nicht.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wissen Sie nicht? Okay. - Dann wollte ich Sie fragen nach Medienberichten - *Bild am Sonntag*, 06.11. -, ob Sie uns über die Aufwärmstrategie - was sich dahinter verbirgt bei Audi - berichten können. Denn da gibt es den Vorwurf, dass Sie zunächst gesagt haben - also nicht Sie, sondern Audi, der Hersteller -, dass die Aufwärmstrategie auf dem Prüfstand wie auf der Straße gleichermaßen angewendet wird, dass das



5. Untersuchungsausschuss

aber nicht stimme, sondern dass es eben sehr wohl den Unterschied zwischen dem Prüfstand und der Straße gebe, dass also der Sparmodus nur aktiv wird, wenn das Fahrzeug auf dem Prüfstand steht, und im normalen Straßenverkehr das Warm-up-Programm deaktiviert wird, das Getriebe springt in ein Schaltprogramm mit höherem Spritverbrauch ein, also sozusagen eine Software, die zwischen Prüfstand und Straße dahingehend unterscheidet, dass es dann zu einem höheren Spritverbrauch kommt. Sind diese Presseberichte zutreffend, oder sind sie falsch?

Zeuge Axel Eiser: Also, meines Wissens ist das noch in Untersuchung. a) bin ich nicht im Detail in diesen Vorgang involviert, und meines Wissens ist das noch in Untersuchung. Wir sprechen jetzt hier gerade über Aufwärmstrategie wider Getriebeschaltprogramm. Habe ich das richtig verstanden?

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, also über Lenkbewegungen, -

Zeuge Axel Eiser: Bitte?

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): - wo es um die Frage geht, ob durch eine Lenkradbewegung eben auch erkannt wird, in welchem Modus man sich befindet.

Zeuge Axel Eiser: Aber ich glaube, diese Untersuchung ist auch noch nicht abgeschlossen, wenn ich richtig informiert bin. Also, ich kann Ihnen den aktuellen Stand dazu nicht berichten.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie können aber auch nicht widerlegen, dass diese Pressemeldungen zutreffend sind?

Zeuge Axel Eiser: Nein, ich kann es nicht widerlegen. Aber die Frage ist ja erst mal: Ist es richtig, das eine CO₂-optimierte - wie haben Sie es genannt? - Aufwärmstrategie wirklich CO₂-optimiert stattgefunden hat? Das ist ja gerade die Untersuchung, und das Endergebnis kenne ich nicht.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Es ging ja darum, dass sozusagen die Angaben des Herstellers, also von Audi, folgendermaßen waren, dass eben die Aufwärmstrategie eben nicht zwischen Prüfstand und Straße im Verhalten sozusagen -

Zeuge Axel Eiser: Ich kenne die Unterstellung.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): - unterscheidet, aber der Vorwurf im Raum steht, dass das sehr wohl der Fall ist.

Zeuge Axel Eiser: Also, ich kann es an der Stelle - - Ich weiß nicht, ob ich das jetzt - - Ich kenne es aus dritter Hand. An der Stelle ist das, was ich kenne - - gibt es keinen CO₂-Katalogwertvorteil durch irgendwelche anderen Schaltprogramme. Das ist das, was ich kenne; aber das ist jetzt wirklich dritte, vierte Hand. Das bitte ich nicht auf die Goldwaage zu legen. Die Analysen laufen meines Wissens noch.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Wir waren im ersten Befragungsteil zu dem Punkt gekommen, dass Sie gesagt haben hinsichtlich sozusagen der Umrüstmaßnahmen, dass ein - - Ihr Zitat war, dass Feinschliff vorgenommen wurde, um die Motorsteuerung dahin gehend zu optimieren, dass sie eben die Grenzwerte auch einhält. Ich frage mich natürlich, wenn, wie Sie das gesagt haben, nur Feinschliff notwendig war, um sozusagen entsprechend nachzurüsten, dass der Zustand wieder gesetzeskonform ist, warum man dann so ein hohes Risiko, was ja auch ein hohes wirtschaftliches Risiko ist, in den USA eingegangen ist, um dort die Motorsteuerung entsprechend zu manipulieren. Also das würde mich interessieren, wie das eigentlich zusammenpasst. Warum das hohe Risiko, warum der hohe Aufwand, wenn es doch nur ein Feinschliff sein soll?

Zeuge Axel Eiser: Ich habe ja eben gesagt: Es ist eine große Anzahl an Entwicklern damit beschäftigt, durch Lessons Learned und Feinschliff die Erkenntnisse der Vergangenheit jetzt in diese Steuergeräte reinzubringen, um dort keine zyklusabhängige Bedatung mehr zu brauchen. Also, ich habe nicht gesagt: nur Feinschliff. Das bitte ich, erst mal zu korrigieren. Das heißt, viele, viele



5. Untersuchungsausschuss

Menschen arbeiten gerade an den Konzepten der Vergangenheit und optimieren diese mit allen Parametern, damit das erfüllt werden kann. Das ist das Thema Europa.

Zum Thema NAR gibt es ja seit letzter Woche auch einen Bericht des Department of Justice, der auch öffentlich zugänglich ist, der den Werdegang aufzeigt, und den möchte ich auch wirklich nicht kommentieren.

Vorsitzender Herbert Behrens: So, dann ist die CDU/CSU-Fraktion an der Reihe.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Wir geben weiter.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann würde ich ganz gerne noch mal auf eine ICCT-Studie zum CO₂-Ausstoß eingehen, und zwar veröffentlichte das ICCT am 17.11.2016 eine Studie zum CO₂-Ausstoß von Pkw. Demnach verbrauchten eben neue Pkw auf der Straße durchschnittlich etwa 40 Prozent mehr Kraftstoff als in den Herstellerprospekten angegeben - wir hatten das Thema eben schon -; das sagt auch die Kurzzusammenfassung der Studie im September 2015 auf der Seite 1. War Ihnen diese Differenz bereits zum Zeitpunkt der Einsetzung des 5. Untersuchungsausschusses im Juni 2016 bekannt, also des jetzt hier tagenden?

Zeuge Axel Eiser: Also, dass - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Kennen Sie diese Information aus der ICCT-Studie vom 17.11.16?

Zeuge Axel Eiser: Ich kenne die Analyse von ICCT. Die hat, glaube ich, die Formulierung Real World, die nimmt dann Real-World-Verbräuche zu Zyklusverbräuchen, und dort sind, glaube ich, diese bis zu 40 Prozent formuliert, ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja. - Und gab es Ihres Wissens nach innerhalb von Audi dann eine Diskussion, warum sich die Diskrepanz ergab zwischen den angegebenen und den tatsächlichen Verbräuchen, dass sich das noch mal vergrößert hat?

Zeuge Axel Eiser: Es gibt dazu eine Diskussion, ja. Und im Rahmen dieser eben beschriebenen Compliance-Diskussionen, die ich gerade aufgeführt habe - Prozessdefizite -, ist auch für uns in den internen Richtlinien ein neuer Umgang mit den NEFZ-Toleranzvorgaben jetzt der Fall. Das heißt, ich kann Ihnen erst mal versprechen, dass diese Abweichung sich reduzieren wird.

Vorsitzender Herbert Behrens: Heißt das, Sie haben eigene Erkenntnisse dann auch gewonnen und sich erarbeitet?

Zeuge Axel Eiser: Gut, das ist an der Stelle - - Dass der Real-World-Verbrauch, wie gesagt, vom Zyklusverbrauch abweichen muss, wenn ich im Zyklus ohne Klimaanlage bei einem Durchschnitt von 33 km/h bei einer Starttemperatur von 25 Grad fahre und das normalerweise, im normalen Leben, nicht vorkommt, das ist erst mal klar. Die Frage ist: Welche Dimension hat die Abweichung?

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, genau.

Zeuge Axel Eiser: Und die Dimension der Abweichung - - Ich habe es eben versucht, ein bisschen auszuführen: Diese Definition des NEFZ ist 25, 30 Jahre alt. Heute ist die Messtechnik so viel weiter, so viel besser - die Konditioniermöglichkeiten, die Einstellparameter etc. -, dass man dort in einer langen Kette dieses NEFZ-Ablaufes natürlich im zulässigen Korridor sich immer an eine bestimmte Grenze legen konnte, und in Summe hat das zugegebenermaßen die Abweichung zum Real World vergrößert. Nichtsdestotrotz hat man sich überall an alle gängigen Vorgaben gehalten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja. - Laut Peter Mock - das ist der Europachef vom ICCT - nutzten die Autohersteller aber immer systematische Schlupflöcher in bestehenden Regeln aus, indem sie dann für die Tests so optimierte Reifen oder auch Batterien benutzten oder Klimaanlage, bis sie sagten - - abschalteten, also für den Prüfstand, Quelle: ZDF heute vom 17.11.2016. Inwiefern werden bei der Audi AG die zu testenden Fahrzeuge auf die im Rahmen der Typengenehmigung stattfindenden Tests vorbereitet?



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Axel Eiser: Gut, also ich bin jetzt seit 2013 nicht mehr in der Audi AG. Wie sie heute vorbereitet werden, kann ich Ihnen nicht sagen. Aber es ist zugegebenermaßen so, dass die Nichtdefinition natürlich - - Wenn keine Vorschrift da ist für zum Beispiel den Betrieb einer Klimaanlage, ist sie aus, wenn man den Test fährt, und nicht an. Wenn keine Vorschrift da ist, ob die Batterie leer oder voll ist, dann ist sie voll, wenn man den Test fährt. Und man wird schlecht mit einer entladenen Batterie - - Und so gibt es viele, viele Dinge, die sind nicht vorgeschrieben, und man nutzt die zugunsten der Katalogwerteermittlung, aber - ich betone noch mal - innerhalb der gegebenen, zulässigen Grenzen. Jetzt ist es natürlich so, dass unter diesen - - Mit diesen ganzen Lessons Learned ist der WLTP, der ja gerade in der Endfassung ist - - Natürlich sind diese Dinge dort alle erfasst. Das heißt, die Schärfe der - wie soll ich sagen? - Vorgabe ist eine ganz andere als die 30 oder 25 Jahre alte Vorgabe zum Thema NEFZ.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann von meiner Seite aus die letzte Frage: Sie hatten eben den Begriff des zyklusoptimierten Schaltprogramms erwähnt und sagten, dass Sie dabei sind, dieses zyklusoptimierende Programm dann überflüssig zu machen; so hatte ich mir das eben gerade notiert. War dieses Schaltprogramm von der Typgenehmigung des KBA gedeckt?

Zeuge Axel Eiser: Entschuldigung, das habe ich nicht verstanden. War das - -

Vorsitzender Herbert Behrens: War das Schaltprogramm vom Typgenehmigungsprogramm des KBA gedeckt? Es gibt, so habe ich Sie verstanden, ein zyklusoptimiertes Schaltprogramm bezüglich der Temperaturen - so habe ich das jetzt aufgenommen bei Ihnen -, und Sie sind dabei, das zu überarbeiten, dass es eben dieser zyklusoptimierten Schaltprogramme nicht mehr bedarf. Und da ist meine Frage, ob dieses Schaltprogramm, was jetzt überarbeitet wird, von der Typgenehmigung des KBA gedeckt ist.

Zeuge Axel Eiser: Also erst mal, wenn wir jetzt wieder über die Vergangenheit reden - - In der Vergangenheit gab es keine - - Also dieser Paragraph [sic] 715/2007 macht keine Vorgaben zum

Getriebesteuergerät; formuliere ich es mal so. Das heißt, im Prinzip ist man im Automatgetriebe - - die Gangwahl in einem Zyklustest - - Steuergeräte bestimmt frei, solange es natürlich immer emissionserfüllend ist, logisch, also solange es grenzwertbefreiend ist. Das heißt, es gab bis Mai 2016 keine Regelung in Europa, die für Automatgetriebe die Logik in einem Steuergerät in irgendeiner Form definiert oder anmeldepflichtig gemacht hat. Ich kenne sie zumindest nicht. Ab Mai 2016 ist auch ein Schaltprogramm, wenn es emissionsbeeinflussend wäre - da sind wir wieder in dieser AES/BES-Methodik - anmeldepflichtig.

Die Formulierung „Es wird kein zyklusoptimiertes Schaltprogramm mehr geben“ kann ich so nicht stehen lassen, weil, wenn ein Applikateur appliziert unter Extrembedingungen - Hitze, Höhe, Kälte etc., maximale Zuladung, Berg hoch, Berg runter, was auch immer - diese Schaltprogramme, und natürlich appliziert er auch die sichere, reproduzierbare Schaltvorgangswahl während eines Testzyklus, damit das Ganze reproduzierbar wird. Also, es gibt auch immer eine zyklusoptimierte Betrachtung der Schaltprogramme. Ich will damit sagen: Es wird auch immer den Blick auf den Zyklus geben, logischerweise. Muss es geben. Also, es gibt damit auch eine Zyklusoptimierung, genauso wie es eine Hitzeoptimierung, eine Höhenoptimierung, eine Kälteoptimierung, eine maximale Zuladungs- - also, wie es diese ganzen Dinge geben muss.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay, danke schön. Das war es von meiner Seite. - SPD Fraktion?

Arno Klare (SPD): Herr Eiser, Sie haben gerade auf meine einfache Frage mit sehr vielen technischen Ausführungen geantwortet. Ich bin dafür auch dankbar, weil ich dann immer was lerne. Aber meine Frage war, weil ich kein Techniker bin, viel simpler gemeint. Ich habe mich da ziemlich reingearbeitet in die Technik, also insofern verstehe ich schon was davon.

Ich wollte einfach nur die Frage stellen. Wenn ich ein Versprechen mache: „Leute, ihr müsst euch um AdBlue-Einfüllen nicht kümmern!“,



aber ich habe nur einen Tank von 13 l, und damit komme ich noch nicht mal 5 000 km weit - und das können Sie mir jetzt nicht erzählen, dass die Werkstattzyklen in den USA bei 5 000 oder darunter liegen; ich glaube, da kauft dann keiner mehr das Auto -, dann hätte im Konzern irgendwann mal einer sagen müssen: Ja, und wie kriegen wir das hin, ohne dass da im Armaturenbrett die Lampe angeht, dass der Tank jetzt leer ist? Was machen wir denn damit? - Und da hat der Winterkorn gesagt, das Thema hätte ihn nie erreicht. Das kann sein, dass ihn das auf dieser luftigen und lichten Höhe, wo er sich da bewegt, nicht erreicht hat. Aber irgendwo muss doch einer mal gesagt haben: Irgendwie geht das ja gar nicht.

Zeuge Axel Eiser: Sie sprechen jetzt über einen Entwicklungsvorgang; Passat Vierzylinder-Diesel haben Sie gerade angesprochen.

Arno Klare (SPD): Ich rede nicht nur über Passat. Also der größte AdBlue-Tank, den ich kenne - jetzt, wenn ich mal im Internet nachgucke -, ist im Q7; der hat 24 l. Selbst der reicht nicht.

Zeuge Axel Eiser: Also, ich gebe Ihnen insofern recht: Natürlich, wie das Thema Diesel begann, waren Fahrzeugkonzepte - - das Thema SCR-Systeme mit AdBlue begann, gab es fertige Plattformen, fertige Baukästen, fertige Fahrzeugmodelle. Die allerersten Fahrzeuge hatten diesen AdBlue-Tank in der Reserveradmulde, mit Nachfüllung über geöffnetem Kofferraum. Dann gab es eine Stufe weiter Integration, und man hat die Blechteile zum Nachtanken von außen gemacht. Und mit jedem Schritt, wo man eine Option der Veränderung bekam, wurde sowohl der Tank besser angepasst - er wurde größer -, und die Nachfüllbarkeit wurde optimiert.

Und ich möchte jetzt nicht darüber reden, was in der Marke VW zum Zeitpunkt passiert ist, als man den Vierzylinder-Diesel in den USA eingeführt hat, wer da mit wem gesprochen hat. Ich war nicht dabei. Das wäre spekulativ; deswegen kann ich nur allgemeingültig antworten. Und ich kann nur deswegen versprechen, dass natürlich auch damals, wie gesagt, die Infrastruktur - Tankstellenbestückung - eine Katastrophe war und

dass dieser ganze AdBlue-Start schon eine holprige Angelegenheit war. Wir sind als Bittsteller vor der Mineralölindustrie gestanden und haben gesagt: Bitte, bitte, nehmt diese Kanister in euer Portfolio in den Tankstellen auf.

Vorsitzender Herbert Behrens: Keine weiteren Fragen von euch? - Dann ist Stephan an der Reihe. Bitte.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Eine konkrete Nachfrage. Ich hoffe, dass Sie sie beantworten können. Es geht noch mal um den Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ und den schon hier mal in der Runde angesprochenen Audi A3 2.0, Euro 6, EA288. In der Regel wurden hier im Rahmen dieser Untersuchung acht Tests gemacht. Hier fehlt bei dem ein Test, nämlich der NEFZ 10 Grad, der bei anderen Fahrzeugen durchgeführt wurde. Können Sie das erklären, warum bei diesem Fahrzeug der Test nicht durchgeführt wurde?

Zeuge Axel Eiser: Nein, kann ich Ihnen nicht erklären. Also, wie gesagt, diese Cluster-Abarbeitung Kraftfahrt-Bundesamt der 10,2 Millionen in der Vorher-nachher-Vergleichsmessmethode ist in Händen gewisser Herrschaften, die das steuern, und nicht in meinen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wer sind denn die Herrschaften? Das ist ja vielleicht für die Arbeit des Untersuchungsausschusses interessant.

Zeuge Axel Eiser: Ja, das ist in der Marke VW - - ist Topmanagement der Marke VW.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Können Sie das noch etwas präziser machen? Also, Topmanagement ist ein weit dehnbarer Begriff.

Zeuge Axel Eiser: Die Herrschaften, die dort im Lead sind, sind der Dr. Bort von der Qualitätssicherung und der Herr Eichler; der ist EA-Chef der Marke VW. Die zwei sind an der Stelle an oberster Leitungsfunktion.



5. Untersuchungsausschuss

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Sie hatten gesagt, dass es jetzt eine zentrale Compliance-Einheit gibt. Wir hatten heute den Herrn Winterkorn zu Gast im Untersuchungsausschuss, und er hat noch mal gesagt, er konnte sich nicht erklären, warum - obwohl seine Tür immer offen stand - ihn niemand über die Probleme hinsichtlich der Dieselfahrzeuge in den USA informiert hat.

Können Sie uns noch mal erklären, wie bei so einem gravierenden Problem, das offensichtlich aufgetreten ist - - wie eigentlich, ich sage jetzt mal, die Melde- bzw. Informationskanäle und -richtlinien sozusagen innerhalb des Konzerns, also der Markengruppe Volkswagen, sind, dass das passieren kann, dass sozusagen das Management hiervon erst nach öffentlichem Bekanntwerden des Skandals informiert wird.

Zeuge Axel Eiser: Gut, ich habe eben gesagt, dass im letzten Winter 15 auf 16 diese ganzen Prozessdefizite in dem Entstehungsprozess alle über die Revision und unser Rechtswesen ermittelt wurden, und es gab mehrere Prozessdefizit-Bausteine, die sich im Thema Eskalationsmanagement auch befunden haben. Und an der Stelle ist auch dieses Thema: Wie wird eskaliert? Wie geht der Weg nach oben? Und wie wird damit umgegangen, wenn Conformity of Production oder In-Use- oder In-Service-Conformity - - ist neuen Gremien, neuen Abläufen und neuen Regelwerken zugeführt. Wie es damals war, kann ich Ihnen nicht sagen, weil ich war zwischen 2013 und Februar 16 nicht dabei; ich kann es Ihnen nicht sagen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ist in diesem Zusammenhang also jetzt mit - - darüber gesprochen worden sozusagen seit dem letzten Jahr, wie man auch, sage ich mal, das Zusammenspiel mit Behörden, also auch die Frage behördliche Prüfung und Kontrollen, gestalten soll? Also, was sind da auch Erfahrungswerte oder Vorschläge, die da gekommen sind in dieser Arbeit, wo Sie sagen würden: „Das sind die Punkte, die sollte man andeuten und auch umsetzen“?

Zeuge Axel Eiser: Ich habe ja eben gesagt: Ich war involviert in diesen Consent-Decree-Inhalten, und da ist gerade mit dem amerikanischen Justizministerium sehr wohl viel diskutiert worden, auch mit den amerikanischen Zulassungsbehörden, wie man anderweitige Messungen als nur die Zyklusvorgaben messen kann, um dort mehr Einblick und Frühwarnsysteme zu haben. Die Diskussion gab es.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay.

Vorsitzender Herbert Behrens: Stephan, ich muss dich jetzt leider unterbrechen, weil die letzte Rednerin ist nach App hier Viertel vor an der Reihe, dann geht es in die namentliche Abstimmung. Du hättest noch drei Minuten gehabt.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, ich hätte jetzt noch eine Frage. Ich weiß nicht, ob wir es noch schaffen.

(Zurufe)

Vorsitzender Herbert Behrens: Ach so. - Wir haben noch sieben Minuten Redezeit, die dahintersteckt. Dann ist das möglich. Wenn es die letzte Frage ist, dann passt das ja gut zusammen; dann machen wir das so.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie haben das gerade für Amerika beschrieben. Können Sie das auch noch mal für Europa beschreiben, weil das ist natürlich das Zentrale unseres Untersuchungsausschusses?

Zeuge Axel Eiser: Kann ich nicht.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wieso?

Zeuge Axel Eiser: Weil ich nicht involviert bin in diesen Diskussionsvorgang. Also, ich kenne ihn nicht.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und Ihre persönliche Meinung?

(Zurufe)



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Gibt es weitere Fragen von euch? - Dann muss ich die Frage stellen, ob noch der Wunsch besteht, außerhalb der öffentlichen Sitzung in eingestufte Sitzung den Zeugen noch zu befragen. - Wenn das nicht der Fall ist, dann können wir Ihre Befragung, Herr Eiser, für heute beenden.

Im Rechtssinne abgeschlossen - das wissen Sie - ist dann, wenn das Protokoll von Ihnen geprüft und freigegeben ist, und dazu haben Sie 14 Tage Zeit. Erst danach würde der Ausschuss dann den Abschluss der Vernehmung beschließen. Herzlichen Dank für Ihr Erscheinen und eine gute Heimreise.

Zeuge Axel Eiser: Vielen Dank.

Vorsitzender Herbert Behrens: Die Sitzung setzen wir unmittelbar nach dem Abschluss der namentlichen Abstimmung fort.

(Unterbrechung von 15.39
bis 16.14 Uhr)



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen! Sehr geehrte Damen und Herren! Wir setzen unsere Zeugenvernehmung jetzt fort mit dem Zeugen Andreas Dindorf.

**Vernehmung des Zeugen
Andreas Dindorf**

Ich darf Sie noch mal herzlich begrüßen. Über das Prozedere Rechte und Pflichten des Zeugen betreffend habe ich Sie ja bereits informiert. Sie werden von Ihrem Rechtsbeistand begleitet. Dann darf ich Sie noch kurz bitten, sich vorzustellen. Bitte.

RA Dr. Thomas Kopp: Rechtsanwalt Dr. Thomas Kopp.

Vorsitzender Herbert Behrens: Beim Reden auf jeden Fall - das gilt auch für Sie, Herr Dindorf, nachher - das Mikrofon dann auch ein bisschen in seine Nähe bringen, damit es auch gut vernehmbar ist für das Protokoll. - Noch mal, bitte.

RA Dr. Thomas Kopp: Rechtsanwalt Dr. Thomas Kopp, Frankfurt am Main. - Können Sie mich hören?

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, das geht. Danke schön. - Sie dürfen den Zeugen beraten; das wissen Sie. Ihnen steht selbst kein Rede- oder Fragerecht zur Verfügung, und insbesondere gilt auch, dass Ihnen nicht zugestanden werden kann, während der Aussage des Mandanten inhaltliche Hinweise zu geben. Gegebenenfalls können Sie oder Ihr Mandant uns um eine Unterbrechung bitten, um sich zu beraten, und dann würden wir nach dieser Beratung wieder einsteigen können. - So weit zum Verfahren.

Herr Dindorf, bevor wir in die Vernehmung zur Sache einsteigen, möchte ich Sie bitten, Ihren Vornamen, Namen, Wohnort, Alter und Beruf uns mitzuteilen für das Protokoll.

Zeuge Andreas Dindorf: Mein Name ist Andreas Dindorf. Ich bin fünfzig Jahre alt, komme aus Rüsselsheim, bin Diplom-Ingenieur.

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielen Dank. - Herr Dindorf, Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung schriftlich informiert. Dann halte ich es für nicht notwendig, das noch mal zu referieren hier, und wir haben an dieser Stelle schon ein bisschen Zeit gespart.

Herr Dindorf, Sie haben die Möglichkeit, zu Beginn der Vernehmung noch mal im Zusammenhang darzulegen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist, und wenn Sie das Wort wünschen, dann würde ich Sie jetzt bitten, vorzutragen. Alternativ würden wir in die Frageunde einsteigen. - Bitte schön.

Zeuge Andreas Dindorf: Vielen Dank. - Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Ich danke zunächst für die Gelegenheit, den Ausschuss hier als Zeuge unterstützen zu dürfen. Leider war die Ladung im Hinblick auf das Beweisthema, zu dem ich hier aussage, sehr unspezifisch weit gefasst. Die Ladung nimmt ja Bezug auf den gesamten Untersuchungsauftrag des Ausschusses. Da ich in den meisten Themen für den Ausschuss, zu den relevanten Themen aus eigener Wahrnehmung weniger Tatsachen berichten kann, würde ich Ihnen zunächst gerne einen Einblick über Art und Umfang meiner Aufgaben und Verantwortung bei Opel geben. Ich erachte das als wichtig, da es Ihnen Hinweise darauf gibt, in welcher Hinsicht ich den Ausschuss hier am besten unterstützen kann.

Ich bin seit Februar 2015 in leitender Funktion im Bereich Vorschriften und Zertifizierung im europäischen Entwicklungszentrum der Adam Opel AG tätig. Meine Abteilung hat im Schwerpunkt zwei wesentliche Aufgaben: Zum einen sind wir dafür verantwortlich, mit der Fahrzeugentwicklung zusammen über aktuelle und zukünftige Rechtsvorschriften zu informieren. Zum anderen haben wir die Aufgabe, alle erforderlichen Prozessschritte durchzuführen, um die notwendigen Typgenehmigungen für Produkte der Marke Opel zu beantragen. Wir bilden also gewissermaßen organisatorisch und faktisch das Gelenk zwischen dem Entwicklungsbereich auf der einen Seite und den Genehmigungsbehörden



5. Untersuchungsausschuss

auf der anderen Seite, sei es in Deutschland oder in anderen EU-Staaten.

Meine Mitarbeiter und ich treffen aber weder Entscheidungen über die Konstruktion von Produkten, noch sind wir an allen Phasen der Produktentwicklung beteiligt. Bei einem Automobil wird heute praktisch jedes Bauteil im System durch Regulierung berührt. Daher ist mein Arbeitsgebiet eben nicht nur auf Emissionen und Verbrauch beschränkt, sondern umfasst alle für die Typgenehmigung relevanten Sachverhalte wie zum Beispiel eben Fahrzeugsicherheit oder Diebstahlschutz.

Wie eingangs erwähnt, ist meine Abteilung ein technischer Bereich, der primär dafür verantwortlich ist, sicherzustellen, die notwendigen Informationen, die von der Entwicklung bereitgestellt werden, zusammenzutragen, zusammen mit dem Technischen Dienst die in den Verordnungen definierten Prüfungen zu planen und durchzuführen und letztlich die notwendigen Antragsdokumente für die Typgenehmigung zu erstellen. Den Rahmen für diesen Prozess geben uns die circa 50 Typgenehmigungsverordnungen vor.

Diese Aufgabe bedingt nahezu täglichen Kontakt mit Behörden und Prüfdiensten. Selbstverständlich kommt es auch während der Fahrzeugentwicklung immer wieder zu Fragen hinsichtlich gesetzlicher Vorschriften, die wir mit den Konstruktionsabteilungen diskutieren oder im Rahmen dieser Diskussion auch direkt an die Behörden oder die Technischen Dienste herantragen. Für die Beantwortung dieser Fragen bilden die konkreten Vorgaben der Verordnungen und der darin definierten Prüfmethoden wieder den notwendigen Rahmen. Ein kontinuierlicher Dialog mit den Behörden ist für die Automobilproduktion aufgrund der hohen Komplexität des Produkts und der Komplexität der Regulierung seit langem unverzichtbar.

In diesem Sinn ist es uns immer wichtig, Fragen klar und transparent an die Behörde heranzutragen, um dieser die Möglichkeit zu geben, eine Bewertung durchzuführen. Ebenso verfahren wir im Falle von Fragen, die die Behörde an uns heran-

trägt, wie Sie eben auch aus den Unterlagen ersehen können, die die Adam Opel AG diesem Untersuchungsausschuss zur Verfügung gestellt hat. Zu diesen Unterlagen gestatten Sie mir bitte noch einen abschließenden Hinweis: Die Unterlagen sind immer das Produkt einer Gruppe von Fachexperten, obwohl diese in vielen Fällen meine Unterschrift tragen. Dies ist meiner Rolle als zentraler Kontaktpunkt, eben als Gelenk zwischen der Entwicklung und der Behörde, geschuldet. - Ich danke Ihnen und bin nun bereit, Ihre Fragen zu beantworten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielen Dank für die Einordnung Ihrer Tätigkeit in das, was wir hier zu verhandeln haben. Das ist, glaube ich, durchaus hilfreich. Und seien Sie versichert: Wir sind uns schon dessen bewusst, dass immer nur Teile und Teilbereiche in den jeweiligen Zuständigkeitsbereich fallen. Und wenn der Untersuchungsgegenstand sehr breit gefasst zu sein scheint, haben wir uns schon darauf kapriziert, was wir Sie in diesem Zusammenhang - - befragen wollen.

Der Ablauf ist so, dass ich zunächst als Ausschussvorsitzender an Sie Fragen richten werde, und dann geht es immer von Fraktion zu Fraktion, bis der Fragenkatalog oder die Fragenkataloge abgearbeitet sind.

Meine zunächst einleitenden Fragen Ihre Kenntnisse und Ihre Tätigkeit betreffend. Wir haben ja im Untersuchungsausschuss nicht nur mit der Frage von Abschaltvorrichtungen zu tun, sondern es geht auch darum, Ursachen und Auswirkungen, Abweichungen von NEFZ-gemessenen Werten und den nicht zusammenpassenden Herstellerwerten aufzuklären bezüglich NOx, aber auch bei anderen, CO₂, bezogen auf den Untersuchungszeitraum seit 2007.

Seit etwa 2006, spätestens also seit der Neuauflage des Handbuchs der Emissionsfaktoren im Jahr 2010, ist nun fachöffentlich bekannt, dass die NOx-Werte im Realbetrieb über den Grenzwerten liegen, die im NEFZ eingehalten werden müssen und eingehalten werden. Außerdem macht die Deutsche Umwelthilfe seit Anfang der 2000er-Jahre schon darauf aufmerksam, dass der



5. Untersuchungsausschuss

CO₂-Ausstoß über vielen Herstellerangaben liegt. Von der DUH waren immer wieder Herstellertricks ins Gespräch gebracht worden - auch mit diesem Begriff -, deren rechtliche Zulässigkeit zum Teil umstritten war oder ist. Und schließlich gab es auch im Jahr 2014 eine Studie der ICCT, die auf Unregelmäßigkeiten beim Abgasverhalten von Fahrzeugen aufmerksam gemacht hat und auf die vielfach auch verwiesen worden ist.

Meine Frage: Kam in diesen Zusammenhängen das KBA auf die Adam Opel AG zu, um sich nach den Hintergründen der Meldungen zu erkundigen?

Zeuge Andreas Dindorf: Nein. Wir wurden in dieser Hinsicht also nicht befragt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und haben Sie das selber in Ihrem Zusammenhang erörtert? Also, es waren ja frei zugängliche Quellen, die auf diese Abweichungen hingewiesen haben. Haben Sie sich damit befasst in Ihren Gremien, von denen Sie gerade gesprochen haben?

Zeuge Andreas Dindorf: Es gibt ja die Diskussion im Rahmen der Veränderung der Vorschriften. Zum einen sprechen wir ja von der Einführung eines neuen Prüfzyklus, spezifisch auch im Hinblick auf das Thema CO₂, und zum anderen gibt es ja nun auch seit einiger Zeit Diskussionen um die Neufassung der EU-Direktive hinsichtlich der realen Fahremissionen, RDE genannt. Und natürlich hat in diesem Rahmen auch eine Diskussion stattgefunden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber zum damaligen Zeitpunkt, als diese Meldungen dann in der Öffentlichkeit waren, war es kein Thema gewesen. So habe ich Sie jetzt verstanden.

Zeuge Andreas Dindorf: Nein, nicht hinsichtlich der Genehmigung.

Vorsitzender Herbert Behrens: Im Laufe der Vernehmungen, die wir hier gemacht haben bislang, und aus den Akten ist erkennbar geworden, dass zumindest bei Vertretern des BMVI, Verkehr und digitale Infrastruktur, und des Umweltministeriums davon ausgegangen wird, dass es bei der

Auslegung der Abgasvorschriften Auslegungsspielräume - so will sie mal bezeichnen - gibt, die von den Herstellern genutzt werden. Immer wieder ist zu hören, das Gesetz sei unklar gefasst. Und Sie haben ja auch gesagt: Der enge Kontakt mit den Behörden bestand auch darin, das zu präzisieren und zu wissen, was damit gemeint ist.

Meine Frage: Ist Ihnen bekannt, dass öffentliche Stellen wie das KBA oder Ministerien zur Klärung solcher Fragen auf die Adam Opel zugegangen sind oder auch umgekehrt? Es geht um Auslegungsspielräume bei den Abgasvorschriften.

Zeuge Andreas Dindorf: Nein, nicht im Rahmen meiner Funktion in der Typgenehmigung. Da sind keinerlei Fragen an uns gerichtet, weder vom BMVI noch von dem KBA.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann waren Sie auch nicht an den Gesprächen beteiligt und haben auch keine Position entwickelt. - Sie haben vorhin davon gesprochen in Ihrem Eingangsstatement - das war sehr hilfreich -, dass es doch einen sehr engen Austausch gegeben hat. Dann würde ich Sie bitten, mir noch mal zu erläutern, welcher Art denn diese Gespräche waren. Also wenn es die Auslegungsspielräume bei Abgasvorschriften nicht waren oder auch Meldungen über Abweichungen, was die Verbräuche anbetrifft: Was waren denn dann die Themen, die Sie intensiv mit den Behörden besprochen haben?

Zeuge Andreas Dindorf: Die Typgenehmigung ist ein relativ weites Umfeld. Ich hatte ja eingangs beschrieben: Wir reden von ungefähr 50 Einzelverordnungen, die wir betreuen müssen, die einer Genehmigung bedürfen, bevor wir eine EU-Gesamtbetriebserlaubnis erhalten. Sie müssen sich das wie ein Spinnennetz vorstellen: In der Mitte ist sozusagen die Spinne - das ist die EU-Typgenehmigung - und außen rum sind sozusagen die Fäden, die über Kontaktpunkte zusammen verbunden sind.

Als Beispiel seien hier mal genannt die Abgasvorschrift und das Verhältnis zur Verordnung für Massen und Dimensionen oder das Verhältnis zur Verordnung über den Anbau von Reifen. Und



5. Untersuchungsausschuss

in diesem Zusammenhang gibt es immer wieder Fragen aufgrund, wie ich schon sagte, der Komplexität unserer Fahrzeuge - hinsichtlich der Fragestellung zum Beispiel, wie im Rahmen der Verordnung eben spezifische Reifen zu gruppieren sind, ob wir gewisse Testfahrzeuge in der einen Klasse oder in der anderen Klasse einordnen müssen. Das sind sehr häufig Detailfragen, die da gestellt werden, die da diskutiert werden, eben in Bezug immer wieder auf die verschiedenen Prüfbedingungen, aber auch eben auf die Frage: Wie bezieht sich das auf andere Verordnungen? Wie sind andere Genehmigungen berührt usw.?

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich bleibe noch mal bei dem Thema der Emissionen. Nach Aktenlage hatten Mitarbeiter vom Umweltministerium und auch vom Bundesverkehrsministerium als Möglichkeiten zur Verringerung der Realemissionen bereits im Jahr 2010 unter anderem Antimanipulationsmaßnahmen und technische Überwachung ins Auge gefasst. Das ist das Material A, LA 27/7353.5/32 RDE, Ordner 60, Blatt 2 ff. Sind derartige Vorschläge auch bei Ihnen bzw. Opel angekommen, und wie sind Sie damit umgegangen? Welche Position hat die Opel AG dazu?

Zeuge Andreas Dindorf: Bei uns wurden keine konkreten Vorschläge gemacht, wie gewisse Dinge anzugehen sind. Was Sie gerade zitiert haben: Das Blatt ist mir auch nicht bekannt, oder zumindest erinnere ich mich nicht dran. Insofern weiß ich jetzt nicht, was im Detail da besprochen wurde. Aber ich kann sagen, dass diese Diskussion nicht im Zusammenhang mit der Genehmigung geführt wurde - natürlich im Rahmen der Vorschriftendiskussion, aber nicht im Rahmen der Genehmigung.

Vorsitzender Herbert Behrens: Genau. - Es ging um den Rahmen der Vorschriftengestaltung. Da geht es um die Vorbereitung der RDE, wo Sie sagen, da haben Sie keine weiteren Vorschläge von Ihnen selbst ausgehend ans Ministerium gesandt. Ist Ihnen denn das, was ich eben mit den Antimanipulationsmaßnahmen und technischer Überwachung - - Ist Ihnen das bekannt, dass das BMVI und das BMUB damit an Opel herangetreten sind? War das Thema?

Zeuge Andreas Dindorf: Nein, nicht speziell darüber. Wir haben natürlich die regelmäßigen Audits vom Kraftfahrt-Bundesamt gehabt, die in regelmäßigen Abständen stattfinden, um zum Beispiel das Konformitätsverfahren zu überprüfen. Aber darüber hinaus gehende Anfragen hatten wir keine.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann noch mal eine Frage bezüglich des Zeitraums bis September 2015. Also, September 2015 ist ja in gewisser Weise eine Zäsur, wo eben, nachdem VW bekannt gegeben hat, dass sie mit einer illegalen Abschaltvorrichtung agieren, dann doch die Welt irgendwie anders aussah. Gab es vor September 2015 regelmäßige Fachgespräche mit KBA oder dem BMVI über die Themen, an denen Sie beteiligt gewesen sind?

Zeuge Andreas Dindorf: Ich bin mir jetzt nicht sicher, dass ich Ihre Frage richtig verstanden habe.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also Gespräche, an denen Sie selbst teilgenommen haben, Fachgespräche mit KBA und/oder Verkehrsministerium.

Zeuge Andreas Dindorf: Also, es gibt mit dem Kraftfahrt-Bundesamt im Rahmen des Herstellerverbands VDA natürlich regelmäßige Gespräche, mit dem Kraftfahrt-Bundesamt speziell. Da geht es aber sehr häufig einfach um die Durchführung des Typgenehmigungsverfahrens, welche Spezifika und Änderungen, diese Dinge, aber nicht jetzt im Detail hinsichtlich speziell dieses Themas.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber der Begriff Abschaltvorrichtung oder das Thema Abschaltvorrichtung war nicht Gegenstand von Gesprächen?

Zeuge Andreas Dindorf: Nein. Zumindest kann ich mich da - - habe ich keine Kenntnis davon.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gab es Ihres Wissens nach die Unsicherheiten bei Opel, ob Zykluserkennungen oder andere Methoden, die sich auf die Wirkung von Emissionsminderungssystemen auswirken, im Rahmen der Typgenehmi-



gungs- oder Antragsverfahren unter Übereinstimmungsbescheinigung anzugeben sind? Wir haben es ja mit der Regelung seit 2007 zu tun. Wie sind Sie damit umgegangen? War das für Sie immer klar, oder gab es Unsicherheiten, inwieweit die Verordnung 715/2007 da anzuwenden ist?

Zeuge Andreas Dindorf: Natürlich ist gerade hinsichtlich der Fragestellung - - Sie zielen ja wahrscheinlich jetzt ab auf die Frage „normal conditions of use“.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja.

Zeuge Andreas Dindorf: Natürlich ist die Verordnung da nicht sehr spezifisch. Wir haben bisher keinerlei konkrete Hinweise oder ähnliche Dinge gehabt oder Anfragen auch zu dem Thema und haben eben die im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens festgelegten Prüfungen durchgeführt. Es ist natürlich auch immer so, dass sich mit dem heutigen Blickwinkel natürlich damals eventuell andere Fragen stellen. Aber diese Fragen haben sich damals nicht gestellt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das heißt, das war für Sie relativ oder absolut klar, was diese Verordnung vorgibt und was nicht - einmal das. Und demzufolge waren Sie als Opel AG auch immer auf dem Stand: Das, was wir in unseren Fahrzeugen verbauen, entspricht voll der Vorschrift.

Zeuge Andreas Dindorf: Exakt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gab es bereits vor September 2015 Ihrerseits Diskussionen mit dem KBA oder mit anderen öffentlichen Stellen zu der Frage, ob das KBA Prüfverfahren auch außerhalb des NEFZ vornehmen darf, beispielsweise um Hinweisen auf Unregelmäßigkeiten nachzugehen?

Zeuge Andreas Dindorf: Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie haben erwähnt, dass Sie auch im Rahmen des Verbandes entsprechende Gespräche geführt haben. Können Sie mir sagen, wie sich der VDA zu den von der Untersuchungskommission nach Bekanntwerden

des Skandals durchgeführten Testverfahren positioniert? Es gab ja eine Veränderung nach dem Bekanntwerden des Skandals.

Zeuge Andreas Dindorf: Also exakt die VDA-Position kann ich jetzt zu dem Thema nicht wiedergeben, weil Mitarbeiter meines Bereichs in den Arbeitsgruppen drin sind. Ich kann aber natürlich auch - - Ich verstehe auch, dass der VDA natürlich hier als Verband eine eher neutralere Position eingenommen hat. Aber mehr Details kann ich Ihnen jetzt hier nicht wiedergeben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also der VDA, der sich positioniert. Gab es Beanstandungen seitens Opel hinsichtlich der Zulässigkeit der durchgeführten Tests?

Zeuge Andreas Dindorf: Sie meinen jetzt die Tests, die das Kraftfahrt-Bundesamt nach Bekanntwerden der - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Der VDA hatte sich ja positioniert, dass bestimmte Testverfahren verändert werden müssen, und jetzt wollte ich Ihre Position dazu wissen.

Zeuge Andreas Dindorf: Ja gut, wir haben natürlich immer gesagt, dass wir eine Konkretisierung der Verordnung unterstützen. Das ist ja zum einen das Thema Transparenz, das wir ja als Opel, glaube ich schon - das ist auch in den Unterlagen hier dokumentiert -, sehr stark vorangetragen haben. Und natürlich haben wir gesagt: Wir unterstützen die Konkretisierung hinsichtlich der Neufassung, was die realen Fahremissionen anbelangt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und wann, jetzt diesen Block abschließend - - Noch mal eine Frage, die wir in mehreren Zeugenrunden immer wieder aufwerfen, auch Sie noch mal danach befragt: Wann ist Ihnen der Begriff „Abschalteinrichtung“ oder „Defeat Device“ oder „Cycle Beating“ oder „Thermofenster“ bekannt geworden?

Zeuge Andreas Dindorf: Gut, da ich ja mit der Thematik täglich umgehe, war mir natürlich der Begriff „Defeat Device“ bekannt. Also insofern wäre jetzt zu sagen, ich hätte dann im September



5. Untersuchungsausschuss

2015 erstmals was davon gehört, sicherlich nicht richtig. Wir waren aber nie als Adam Opel AG im Zweifel, dass die Dinge, die wir anwenden, da-
runter fallen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Hat man sich auch bei der Opel AG bereits vor dem Abgasskan-
dal mit der Reichweite des Verbots unzulässiger
Abschalteinrichtungen befasst? Also, man hat ja
einmal gesagt: Das machen wir nicht. - Und das
hat ja wahrscheinlich auch den Grund darin,
dass man sich der Folgen durchaus bewusst ist.

Zeuge Andreas Dindorf: Nein, wir haben darüber
jetzt keine Detailfragestellungen gehabt. Das
Problem ist ja auch so ein bisschen jetzt von der
Retrospektive her zu sehen. Da wir ja quasi das
Negativ hatten im Falle von Volkswagen, konnte
man sozusagen das Positiv dagegen entwickeln.
Aber wir hatten ja vor diesem Zeitraum keinen
Anlass, irgendwelche Dinge da zu entwickeln.
Also, man kann nicht eine Antwort suchen für
die Frage, die man nicht kennt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann meine letzte
Frage hier zu diesem einleitenden Teil, auch eher
allgemeiner Art, wie Sie den Unterschied definie-
ren zwischen einer Abschalteinrichtung und ei-
ner Prüfstandserkennung.

Zeuge Andreas Dindorf: Das ist natürlich eine
rechtliche Frage, die ich natürlich jetzt nicht in
voller Tiefe hier beantworten kann. Aber sicher-
lich ist eine Prüfstandserkennung genau das, was
wir bei Volkswagen gesehen haben. Das heißt,
dass das genaue Profil erkannt wird und eben
entsprechend dann darauf reagiert wird.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich bedanke mich
und gebe das Wort zunächst an die CDU/CSU-
Fraktion.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Herr Dindorf, zu-
nächst einmal: Sie hatten ja schon ausgeführt,
dass Sie bei Opel für den Aufgabenbereich „Re-
gulation and Certification“ zuständig sind. Sie
haben auch beschrieben die Organisationsstruk-
tur, mit der Sie dort arbeiten. Sie haben gesagt,
dass Sie mit den Technischen Diensten zusam-
menarbeiten, die Schnittstelle sind zwischen

technischen Diensten im Betrieb und eben zu
den Behörden.

Aber in Bezug auf die Frage, wie die - - Die Orga-
nisationsstruktur ist das eine. In Bezug auf die
Frage nach dem Prozess, wie die Verfahren bis
zur Freigabe von Abgasminderungsstrategien ent-
sprechend laufen, da hätte ich gerne noch mal
eine Antwort: Wie läuft das ab in Bezug auf die
Abgasminderungsstrategie? Was muss man sich
da im Betrieb vorstellen, wie das vonstattengeht,
bis am Ende des Tages jemand sagt: „Ja, so ma-
chen wir das, und so setzen wir das in den ent-
sprechenden Fahrzeugtypen ein“?

Zeuge Andreas Dindorf: Gut, ich bin ja, wie ge-
sagt, Teil der Fahrzeugentwicklung. Es gibt in un-
serem Haus zwei große Entwicklungsbereiche.
Das ist zum einen die Fahrzeugentwicklung, und
das ist zum anderen die Antriebsentwicklung. Da
gehöre ich auch wiederum zu einem Bereich, der
sich witzigerweise auch Fahrzeugentwicklung
nennt, aber eben alle integrativen Themen be-
trachtet, Chassis-Dynamik und alle diese Dinge,
und die wiederum eben dann in ihrer Funktion
an den Vizepräsidenten Fahrzeugentwicklung be-
richten.

Die Freigabe von emissionsrelevanten Fragestel-
lungen, sei es in der Hardware als auch in der
Kalibrierungsseite, findet bei uns aufseiten der
Antriebsentwicklung statt. Und am Ende der Ent-
wicklung, nach der Freigabe, wird eben dann die
Typgenehmigung durchgeführt, weil anders als
in anderen Ländern der Erde ist es ja so, dass das
Typgenehmigungsverfahren ja immer sozusagen
am allerletzten Ende des Entwicklungsprozesses
steht und dann letztendlich der Prozess - Durch-
führung aller Prüfungen, Erteilung der Genehmi-
gungen usw. - abläuft.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Sie sagten ja eben ge-
rade, dass Sie zwar für die Typgenehmigung zu-
ständig sind - so habe ich Sie jetzt verstanden -
und die Antriebsentwicklung das eben in Bezug
auf die Freigabe der Emissionsstrategien macht.
Aber was wissen Sie denn über den Prozess, wie
das da läuft dann in der Antriebsentwicklung?
Welche Herausforderungen in Bezug auf die
Frage dieser Strategieentwicklung dort gibt es,



5. Untersuchungsausschuss

und worauf achten die Kollegen in dem Bereich speziell?

Zeuge Andreas Dindorf: Im Wesentlichen ist ja - - Es gibt ja nicht nur einen Aspekt, der da zu betrachten ist, sondern es gibt ja zum einen die Wahl der Komponenten, die Sie haben, auf der anderen Seite natürlich die Wahl der Softwarestrategien bzw. der Kalibrierungsstrategien. Und an dieser Stelle möchte ich auch noch mal sagen, dass wir ja im General-Motors-Konzern diese Dinge allein entwickeln; wir basieren da nicht auf einem Lieferanten. Es gibt dafür spezielle Freigabeprozesse. Das heißt, es wird zu einem gewissen Zeitpunkt eine sogenannte Emissionsvalidierung durchgeführt, die natürlich primär erst mal - wenn es sich auf die Emissionen bezieht - sich auf die Verordnung stützt und eben die darin definierten Prüfverfahren.

Und natürlich darf man nicht vergessen, dass ein Fahrzeug auch unter den vielfältigsten Bedingungen eingesetzt werden muss, das heißt eben auch einen sicheren Betrieb bieten muss. Und dann kommen halt eben alle diese anderen Dinge auch dazu. Das heißt, das ist ein relativ langer Prozess, in dem verschiedene Dinge abgearbeitet werden, und im Falle eben der Emissionen wird eine sogenannte Emissionsvalidierung durchgeführt, an deren Ende dann eine sogenannte interne Genehmigung steht, die das Head dann freigibt.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Könnten Sie noch mal den internen Abwägungsprozess erläutern, wenn es um die Frage Umweltauflagen geht im Verhältnis zu der technischen Frage des Fahrzeugs selber, die Betriebsbereitschaft entsprechend aufrechtzuerhalten und optimal entsprechend laufen zu lassen, wie da der Abwägungsprozess zwischen diesen beiden Faktoren ist, Umwelt auf der einen Seite, technischer Betrieb des Fahrzeugs auf der anderen?

Zeuge Andreas Dindorf: Es gibt für jedes technische Produkt - das ist nicht nur für Fahrzeuge, das ist für Handys und Flugzeuge auch das Gleiche - sogenannte technische Beschreibungen. Diese Beschreibungen umfassen sehr detailliert, was die Entwicklungsziele sind. Im Falle der Emissionen wird das eben auch formuliert, das

heißt eben, was die Abgasgrenzwerte betrifft, was die Art und Weise, wie die zu erreichen sind, betrifft, verschiedene andere Kennfelder.

Wir haben unsere Kalibrier- und Entwicklungsvorschriften übrigens im Rahmen der Diskussion mit dem Kraftfahrt-Bundesamt bereits Ende 2015 zur Verfügung gestellt, sodass die Mitarbeiter dort auch einen detaillierten Einblick darin nehmen konnten, wie wir die Fahrzeuge entwickeln ganz spezifisch hinsichtlich Ihrer Fragestellung.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Laut dem am 22. April 2016 von Bundesminister Dobrindt vorgelegten Bericht der Untersuchungskommission setzt Opel eine von der Außentemperatur abhängige Abgasminderungsstrategie ein, um den Motor und das Abgasreinigungssystem vor Beschädigung bzw. die Umwelt vor schädlichen Ammoniakemissionen zu schützen. War Ihnen die temperaturabhängige Abgasminderungsstrategie bereits vor den Felduntersuchungen im KBA im vollen Umfang bekannt?

Zeuge Andreas Dindorf: Natürlich war sie in der Entwicklung bekannt, ist ja auch, wie gesagt, Teil der Dokumentation, die wir dem Kraftfahrt-Bundesamt zur Verfügung gestellt haben. Wir haben das aber nie so bewertet hinsichtlich einer sogenannten Abschaltvorrichtung, das heißt negativ bewertet natürlich.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Können Sie vielleicht in kurzen Worten noch mal die technischen Notwendigkeiten für die Temperaturabschaltung skizzieren? Ist das möglich?

Zeuge Andreas Dindorf: Gut, wir haben das ja umfangreich dargelegt. Gerade hinsichtlich des Abgasrückführventils gibt es ja gewisse Schadensbilder, die wir sehen. Das ist zum einen natürlich die Versottung, Verkokung des Systems, was zu einer Außerkraftsetzung des Systems führt am Ende des Tages. Das sind andere Effekte nach dem Kaltstart; diese Dinge haben wir relativ umfangreich auch dargelegt. Wir haben auch Informationen über Entwicklungen über den Zeitraum gezeigt, wo wir auch klar nachweisen konnten, wie die Einflüsse waren zum Beispiel über



die Jahreszeiten, wo man diese Effekte auch gut über Felddaten gesehen hat.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Sie haben gerade ausgeführt, dass Sie Erkenntnisse über den Begriff „Defeat Device“ hatten. Und die Frage noch mal ergänzend dazu: Hatten Sie auch Kenntnis über unzulässige Abschaltanlagen vor Bekanntwerden des Abgasskandals?

Zeuge Andreas Dindorf: Nein.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Danke erst mal.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann ist die Fraktion der Grünen an der Reihe. Bitte.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. - Herr Dindorf, wir hatten hier Zeugen - Kraftfahrt-Bundesamt, andere -, die haben von Optimierungsmaßnahmen, die die Hersteller bei Typprüfung und Typgenehmigung machen, um die Werte einzuhalten - - Könnten Sie uns einfach mal so aus Ihrer Sicht, aus Opel-Sicht sagen: Was sind das für Optimierungsmaßnahmen alles?

Zeuge Andreas Dindorf: Die Optimierungsmaßnahmen sind - - Das ist ja auch ein Begriff eigentlich, der meiner Ansicht nach - - weiß ich nicht, ob der auch angebracht ist in dem Fall. Natürlich ist es so, dass die Prüfprozedur gewisse Toleranzen zulässt. Da ist zum einen das relativ weite Temperaturband zu nennen; da sind andere Faktoren zu nennen. Die sind natürlich im Rahmen des Zulässigen, des Erlaubten auch entsprechend angewendet worden.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Können Sie ein paar Beispiele sagen?

Zeuge Andreas Dindorf: Ich habe das ja gerade gesagt: Es gibt ja beispielsweise das relativ weite - - Die Verordnung ist sehr unspezifisch, was die Prüftemperatur anbelangt; sie sagt ja nur: 20 bis 30 Grad. Die Durchführung des Testes - diese Dinge -, andere Toleranzbänder, Beeinflussung des Zyklus - das sind diese Dinge, die da herangezogen werden. Ich möchte aber da hinzufügen, dass wir natürlich jetzt auch im Hinblick auf

diese Diskussion mittlerweile fast komplett auf diese Dinge verzichten.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Warum machen Sie das jetzt? Also, wenn Sie sagen - es ist ja so, ich verstehe Sie ja so richtig -: „Es ist legal und richtig“ oder „Man darf es machen; den Spielraum gibt es“, warum verzichten Sie dann jetzt darauf?

Zeuge Andreas Dindorf: Gut, ich meine, die Tatsache, dass ich heute hier sitze, und die Tatsache, dass es ja nun eine relativ große öffentliche Diskussion zu dem Thema gibt, haben natürlich auch unsere Firma bewogen, sich über diese Dinge Gedanken zu machen und entsprechend auch zu handeln.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. Wir müssen ja jetzt irgendwie gucken - - Wir hören immer, das Ganze wird aus Gründen des Motorschutzes gemacht, und bei anderen Dingen aber - - Ich würde dann mal auf ein Protokoll der Sitzung der Untersuchungskommission kommen; das ist BMVI-2-1, 16 von 23, Seite 73 - für die Quelle. Da werden mehrere Punkte genannt, also unter anderem, dass die Harnstoffeindüsung beim Opel Insignia und beim Opel Zafira unter 17 Grad deutlich zurückgenommen wird und dass das offensichtlich - ich fasse das jetzt mal mit meinen Worten zusammen - aus Sicht des KBA nicht plausibel ist. Können Sie uns mal erläutern, wie Sie dann darauf reagiert haben, wie Sie mit diesen Vorhaltungen, die in diesem Vermerk gemacht werden, dann umgegangen sind?

Zeuge Andreas Dindorf: Wir haben ja - - Es gab ja vom Kraftfahrt-Bundesamt zwei Anhörungen zu dieser Geschichte. In diesen Anhörungen haben wir in umfangreichen Dokumenten dargelegt, wie unsere Position ist zu dem Thema, haben sehr dezidiert erklärt, warum wir das tun, haben auch Dinge wie Informationen von Lieferanten beigelegt, die bestätigen, dass die Ansätze, die wir gewählt haben, durchaus zu dem Zeitpunkt plausibel waren, und haben eben dann, wie gesagt, diese Dinge dem Kraftfahrt-Bundesamt auch umfangreich dargelegt.



Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das heißt, Sie haben also, zum Beispiel dass die Harnstoffeindüsung bei unter 17 Grad heruntergeregelt wird, dass die AGR-Raten bei unter 20 Grad zurückgenommen werden - - da haben Sie dargelegt in den ausführlichen Begründungen, dass das aus Gründen des Motorschutzes erforderlich ist, oder wie?

Zeuge Andreas Dindorf: Das ist im Groben richtig. Natürlich gibt es, muss man immer - - Also, das eine ist nicht direkt mit dem anderen immer das Gleiche. Bei dem SCR-System gab es noch mal andere Dinge. Das Thema Ammoniak, wie Sie schon sagten, ist ein Thema; das Thema Temperatur ist ein Thema. - Also, diese Dinge sind da erörtert worden, wobei ich, wie ich auch schon eingangs gesagt habe, eben nicht alle Details hundertprozentig hier auch in der Lage bin genau zu erklären.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich wäre wahrscheinlich auch nicht in der Lage, sie zu verstehen. Also insofern - - Nein, mich würde dann mal interessieren: Also, wenn man da draufguckt und das liest, dann ist das ja fast schon in Deutschland - allein, wenn man die Temperaturen betrachtet - eine Ausnahmesituation, wenn die Abgasreinigungseinrichtung mal komplett arbeitet, weil so oft ist es bei uns jetzt nicht über 20 Grad, dass jetzt alles mal optimal funktioniert. Wie haben Sie das denn vorher in Einklang mit dem Begriff „Normal Use“, der ja auch in der Verordnung auftaucht und auch relativ klar definiert wird, dass solche Betriebszustände - - Eigentlich alles, was unter 17 Grad ist, ist jetzt sowieso meistens in diesem Land.

Zeuge Andreas Dindorf: Gut, ich habe das ja - - Der Begriff „Normal Use“ ist ja letztendlich dann irgendwo auch eine rechtliche Wertung. Ich vermute, jeder hier im Raum hat eine eigene Definition davon, was das bedeutet, weil es eben nicht nur von Temperaturen abhängig ist, sondern eben auch von Fahrprofilen und anderen Dingen. Deswegen war für uns eigentlich bisher die Verordnung in der Hinsicht sehr unpräzise; sie hat uns auch keine klaren Guidelines gegeben. Wir hatten auch in der Anhörung umfangreich dargestellt, welche Dinge wir gemacht haben, um zum

Beispiel die Robustness unserer Systeme zu prüfen. Aber, wie gesagt, es gibt hier keine klaren Vorgaben, sodass für uns eigentlich primär dieses ganze Thema sich immer dann auf den Zyklus kapriziert hat.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): „Normal Use“ bedeutet doch, dass unter normalen, regelmäßig herrschenden Bedingungen die Abgasreinigungseinrichtung funktionieren soll. So, und wenn sie schon unterhalb von 17 Grad abgeregelt wird oder teilweise unter 20 - - Also, das sind doch normale Zustände. Mich würde da mal interessieren: Was ist denn für Sie „Normal Use“? Ist das alles nur, was über 20 Grad ist, wenn jemand mit dem Opel fährt? Unterhalb von 20 Grad ist das kein normaler Gebrauch mehr?

Zeuge Andreas Dindorf: Also, ich möchte jetzt da -- Deshalb habe ich ja gesagt: Ich meine, das ist eine rechtliche Frage, die dementsprechend auch von Rechtsanwälten zu bewerten ist. Ich sehe das so, dass sich, wie gesagt, jeder hier im Raum eine andere Meinung darüber bilden kann, was das denn sein kann. Deswegen möchte ich eigentlich jetzt hier in dem Rahmen keine Spekulation darüber treffen, was richtig oder falsch ist, weil ich denke, dass einfach eine Präzisierung hier notwendig ist, eben wie sie jetzt im Rahmen der RDE-Vorschrift gefasst wird.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, wenn ich ein Auto kaufe mit einer Abgasreinigungseinrichtung als normaler Kunde, dann erwarte ich doch - - ist doch die Erwartung, dass diese Reinigungseinrichtung zu allen Temperaturbedingungen, die es in Deutschland regelmäßig gibt - ich rede jetzt nicht von minus 30 Grad, das ist hier sehr selten, oder plus 50 oder 40, sondern von normalen Temperaturbedingungen - - Wie kann man dann zu der Auffassung kommen, dass das Normal Use ist?

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber die Frage war ausreichend beantwortet. Ich denke, da kommen wir an dieser Stelle nicht weiter.

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



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich gebe das Wort weiter an die SPD-Fraktion.

Kirsten Lüthmann (SPD): Danke sehr. - Herr Dindorf, meine Fragen werden ziemlich zusammenhanglos sein. Das liegt daran, dass die Kollegen vor mir schon einen Teil meiner Fragen gestellt haben.

Ich fange an mit der Frage - die ist so ähnlich schon mal gestellt worden, aber nicht genauso -: Ist Ihnen bekannt, ob vor den Untersuchungen nach den Vorfällen von VW im Rahmen einer Felduntersuchung - oder, oder, oder - sich schon mal jemand an Opel gewandt hat, dass Opel gewisse abweichende Werte erklären soll?

Zeuge Andreas Dindorf: Nein, das ist mir nicht bekannt, weil eben vor dem September 2015 die Feldüberwachung eben auch primär sich auf die in der Verordnung festgelegten Dinge gestützt hat wie die In-Service Conformity, und da hatten wir nie Auffälligkeiten.

Kirsten Lüthmann (SPD): Sie haben ja geschildert oder wir haben ja gehört, dass einzelne Fahrzeuge von Opel dann bei der Untersuchungskommission abweichende Werte hatten. Sie haben dargelegt, dass Sie dann - ich nehme mal an, auf Bitten des KBA - Unterlagen beigebracht haben und das erklärt haben. Wie ist das dann weitergegangen? Und da komme ich jetzt doch noch mal ein bisschen auf die Frage „Normal Use“. Das habe ich verstanden: Sie sagen, das ist Normal Use. Wir können uns das schlecht vorstellen; aber das ist jetzt eine persönliche Sache von uns und Ihnen.

Aber noch mal, weitergehend, was der Kollege Krischer gesagt hat: In der Untersuchungskommission wurde festgestellt: abweichende Werte. Sie haben die Dokumente dargelegt; Sie haben es erklärt. Sie haben gesagt: Wir sagen, das ist Normal Use, und wir sagen: Das ist rechtskonform. - Trotzdem verändern Sie jetzt etwas, was auch Geld kostet. Und da bin ich jetzt noch nicht ganz dabei. Entweder etwas ist legal - betrunken in der Öffentlichkeit sitzen und noch mehr Alkohol trinken, ist legal; es ist vielleicht nicht schön, aber es ist legal, das muss ich nicht verändern -,

oder es ist illegal. Dann muss ich es verändern. Warum haben Sie etwas verändert, was legal ist, von dem Sie der Meinung waren: „Das ist richtig und legal, und wir machen das jetzt“?

Zeuge Andreas Dindorf: Vielleicht, wenn Sie mir die Möglichkeit geben, möchte ich so ein bisschen den Ablauf schildern; das würde dann auch zur Beantwortung Ihrer Frage führen.

Wir sind ja am 21. Oktober 2015 vom Kraftfahrt-Bundesamt benachrichtigt worden, dass Messungen gemacht wurden und dass im Falle des Opel Insignia Werte gemessen wurden, die sich das Kraftfahrt-Bundesamt nicht erklären kann, und wir sollten doch kommen und uns das angucken. Wir sind damals nach Flensburg gereist am 22., haben uns diese Dinge angehört zunächst, weil wir uns auch das nicht erklären konnten, weil wir sehr sicher waren, dass wir eine volkswagenbekannte Abschalteneinrichtung nicht in unseren Fahrzeugen haben. Daraufhin sind wir eine Woche später wieder nach Flensburg gereist. Wir haben natürlich in der Woche umfangreiche Untersuchungen gemacht, uns zu erklären, warum es denn zu diesen Ergebnissen gekommen ist. Wir haben in dieser Woche entschieden, dass wir dem Kraftfahrt-Bundesamt vollständig alle Dokumentationen zur Verfügung stellen, das heißt den Quellcode von dem Fahrzeug, also alle Software, alle Kalibrierungsvorschriften, alle Details zu dem System. Das heißt, wir haben dem KBA quasi das komplette geistige Eigentum für dieses Fahrzeug zur Verfügung gestellt.

Wir haben das deshalb gemacht, weil wir als Adam Opel AG entschieden haben, in der Art und Weise - und ich hoffe, das Kraftfahrt-Bundesamt hat das an der Stelle ja auch schon bestätigt - transparent mit der Behörde umzugehen, und haben eben dann diese Dinge mit ihnen erörtert. Wir waren ja dann - das können Sie auch den Unterlagen entnehmen - noch zu mehreren Zeitpunkten beim Kraftfahrt-Bundesamt, wo wir dann letztendlich auch Ende 2015 eine freiwillige Verbesserungsmaßnahme dem Kraftfahrt-Bundesamt angeboten haben, wo wir gesehen haben, dass die Systeme, die wir haben, eben ein gewisses Potenzial haben im Rahmen dessen,



5. Untersuchungsausschuss

was wir zu dem Zeitpunkt mit dem System tun können und eben auch getan werden kann.

Der Hintergrund dafür ist der, dass diese Systeme unsere Erstanwendungen waren. Das heißt, im Falle des Zafira haben wir das ja im Spätjahr - - Anfang 2014 auf den Markt gebracht; der Insignia wurde ja erst zwei Jahre später auf den Markt gebracht. Wir haben natürlich an diesen Systemen gelernt; wir haben natürlich auch dann Dinge verbessert. Das ist einfach schlicht und ergreifend - - Ein technisches Produkt wird kontinuierlich verbessert. Und im Rahmen eben dieser Verbesserungsmaßnahmen, auch im Hinblick auf die kommende RDE-Vorschrift, haben wir dann eben gesehen und haben untersucht, welche Maßnahmen wir denn direkt jetzt einsetzen können, und haben das eben auch getan.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke. - Das schließt eine Frage an: Wir haben hier gehört, dass die Herstellenden alle - nicht nur Opel, alle - bis vor kurzem sich geweigert haben, die Quellcodes, also die gesamte Motorsteuerungssoftware, der Genehmigungsbehörde zur Verfügung zu stellen, weil das zu unsicher sei. Ich sage Ihnen ehrlich - das betrifft ja nicht nur Sie, sondern auch andere -: Das hat mich etwas erstaunt. Jetzt sagen Sie: Wir haben kooperiert, und wir haben das gemacht. - Hatten Sie plötzlich keine Angst mehr, oder war der Beamte, der vor Ihnen saß, besonders vertrauenswürdig? Also meine Frage ist: Wenn das wirklich so ein großes Problem ist und überall Spione sitzen, war es jetzt plötzlich kein Problem mehr? Oder gibt es gewisse Sicherheitsmaßnahmen, die wir vielleicht übernehmen könnten, dass Sie jetzt keine Sorge mehr haben, dass bei einer Behörde diese Informationen in falsche Hände kommen können?

Zeuge Andreas Dindorf: Ja gut, also zunächst: Ich persönlich habe dem Herrn Präsidenten Zinke die Daten übergeben. Also, wenn ich jetzt dem Präsidenten des Kraftfahrt-Bundesamts diese Daten übergebe, dann gehe ich davon aus erst mal, dass er die nicht ins Internet stellt, ja? - Das wird erst mal das Erste sein.

Das Zweite: Wir haben natürlich auch das Kraftfahrt-Bundesamt gebeten, zumindest zu quittieren, dass wir ihnen diese Daten gegeben haben; denn ich möchte es an dieser Stelle auch noch mal sagen: Auch unsere internen Richtlinien mussten dazu schon auch deutlich strapaziert werden, und wir haben auch - das ist auch noch mal ein Signal dafür - - mussten wir schon auch dann noch mal über unseren eigenen Schatten springen, muss man sagen, im Sinne von „Jetzt ist einfach die Notwendigkeit da“ und haben diese Daten übergeben.

Also, das Erste ist natürlich: Wir haben die Sicherheit, dass das Kraftfahrt-Bundesamt das nicht weitergibt. Das ist das Erste, weil das Kraftfahrt-Bundesamt ja alle unsere Unterlagen hat, und die sind ja zunächst auch mal vertraulich, weil sie ja auch viel geistiges Eigentum enthalten. Also ist dann das KBA per se schon mal vertrauenswürdig. Und zum anderen denken wir schon, dass es der Diskussion auch geholfen hat.

Kirsten Lühmann (SPD): Auf alle Fälle! Ich würde mir nur wünschen, dass dann zukünftig nach dem positiven Beispiel von Opel vielleicht auch andere Herstellende merken, dass das KBA durchaus vertrauenswürdig ist und wir weniger Diskussionen kriegen, wenn mal solche Fälle auftreten.

Sie haben in der Presse - - Also Opel hat anschließend erklärt, und Sie haben das auch so durch die Blume gesagt: Wir machen das jetzt nicht mehr so, völlig egal. - Ich hatte ja noch mal insistiert. Sie sind immer noch der Meinung: Das war rechtmäßig. Die Richtlinie ist hinreichend unbestimmt, sodass Ihre Auslegung durchaus von der Richtlinie umfasst ist. Trotzdem haben Sie die Entscheidung gefällt, diese Möglichkeiten, die die Richtlinie noch bietet, nicht mehr zu nutzen. - Habe ich das so richtig wiedergegeben? Und wenn ich das so richtig wiedergegeben habe: Was machen Sie denn jetzt? Weil vorher haben Sie das ja auch nicht aus Spaß und Tollerei gemacht, sondern, wie Sie erklärt haben, weil es technisch aus Ihrer Sicht erforderlich war. Also: Was verändern Sie jetzt, und nutzen Sie das wirklich nicht mehr? Was nutzen Sie jetzt noch? Wie legen Sie die jetzt aus?



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Andreas Dindorf: Im Wesentlichen gerade beim Thema Kraftstoffverbrauch ist jetzt nicht mehr für uns der Test für ein einziges Fahrzeug relevant, sondern wir machen jetzt umfangreiche Statistiken, damit wir auch sicher sein können, dass der Wert eben nicht nur in dem einen Typprüftest derjenige dann welcher war, sondern tatsächlich eben auch statistisch besser abgesichert ist. Das ist der wesentliche Punkt, der den großen Unterschied zu den früheren Verfahren macht.

Kirsten Lühmann (SPD): Letzte Frage von mir: RDE. Waren Sie an den - - Nein, Sie waren. Sie hatten ja schon gesagt, Sie sitzen in den entsprechenden Gremien drin, die legislative Maßnahmen vorbereiten. Dazu zwei Fragen: Es hat mich etwas erstaunt, dass, wenn Sie sagen, dass es da eben eine weite Auslegung gibt bei den jetzigen Richtlinien, das in diesem Kreis nicht mal besprochen wurde. Und die zweite Frage ist: Wie haben Sie die Interessen von Opel bezüglich RDE dort eingebracht? Wie haben Sie sich positioniert? Wie haben Sie auf das Verfahren Einfluss genommen?

Zeuge Andreas Dindorf: Meine Mitarbeiter arbeiten in den Fachgremien vom VDA, dem deutschen Verband, dem ACEA, dem europäischen Verbund, und auch dem OICA, dem Weltverband, mit. Wir haben immer die Einführung, die Präzisierung der Vorschriften unterstützt. Wir haben natürlich auch versucht, die Prozedur zu einer im Sinne von der Durchführung auch sinnvollen und robusten Prozedur zu bringen, weil eben das Thema schon eine Menge Dinge hat, die natürlich die Testergebnisse dann auch verfälschen können, gerade wenn Sie einfach auf der offenen Straße fahren, weil Sie ja dann kein kontrolliertes Klima mehr haben, weil ja auch viele Dinge, die ein Labortest beinhaltet, ja eben dann auf der Straße nicht mehr da sind. Und so war unser primärer Fokus darauf gerichtet, dass die Prozedur so solide ausgelegt ist, so robust ausgelegt ist, dass eine gute Wiederholbarkeit sichergestellt ist. Denn auch wir haben kein Interesse daran, ein Fahrzeug typzuprüfen und hinterher dann immer Leuten zu erklären, was dann falsch gemacht wurde. Das ist sicherlich nicht der richtige Ansatz, und das sollte auch nicht der Sinn des Gesetzes sein, dass wir da ständig die

Diskussionen haben, sondern es sollte so sein, dass die Ergebnisse so robust sind, dass sie halt eben immer wieder gefunden werden können in den Tests.

Kirsten Lühmann (SPD): Haben Sie versucht, den Konformitätsfaktor zu beeinflussen?

Zeuge Andreas Dindorf: Wir haben aktiv nicht den Konformitätsfaktor beeinflusst. Wir haben die VDA-Position mit unterstützt; wir haben aber jetzt nicht aktiv Werte vorgegeben.

Arno Klare (SPD): Herr Dindorf, ich bin kein Techniker. Aber ich habe mich ziemlich tief in diese Materie reingebohrt, und ich bin immer wieder verblüfft, weil Aussagen teilweise auch sehr stark differieren. Wenn wir über Temperaturfenster reden, dann sprechen wir - das hat gerade auch Herr Krischer getan - über Außentemperaturen, also die man draußen messen kann, Lufttemperaturen. Die sind natürlich für das Motorgeschehen und das physikalisch-chemische Geschehen bei der Abgasreinigung zwar nicht ganz unbedeutend, aber im Grunde geht es um die Abgastemperatur. Also, die Thermolyse des SCR-Kats funktioniert ab 180 Grad, weil es heißt ja: Thermolyse. Aber das befindet sich nach dem Motor, und der Motor erzeugt diese Temperatur. Wie hängt das zusammen - das möchte ich gern von Ihnen noch mal hören -, diese Außentemperatur mit dieser Abgastemperatur? Klar wird die später erreicht, wenn ich minus 35 Grad draußen habe. Logisch, nicht? Aber irgendwann hat der auch 180 Grad; das dauert nur ein bisschen länger. Und wieso werden die Thermofenster definiert nach Außentemperatur? Das verstehe ich nicht.

Zeuge Andreas Dindorf: Also, die Außentemperatur ist ein Parameter, den wir beschrieben haben. Es gibt viele Parameter, die in die Motorsteuerung eingehen. Einer ist die Außentemperatur. Aber jetzt im Detail, wieso wir genau diesen Parameter gewählt haben, das kann ich Ihnen auch im Detail nicht erklären.

Arno Klare (SPD): Weitere Frage, weil wir gerade die Debatte hatten: Was ist Normal Use? - Bei den



5. Untersuchungsausschuss

RDE-Paketen oder bei der RDE-Verordnungsgebung ist das, aus meiner Sicht zumindest, definiert, also zumindest was dieses Prüffenster angeht: Also, normal ist 3 bis 30 Grad, und extended ist dann minus 2 bis 30 Grad in der ersten Phase. Das geht in der zweiten Phase bis minus 7 und plus 35 Grad; das ist ausgeweitet, wenn der technische Fortschritt besser ist. Und bei der Höhenangabe ist normal alles, was unter 700 m ist, und was oberhalb von 1 300 m ist, ist dann extended, also ist dann nicht mehr Normal Use. Klar, wenn ich jetzt den Brenner hochheize oder so, mit Anhänger hinten dran oder Wohnwagen, dann ist das natürlich schon eine andere Situation, als wenn ich in der Norddeutschen Tiefebene bei normalen Temperaturen, und ich bin allein im Auto, rolle. Logisch! Wieso besteht dann immer die Debatte darüber: Was ist Normal Use? Oder rede ich jetzt über zwei völlig unterschiedliche Dinge?

Zeuge Andreas Dindorf: Die Frage hier ist eigentlich der Zeitfaktor. Heute kennen wir die ganzen Parameter. Zu dem Zeitpunkt, als wir diese Fahrzeuge entwickelt haben, kannten wir diese Parameter nicht. Das heißt, in der Zwischenzeit hat sich das geklärt; das wurde definiert im Rahmen der Vorschrift. Wir haben auch gesagt, dass im Rahmen unserer freiwilligen Verbesserungsmaßnahmen wir auch diese von Ihnen gerade genannten Leitgrößen eben auch als Leitgröße für unsere Verbesserungsmaßnahmen verwenden wollen. Deswegen haben wir das ja auch „improvement towards RDE“ genannt, um das auch hier anzu- - wirklich auch jetzt dann einzubeziehen in dieses Thema.

Arno Klare (SPD): Es ist ja die Verordnung 692/2008 geändert worden, der Paragraph 2 (sic!). Da sind zwei Punkte - 43, 44, glaube ich - angefügt worden. Das ist gerade schon mal von Ihrem Vorgänger, der da vorne saß, erwähnt worden: BES und AES. Das heißt: Wenn Sie das alles so gelassen hätten, wie Sie es mal hatten, dann hätten Sie all das, also diese 85 Prozent der Nutzung des Fahrzeugs, in Ihrer außergewöhnlichen Emissionsstrategie unterbringen müssen. Das wäre in der Tat seltsam gewesen und ist natürlich marktingmäßig wahrscheinlich für Ihre Fahrzeuge

eine Katastrophe. Kann es sein, dass das auch eine Motivation war, das anzupassen?

Zeuge Andreas Dindorf: Nein. Also ich würde das jetzt nicht miteinander verbinden. Wir haben - - Was in den AES/BES-Dokumentationen reingekommen ist, hat sich natürlich jetzt auch entwickelt. Wir müssen ja auch da lernen zu dem Thema. Also, das kann ich jetzt so direkt nicht beantworten, weil es meiner Ansicht nach nicht in den Zusammenhang passt, sondern die AES/BES-Dokumentation wird eben auf Basis der Erfahrungen jetzt erstellt. Wir haben unser altes System auch auf Basis einer AES/BES-Dokumentation dokumentiert und dem Kraftfahrt-Bundesamt zur Verfügung gestellt. - Gut, aber, wie gesagt, würde ich jetzt nicht so in Zusammenhang bringen wollen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann geht es weiter bei der Linksfaktion - aber noch mal mit dem Hinweis, dass wir nicht nach Vermutungen fragen sollten. Dann ist Hubertus Zdebel an der Reihe.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Danke, Herr Vorsitzender. - Herr Dindorf, ich möchte noch mal zurückkommen auf die Sache, die gerade schon mal Thema war zweimal, nämlich Opel Insignia, wozu Sie ja auch schon Ausführungen gemacht haben. Und ich wollte da noch mal nachhaken bei der Frage, ob es damals auch andere Möglichkeiten gegeben hätte. Sie haben sich ja letztlich - jetzt meine Worte - quasi den Zweifeln, die es gab beim KBA, in gewisser Weise angenähert oder gefügt. Wäre auch eine verwaltungsrechtliche oder gerichtliche Auseinandersetzung über die Frage der Zulässigkeit der verringerten AGR möglich gewesen? Und auf wessen Veranlassung wurde möglicherweise davon abgesehen?

Zeuge Andreas Dindorf: Grundsätzlich: Natürlich hat das KBA die Möglichkeiten; aber ich möchte jetzt nicht darüber spekulieren, was, wenn. Ich meine, natürlich ist uns klar, was die Konsequenzen sind, wenn auf eine Abschalteneinrichtung entschieden wird. Gut, aber ich möchte nicht darüber spekulieren, was wäre, wenn, sondern Fakt ist: Wir haben diese Dinge dargelegt,



5. Untersuchungsausschuss

und bisher ist mir das nicht bekannt, dass jemand auf Abschaltanlage erkannt hätte.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Die Frage liegt ja nah, weil Sie haben ja gerade auch ausgeführt, dass das quasi innerhalb einer Woche bei Ihnen entschieden worden ist, um die kompletten Unterlagen dann vorzulegen. Also möglicherweise hat es ja auch andere Überlegungen gegeben in dem Zusammenhang.

Zeuge Andreas Dindorf: Sie meinen jetzt, in unserer Firma?

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Ja.

Zeuge Andreas Dindorf: Nein.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Okay.

Zeuge Andreas Dindorf: Also wir - - Nein, das ist ein grundsätzlicher Ansatz; das gilt für unseren ganzen Konzern: Wir sind bei diesen Dingen transparent.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Vielleicht noch mal eine Frage da, ob es in der Vergangenheit auch schon mal vergleichbare Auseinandersetzungen zwischen der Adam Opel AG und dem KBA gegeben hat Ihrer Kenntnis nach.

Zeuge Andreas Dindorf: Nein, soweit ich mich erinnern kann, nicht. Wir haben auch noch nie eine Genehmigung entzogen oder hinterfragt oder sonst was.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Nachfrage noch mal, ob die vom KBA bezweifelte Reduzierung der Abgasreinigung sich auch auf bereits typengenehmigte, im Verkehr befindliche Fahrzeuge bezieht.

Zeuge Andreas Dindorf: Ja, selbstverständlich; im Falle des Insignia, ja.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Im Falle Insignia, ja?

Zeuge Andreas Dindorf: Zu dem damaligen Zeitpunkt, möchte ich hinzufügen. Bereits haben wir ja - - sind wir einen Schritt weiter.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Und da in dem Zusammenhang noch mal die Frage, ob es Absprachen mit dem KBA gab, die die Frage der rückwirkenden Rücknahme der Typenzulassung betreffen für den Zeitraum, in denen die AGR nach Ansicht des KBA in bereits typengenehmigten Fahrzeugen unzulässig verringert worden war.

Zeuge Andreas Dindorf: Nein. - Also Absprachen gibt es keine zwischen dem KBA und uns. Vielleicht möchte ich an der Stelle noch mal betonen: Wir haben einen sehr professionellen Umgang mit dem Kraftfahrt-Bundesamt, bei dem jede Seite weiß, um was es geht und worum es geht. Deswegen sehe ich nicht, warum wir solche Dinge tun sollten.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): In dem Bericht der Untersuchungskommission heißt es zu den von Opel beabsichtigten Maßnahmen - Zitat; das befindet sich alles auf Seite 98 des Untersuchungskommissionsberichts -:

Nachdem ... Opel ein besseres Verständnis der SCR-Technik erworben habe, wird Opel die Kalibrierung zügig überarbeiten und in Richtung der künftigen RDE-Anforderungen verbessern.

Zitatende. - Können Sie uns das bitte noch mal näher erläutern: Wodurch konkret hat Opel seit Beginn der Untersuchungen ein besseres Verständnis der SCR-Technik erworben, was nicht bereits bei Einrichtung des Temperaturfensters vorhanden gewesen ist?

Zeuge Andreas Dindorf: Gut, das hatte ich ja bereits schon dem Kollegen auch erklärt: Diese Applikationen sind ja nun auch schon eine Weile gewesen; das heißt, die Entwicklungen liegen ein paar Jahre zurück. Es liegt in der Natur der Sache, dass ein technisches Produkt ständig weiterentwickelt wird, dass unser Wissen natürlich um dieses Produkt größer wird. Und in diesem Zu-



5. Untersuchungsausschuss

sammenhang haben wir dann gesagt: Wir verstehen heute das System besser; wir verstehen heute die Grenzen des Systems besser. Wir verstehen, wie die RDE-Vorschrift definiert wird. Und vor diesem Hintergrund konnten wir eben diese Verbesserung dann einführen.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Okay. - Sie müssen auch ein bisschen entschuldigen, weil da sind natürlich von den Kolleginnen und Kollegen gerade schon andere Fragen gestellt worden, und das Problem habe ich natürlich auch, also dann immer haargenau zu switchen, um zu gucken: Ach, das ist ja gerade schon von Ihnen beantwortet worden. - Also offensichtlich sind wir alle so ein bisschen auf der gleichen Fährte da unterwegs, was die Fragen angeht.

Also, wie gesagt, ich habe jetzt noch eine Frage. Aus dem Untersuchungsbericht ist nicht klar zu erkennen, ob die Untersuchungskommission Abschaltvorrichtungen tatsächlich auch festgestellt oder nur aufgrund der jeweiligen Einlassung der Hersteller angenommen hat oder angenommen hatte. Vor diesem Hintergrund meine Frage: Ist Ihnen bekannt, ob eine Software-Auslesung der Opel durch das KBA tatsächlich stattgefunden hat und wie das mit der Auslesung dann gelaufen ist, und ob Ihnen auch bekannt ist, ob auch andere Hersteller - Sie sprachen ja gerade die Sicherheitsfragen auch an - Einblick in die Software ermöglicht haben oder dazu aufgefordert worden sind?

Zeuge Andreas Dindorf: Gut, um die Frage zu beantworten, würde ich hier auch gern anknüpfen an die Analogie, die ich bereits angefangen hatte aufzuziehen: diese Verbesserungsmaßnahme, die wir vorgeschlagen haben. Wir haben natürlich, nachdem die Verbesserungsmaßnahme vorgeschlagen war, auch mit dem Kraftfahrt-Bundesamt beraten, wie es nachzuweisen ist, dass eben die geäußerten Bedenken ausgeräumt werden können und welche Prüfungen durchzuführen sind, die eben über das hinausgehen, was die Verordnung uns heute vorgibt.

In dem Zusammenhang hatten wir das Kraftfahrt-Bundesamt eingeladen, bei uns auf dem Prüffeld mit den ersten Entwicklungsschritten sozusagen

Überprüfungen durchzuführen. Das heißt, Mitarbeiter des Kraftfahrt-Bundesamtes konnten auf unseren Prüfständen die Tests überwachen. Sie sind selber in den Autos gesessen und haben genau gesehen, was das Auto getan hat auf dem Prüfstand.

Darüber hinaus haben wir dem Kraftfahrt-Bundesamt dann über die Entwicklungstools, die wir haben, zum Beispiel das Verhalten von EGR, von anderen Systemen bildlich sichtbar gemacht, so dass sich die Beamten auch hier ein Bild machen konnten, wie die Systeme wirklich funktionieren beim Fahren und auf dem Prüfstand. Wir haben intensiv - - Wir waren zweimal in Flensburg, haben ganz intensiv auch über unsere Dokumentation gesprochen, haben dann eben auch die Fragen beantwortet, waren dann auch noch mal mit den endgültigen Entwicklungen in Flensburg, auch wieder mit den Entwicklungstools, und letztendlich wurde ja auch dann noch ein unabhängiger Sachverständiger herangezogen, der ja auch noch mal seinerseits die Systeme in Augenschein genommen hat, eigene Prüfungen vorgenommen hat, um einfach sicherzustellen, dass wir hier keinerlei Dinge mehr haben, die vielleicht eine Diskussion dann auch bedingen.

Mit diesem Weg haben wir eben auch den Weg, den wir anfangs beschritten haben mit Transparenz, einfach konsequent weitergeführt und durchgeführt, um einfach hier klar also dieses Verhältnis zu zeigen, dass das, was wir tun, tatsächlich eben auch den Erwartungen entspricht.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Danke schön.

Vorsitzender Herbert Behrens: Die Kollegen der CDU/CSU-Fraktion sind jetzt an der Reihe.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Herr Dindorf, vielleicht noch mal zu dem anschließend an das, was Sie eben gerade gesagt haben: Sie haben also sehr offen mit dem Kraftfahrt-Bundesamt zusammengearbeitet, und dennoch hat auf Initiative von *Spiegel*, ARD und Deutscher Umwelthilfe Herr Domke die Motorsteuerung vom Opel Zafira entsprechend noch mal analysiert und hierbei weitere Kalibrierungsparameter aufgedeckt - so die



5. Untersuchungsausschuss

Zeitungen nachher; *Handelsblatt* und *Spiegel* haben ja hier berichtet -, Geschwindigkeit, Umdrehung und Höhe. Und das ist in der Presse dann ja eben noch mal so aufgearbeitet worden mit der Überschrift „Opel unter massivem Betrugsverdacht“, *Handelsblatt* vom 12.05.2016. Opel hat unmittelbar nach Veröffentlichung der Ergebnisse presseöffentlich angezweifelt, dass diese neuerlichen Ergebnisse objektiv und wissenschaftlich fundiert seien. - Wie wurden die Feststellungen von Herrn Domke von Opel bewertet, und was hat zu dieser Aussage geführt?

Zeuge Andreas Dindorf: Wieder auch hier - - Wie gesagt, Sie verstehen meinen Hintergrund, dass ich Ihnen da jetzt auch nicht in voller Detailtiefe alle Kleinigkeiten berichten kann. Vom groben Rahmen her: Der Herr Domke hat ja diese Untersuchungen gemacht. Wir haben danach natürlich - - Das Kraftfahrt-Bundesamt hat natürlich sofort uns angesprochen zu dem Thema. Es gab ja auch noch mal eine Anhörung zu dem Thema, und da haben wir eben auch in einer sehr umfangreichen Analyse dann noch mal dargelegt, was die Hintergründe sind. Der Herr Domke hatte auch in seinen Untersuchungen einige Fehlschlüsse. Er hat Dinge falsch interpretiert; das haben wir klar nachgewiesen. Er hat, wenn man das mal in einen Kontext - - Er hat natürlich gewisse Dinge aufgezeigt, die wir dann eben entsprechend auch diskutiert haben und entsprechend auch dann darauf reagiert haben.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Diese Diskussion fand dann im Dialog mit dem Kraftfahrt-Bundesamt statt, oder?

Zeuge Andreas Dindorf: Das ist korrekt. Es hat sich aber - wenn ich das noch mal hinzufügen darf - auch überschritten mit unseren eigenen Aktivitäten; denn wir waren ja zu dem Zeitpunkt schon daran, die AES/BES-Dokumentation für unsere existierenden Produkte zu erstellen, so dass sich das jetzt überschritten hat mit den Erkenntnissen, die der Herr Domke gesammelt hat in seinen Untersuchungen, und den Dingen, die wir dann dem KBA entsprechend erklärt hatten, und diese Dinge wären darin auch aufgeführt worden.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Laut dem Bericht der Untersuchungskommission hat Opel sich ja bereit erklärt, die Wirksamkeit seines kombinierten AGR- und SCR-Systems über einen weiteren Temperaturbereich bis an die physikalische Grenze zu verbessern. Und dazu die Frage: Warum wurde nicht bereits früher die Wirksamkeit der Emissionskontrollsysteme an den physikalischen Grenzen ausgerichtet? Und können Sie Produktverbesserungsmaßnahmen nennen, die bereits im Untersuchungszeitraum umgesetzt wurden?

Zeuge Andreas Dindorf: Die Entwicklung hat ja nun, wie gesagt, relativ früh angefangen. In diesem Zeitraum hatten wir gewisse Probleme mit den Systemen. Das ist auch dargelegt worden mit Felddaten, die klar gezeigt haben, was diese Probleme sind, gerade in den Wintermonaten. - Zum Ersten.

Zum Zweiten sind natürlich auch Forschungsergebnisse, die halt eben aus der Zeit nach der Entwicklung des Systems stammen, jetzt auch eingeflossen in die Bewertung und auch in die Auslegung, sodass wir dann heute ein deutlich besseres Verständnis davon haben, wo die Grenzen des Systems liegen, als wir das damals hatten.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Herzlichen Dank. Ich gebe weiter.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann ist die Fraktion Die Linke an der Reihe. - Hubertus.

Hubertus Zdebil (DIE LINKE): Ja danke, Herbert. - Herr Dindorf, noch mal eine Nachfrage nach dieser ganzen Frage dieser Software und der Steuerungsgeräte in dem ganzen Zusammenhang. In einer E-Mail vom KBA an einen Mitarbeiter der Opel AG vom 15. Juli 2016 heißt es - erst mal die Quelle für das Protokoll: MAT A AO-1-2, Ordner A (3), Blatt 12; dann das Zitat -:

... ich denke, im Sinne aller sollte der schnellen Lösung der Vorzug gegeben werden, ohne die andere Lösung auszuschließen. D. h., wir würden dann zwei Fahrzeuge benötigen, die schnellstmöglich ins KBA zu verbringen wären. Bitte



5. Untersuchungsausschuss

halten Sie diesbezüglich Kontakt mit Herrn Wrobel

- dann kommt seine Telefonnummer -

..., der seinerseits den Zugang zu Herrn Domke hat.

Die Prüfung der Steuergeräte macht nur Sinn nach der Anlernprozedur. Wenn Sie diese nicht offenlegen wollen, sorgen Sie bitte dafür, dass prüfbare Steuergeräte zur Verfügung stehen, die Fehlinterpretationen ausgelesener Werte im eigenen Interesse ausschließen.

Zitatende.

Und dann gibt es dazu eine Antwort vom 15. Juli 2015 (sic!), die von einem Opel-Mitarbeiter weitergeleitet worden ist. In der heißt es - Zitat -:

... leider ist das mit der Zusage der Steuergeräte nicht ganz so einfach.

Wir benötigen hierfür eine interne Freigabe. Auch die Information über das Anlernen der Steuergeräte wird normalerweise nicht an Dritte, in Ihrem Fall Herr Domke, weitergegeben.

Sobald die Entscheidung gefallen ist, wird Herr

- dann kommt ein Name, der geschwärzt ist -

... auf Sie zukommen. Er hat sich auch bereit erklärt, die nächsten drei Wochen der KBA-Ansprechpartner zu sein.

Seine Kontaktdaten anbei, er ist am besten über seine Mobilnummer zu erreichen.

Als Alternative besteht auch die Möglichkeit, ein entsprechendes Auto zur Verfügung zu stellen. Ist das aus Ihrer Sicht akzeptabel?

Zitatende. Das ist auch aus demselben Ordner, den ich gerade schon erwähnt habe, Blatt 13.

In dem Zusammenhang die Frage an Sie, ob Sie diese E-Mail kennen, ob Sie davon Kenntnis damals genommen haben.

Zeuge Andreas Dindorf: Kann ich die mal sehen? Ich will - - Kann ich das mal sehen?

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann bitte ich, dem Zeugen das Material zur Verfügung zu stellen.

(Dem Zeugen wird ein Schriftstück vorgelegt)

Wenn Sie eine Beratungspause brauchen, dann würde ich Sie bitten, das mitzuteilen.

(Der Zeuge liest und spricht mit seinem Rechtsbeistand)

Entschuldigung, wollen Sie sich kurz beraten? Muss ich das so interpretieren?

Zeuge Andreas Dindorf: Gut, also jetzt, nachdem ich das hier gelesen habe, sehe ich anhand der Mail-Adresse, die witzigerweise nicht geschwärzt ist: Das ist ein Mitarbeiter von mir.

Ja, ich erinnere diesen Vorgang. Es ging darum, die Logistik für die Überprüfung für den Herrn Domke zu organisieren. Im Wesentlichen ging es damals darum, zu klären, in welchem Verhältnis der Herr Domke zum Kraftfahrt-Bundesamt steht, weil wir dürfen ja nicht vergessen - ohne jetzt die Arbeit von Herrn Domke zu diskreditieren -: Er kommt nun mal aus einem Bereich, der sich zumindest mal in der Grauzone bewegt, ja, um es mal ganz vorsichtig zu formulieren. Und wir haben damals darauf bestanden und gesagt: Okay, wenn dem Herrn Domke diese Information zur Verfügung gestellt wird, dann ist das eben nicht der Herr Zinke oder der Herr Wrobel oder sonst wer vom KBA, sondern es ist eben ein Außenstehender, der eben nicht von der Bundesrepublik Deutschland als Beamter oder Ähnliches beschäftigt wird. Und dann haben wir gesagt: Ja, er kann gerne diese Steuergeräte von uns haben. Aber wir werden ihm nicht diese Anlernprozedur geben, weil diese Anlernprozedur ist tatsächlich auch



eine Gelegenheit, unsere Sicherheitssysteme kennenzulernen. Und diese Sicherheitssysteme sind konzernweit, das heißt, wir haben hier wirklich konzernweit einen Schaden befürchtet. Und deswegen wollten wir nicht, dass wir dem Herrn Domke direkt unsere Sicherheitsmechanismen offenlegen, sondern die musste er schon selber umgehen. - Das ist der Hintergrund.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Das habe ich jetzt so verstanden. Ich habe da trotzdem noch mal eine kurze Nachfrage allerdings - darum ging es mir eigentlich -, die Frage: Aus welchen Gründen wurde denn die Zusendung der Steuergeräte als „nicht ganz so einfach“ bezeichnet? - Vielleicht dass Sie dazu noch mal was erläutern könnten.

Zeuge Andreas Dindorf: Es ist so: Das Steuergerät in jedem Automobil gehört zu diesem Auto, auch aus Sicherheitsgründen. Sie können nicht ein Steuergerät nehmen und können das in ein anderes Auto stecken, und dann fährt das. Das Auto wird dann viele Dinge nicht mehr tun. Deswegen ist es nicht so einfach, aus dem Produktionsprozess einfach Steuergeräte auszuschleusen.

Also, Sie stellen sich vielleicht das so vor: Sie haben eine Autofabrik, da gehen Sie hin und nehmen zwei Teile mit. - Das geht nicht. Die sind alle eingepplant, und man kann nicht einfach irgendeinen Reifen mitnehmen oder so was. Und das ist genau das Gleiche hier auch mit den Steuergeräten. Das ist einfach - - Da müssen dann Prozesse angestoßen werden; wir müssen dafür sorgen, dass diese Fahrzeuge - - dass die ausgeschleust werden. Diese Systeme werden ja auch erfasst; das heißt, wir müssen sicherstellen, dass wir wissen, wo der Verbleib dieser Geräte ist usw.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Vielleicht noch eine Frage dazu, wie dann weiter vorgegangen worden ist: Erhielt denn KBA Zugang dann, oder wie habe ich das zu verstehen?

Zeuge Andreas Dindorf: Ja. Wir haben ja dann mit dem KBA darüber gesprochen. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat uns dann noch mal gesagt, dass sie Herr des Verfahrens sind, und hat dann gesagt: Okay, der Herr Domke ist von uns als

Sachverständiger bestellt. - Und das haben wir auch so akzeptiert. Und er hat dann diese Steuergeräte bekommen und hat dann mit seinen Verfahren sich Zugang zu den Geräten verschafft, hat die Daten überprüft. Und wir haben eben dann noch mal in einem späteren Arbeitsmeeting mit ihm zusammen noch mal die gleiche Prozedur gemacht, sodass er ja dann auch noch Fragen, die er hatte, konkret beantwortet bekommen hat, weit über das, was er eigentlich zu dem Zeitpunkt wusste.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Also, es war möglich, die Daten dann eben auch auszulesen, wenn ich Sie richtig interpretiere.

Zeuge Andreas Dindorf: Ja, das ist wie mit jedem Computer: Wenn Sie sich genug anstrengen, kommen Sie rein.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Ich verstehe. Ja, es müssen also entsprechend auch Ergebnisse vorliegen dann natürlich.

Zeuge Andreas Dindorf: Jawohl.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Okay, das war's. Danke schön.

Vorsitzender Herbert Behrens: So, dann geht es weiter: Die SPD-Fraktion ist an der Reihe. - Dann Oliver Krischer für Bündnis 90/Die Grünen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. - Herr Dindorf, ich frage noch mal nach bei dem ganzen Thema Motorschutz, und dann haben Sie nach der Diskussion mit dem KBA gesagt: Wir verkleinern jetzt dieses Thermofenster. - Wenn es vorher aus Motorschutzgründen notwendig war, können Sie wirklich noch mal sagen, wieso es das dann plötzlich nicht mehr ist? Das habe ich letztendlich immer noch nicht verstanden.

Zeuge Andreas Dindorf: Wir hatten, als das System entwickelt wurde, einfach noch nicht die Kenntnisse, die wir heute haben. Es gibt - - Da sind Forschungen eingeflossen, die eben erst nach der Entwicklung der Systeme uns bekannt



wurden. Wir verstehen das System heute deutlich besser, als wir das früher getan haben, und konnten deswegen eben diese Grenzen erweitern.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ist das denn nur deshalb, um den Motor zu schützen, oder einfach, das Reinigungssystem besser zu machen? - Also mir leuchtet das noch nicht ein, was da für neue Erkenntnisse dann da sind. Aber - -

Zeuge Andreas Dindorf: Nein, das ist einfach: Die Möglichkeiten - - oder die Gefahr, die eben ausgeht von der Beschädigung der Komponenten, verstehen wir besser. Und deswegen konnten wir eben dieses Fenster weiter ausweiten.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dann steht im Untersuchungsbericht, die Maßnahme soll Mitte des Jahres 2016 zur Verfügung stehen, und es soll dann umgesetzt werden, und auch alle neuen Fahrzeuge - so verstehe ich das - sollen dann damit ausgestattet werden. Inwieweit haben Sie denn jetzt betroffene Fahrzeuge da umgerüstet, also inwieweit ist das jetzt erfolgt? Und ist es tatsächlich auch so, dass neue Fahrzeuge jetzt das dann nicht mehr haben?

Zeuge Andreas Dindorf: Ja, also man muss das getrennt sehen: Wir müssen einmal von neuen Fahrzeugen sprechen, und wir müssen auf der anderen Seite von Fahrzeugen sprechen, die bereits im Feld sind. Wir haben am 01.08. dieses Jahres eine neue Systemgenehmigung erteilt bekommen für den Insignia mit dem 2-l-Motor, für den Opel Cascada und für den Zafira mit den 2-l-Motoren. Seit 15.08. produzieren wir diese drei genannten Fahrzeuge nur noch mit der neuen Software. Wir haben - das Datum erinnere ich nicht ganz genau - im Oktober eine neue Typgenehmigung bekommen für den überarbeiteten Zafira, die, wenn ich gleich hinzufügen darf, ohnehin anstand, weil das Modell überarbeitet wurde, und jetzt warten wir immer noch auf die Genehmigung für die Feldaktion, die uns bisher noch nicht erteilt wurde.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Kennen Sie da Gründe?

Zeuge Andreas Dindorf: Nein. - Wir haben, was jetzt speziell den Insignia anbelangt, alle vom Kraftfahrt-Bundesamt geforderten Prüfungen gemacht, faktisch mehrfach. Wir haben die anderen Dinge wie Informationen, wenn es dann zur technischen Überwachung des Fahrzeugs kommt, dem Kraftfahrt-Bundesamt zur Verfügung gestellt. Es fehlen offensichtlich noch Nachweise für den Zafira und für den Cascada hinsichtlich des Verbrauchs. Und, ja, das ist der Status eigentlich. Aber für den Insignia - - Das können wir jetzt auch, ehrlich gesagt, nicht so genau verstehen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Können Sie noch mal sagen - - Sie haben ja eben erläutert auch die Zusammenarbeit mit Herrn Domke und dass Sie das auch alles transparent machen. Jetzt haben wir schon viel über die Außentemperatur und Thermofenster geredet. Welche weiteren Parameter gab es denn, und welche von denen gibt es noch? Ich habe mal gelesen: Geschwindigkeit 145, da wird auch was abgeregelt, und Lenkwinkel, oder: Drehen sich die Hinterräder? - Können Sie uns da einfach noch mal sagen, was es denn noch für weitere Steuerparameter gibt, die einen Einfluss auf die Abgasreinigung hatten?

Zeuge Andreas Dindorf: Da müssen wir zunächst differenzieren: einmal die Dinge, die bei uns angemerkt wurden. Das hatten Sie ja jetzt eben auch gerade genannt, diese 145-Stundenkilometer-Begrenzung, die es auch nur beim Zafira gab. Andere Dinge wie eben diese Höhengeschichte, die Hysterese, diese Dinge sind allesamt abgestellt. Wir haben eine vollständige Dokumentation unseres Systems dem Kraftfahrt-Bundesamt zur Verfügung gestellt. Wir haben die mehrfach zusammen mit dem Kraftfahrt-Bundesamt reviewt, so dass wir sehr sicher sind, dass es da keine weiteren Fragen gibt zu dem Thema.

Das Thema Lenkwinkelsensor oder Allradprüfstand oder so was hat bei Opel nie existiert; wir haben diese Dinge nicht. Vielleicht erinnern Sie: Es gab da auch mal Diskussionen, der Zafira sei angeblich abhängig davon, ob er auf dem Allradprüfstand oder eben auch nur auf dem Vorderadprüfstand getestet wurde. Das haben wir auch



klar widerlegt mit einer Prüfung, die wir zusammen gemacht haben mit dem TÜV, und die Informationen stehen auch dem Kraftfahrt-Bundesamt zur Verfügung.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Mich würde noch mal interessieren eine Stelle des Untersuchungsberichtes. Da haben Sie eben gesagt, da hat es zwei Anhörungen gegeben, Sie haben die Dokumentation zur Verfügung gestellt, und dann ist der Bericht gefertigt worden. Sind Sie da auch irgendwie eingebunden gewesen in die - - weil, das sind ja, wenn ich mir das hier angucke, zu den beiden Modellen Zafira und Insignia ausführliche, auch längere Aussagen, als sie bei anderen Fahrzeugen dann da sind. Können Sie uns erklären, wie das da in der Abstimmung gelaufen ist?

Zeuge Andreas Dindorf: Sie meinen jetzt bei uns im Haus, oder Sie meinen mit dem Kraftfahrt-Bundesamt? Das ist mir nicht ganz klar.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, also: Ist Ihnen der Bericht zur Kenntnis gegeben worden vorher? Oder wie ist - - Waren Sie in die Erstellung, in die Formulierung des Berichtes in irgendeiner Weise eingebunden?

Zeuge Andreas Dindorf: Unseres Berichts meinen Sie jetzt?

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Nein, des Kraftfahrt-Bundesamtes.

Zeuge Andreas Dindorf: Nein, waren wir nicht.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gar nicht eingebunden?

Zeuge Andreas Dindorf: Also ich wurde nie zu irgendwelchen Dingen befragt, sondern wir haben die Informationen dem Kraftfahrt-Bundesamt zur Verfügung gestellt, und ich habe da nie mit dem KBA darüber gesprochen inhaltlich oder tatsächlich formuliert; also das habe ich nicht gemacht.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, Sie haben dann den - - also quasi Anhörungen, Sie haben die Unterlagen geliefert, und irgendwann kam dann der spannende Tag, wo Herr Dobrindt das vorgestellt hat - ich glaube, das war der 22. April -, und dann haben Sie gelesen, was steht denn da jetzt über uns drin?

Zeuge Andreas Dindorf: Sie meinen jetzt den Bericht des Kraftfahrt-Bundesamts über alle Fahrzeuge?

Vorsitzender Herbert Behrens: Nein, nein. Es geht um den Untersuchungsbericht des - -

Zeuge Andreas Dindorf: Okay, gut, nicht des KBA. Das müssen wir jetzt sorgsam auseinanderhalten, weil auch Berichte gibt es mehrere. - Also der Bericht des Untersuchungsausschusses war uns ja bekannt. Da war ja aber damals nur der Insignia drin betroffen; da war ja, wenn ich mich recht erinnere, der Zafira, glaube ich, gar nicht mit berücksichtigt. Aber ich war auch für die Erstellung dieses Berichts - - waren wir nicht, zumindest ich nicht, in irgendeiner Form beteiligt.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also Sie wissen nicht, ob es da irgendeine Abstimmung gegeben hat, oder?

Zeuge Andreas Dindorf: Mit mir nicht.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay, das war's. Meine Zeit ist um.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann geht die Fragerunde an die CDU/CSU-Fraktion. Herr Müller, bitte.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Herr Vorsitzender! Sehr geehrter Herr Dindorf, ich habe nur noch mal eine kurze Frage, die sich eben bei Ihren Ausführungen für mich ergeben hat. Sie haben gesagt, dass Sie nunmehr die Prozesse mit dem SCR-Katalysator besser kennen und deswegen besser im Griff haben. Habe ich Sie da richtig in Erinnerung?

Zeuge Andreas Dindorf: Ja.



5. Untersuchungsausschuss

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Es gibt Gutachter, die haben sich ja den technischen Abläufen in den Fahrzeugen Ihres Hauses gewidmet, und die haben die Feststellung - ich gebe es jetzt mal so wieder, wie ich es in Erinnerung habe - - die haben die Abläufe so charakterisiert, dass der SCR-Katalysator eingangs bei den von Ihrem Hause erstellten oder hergestellten Fahrzeugen einfach deutlich unterdimensioniert war und deswegen der Volumenstrom nicht richtig konvertiert werden konnte und es deswegen beispielsweise zur Abschaltung ab gewissen Drehzahlgrößenordnungen kam. Diese Drehzahlgrößenordnungen lagen im mittleren Lastbereich eines Dieselmotors. Es geht um die Drehzahlgrößenordnungen bei den in Rede stehenden Motoren von 2 215 Umdrehungen pro Minute und um einen weiteren signifikanten Eingriff in die Abgasbehandlungssteuerung ab 2 400 Umdrehungen, also durchaus noch im üblichen Bereich. Sind Sie erst dann, im Laufe dieser Untersuchungen, auf die Idee gekommen, dass man einen SCR-Katalysator womöglich größer dimensionieren muss? Oder wann hat sich das für Sie ergeben? Oder ist das nicht vielleicht eine zwangsläufige Erkenntnis, die von klugen Ingenieuren relativ frühzeitig gezogen werden muss?

Und eine weiter gehende Frage - ich will Sie ja nicht um die Fichte führen -: Ist es so, dass ein kleiner dimensionierter SCR-Katalysator günstiger zu beziehen oder herzustellen ist als ein größer dimensionierter? Und könnten es eventuell auch Kostengesichtspunkte gewesen sein, die vielleicht auch Ihr Haus veranlasst haben, zu Beginn eher unterdimensionierte Abgasreinigungssysteme zu verwenden und diese dann, damit diese unterdimensionierten Systeme, die verwendet worden sind, nicht vollständig kollabieren, frühzeitig, eigentlich noch im Regellastbereich wegzuschalten?

Zeuge Andreas Dindorf: Gut. - Grundsätzlich zu dem Thema des SCR-Katalysators: Die Behauptung, das System sei unterdimensioniert, haben wir eindeutig widerlegt. In der Ausarbeitung haben wir klar gesagt, dass unser System tatsächlich eines der größten ist, das auf dem Markt ist. Wir haben dazu auch zusätzliche Informationen noch beigelegt zu den Ausarbeitungen, die von

unseren Lieferanten kamen, die uns absolut bescheinigt haben, dass das System ein State-of-the-Art-System ist und nicht, wie dargestellt wurde, unterdimensioniert ist.

Auch das Thema mit der Drehzahl ist widerlegt worden. Das ist eine Falschinterpretation gewesen vom Herrn Domke. Wir haben auch klar gezeigt, dass eben nach 2 500 Umdrehungen die Abgasreinigung nicht abgeschaltet wird, also das EGR in dem Fall nicht abgeschaltet wird, und haben klar gesagt, dass es eben über 3 500 zur Reduzierung kommt oder zur fast vollständigen Reduzierung kommt, und haben eben diese Punkte widerlegt.

Es sind ja auch im Nachhinein noch mal Diskussionen gewesen - wenn ich das anfügen darf - über das Thema Schlupf, um das gleich hinzuzufügen, mit dem Thema von diesem Katalysator, von diesem Sperrkat. Auch da gab es ja hinreichend Ausarbeitungen unsererseits, die das eigentlich auch widerlegt haben, um klar zu zeigen, dass das System, das wir eigentlich einsetzen, zumindest von seiner Hardwareseite her eben das entsprechende System ist.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Hat das System zum heutigen Zeitpunkt immer noch dieselbe Dimensionierung, oder haben Sie die Dimensionierung im Vergleich zu seinerzeit verändert?

Zeuge Andreas Dindorf: Im Rahmen der Maßnahmen haben wir keine Hardwarekomponenten angegriffen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Weitere Fragen aus Ihrer Fraktion? - Dann ist die Fraktion Die Linke an der Reihe. Du bist dran.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Danke, Herr Vorsitzender. - Ich habe noch eine Frage, die ist mir jetzt spontan auch gekommen; so beim Zuhören ist mir das noch mal durch den Kopf geschossen. Jetzt wegen Kundeninteressen noch mal eine Nachfrage: Es gab ja gemäß dem Bericht der Untersuchungskommission über Volkswagen in Absprache mit dem KBA einige Maßnahmen, die dann ergriffen worden sind von VW, wie zum



5. Untersuchungsausschuss

Beispiel die Einrichtung einer Website, aber vor allen Dingen die Erklärung eines Verjährungsverzichts. Jetzt weiß ich natürlich, dass Opel nicht Volkswagen ist; aber trotzdem noch mal die Nachfrage: Hat es Ihres Wissens nach ähnliche, ich sage mal: vergleichbare, Absprachen oder Vorgaben des KBA gegeben bezüglich von Opel? Oder gab es dafür überhaupt keinen Grund oder keinen Anlass, ähnliche Absprachen oder Maßnahmen vorzubereiten?

Zeuge Andreas Dindorf: Die sind mir nicht bekannt. Also mir ist dazu nichts bekannt.

Hubertus Zdebel (DIE LINKE): Okay.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann würde ich ganz gerne noch mal den Faden aufnehmen und an anderer Stelle weiterknüpfen. Und zwar geht es mir jetzt auch um die Verbindung oder die enge Abstimmung zwischen dem Verkehrsministerium und auch Opel bezüglich des Abschlussberichts der Untersuchungskommission zu Volkswagen. Ich beziehe mich dabei auf einen Bericht der *Stuttgarter Zeitung*; der ist am 12. November 2016 entstanden. Und da heißt es in der *Stuttgarter Zeitung* vom 12. November auf der Seite 15:

Ein VW-Konzernsprecher teilte mit: „Die beteiligten Marken haben konkrete Lösungen erarbeitet und dem KBA zur Prüfung und Freigabe vorgestellt.“ Weiter heißt es: „In dem gesamten Prozess haben wir

- also VW -

gegenüber dem KBA sensible und vertrauliche Daten offengelegt. Wenn das KBA mit Blick auf die angekündigte Veröffentlichung ... Rücksprachen mit betroffenen Unternehmen führt, ist dieses aus unserer Sicht

- VW -

erst einmal nachvollziehbar und naheliegend.

Und nun heißt es in diesem Zeitungsartikel:

Opel wollte sich nicht äußern.

Sie haben vorhin gesagt, Sie haben sehr transparent und sehr offensiv zusammengearbeitet mit der - - Das ist halt erst mal ein Widerspruch. Oder ist das eine Falschmeldung? Oder warum wollte sich Opel nicht äußern, so wie es VW unterstellt?

Zeuge Andreas Dindorf: Dazu kann ich Ihnen leider nichts sagen, weil ich im technischen Bereich bin und die Kommunikation jemand anderen Bereich ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie hatten ja auch gesagt, direkt an der Erstellung und an der Abstimmung des Untersuchungskommissionsberichts waren Sie nicht beteiligt. Und Sie sind aber auch nicht informiert worden über Informationen, die dort ausgetauscht worden sind zwischen den Untersuchungskommissionsmitgliedern und Ihrem Betrieb?

Zeuge Andreas Dindorf: Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann hätte ich nur noch eine Frage, auch wiederum die Beziehung zum KBA betreffend. Am 9. Dezember 2015 nahmen Sie an einer Besprechung im KBA zum Thema Abgasüberprüfung teil. Das ergibt sich aus unseren Akten BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 23-7363.1 1-1, Ordner 16, Blatt 90. - Den Ergebnisprotokollen dieser Besprechung ist unter Punkt 6 „Diverses“ Folgendes zu entnehmen - Zitat -:

Herr Wummel merkt an, dass kurzfristig der Bericht über die Versuche des KBA veröffentlicht werden muss und Opel ggf. namentlich bzw. verklausuliert erwähnt wird. Herr Koschnicke befürwortet eine namentliche Nennung, da Opel bereits in Gesprächen mit dem KBA und anderen Genehmigungsbehörden ist und Pläne zu Änderungen, die das Abgasverhalten nachhaltig verbessern, fertig hat.



5. Untersuchungsausschuss

Ebenda, Blatt 91. - Handelte es sich bei dieser Besprechung um ein Gespräch im Rahmen der Arbeiten an dem Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“?

Zeuge Andreas Dindorf: Nein, das war ein Gespräch im Rahmen dessen, wo wir dann unsere Maßnahmen vorgestellt haben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Können Sie zum Zeitpunkt dieses Gesprächs etwas sagen? Haben Sie eine Erinnerung, wann dieses Gespräch stattgefunden haben kann?

Zeuge Andreas Dindorf: Ich kann Ihnen jetzt gerade nicht - - Ich verstehe die Frage nicht. Meinen Sie jetzt die Uhrzeit, oder?

Vorsitzender Herbert Behrens: Nein. - Ah, okay, nein, ich habe eben verwechselt. Entschuldigung! Das Gespräch war am 9. Dezember.

Zeuge Andreas Dindorf: Genau.

Vorsitzender Herbert Behrens: Pardon! Ich hatte eben eine Zeitungsberichterstattung im Kopf. Das Gespräch war am 9. Dezember. - Wie haben Sie den Vorschlag von Herrn Wummel verstanden oder die Frage, ob gegebenenfalls Opel namentlich erwähnt oder verklausuliert erwähnt werden soll, und wie war Ihre Reaktion darauf?

Zeuge Andreas Dindorf: Gut, wie es im Protokoll steht. Wir haben das befürwortet. Ich denke, das ist auch konsistent mit dem, was wir jetzt hier auch gesagt haben. Das war die Diskussion.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. Das war es von unserer Seite her. - Dann geht das Wort weiter an die SPD-Fraktion, bitte. - Dann ist die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen dran. Oliver.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. - Herr Dindorf, ich muss noch mal auf den Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ zurückkommen. Darüber reden wir jetzt; das ist dieses Ding, gibt es auch in gedruckter Variante. - Weil Sie eben sagten, da steht nur der Insignia drin

und nicht der Zafira: Die stehen da beide drin; ich glaube, es steht auch der Astra drin unter einer anderen Kategorie - einmal Insignia, Seite 98, oder Zafira, Seite 100, mit ausführlicher Textdarstellung. Darüber spreche ich jetzt. Das ist meiner Erinnerung nach veröffentlicht worden von Herrn Dobrindt Ende April, ich meine, am 22. Meine Frage war: Sind Sie in die Texterstellung eingebunden gewesen vor der Veröffentlichung?

Zeuge Andreas Dindorf: Nein.

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

Vorsitzender Herbert Behrens: Gibt es weitere Wortmeldungen? - Von den Grünen nicht. CDU/CSU-Fraktion? - Linke? - SPD ist auch nach wie vor wunschlos glücklich. Dann ist das so.

Dann meine Frage: Besteht seitens des Ausschusses der Wunsch, den Zeugen Dindorf nachher noch mal in einer eingestuften Sitzung zu befragen? - Das ist nicht der Fall. - Dann können wir hiermit - - Oh, Entschuldigung! Oliver, bitte.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, ich würde jetzt dazu eine Erläuterung gerne machen; aber die kann ich nicht machen, weil es dann eingestuft wird.

Vorsitzender Herbert Behrens: Es ist klar: Wenn es hier Fragen gibt, die in einer eingestuften Sitzung zu behandeln sind, dann haben wir diese eingestufte Sitzung jetzt zu machen.

Dann heißt das, dass wir Ihre Vernehmung, Herr Dindorf, an dieser Stelle zunächst unterbrechen und dann zu einem Zeitpunkt, wo wir dann in den Geheimschutz- oder in den entsprechenden Raum umziehen müssen, die Vernehmung fortsetzen zum eingestuften Teil. Darum möchte ich Sie bitten, jetzt zunächst einmal wieder im Zeugenraum Platz zu nehmen und auf die Eröffnung der eingestuften Sitzung zu warten.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wir beantragen eine kurze Beratungssitzung.



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Das heißt, dass wir auch die Nichtöffentlichkeit herstellen müssen. Dann möchte ich alle, die Öffentlichkeit darstellen, bitten, den Raum zu verlassen, damit wir nichtöffentlich beraten können. - Sie werden informiert, wenn die öffentliche Sitzung wieder hergestellt ist. Dann sind Sie wieder gerne gesehen hier.

(Unterbrechung des Sitzungsteils
Zeugenvernehmung, Öffentlich: 17.56
Uhr - Folgt Sitzungsteil
Beratung, Nichtöffentlich)

(Wiederbeginn des
Sitzungsteils
Zeugenvernehmung,
Öffentlich: 18.05 Uhr)



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Jetzt beginnen wir mit dem Zeugen Wachtmeister, den wir jetzt in den Raum bitten.

(Zuruf)

- Richtig, und die Öffentlichkeit muss wiederhergestellt werden.

**Vernehmung des Zeugen
Dr. Georg Wachtmeister**

Herr Wachtmeister, bitte, nehmen Sie doch Platz! Ich darf auch Sie noch mal herzlich willkommen heißen, nachdem das heute Mittag schon einmal geschehen ist. Sie wurden gemeinsam mit den anderen Zeugen über Ihre Rechte und Pflichten belehrt und informiert. Bevor ich jetzt zur Vernehmung in der Sache beginnen möchte, würde ich Sie zunächst zur Person vernehmen und deshalb Sie bitten, sich kurz mit Namen, Vornamen und Beruf, Alter und Wohnort vorzustellen. Bitte.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Mein Name ist Georg Wachtmeister; Beruf ist Ingenieur. Ich bin Professor an der TU München, leite dort den Lehrstuhl für Verbrennungskraftmaschinen seit 2004. Vorher war ich bei der MAN, habe mich mit großen Dieseln beschäftigt, also Schiffsmotoren und für Stromerzeugung, Stationärmotoren. Mein Wohnort ist Chieming, wird wahrscheinlich jetzt niemandem hier etwas sagen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Macht nichts.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Das ist am Chiemsee. Also, wenn das reicht?

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, das reicht für diesen Punkt. Vielen Dank. - Herr Professor Wachtmeister, Sie wurden informiert über den Untersuchungsgegenstand, sind also im Bilde. Dann muss ich das nicht wiederholen und würde Ihnen jetzt das Wort geben, wenn Sie im Zusammenhang darlegen möchten, was Ihnen über diesen Gegenstand der Vernehmung bekannt ist.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Also, ich glaube, Sie haben mich jetzt nicht für einen Vortrag eingehalten. Es wäre mir fast lieber, Sie stellen Ihre Fragen gleich direkt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut. - So ist das auch möglich. Das ist nur eine Option, eine Möglichkeit, die Ihnen zur Verfügung steht.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Ich kann es auch zusammen - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Wir können es aber auch über die Fragen dann abwickeln. Ich denke auch, wenn das in Ihrem Sinne ist, dann machen wir das so. - Dann würde ich ganz gern von Ihnen zunächst, wie ich das auch bei anderen Zeugen mache - - Sie bitten, kurz über Ihren beruflichen Hintergrund - - den Zusammenhang mit dem Themenkomplex Pkw-Emissionen darstellen.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Ja, gut. - Ich befasse mich im Grunde mein gesamtes Berufsleben schon mit dem Verbrennungsmotor, habe auf dem Thema in München promoviert. Und Emissionen begleiten einen da kontinuierlich. Das war jetzt früher nicht so im Fokus, ist aber in den letzten, ja, zwei Jahrzehnten immer mehr in den Fokus gerückt in der Entwicklung. Ich habe ja zu meiner Industriezeit - - war letztendlich für das Viertaktprogramm Großmotoren von der MAN verantwortlich. Auch bei Schiffsmotoren gibt es Emissionsgesetzgebung, die IMO; das heißt, dort hatten wir auch zu kämpfen gehabt. Und dann am Lehrstuhl haben wir uns sehr intensiv zum Beispiel mit dem Problem der Versottung der Abgasrückführung befasst und haben viele Themen auf Gasmotoremissionen, Wirkungsgrad, Reibungsverluste, also auch CO₂ usw. - - Ich halte auch die Vorlesungen entsprechend auf diesem Gebiet.

Vorsitzender Herbert Behrens: Mhm. - Und wie haben Sie sich jetzt konkret auf diese Sitzung heute vorbereitet? Haben Sie da noch mal mit anderen Experten gesprochen?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Gar nicht. Überhaupt nicht.



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie sind ausreichend - -

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Ich habe noch eine Information bekommen, wie der Ablauf ist, aber ansonsten null.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja. Gut. - Dann will ich auch gleich einsteigen mit konkreten Fragen an Sie, die für uns von Interesse sind und die sich selbstverständlich, wie Sie ahnen können, auf die Arbeit in der Untersuchungskommission „Volkswagen“ beziehen, und da zunächst die allgemeinen Fragen. Waren Sie über den gesamten Zeitraum festes Mitglied der Untersuchungskommission, die im September 2015 eingerichtet worden ist?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Also, ich bin etwas später hinzugestoßen. Festes Mitglied? Also, ich war bei weitem nicht bei allen Sitzungen dabei, weil einfach - - Ich habe noch eine leichte Verpflichtung auch in München mit Lehre und Prüfungen usw., und es hat etliche Sitzungen auch gegeben; da ist mehr so die Umrüstlogistik besprochen worden. Da kann ich eh keinen Beitrag leisten. Aber ich war schon kontinuierlich - - bin ich Mitglied der Untersuchungskommission, aber bei weitem nicht alle Sitzungen anwesend.

Vorsitzender Herbert Behrens: Mhm. - Und wurde Ihnen mitgeteilt, in welcher Funktion oder warum Sie in dieser Untersuchungskommission mitarbeiten wollen, warum gerade Sie als Sachverständiger herangezogen wurden?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Also, warum gerade ich, weiß ich nicht. Das kann ich nicht sagen, wie da der Auswahlprozess war, wie man auf meinen Namen gekommen ist. Meine Aufgabe wurde mir schon erklärt: im Grunde die technische Expertise beibringen und, ja, im Grunde die Sachlage auch jetzt zu bewerten: Wie sind die technischen Zusammenhänge? Welche Probleme treten auf? Und so weiter. Ich war auch bei den Gesprächen mit den Herstellern dabei. Ich habe das auch bewertet, habe das häufig dann auch übersetzt, also moderiert, wo man sagt:

Okay, das war so und so gemeint“ oder „Die technische Sachlage ist die und die“. Also, da gibt es die eine und die andere Richtung.

Vorsitzender Herbert Behrens: Mhm. - Das waren also direkte Herstellerkontakte, die Sie im Zuge der Arbeit -

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Ja, genau.

Vorsitzender Herbert Behrens: - in der Untersuchungskommission gepflegt haben.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Da war ich auch bei - - Also, ich habe jetzt nicht alle Herstellergespräche mit geführt, aber jeden Hersteller auch dann kennengelernt. Also, da hat es auch mal mehrere Gespräche gegeben. Manchmal passte es einfach zeitlich nicht, aber bei allen Herstellern, die zum Gespräch gebeten wurden, war ich also mindestens einmal dabei.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja. - Und mit welchen Herstellervertretern hatten Sie vor der Arbeit der Untersuchungskommission schon Kontakt und Austausch?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Eigentlich mit allen. Wenn Sie ein FVV-Projekt bearbeiten, dann sind alle Hersteller mit dabei.

Vorsitzender Herbert Behrens: Mhm. - Sind das eher regelmäßige Kontakte gewesen, oder dann, wenn Sie - -

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Das sind - - Sie haben dann regelmäßige Arbeitskreissitzungen. Also, da sind jetzt nicht alle Hersteller im Arbeitskreis vorhanden. Das ist je nach Thema. Aber es hat - - außer mit den asiatischen Herstellern usw. Aber mit den deutschen hat man immer wieder Kontakt. Das lässt sich ja gar nicht vermeiden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und hatten Sie den Eindruck in dieser Arbeit der Untersuchungskommission, die ja an einem sehr sensiblen Thema gearbeitet hat, dass Herstellervertreter versucht haben, Sie auch in ihrem Sinne, also im Sinne der Hersteller, zu beeinflussen?



Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Nein. Gar nicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie haben da - -

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Das war nie der Fall. Also, da hatte ich nie das Gefühl, dass jetzt eine Beeinflussung war, dass man jetzt sagt, ja, irgendwie - - dass man jetzt sehr wohlgesonnen ist. Klar, jeder Hersteller hat das natürlich auch so dargestellt, dass er gut aussieht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Mhm.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Und da wurden dann halt die entsprechenden Fragen gestellt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja. - Können Sie mir sagen - - Dem ersten Teil des Berichts der Untersuchungskommission sind ja 53 Fahrzeuge zugrunde gelegt worden. Und wurden an diesen oder anderen Fahrzeugen die CO₂-Werte für den zweiten Teil des Berichts gemessen? Können Sie mir das sagen?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Im UK-Bericht, der im April veröffentlicht worden ist, da sind ja die CO₂-Werte - - Da ist was gemessen worden, aber das ist jetzt nicht auf einer vernünftigen Basis noch. CO₂-Messungen sind ziemlich schwierig. Das ist zur - - Ja, dass man einfach die Betriebspunkte abklären kann, schon ermittelt worden. Aber die würde ich jetzt nicht als tief belastbar noch sehen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Mhm.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Da wird ja auch weiter gearbeitet.

Vorsitzender Herbert Behrens: Mhm. - Sind die anderen Kommissionsmitglieder Ihrer Einschätzung gefolgt?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Ja, ja. Das hat man besprochen. Da - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Mhm. - Dann möchte ich das Thema Abschalteinrichtungen -

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: - kurz mit Ihnen besprechen. Am 2. Mai 2016 ging Ihnen eine Mail von Nikolaus Steininger aus der zuständigen Abteilung der Europäischen Kommission für Fahrzeugemissionen zu. Darin bittet er Sie um Literaturreferenzen für die auf Seite 19 des Untersuchungsberichts Volkswagen gemachte Aussage, dass das sogenannte Ausrampen der AGR-Menge in Abhängigkeit von der Umgebungstemperatur aufgrund des Risikos einer Belagsbildung im AGR-System von den Herstellern gerechtfertigt werden kann. Das sagt das Material KBA-2-1, Ordner A 124, 10.1, Seiten 65 ff. Ist denn unter dem Ausrampen der AGR-Menge eine Abschalt-einrichtung unabhängig von der Bewertung, ob nun zu- oder unzulässig, gemeint?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Ja, ja. Das ist eine Eingriffsnahme in die Emissionskontrolle und damit auch eine Art Abschalteinrichtung.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Die ist ja nicht ... (akustisch unverständlich) digital, also es wird sofort weggeschaltet, aber es wird ausgerampet.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja. - Können Sie mir sagen, warum anstelle des Begriffs später im Untersuchungsbericht „Abschalteinrichtung“ nicht verwendet worden ist, sondern die Formulierung „Ausrampen“ der AGR-Menge?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Ich glaube, das ist nicht bewusst gemacht worden. Also, es sollte im Grunde darstellen, dass hier das jetzt nicht vollkommen geschaltet wird, sondern eben über eine Funktion, meist eine lineare Funktion, die AGR-Menge reduziert worden ist. Aber das haben wir mit Sicherheit jetzt nicht irgendwie bewusst - - dass man also „Abschalteinrichtung“ nicht verwenden möchte.

Vorsitzender Herbert Behrens: Mhm.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Sondern wir haben immer über „Ausrampen“ gesprochen, und dann ist das auch reingekommen.



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Mhm. - Das geht ja auf eine Anforderung aus dieser Mail von Herrn Steininger aus, die ja Teil des Untersuchungsberichts ist, den wir jetzt gerade besprochen haben. Haben Sie mit Herrn Steininger in der Sache sich weiter ausgetauscht? Und wie wurden Ihre Quellen von ihm aufgenommen?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Der Herr Steininger ist ja im EU-Parlament. Also, der hat mich mal angerufen und hat mich gebeten, ob ich Unterlagen für ihn hätte, um die Problematik AGR-Verschmutzung besser zu verstehen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Mhm.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Und ich habe ihm eine Dissertation, die bei mir am Lehrstuhl gelaufen ist, gesendet. Das war alles. Seitdem habe ich nie mehr wieder was von ihm gehört.

Vorsitzender Herbert Behrens: Mhm. - Dann noch einen abschließen Komplex in dieser ersten Runde für mich: In einer Mail an Herrn Zielke vom BMVI äußern Sie Zweifel, ob die Kommission tatsächlich die Vorgehensweise der Emissionskontrolle aller Hersteller richtig aufgedeckt hat. Sie schreiben nämlich in einer Mail - das ist MAT A Odenwald, Ordner 2, Blatt 129 -; ich zitiere:

Bei mir kommen allerdings etwas Zweifel auf, ob wir tatsächlich die Vorgehensweise der Emissionskontrolle aller Hersteller richtig aufgedeckt haben. Wir haben zu sehr in Richtung VW-Vorgehensweise gedacht. Vielleicht wäre mal eine kreative Stunde sinnvoll, innerhalb derer wir überlegen, welche „Tricks“ uns noch einfallen. Die könnten wir auf Wahrscheinlichkeit einer möglichen Nutzung bewerten und dann kann das KBA entsprechende Tests durchführen.

Wie hat Herr Zielke auf Ihre Mail reagiert?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Oh, das weiß ich jetzt nicht mehr. Da haben wir drüber gesprochen. Das ist eine Mail, die ist also nach Veröffentlichung des Untersuchungsberichtes. Und nach dem Untersuchungsbericht sind ja noch ein paar Fälle aufgetreten, -

Vorsitzender Herbert Behrens: Mhm.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: - Fiat beispielsweise. Und da ist diese Mail entstanden, weil es mich selber ein bisschen geärgert hat, wo man sagt: „Mensch, da hätte man ein bisschen weiter vielleicht denken können,“ - aber hinterher ist man immer schlauer - „als das KBA jetzt gemessen hat“, was meiner Meinung nach richtig war. Man wollte ja auf VW eine Abschaltfunktion hier entdecken oder nicht entdecken, einfach untersuchen, und war gar nicht so in Richtung Abschalteinrichtungen gepolt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Mhm.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Und diese Mail war, wo man sagt: Mensch, vielleicht hätte man da noch ein bisschen weiter denken sollen. War eigentlich so ein bisschen - - Also, auch habe ich mich mit einbezogen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Mhm. - Haben sich das BMVI und das KBA zu Ihren Zweifeln geäußert?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Ja, die haben sich schon - - Ich glaube, das war aber dann im Gespräch, nicht mehr schriftlich. Und das hatte ja dann die Folgen, dass entsprechende Messungen dann ja noch durchgeführt worden sind zur Untersuchung, also Fiat zum Beispiel.

Vorsitzender Herbert Behrens: Mhm. - Das ist dann meine letzte Frage.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Wo man dann also nicht mehr diese plus 10 Prozent -

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: - und minus 20 Prozent alleine gefahren hat, -



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, ja.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: - ich sage jetzt mal: Zeitachse usw.

Vorsitzender Herbert Behrens: Mhm. - Darauf bezieht sich ein Stück meine letzte Frage. Und wurde in die Prüfung von Abschaltvorrichtungen unter dem Aspekt der Abhängigkeit von der Umgebungstemperatur bzw. auch Kühlwassertemperatur beurteilt, oder wurden auch Temperatur- und Geschwindigkeitsabhängigkeit mit einbezogen?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Ich muss kurz überlegen. Ja, es ist auch Temperatur- und Geschwindigkeitsabhängigkeit mit einbezogen. Die können Sie aber so direkt nicht vergleichen, sondern man hat einen Temperatureinfluss und Geschwindigkeitseinflüsse gemacht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Mhm. - Ja, dann schließe ich noch mal - -

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Aber *der* Fall war Zeiteinfluss.

Vorsitzender Herbert Behrens: Mhm.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Also die 20 Minuten Prüfdauer und was passiert hinterher.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja. - Gut, dann eine abschließende Frage: Da geht es um eine Aussage des Zeugen Wummel vom KBA. Das ist aus dem Vorläufigen Stenografischen Protokoll 12 I, 12. Sitzung vom 10. November 2016, auf der Seite 150. Der Zeuge Wummel vom KBA hat bei seiner Vernehmung am 10. November ausgesagt, dass Zweifel der Untersuchungskommission hinsichtlich der Zulässigkeit von verwendeten Abschaltvorrichtungen durch sogenannte freiwillige Servicemaßnahmen der Hersteller ausgeräumt wurden. Meine Frage: Wie haben Sie innerhalb der VW-Untersuchungskommission die Servicemaßnahmen bewertet, und welche Schlussfolgerungen haben Sie daraus gezogen?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Die Servicemaßnahmen bewertet oder - - Die Vorgabe ist einfach,

dieses Temperaturfenster zu reduzieren, und zwar deutlich zu reduzieren. Bewertung? Ja, ist in Ordnung - also, da waren wir dabei - und ist ein Weg. Also, diese AGR-Versottung ist tatsächlich ein großes und schwieriges Thema. Und man hat eben erkannt: Der eine oder andere Hersteller hat sich etwas warm angezogen. Aber die Grundproblematik, die kann man nicht einfach so aus der Welt schaffen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut. Danke schön. - Das wäre von mir der einleitende Teil. Jetzt muss ich mal eben eine Information haben, weil das Signal für die nächste namentliche Abstimmung ertönt.

(Kirsten Lühmann (SPD):
32 ist der letzte Redner
oder die letzte Rednerin! -
Der Vorsitzende berät sich
mit einem Mitarbeiter des
Ausschussessekretariats)

- Dann würde die CDU/CSU-Fraktion jetzt einfach erst nur beginnen können und dann unterbrochen werden. - Dann gebe ich das Wort an Herrn Müller.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Herr Vorsitzender! - Herr Professor Wachtmeister, Sie hatten ja geschildert, dass Sie Experte im Bereich der Verbrennungskolbenmaschinen sind, und hatten dann bei Ihrem Ausblick, was Sie - - wie sich Ihre berufliche Tätigkeit gestaltet, gesagt, dass in den letzten zwei Jahrzehnten dann das Thema Emissionen bei den Maschinen immer relevanter geworden ist und davor wahrscheinlich ganz nachgeordnet war oder - -

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Nein. Es war nicht nachgeordnet. Das würde ich nicht sagen. Aber ich persönlich bin immer stärker auch in die Emissionsproblematik mit einbezogen worden.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Und das war genau meine Frage. Können Sie uns das vielleicht - -

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Dann habe ich mich falsch ausgedrückt. Sorry.



5. Untersuchungsausschuss

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Ja. Alles gut.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Die Emissionsgesetzgebung, die ist schon gekommen, da habe ich noch studiert und war dann auch Doktorand in München.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Können Sie uns vielleicht - nur damit es ein bisschen anschaulich wird - mal schildern, mit welchen Bereichen der Emissionsfragen Sie sich dann beschäftigt haben und in welcher Tiefe? Nur dass wir so insgesamt einen Eindruck dafür, ein Gefühl dafür bekommen.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Also, in Bereichen Emissionsfragen - das ist die Partikelentstehung -, dann tatsächlich sehr tief mit dieser AGR-Kühlerversottung. Das ist hochgekommen. Das ist jetzt schon einige Zeit zurück. Wir machen viel bei Gasmotoren, also HC-Emissionen, Formaldehydemissionen, Stickoxidemissionen. Wir sind momentan dabei, neue Kraftstoffe zu untersuchen und dort eben also die gesamte Bandbreite der Emissionen. Es geht aber auf motorische Anwendungen, also jetzt nicht irgendwo die Entstehungskinetik, Reaktionschemie usw.

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

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Das ist jetzt nicht unser Feld, sondern es geht darum: um Motoreinstellungen. Wie wirkt sich eine Beschleunigung aus? Wie ist die Möglichkeit - - Zum Beispiel vor etlichen Jahren - das ist schon wieder zehn Jahre - haben wir untersucht das Potenzial „Was ist machbar?“. Die Euro-6-Grenzwerte, die waren damals noch in der Zukunft. Wie können wir die inermotorisch darstellen? Dann hat man Möglichkeiten am Prüfstand, die Sie in der Serie bis heute noch nicht haben: Hochaufladung, Hoch-AGR. Wir sind damals Einspritzdrücke, so Raildrücke, gefahren bei 3 500 bar und solche Dinge, also wirklich dann schon im Detail die Möglichkeiten einer motorischen Einstellung zu untersuchen, um die Emissionen so weit wie möglich nach unten - - zu gehen.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Ja. Vielen Dank. - In dem Zusammenhang: Wenn Sie sich auch mit diesen Fragestellungen schon - - Ich habe das so verstanden, dass Sie sich mit den grundsätzlichen Fragestellung auch schon beruflich auseinandergesetzt haben, -

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Ja.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): - bevor das Thema diese Popularität erreicht hat, die wir jetzt seit, ich sage mal, September 2015 gehabt haben.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Ja, ja. Schon deutlich länger. Ja.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Deswegen meine Frage: Hatten Sie vor dem September 2015 Hinweise - welcher Verdichtung auch immer -, dass in Fahrzeugen Software verbaut wird oder worden ist, die Prüfstandsbedingungen erkennt und infolgedessen eine Veränderung der Abgasreinigung vornimmt?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Also überhaupt nicht. Das war für mich auch neu, dass hier tatsächlich Software den NEFZ-Zyklus erkennen kann.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Als das aufkam, was war da Ihre - - Wie haben Sie das eingeschätzt? War das vollkommene Verblüffung, Überraschung oder - - Wie muss man sich das vorstellen?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Ganz einfach gesagt: „Um Gottes willen! Was machen die da?“, weil die Konsequenzen konnte man sich sofort ausrechnen. Also, da muss man unterscheiden zwischen Entwicklung, dass auch der NEFZ gut bestanden wird. Das sieht der Fachmann schon in der Richtung. Da wurde sehr viel getan. Das sehen Sie in Veröffentlichungen. Aber dass jetzt hier eine Prüflauferkennung da ist und eine Software, die das tatsächlich manipuliert, nein, also, das ist so nicht der Fall.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Mhm. - Ich will mal zu einer nächsten Frage



5. Untersuchungsausschuss

kommen, die dreht sich um den Bescheid des Kraftfahrt-Bundesamtes an das Unternehmen Volkswagen - - Können wir noch, oder wird es knapp?

Vorsitzender Herbert Behrens: Wenn es ein Themenwechsel jetzt ist, dann sollten wir jetzt den Break machen.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Es ist ein ganz geringfügiger Themenwechsel, aber es wird jetzt ein bisschen spezifischer. Deswegen bietet sich das fast an insofern.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann machen wir jetzt die Unterbrechung der Vernehmung von Herrn Wachtmeister. - Herr Wachtmeister, Sie können hier im Raum bleiben, vorausgesetzt - - Augenblick, lassen Sie uns das mal eben entscheiden! - Wollen wir den stillen Vorhalt für den Zeugen Dindorf dann gleich nach der Namentlichen machen? Dann würde Herr Wachtmeister noch mal eben in den Zeugenraum gebeten werden. Dann würden wir das dort abarbeiten, wenn es sich um diesen einen kurzen Punkt handelt, und dann würden wir weiter mit Ihrer Befragung machen. - Sie werden informiert, wann wir Sie wieder brauchen. Sie werden in den Zeugenraum gebracht.

(Unterbrechung von 18.23
Uhr bis 18.53 Uhr)



Fortsetzung der Vernehmung des Zeugen Andreas Dindorf

Vorsitzender Herbert Behrens: Liebe Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrte Damen und Herren! Dann möchte ich gerne fortfahren und kann das auch, denke ich, jetzt schon tun, weil es relativ unspektakulär ist. Herr Dindorf, es hat sich für heute Abend zumindest kein weiterer Punkt für Sie ergeben, sodass wir zumindest für heute Ihre Befragung beenden können. Ob wir gegebenenfalls noch mal auf Sie zukommen, ist dann der Entscheidung des Ausschusses vorbehalten.

Sie bekommen zunächst dann jedoch das Protokoll der bisherigen Vernehmung zugestellt. Sie haben dann zwei Wochen lang die Möglichkeit, diesen Teil dann zu überprüfen, ob er den Tatsachen entspricht, oder auch Richtigstellungen oder Ergänzungen vorzunehmen aus Ihrer Sicht. Erst danach würde der Ausschuss über den Abschluss der Vernehmung dann beschließen.

Dann darf ich mich bei Ihnen herzlich bedanken und wünsche Ihnen noch einen schönen Abend und eine schöne Heimreise.

Zeuge Andreas Dindorf: Danke, Herr Vorsitzender.



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann können wir jetzt den Zeugen Wachtmeister wieder zu uns bitten.

Fortsetzung der Vernehmung des Zeugen Dr. Georg Wachtmeister

Herzlich willkommen, Herr Wachtmeister! Wir sind wieder gleich zu Ihnen gekommen, weil sich dann die weitere Vernehmung des Zeugen Dindorf doch anders entwickelt hatte. Insofern steigen wir wieder ein. Das Wort ist weiterhin bei der CDU/CSU. - Herr Müller hat das Wort.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Herr Vorsitzender! - Herr Professor Wachtmeister, wie gesagt, jetzt ein bisschen anderer Fragenkomplex. Es geht da um den Bescheid des KBA an die Volkswagen AG vom 14.10.2015. Und darin ist ja festgestellt, dass es sich bei den von Volkswagen in Dieselfahrzeugen eingebauten oder verwendeten Softwareprogrammen um unzulässige Abschaltvorrichtungen nach Artikel 5 Absatz 2 der EU-Verordnung 715/2007 handelt. Da würde mich noch mal Ihre Einschätzung interessieren: Ist diese Feststellung des KBA aus Ihrer Sicht sachlich richtig getroffen worden? Mit anderen Worten: Sind das auch aus Ihrer Sicht unzulässige Abschaltvorrichtungen im Sinne dieser eben zitierten EU-Verordnung gewesen? Wie würden Sie das aus heutiger Sicht oder aus seinerzeitiger Sicht, als es festgestellt worden ist, einschätzen?

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Professor Wachtmeister.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Diese Mitteilung kenne ich jetzt nicht, oder zumindest ist sie mir jetzt nicht bewusst. Das ist auch - - Da war ich noch nicht dabei. Da war ich noch nicht an Bord. Ich bin im - -

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Das war also noch vor dem Zeitpunkt, als Sie in der - -

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Ich denke. - Also, ich war im Oktober noch nicht dabei. Und sie haben jetzt gesagt: 15.10.2015. Ja, genau.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Okay. - Um es mal so zu sagen: Haben Sie vielleicht aus anderer Quelle zu den - - Wahrscheinlich sind Ihnen die Funktionsweisen der von Volkswagen verwendeten Softwareprogramme, dieser Kennfeldsteuerung - - Sind die Ihnen bekannt?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Also nicht im Detail, aber die sind natürlich bekannt. Die sind ja im Laufe der Gespräche mit VW auch immer wieder diskutiert worden. Also insofern - - Der Vorgang ist mir bekannt.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Dann frage ich nicht unmittelbar unter Bezugnahme auf den Bescheid, sondern auf das, was diskutiert worden ist. Stützen Sie mit Ihrer Kenntnis die Einschätzung, dass es sich bei dieser Art von Software, die verwendet worden ist, konkret um unzulässige Abschaltvorrichtungen insofern handelt?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Jetzt müssen wir es aber noch mal präzisieren. Es gibt jetzt Abschaltvorrichtungen, die hinsichtlich Temperaturverhalten und AGR sind, die halte ich nicht für unzulässig.

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

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Die Abschaltvorrichtung hinsichtlich Prüfstandserkennung - ich glaube, das brauchen wir nicht mehr zu diskutieren -: Das ist natürlich unzulässig.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Also Prüfstandserkennung kausal für - -

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Das muss man trennen. Das muss man trennen, diese Systematik.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Also sehr präzise: Prüfstandserkennung programmiert und dann daraufhin nach Detektion Prüfstandsumfeld Veränderung der Abgasreinigung, sagen Sie, ist unzulässig?



Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Genau.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Okay. Gut. Vielen Dank. - Und dann noch mal verwandt dazu: Wir hatten ja eben diese EU-Verordnung 715/2007 schon kurz zitiert. Gibt es nach Ihrer Kenntnis, nach Ihrer Einschätzung, UNECE-Vorschriften, die Regelungen zur Art und Weise des Motorschutzes oder zum Schutz von Bauteilen oder Technologien treffen? Und hat das EU-Recht weitere oder wenigstens heute taugliche Auslegungshilfen, um die Zulässigkeit von solchen Regelungen zum Motorschutz zuverlässig treffen zu können? Wie würden Sie das bewerten?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Sie überfordern mich. Da bin ich nicht sattelfest.

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

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Also Vorschriften usw. - - Ich habe die technischen Zusammenhänge, aber jetzt nicht im Detail, was die Vorschriften da - -

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Okay. - Dann würde ich an dieser Stelle zunächst erst mal abschließen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das Wort geht an die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Die erste Frage: Sie haben gesagt, Sie können nicht sagen, warum ausgerechnet Sie sozusagen in die Kommission berufen wurden. Aber können Sie die Frage beantworten, oder ist es in Ihrer Anwesenheit diskutiert worden, warum Sie der einzige Experte, also der einzige externe, als Mitglied in dieser Untersuchungskommission gewesen sind?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Das weiß ich nicht, warum ich der einzige bin. Der einzige jetzt nicht, der auszuwählen war, sondern der mit dabei war. Keine Ahnung.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. Gut. - Haben Sie bei der - - Oder welcher Untersuchungsauftrag ist Ihnen denn kundgetan worden, bzw. haben Sie an der Ausgestaltung und der weiteren Qualifizierung des Untersuchungsauftrags dieser Untersuchungskommission mitgewirkt, oder ist das fertig gewesen, und Sie sind gefragt worden: „Bist du dabei, oder bist du nicht dabei?“?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Also, der Untersuchungsauftrag an die Kommission, der ist schon erteilt worden. Wie ich gesagt habe, ich war gar nicht von Anfang an dabei. Die Untersuchungskommission hat vorher schon getagt; ich weiß gar nicht, wie oft. Also, insofern war ich nicht beteiligt am Untersuchungsauftrag und konnte ihn demgemäß auch nicht ausgestalten.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Können Sie sich noch erinnern, an welchem Datum Ihre erste Sitzung war?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Nein. Das weiß ich nicht. Da müsste ich nachschauen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber vermutlich im November?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Die war im November irgendwann.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Im November. Okay.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Und dann war es sehr regelmäßig.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gab es Festlegungen oder Übereinkünfte, wie Sie mit den Ergebnissen oder - - dessen, was besprochen wurde in der Untersuchungskommission, umgehen sollen, sprich, ich sage jetzt mal, Stillschweigen gegenüber Externen, also beispielsweise Journalisten etc. pp., einzuhalten? Also, gab es bestimmte Auflagen, die Ihnen gegenüber für die Mitarbeit und für die Weitergabe von Informationen auferlegt wurden?



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Nein. - Von Anfang an hat es also jetzt nicht so in dem Sinne Auflagen und Geheimhaltungserklärungen gegeben. Selbstverständlich bin ich schon darauf hingewiesen worden, dass man jetzt nicht alles in die Öffentlichkeit posaunt. Aber jetzt nicht so sehr, sehr restriktiv.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Waren Sie bei der - - Also, die Untersuchungskommission hat ja über das KBA die Überprüfung von über 50 Fahrzeugen dann veranlasst. Waren Sie daran beteiligt? Also bei dem Auswahlverfahren oder der Ausgestaltung, wie diese Fahrzeuge ausgewählt werden, beteiligt oder - -

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Nein. War ich nicht beteiligt. Also, die Auswahl der Fahrzeuge war ja entsprechend den Herstellern und dem Bereich, in dem sich dann auch der VW-Fall bewegt hat, um eben, ja, unerlaubte Prüfstandserkennungssoftware zu entdecken. Jetzt, diese Ausgestaltung ist - - Also, beteiligt in dem Falle, dass man mich gefragt hat, ob das sinnvoll ist, ja oder nein, im Gespräch, also diese plus 10 Prozent, minus 10 Prozent, RDE usw. Ich habe gesagt: Ja, wenn eine Prüfstandserkennung vorhanden ist, dann wird die auch erkennbar sein, wenn Abweichungen vom NEFZ-Zyklus vorhanden sind.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie haben, ich glaube, auf die Frage des Vorsitzenden zu den CO₂-Messungen Stellung genommen und gesagt, dass die in der Vergangenheit stattgefundenen CO₂-Messungen jetzt nicht sonderlich belastbar waren und dass es sozusagen neue zusätzliche Messungen - - jetzt beauftragt sind. Können Sie das noch mal präzisieren, was sozusagen bisher an Messungen gemacht wurde und wie man die einzuschätzen hat bzw. was jetzt dann an zusätzlichen Messungen vorgenommen wurde und welche Tipps und Hinweise Sie da vielleicht auch gegeben haben zur Ausgestaltung?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Die Hinweise: Es ist im Grunde genommen von der Ausgestaltung - -

Bei Stickoxidmessungen ist zwar das Temperaturfenster interessant, aber da müssen Sie jetzt nicht so genau im Fenster liegen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Mhm.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Das ist ja auch bei den Messungen im ersten Untersuchungsbericht so erfolgt. Die waren ja bei unterschiedlichen Umgebungsbedingungen. Bei den CO₂-Messungen ist dieses sehr wichtig, weil die Temperatur einfach einen Einfluss hat. Das ist Ölviskosität; das ist das thermische Verhalten vom Motor. Und in der Richtung habe ich auch meine Tipps gegeben, dass das vergleichbar ist.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und im Ergebnis sozusagen Ihrer fachlichen Einschätzung sind jetzt unter den Bedingungen, die dafür relevant sind, also Temperatur vergleichbar, noch mal Messungen beauftragt worden?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Jetzt laufen derzeit Messungen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und die begleiten Sie auch weiterhin oder - -

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Nicht im Detail. Da habe ich gar nicht die Zeit dazu.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und ist Ihnen gegenüber ein Zeitplan geäußert worden für die neuen Messungen?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Nein, habe ich keinen, habe ich keinen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Sie haben gesagt, dass Sie aus Termingründen an den Sitzungen, wo insbesondere die Fragen der Umrüstungen der Fahrzeuge Thema waren, nicht dabei waren, aber Sie waren bei den Gesprächen - - Oder habe ich das falsch verstanden?



Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Ja, also, vielleicht war ich unpräzise.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Bei den Fragen der Art der Umrüstung, also dort, wo technisch -- Was wird geändert? Da war ich dabei. Möglicherweise nicht bei jeder, aber da war ich dabei. Bei Sitzungen jetzt schon zum späteren Zeitpunkt, in denen es darum gegangen ist: „Wie viele Fahrzeuge sind denn schon umgerüstet, und welche stehen bevor?“, also die nur noch so logistische Fragen hatten, nicht mehr technische Inhalte, da war ich manchmal dabei, aber nicht jetzt mehr allzu oft.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Mhm.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Aber wenn irgendwie vorgestellt worden ist - also bei VW -: „Was wird genau geändert?“, das haben wir intensiv diskutiert.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also sozusagen die Messergebnisse und die Funktionsweise oder die Notwendigkeit von bestimmten Abschaltvorrichtungen hinsichtlich Thermofenster, an diesen Sitzungen haben Sie teilgenommen?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Daran habe ich teilgenommen. Aber das war jetzt nicht nur die Notwendigkeit, sondern auch dann: Was kann man tun, um das Fenster kleiner zu machen? Und vor allen Dingen: Was ist zu tun, dass diese unerlaubte Software, die Prüfstandserkennungsoftware, eliminiert wird, die also aus dem Steuergerät rauskommt und dass dennoch aber die CO₂-Werte eingehalten werden usw.?

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Mhm.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Und dieser Prozess, der wurde intensiv begleitet.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie haben ja auch schon ausgeführt das Problem mit der Versottung oder die Versottungsgefahr und haben in dem Zusammenhang gesagt, dass sich da einige Hersteller besonders warm angezogen haben. Also, ich sage jetzt mal mit meinen Worten: da vermutlich nach Ihrer Einschätzung mehr gemacht haben, als technisch notwendig war. Können Sie das vielleicht noch mal beschreiben, wie sich das für Sie dargestellt hat? Also, haben Sie den Eindruck gehabt, dass dort reihenweise sozusagen mit Motorschäden argumentiert wurde, speziell mit dem Problem der Versottung, und dass aber angesichts der Temperaturfenster, wo dann die Abgasreinigung verändert wird, meistens reduziert wurde - gar nicht einhergehend?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Doch. Das geht immer einher. Das ist also für mich unbestritten. Mit diesem „warm anziehen“ habe ich gemeint, dass man das Temperaturfenster zu früh ansetzt und zu steil ausrampt. Da muss man nicht unbedingt bei 18 Grad oder 17 Grad - - ausgerampt werden, sondern da kann man auch etwas weiter runtergehen. Das habe ich gemeint. Das ist immer beim Ingenieur: Der sieht auch so einen Sicherheitsbeiwert. Das lernt jeder im Studium. Und der eine hat es ein bisschen mehr und der andere ein bisschen stärker ausgenutzt.

Aber die grundsätzliche Problematik ist in der ganzen Welt gleich. Da gibt es auch keinen Unterschied. Und da sprechen wir über ein paar Grad rauf und runter. Aber da hat es jetzt niemanden gegeben, wo man sagt: „Mensch, das geht überhaupt nicht“, sondern das war alles diskutabel. Und da hat man eben auch hingedrückt, dass man sagt: Okay, du musst jetzt schon ein bisschen mehr machen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich würde gerne weiterfragen, aber das müssen wir dann in der nächsten Runde machen.



Vorsitzender Herbert Behrens: In der nächsten Runde geht es dann weiter. - Dann ist zunächst die SPD-Fraktion an der Reihe. Kirsten, bitte.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke schön. - Es geht mir zu Anfang um eine Klarstellung; die ist schon mal gemacht worden, aber sie ist wichtig. Sie haben ganz zu Anfang gesagt mal, Sie hatten keine Kenntnis über Abschaltseinrichtungen. Und als Sie das mitgekriegt haben, dass es eine Erkennungssoftware für den Prüfstand gibt, haben Sie gedacht: Das geht ja wohl gar nicht. - Und dann haben wir das noch mal klarer gefasst, und Sie haben dann etwas gesagt, was ich jetzt mal mit meinen Worten sage, und bitte Sie einfach zu sagen: Habe ich das dann richtig dargestellt? - Denn wir hatten vorher Zeugen, die uns gesagt haben, dass eine Prüfstandserkennung teilweise erforderlich ist, um bestimmte Dinge automatisch abzuschalten, wie ein ABS oder so was, also eine Prüfstandserkennung, die dann automatisch eine Abschaltseinrichtung in Gang setzt. Haben Sie das gemeint mit dem „Ich hätte mir nicht vorstellen können, -

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Nein.

Kirsten Lühmann (SPD): - dass es so was ist, und das ist Quatsch“?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Also, sehr gut. Danke für die Frage. Das muss man dann wirklich präzisieren. Also, Abschaltseinrichtung ist dann, wenn ich unerlaubt in die Emissionskontrolle eingreife. Selbstverständlich muss man, wenn man das Fahrzeug auf den Prüfstand stellt, ein paar Funktionen abschalten. Das ist aber nicht unerlaubt. Das ist auch noch kein Eingriff in die Emissionskontrolle. Das ABS und irgendwelche Funktionen, Lenkfunktionen und Sonstiges, die das Fahrzeug überwachen, das müssen Sie abschalten, weil sonst springt das Fahrzeug nicht an. Das schon. Aber das ist nicht unerlaubt. Aber da habe ich wirklich mit meiner Aussage tatsächlich - - Also unerlaubt bewusstes Eingreifen in die Emissionskontrolle, um eben Grenzwerte zu schaffen, und wenn ich vom Prüfstand weg bin, dann anders zu schalten. Sie müssen vielleicht ein bisschen auch meine Herkunft mit diesem - - Das sehen vielleicht andere anders,

aber ich komme aus der Großmotorenwelt. Da gibt es so ein NEFZ nicht usw. Da war ich nie damit konfrontiert.

Kirsten Lühmann (SPD): Dann habe ich noch die Frage - es wurde vorhin nach Abschaltseinrichtungen gefragt -: Ich frage nach einem Thermofenster. Also dieses Phänomen Thermofenster - Sie haben erklärt, dass es teilweise erforderlich ist -: War Ihnen vorher klar - bevor Sie sich damit beschäftigt haben; bevor das hochgekommen ist mit VW; VW hat es ja so in der Form nicht genommen, aber danach ist es hochgekommen im Rahmen der Untersuchungskommission -, dass das eingesetzt wird und in diesem Ausmaß, oder war das für Sie auch neu? Also, wann haben Sie da zuerst von gehört?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Also, dass es eingesetzt wird, das war mir schon bekannt, weil wir kannten ja diese Problematik mit der Temperatur. Der Umfang war mir neu, also die Größenordnung, wie ausgerampet - - Das war mir neu.

Kirsten Lühmann (SPD): Wie schätzen Sie das ein? Weil da haben wir jetzt auch bei den Zeugen unterschiedliche Einschätzungen gehört. Die einen haben gesagt, das ist völlig normal. Wir hatten eben hier einen Zeugen von Opel; die haben gesagt: Wir sind der tiefen und festen Überzeugung, das ist alles legal; das steht drin; ich darf das machen zum Motorschutz, und wenn ich der Meinung bin, mein Motor ist gefährdet, dann mach ich das. - Und wir hatten andere Zeugen, die haben hier gesagt: Das ist illegal; also schon, wenn ich das überhaupt mache, egal aus welchem Grund, ist das von der Richtlinie verboten. - Wie haben Sie in der Arbeit in dem Untersuchungsausschuss [sic!] vielleicht auch andere Meinungen diskutiert über die Frage: Thermofenster zulässig oder nicht zulässig?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Das ist eine ganz schwierige Diskussion, die man da führen muss. Und die Antwort weiß ich selber nicht. Denn wenn Sie die Regel anschauen, dann steht da lapidar drin: Die Grenzwerte müssen unter normalen Betriebsbedingungen eingehalten werden, außer Motorschutz verlangt dieses, dass ich abweiche. So, und das ist frei definiert. Da gibt es keine



5. Untersuchungsausschuss

Einschränkungen; da gibt es gar nichts. Kann man vielleicht so beantworten - was ich ja auch öfter mal gesagt habe -: Ich muss nur schlecht genug konstruieren, dann kann ich den Motorschutz in Anspruch nehmen.

(Heiterkeit)

Also, das ist immer ein - - Noch mal: Ich kann bei jedem Hersteller bei dieser Versottungsproblematik nachvollziehen, dass hier es wirklich erforderlich ist. Und in meinem Gutachten habe ich auch jedem Hersteller die Absolution erteilt. Der eine konnte es ein bisschen besser, der andere ein bisschen weniger gut erklären. Aber die Problematik, vor der stehen alle.

Und ich halte es auch unter Emissionsgesichtspunkten für sinnvoll. Denn wenn Sie das Abgasnachbehandlungssystem einmal versottet haben, dann sind auch die normalen Messpunkte schlecht oder Fahrpunkte schlecht.

Also, in Summe schützen Sie im Grunde - jetzt in Anführungszeichen - die Umwelt, wenn Sie die Fahrsituationen ausklammern, in der Sie Ihr System wirklich massiv verschlechtern. Aber jetzt zu sagen, rechtlich - - Das ist leider so schwammig formuliert; da wage ich jetzt nicht zu sagen: „Der eine fällt runter und der andere nicht“, aus rechtlicher Sicht. Kann ich ja nicht beurteilen.

Kirsten Lühmann (SPD): Ich habe das mir aufgeschrieben: „Ich muss nur schlecht genug konstruieren, und dann kann ich das - -“

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Das ist gut, gell?

Kirsten Lühmann (SPD): Kommen wir mal - - Nein, ich sage jetzt nichts zu dem „schlecht konstruieren“. - Sie haben eben gesagt, dass Sie dabei waren, als diskutiert wurde in dem Untersuchungsausschuss [sic!] - - Quatsch: dass was geändert werden muss bei VW. Aber es wurde ja nicht nur bei VW geändert, sondern es gab ja auch zum Beispiel die Thermofenster bei Opel. Jetzt haben Sie eben gesagt: Das kann kein Mensch feststellen. - Ist das - - Wird das nun - - Das, was andere Hersteller mit dem Thermofenster gemacht haben, wo hört das auf?

Wo ist es noch von den Bedingungen der Richtlinie gedeckt und wann nicht? Also, eigentlich könnte man doch sa- - Oder gehe ich recht - - Ist das richtig, wenn ich sage: „Außer VW - weil da war es eindeutig - haben alle anderen Herstellenden, die geprüft wurden, diese Richtlinie eingehalten, weil sie eben so weit ist, dass man nicht sagen kann, einer fällt da raus“?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Ja. Ich würde sagen, die haben alle die Richtlinie eingehalten, weil die Richtlinie so ein großes Scheunentor ist.

Kirsten Lühmann (SPD): Warum wurde dann aber trotzdem von einigen Herstellenden freiwillig ein Rückruf gemacht, zum Beispiel Opel?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Weil man einfach - das ist jetzt das „warm anziehen“ - gesagt hat, das geht auch etwas besser nach dem Stand der Technik. Das ist im Grunde - - Das sehe ich als Leistung der Untersuchungskommission, dass man die Hersteller dann bewegt hat, ohne - - Ich glaube nicht, wenn es jetzt irgendwie rechtlich aufeinander geprallt wäre, dass man da gewonnen hätte. Aber man hat die Hersteller überzeugen können, es geht auch besser, sie auch ein bisschen an der Ehre gepackt.

Kirsten Lühmann (SPD): Waren Sie dabei, als die Strategie diskutiert wurde, wie man das macht, oder wer hat das gemacht?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Also, das hat sehr intensiv das KBA gemacht. Da war ich am Rande dabei; da bin ich manchmal gefragt worden. Aber jetzt so im Detail die Strategie: war ich nicht dabei, also Strategie, wie dieses Thermofenster verkleinert wird.

Kirsten Lühmann (SPD): Ich meine auch, wie man jemanden überzeugt davon, dass er freiwillig was macht.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Da war ich dabei. Also, ich werde sicher nicht immer dabei gewesen sein, aber das ging einfach mit - - bei den Gesprächen mit den Herstellern, wo man dann auch gesagt hat: „Mensch, sollen wir veröffentlichen,



5. Untersuchungsausschuss

dass ihr die schlechtesten seid? Da müsst ihr doch was tun“ usw.

Kirsten Lüthmann (SPD): Ich komme zu VW. Bei VW war es relativ eindeutig; das haben Sie ja auch gesagt: Das ist illegal, und das muss verändert werden. Jetzt bei diesen Nachrüstungen: Sie haben ja auch gesagt, Sie waren bei der Frage „Was muss eigentlich verändert werden, und wie wird es verändert?“ sehr intensiv dabei. Ich habe gelesen - und vielleicht können Sie es bestätigen oder auch widerlegen -, dass teilweise bei den Modellen es nur geringfügige Änderungen waren, die erforderlich sind. Ist das richtig? Wieso haben so geringfügige Änderungen eine solche große Wirkung zwischen legal und illegal? Also, es kommt mir immer noch nicht in den Kopf, warum das gemacht wurde.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Sie müssen jetzt zeitlich zurückgehen auf 2007 minus. Also, 2007 sind die Fahrzeuge in Serie gegangen. Und die Entwicklung war vorher. Dort war das Wissen, das man heute hat, noch nicht so vorhanden, das heißt eine Bedatung eines Einspritzkennfeldes. Dort ist in den letzten zehn Jahren, fünf Jahren unheimlich viel entstanden. Geringfügige Änderung heißt: nicht im Know-how, und heißt auch: nicht im Wissen, sondern geringfügig ist, dass ich eine neue Software aufspiele. Der Weg dazu, der ist hart, und da muss man auch sehr viel tun und wissen.

Kirsten Lüthmann (SPD): Danke. - Jetzt habe ich es begriffen.

Arno Klare (SPD): Herr Professor Wachtmeister, ich komme noch mal zurück auf die von Ihnen gerade schon angesprochene Verordnung, die EU-Verordnung, auf diesen Artikel 5 [sic!], wo das mit den „normal use conditions“ drinsteht. Das scheint ja einer der großen Streitpunkte zu sein, was das ist. Und da ist es in der Tat auch nicht so richtig definiert.

Jetzt finde ich allerdings in den RDE-Regularien Angaben, was „extended“ ist und was „normal“ ist. Also, da gibt es sozusagen ein Temperaturfenster, was die Außentemperatur angeht. Da wird gesagt, normal ist erst einmal in dem ersten

Schritt 3 Grad bis 30 Grad - da wird das gemessen sozusagen -, und „extended“ ist minus 2 bis 30 Grad. In einem zweiten Schritt ist es dann bei 0 bis 30 Grad usw. Da sind auch Höhenmeter angegeben, was „normal“ ist und was „extended“.

Schmeiße ich jetzt was durcheinander, oder sind das die Definitionen, die in dem Artikel 5 dieser Verordnung 715/2007 so vage sind? Ist das jetzt konkretisiert?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Also, es ist auf alle Fälle deutlich konkreter. Jetzt noch mal: Also, mein Ausspruch „Ich muss nur schlecht genug konstruieren“ usw., der bezieht sich genau auf diesen Artikel, nur anders ausgedrückt, also wenn ich sage: Ich habe Motorschutz und habe keinen Prozess dahinter und keine Definition. - War auch mal - - Es war ein asiatischer Hersteller, der hat uns gesagt: Normaler Fahrbetrieb ist NEFZ; sonst würdet ihr das ja auch nicht testen.

(Heiterkeit)

- Ja, da stehen Sie da und sagen: Irgendwie hat er recht. Insofern, da - - Wie wollen Sie da noch irgendwo sagen: „Das ist gut und böse“?

Arno Klare (SPD): Juristisch hat er ja recht, aber er hat natürlich nicht recht im wirklichen Leben sozusagen.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Das war dem auch klar. Und darum ist auch das Gespräch anders. Nur, der hat uns da schon hingepolt und gesagt: Euer Gesetz ist nicht gut.

Arno Klare (SPD): Aber noch mal: Wird jetzt durch die RDE-Gesetzgebung - - Werden da diese Werte definiert, und zwar so eindeutig, dass Sie sagen würden: „Jetzt ist es Gott sei Dank nicht mehr so vage“?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Also, ich würde jetzt mal sagen: Jetzt ist es Gott sei Dank nicht mehr so vage. - Ob jetzt die Eindeutigkeit wirklich dann zu 100 Prozent gegeben ist, kann ich Ihnen nicht sagen.



5. Untersuchungsausschuss

Arno Klare (SPD): Jetzt zu den Tests, die Sie im Rahmen dieser Untersuchungskommission gemacht haben. Da sind ja ganz viele - - Von diesen acht Modi, die Sie da gefahren sind, waren ja PEMS-Messungen. Das heißt, sie sind in der Tat mit dem Gerät hinten im Kofferraum auf der Straße gemacht worden. Da wissen wir aus anderen Untersuchungen - - Ich habe das mal irgendwo gelesen, dass es da schon deutliche Abweichung gibt, weil live halt live ist, und ich fahre auf der Straße halt. Da werden ja solche Rohdaten, die ich da gewinne, nicht eins zu eins einfach veröffentlicht. Mit welchen Normalisierungstools sind die bearbeitet worden?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Also, das ist mir jetzt eigentlich gar nicht bewusst, dass die bearbeitet worden sind.

Arno Klare (SPD): Also, bei so PEMS-Messungen nimmt man - - Die Systeme heißen CLEAR oder EMROAD.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Ja, jetzt habe ich Sie verstanden. Die werden sicherlich vom Hersteller, diese Normalisierungstools, sein; denn Sie haben ja diese Spitzen usw. Und nur der Hersteller kennt natürlich auch genau die Empfindlichkeit seines Messverfahrens.

Arno Klare (SPD): Aber jetzt nebenbei: Also, die Untersuchung ist ja vom KBA gemacht worden. Das heißt, da hätten Sie ja festlegen können, mit welchen dieser Normalisierungstools Sie arbeiten. Das muss man ja nicht - -

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Das hätte ich machen können, habe ich nicht gemacht.

Arno Klare (SPD): Sind jetzt in dieser Veröffentlichung Rohdaten drin?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Nein?

Arno Klare (SPD): Also ungewichtete Rohdaten?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Ungewichtete Rohdaten also von der PEMS-Messung -

Arno Klare (SPD): Ja.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: - machen ja keinen Sinn. Sondern die sind entsprechend der Herstellerbewertungssoftware dann auch, ja, bearbeitet worden. Aber das ist ja jetzt keine Normierung. Unter Normierung verstehe ich, dass die irgendwo noch mit einem Level oder Sonstigem bezogen werden.

Arno Klare (SPD): Weitere technische Frage: Sie haben aber innerhalb dieser Auswertung dann nicht mit irgendwelchen Transferfunktionen gearbeitet?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Nein, nein. Die gibt es ja da nicht.

Arno Klare (SPD): Was halten Sie überhaupt - - Es ist ja diese Forderung im Raum, dass man so Transferfunktionen braucht, und einige sagen, braucht man nicht, und der Wert ist jetzt als Platzhalter mit eins gesetzt worden. Und in so einer Multiplikation ist eins natürlich gar kein Wert, also der verändert ja den Wert nicht. Aber es könnte ja sein, dass man darüber noch zu streiten hat politisch, ob es so eine Transferfunktion geben muss.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Jetzt bewegen wir uns zwar weg von meiner Zeugenfunktion, weil das war nie - -

Arno Klare (SPD): Ja, Entschuldigung ... (akustisch unverständlich)

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Ja, ich kann ja trotzdem - - Also, ich halte die Transferfunktionen für sinnvoll für die Einführungsphase, ja, weil wir können - - Wir verändern ja - - Die Schwierigkeit der Emissionierung eines Motors, die steigt jetzt. Und wenn ich jetzt für eine bestimmte Einführungsphase mit einer Transferfunktion arbeite, dann habe ich später die Möglichkeit, dann tatsächlich diese realen Grenzwerte auch dann wirklich fix zu halten. Und ich habe eine Übergangsphase. Ich denke, da müssen beide lernen, sowohl die Gesetzgebung als auch die Hersteller.

Arno Klare (SPD): So. Meine letzte technische Frage ist jetzt, weil wir gerade diesen Begriff



„Ausrampen“ da hatten; „to ramp“ ist ja sozusagen ein Hochlauf, und „Ausrampen“ wäre dann sozusagen der Rücklauf - - Kann sein, dass das - - Der Minister hat ein gewisses Faible für das Wort „Hochlauf“. Es kann natürlich sein, dass das so in die Debatte gekommen ist.

(Heiterkeit)

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Weiß ich nicht.

Arno Klare (SPD): Gut. Das war jetzt aber eher eine scherzhafte Bemerkung am Rande, die nichts mit dem Untersuchungsgegenstand zu tun hat.

Meine Frage ist jetzt: Wenn ich in - - Wenn da Opel bei 17 Grad ausrampft - jetzt haben wir gerade diese Grenzwerte genannt: plus 3 bis 30 Grad -, das heißt, dann dürfte das Ausrampen des Systems erst bei 3 Grad beginnen. Ist das jetzt richtig? Habe ich das richtig interpretiert?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Ja, ich denke. Aber ich bin da jetzt auch nicht ganz sattelfest, was da wirklich dann im Endeffekt drinnensteht. Das kann ich Ihnen jetzt auch nicht ganz definitiv beantworten. Aber ich kann es mir also jetzt mal vom Technischen her nicht vorstellen, dass man also AGR bei 3 Grad noch sicher hinbekommt. Also, darum könnte es eigentlich nicht sein. Aber ich kenne jetzt den Text nicht so genau.

Vorsitzender Herbert Behrens: So. - Von unserer Fraktion würde ich ganz gern den Punkt übernehmen. - Ich komme noch mal eben zurück zu Aussagen, die eben von Ihnen kamen. Sie sind gutachterlich tätig. Und wenn Hersteller an Sie herantreten - Sie hatten es so gesagt -, dann hätten Sie nach entsprechenden Beratungen Absolution erteilt. So hatten Sie es genannt. Was wurde denn an Sie herangetragen? Wo sollten Sie Absolution erteilen?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Ja, das ist ja der Bericht der Untersuchungskommission. Das wurde an mich herangetragen, einfach diesen Prozess zu beurteilen und auch zu beurteilen die

Ergebnisse dieser Gespräche. Sie werden den Bericht sicher kennen, den ich da geschrieben habe.

Vorsitzender Herbert Behrens: Mhm.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Und da habe ich eben aufgrund dieser Gespräche und Ausführungen gesagt: Ja, das beurteile ich als zulässige Abschalteneinrichtung.

Vorsitzender Herbert Behrens: Mhm.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Das meine ich mit Absolution.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. Gut. Das war auch noch mal für mich zur Klarstellung. - Gleichwohl bleiben natürlich unterschiedliche Einschätzungen sicherlich zwischen uns beiden, was Temperaturabschaltung bedeutet, was wirklich Normal Use ist. Wir hatten das ja immer bezweifelt. Auch in der öffentlichen Debatte wurde das durchaus kontrovers diskutiert, was normaler Fahrbetrieb ist.

Nun gibt es aber auch noch eine andere Geschichte im Untersuchungsbericht. Vielleicht können Sie mir dazu was sagen. Laut dem Bericht dient der Test NEFZ 10°C dazu, Erkenntnisse über den Einfluss der Außentemperatur zu gewinnen. Und bei den Messungen im Rahmen der Untersuchungskommission „Volkswagen“ wurde der Test bei mindestens 10 von 53 der zu testenden Fahrzeugmodelle nicht durchgeführt. Das steht so im Bericht des BMVI auf den Seiten 20 bis 120. Und können Sie mir sagen, warum diese Messungen unterblieben?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Ich bin mir jetzt nicht mehr hundertprozentig sicher aus meiner Erinnerung, aber das war in einer Zeit vor Weihnachten. Und dann hatte man mal 10 Grad und manchmal einfach zu hohe Temperaturen. Und dann geht es nicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut. - Hängt eben mit dem zusammen, dass wir da nicht mehr normale - -



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Das sind Straßenmessungen, und da hängen Sie an den Umgebungstemperaturen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Also, so erinnere ich mich noch. Das war die Diskussion.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das waren nicht fahrzeugbezogene Entscheidungen, sondern temperaturbezogene Entscheidungen?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Das waren Machbarkeitsentscheidungen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Mhm.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Noch mal: Das war an sich, um - - Diese Temperaturfenster sind ja damit gefunden worden. Das Ziel war, unerlaubte Prüfstandserkennungen - - Da hat man wahrscheinlich auch nicht so jetzt intensiv daran gedacht, man muss jetzt auf Biegen und Brechen so eine Messung durchführen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke. - Dann noch mal zu Ihrer gutachterlichen Stellungnahme als - - in Verdachtsfällen. In einer Vorlage zum technischen Stand der Untersuchungskommission vom 17. Mai 2016 wird festgehalten, dass bei zwei Modellen von Opel Abschalteinrichtungen festgestellt wurden. In einer Erstbewertung kommen Sie in Ihrer gutachterlichen Stellungnahme vom 16. Mai zu der Einschätzung, dass es sich bei den Modellen um unzulässige Abschalteinrichtungen handelt. Die Kollegin Lühmann hat ja in diese Richtung auch schon gefragt. - Das ergibt sich aus unserem Material BMVI 2-1, Aktenzeichen LA 23-7363.1, Ordner 16, Blatt 60. - Und in Ihrer Schlussbemerkung führen Sie aus, dass sich der Eindruck aufdrängte, das bei der Adam Opel AG die SCR-Technik in einem nicht ausreichenden Reifezustand eingeführt worden sei. Auch das ist aus der Unterlage, ebd., Blatt 69. Konnte dieser Eindruck dann verifiziert werden? Wie wurde er auch verifiziert? Sie hatten ja gesagt, dass am Ende alles in Ordnung war.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Nein, nein, halt. „Am Ende alles in Ordnung“ bezieht sich auf die Zeit bis zur Veröffentlichung des Untersuchungsberichtes.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ah, okay.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Und dann haben wir noch eine Zeit post, nach der.

Vorsitzender Herbert Behrens: Mhm.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Ich hätte gerne, Herr Vorsitzender, eine kleine Korrektur: Das ist keine gutachterliche Stellungnahme. Da wehre ich mich etwas - die sehen bei mir anders aus, Gutachten -, sondern das sind Beiträge der Untersuchungskommission, die schriftlich waren, weil mündlich die Gelegenheit nicht war. Und dann habe ich das etwas ausgearbeitet.

Vorsitzender Herbert Behrens: Mhm.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Wenn wir jetzt über Abschalteinrichtungen sprechen und Motorschutz, dann muss für mich der Motorschutz auch situationsbedingt gegeben sein. Das heißt, es muss die Temperatur, beispielsweise Umgebungstemperatur, oder irgendwelche kritischen Zustände sein. Wenn ich dieses jetzt nicht habe, sondern eine Drehzahl verwende, eine Zeit verwende oder Sonstiges, dann wird es für mich kritisch. Weil, das gilt immer. Also auch wenn sich ein Motor pudelwohl fühlt, dann hat er diese Abschalteinrichtung.

Und für den SCR: Da ist natürlich bei Opel sehr früh die Harnstoffzudosierung weggenommen worden und auch die AGR. Das - - Sie haben einmal die Verschmutzung und haben die Dosierung. Beides kann Schwierigkeiten bedeuten. Auch wenn Sie Harnstoff zudosieren, kann das Ablagerungen bilden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Mhm.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Opel hat jetzt das Pech, dass der SCR ziemlich weit hinten im Fahrzeug eingebaut ist. Das heißt, er wird sehr gut be-



lüftet. Der wird den Temperaturen sehr stark ausgesetzt. Das Abgas ist schon sehr stark reduziert. Das ist jetzt so eine Konstruktionsangelegenheit. Aber dann habe ich das Gefühl, dass tatsächlich von der Konvertierungsrate her einfach der SCR zu klein und auch von der Auslegung her nicht so passt. Er hat auch keinen Sperrkat. Insofern muss man eigentlich ausrampen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und hatten Sie denn Ihre Erkenntnisse, Ihre Einschätzung dann auch an Opel zurückgespiegelt? War das auch Ergebnis von Gesprächen mit dem Hersteller, -

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Ja, das haben wir diskutiert. Das haben wir intensiv auch diskutiert.

Vorsitzender Herbert Behrens: - wo Sie darauf hingewiesen haben: Das Ding ist zu klein.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Ja, ja. - Noch mal: Das muss schon gesagt werden, dass ich gesagt habe: So bin ich nicht der Meinung. - Und da ist man jetzt immer noch dran, dass man jetzt auch hier das vernünftig in Bahnen bringt. Also auch wieder etwas, wo man Druck aufgebaut hat.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sind Sie bei anderen Herstellern auch auf diesen möglicherweise unzureichenden Reifezustand gestoßen, oder war das jetzt nur auf Opel bezogen?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Also da muss ich jetzt überlegen. An sich in dem Sinne war es Opel.

Vorsitzender Herbert Behrens: Mhm.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Ich möchte jetzt nicht ausschließen, dass auch andere - - Nein. - Na doch, es hat ein paar noch gegeben, wo ungünstig eingebaut worden ist, einfach von den Strömungen her. Da kann man jetzt aber nicht sagen: „Das ist ein ungünstiger Reifezustand“, sondern da hat man mehr dem Packaging, also dem Einbau, eine Priorität gegeben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das war jetzt der Fall Opel. - Jetzt noch mal eben kurz: Im Fall Fiat

wurde vom KBA festgestellt, dass die Regeneration des NOx-Speicherkats nach einer bestimmten Anzahl von Zyklen bzw. nach einem bestimmten Zeitraum oder Fahrstrecke nicht mehr durchgeführt wird; das ist die Fundstelle MAT A Odenwald, Ordner 2, Seite 172. Folglich wurde das Betriebsfenster - in Anführungszeichen - als zu klein eingeschätzt. So lese ich das. Können Sie uns erklären, wie groß das Betriebsfenster eines AGR-Systems sein muss, um den Motorschutz zu begründen?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Jetzt, glaube ich, vermischen wir zwei Sachen, oder ich habe es nicht ganz mitbekommen. Einmal ist es die Regenerierung des Speicherkats.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja. - Ich habe aufgrund meiner - - Nein, dann mach ich das in meiner nächsten Fragerunde. Dann kann ich den Kontext auch zu Opel herstellen. Dann ist es klarer.

Gut, ich habe mich nur eben der Zeit gebeugt, die ich hatte, und deshalb nur den halben Vortrag gemacht.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Okay.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann geht es weiter hier bei uns in der Runde, und die CDU/CSU ist an der Reihe.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Das passt mit dem Thema Opel noch mal ganz gut. Herr Professor Wachtmeister, wir hatten vor Ihnen als Zeugen einen Mitarbeiter von Opel. Sie haben das ja eben aus Ihrer Sicht noch mal geschildert. Ich habe das, was Sie dazu festgestellt haben, auch noch mal überflogen und hatte es so in Erinnerung, dass Sie zur Feststellung gekommen seien, dass der SCR-Kat, den Opel in zwei Modellen verwendet, jedenfalls im Zafira, zu klein dimensioniert gewesen ist. Kann man das so sagen?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Ja. Da treffen jetzt ein bisschen Welten aufeinander. Ich persönlich bin der Meinung, ein SCR-Kat braucht einen sogenannten Sperrkat. Das heißt, der letzte



Abschnitt des Katalysators muss eine Beschichtung haben, die überschüssiges Ammoniak wieder in harmlose Komponenten umwandelt. Und der fehlt. Es ist zurzeit schon eine Tendenz, dass man sagt, die Applikation ist so gut, dass wir diesen nicht mehr brauchen. Sie können den nie 100 Prozent - - Sie brauchen immer ein Gleichgewicht zwischen Stickoxiden und Ammoniak. Das herzustellen, ist wahnsinnig schwierig.

Und da ist jetzt - - Da kommt hier sicherlich eine persönliche Note von mir hinein, wo ich sage, das ist halt ein bisschen zu risikohaft, weil es könnte auch mal etwas ausfallen. Und dann haben wir Ammoniak in der Umwelt.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Auf diesen Vorhalt hat der vorherige Zeuge gesagt - einen Einwand, den beispielsweise auch Sie insofern gebracht hätten -, der sei von Opel widerlegt worden. Haben Sie das Gefühl gehabt, dass Sie widerlegt worden sind?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Nein, also für mich nicht. Für mich persönlich, da sind wir immer noch im Dissens. Das wollen wir nicht. Da sind wirklich - - Also auch in der Technik, da treffen jetzt zwei Welten aufeinander. Das hat mit Opel gar nicht allein was zu tun. Es gibt auch andere Hersteller, die die Opel-Meinung vertreten. Man kann das schon machen, und es ist alles - - Dass man die Speicherfunktion des Katalysators nutzt usw., das geht alles. Das Problem, das ich sehe, ist, wenn irgendwo etwas nicht so funktioniert, wie es sein sollte, ein Dosiermodul usw., dann hat man keine zusätzliche Sicherheit mehr.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Ist - nun auch die Nachfrage von mir - die von Ihnen favorisierte technische Lösung mit dem Sperrkat technisch aufwendiger und insofern auch wirtschaftlich aufwendiger herzustellen?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Die ist aufwendiger, aber jetzt nicht so, dass man sagt, man - - Das sind jetzt keine Riesenbeträge, über die wir hier sprechen.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Nur, damit man ein Gefühl dafür bekommt: Was würden Sie sagen, was sind das für Kostenbeträge pro Fahrzeug?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Kosten sind 30, 50 Euro.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Also im zweistelligen Euro-Bereich?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Würde ich jetzt einmal so verorten.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Hat man womöglich ein bisschen an der Komponente gespart, wenn man - -

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Ja.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Vielen Dank. - Ich habe dann noch mal folgende Frage, noch mal beim Hersteller Opel: Die Analyse der AGR-Rate von Felix Domke, den wir auch gehört haben, zeigt, dass die AGR-Rate beim Anfahren einer hohen Motordrehzahl mit der entsprechenden Fahrzeuggeschwindigkeit sprunghaft reduziert wird. In Ihren Gutachten bestätigen Sie die Ansicht von Opel, dass Herr Domke hierzu einen falschen Rückschluss gezogen habe.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Oh, da muss ich jetzt daran erinnern. - Das stimmt, aber der hat es irgendwo auf eine NOx-Emissionen oder so, nicht auf - - Meine Bemerkung hat jetzt nicht darauf gezielt, dass es sich hier um ein Abschalten handelt, diesen Rückschluss, sondern er hat irgendeine andere Komponente noch mit rein genommen, die er gar nicht hatte oder so.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Okay. - Gibt es aus Ihrer Sicht weitere Rückschlüsse, die Herr Domke bzw. die Deutsche Umwelthilfe angestellt haben, die Sie für falsch oder technisch nicht begründbar oder nicht erwiesen halten?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Nein. Also ansonsten - - Ich habe das ja beurteilt. Es ist eine -



5. Untersuchungsausschuss

in Anführungszeichen - saubere Messung. Die hätte man sicherlich unter noch besseren Bedingungen auch intensiver machen können. Was nicht mitgemessen wurde, ist die direkte Stickoxidemission, sondern man hat die Steuergeräte-reaktion als Bewertung verwendet, dass hier die Stickoxide beeinflusst werden.

Was natürlich sein kann, ist - das Fahrzeug hat ja einen SCR-Kat -, dass hier die Reduzierung dann auch der SCR-Kat mehr übernimmt. Also dieser direkte Schluss auf die Stickoxide, der ist für mich zu gewagt, wenn ich diese Messungen nicht habe und nur eine Funktion anschau.

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

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Da gibt es auch noch andere. Aber im Prinzip ist das schon ordentlich, dass man einfach - - Das war vorhin mein Hinweis, dass, wenn irgendwo feste Drehzahlen oder Sonstiges sind - - Das haben Sie immer; das ist nicht unbedingt eine gefährliche Situation für das Fahrzeug.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Okay, danke. Das war es erst mal.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut. - Dann werde ich das, was ich eben nur zur Hälfte erwähnen wollte, in Gänze vortragen. Es geht um eine gutachterliche Stellungnahme vom 16. Dezember, die auch tatsächlich eine gutachterliche Stellungnahme ist laut Titel, und zwar zum Opel Modell Insignia. Sie sollten klären, ob die durchgeführten Rücknahmen der AGR-Raten und der Wechsel der Harnstoffdosierung von einer geschlossenen Regelung in eine offene aus technischen Gründen erforderlich sind und mit einem Motorschutz begründet werden können. Das ist die Fundstelle BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 23/7363.1, Ordner 16, Seite 103 ff. Und im Fazit stellten Sie fest, dass trotz des zu kleinen Betriebsfensters des AGR-Systems durchaus die Notwendigkeit eines Bauteilschutzes bei dem Fahrzeug besteht. Das ergibt sich aus dem MAT A BMVI, an gleicher Stelle, Blatt 112.

Im Falle Fiat hingegen wurde vom KBA festgestellt, dass die Regeneration des NOx-Speicherkats nach einer bestimmten Zeit von Zyklen bzw. nach einer verstrichenen Zeit oder Fahrstrecke nicht mehr durchgeführt wird. Das ergibt sich aus dem MAT A Odenwald, Ordner 2, Blatt 172. Folglich wurde das Betriebsfenster als zu klein eingeschätzt; so interpretiere ich das.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Also, ist nicht meine Meinung. Also bei Opel, das war im Anfangsstadium, war dann auch noch ein Terminologieproblem, dass wir unterschiedliches Verständnis haben zwischen offener und geschlossener Regelung. Für mich ist eine geschlossene Regelung dann, wenn Daten des Fahrzeuges, des Motors in die Regelung eingreifen. Dann ist das geschlossen. Also ich habe eine Rückmeldung und verändere wieder entsprechend der Rückmeldung. Offene Regelung ist, dass ich keine Rückmeldung mehr habe. Das ist aber ein Übersetzungsproblem gewesen aus dem Englischen. Beides ist eine sogenannte Closed Loop, nur einmal mit einem offenen Steuergerät und einmal ohne. Also da hatten wir ein Missverständnis. So.

Bei Opel ist die Temperaturproblematik vorhanden. Dort wird auch verändert, so wie wir das damals auch nur gewusst haben, eindeutig in Abhängigkeit Motorparameter, Temperaturparameter. Bei Fiat wird nach einer Anzahl x, das, glaube ich, waren drei, abgeschaltet. Da kann sich der Motor pudelwohl fühlen, das muss kein Problem sein, und es wird trotzdem abgeschaltet. Das halte ich nicht für zulässig, ja? Sie haben da nicht den Einflussparameter. Also da ist ein grundsätzlicher Unterschied.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann für mich noch einmal als Nichttechniker die Frage: Was konkret muss ich dann im Falle Opel als Bauteilschutz betrachten? Was wäre passiert, wenn man diese Abschalteneinrichtung nicht hätte nutzen können? Welches Bauteil würde dann zerstört?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Im Falle AGR-System wieder die Versottung, im Falle Speicherkat - das war jetzt hier der Fall, wenn ich mich richtig erinnere - ist es einfach auch, dass Sie den



5. Untersuchungsausschuss

hier thermisch altern auf der einen Seite und auf der anderen Seite - -

Da muss ich ein bisschen zurück, ein bisschen weiter ausholen: Einen Speicherkat müssen Sie regenerieren. Diese Regenerierung erfolgt, indem Sie im Prinzip den Motor vertrimmen, das heißt in Richtung schlechtere Verbrennung, damit Sie die Temperatur erreichen, dass dieser Regenerierungsprozess gestartet wird. Wenn ich jetzt in Richtung schlechtere Verbrennung gehe, dann habe ich etwas mehr Partikel. Das heißt, ich fülle wieder meinen Partikelfilter. So, und jetzt kann ich in einen Betriebszustand kommen, wo ich überhaupt nicht mehr vernünftig fahre, sondern einmal den einen und dann den anderen regeneriere. Wenn ich den Partikelfilter regeneriere, dann muss der Speicherkat mehr arbeiten, dann bekommt er mehr NOx. Dann ist der wieder voll. Partikel ist frei. Und jetzt fängt der Speicherkat wieder an, dann mache ich den - - Und dann komme ich in keinen vernünftigen Betriebszustand mehr.

(Zuruf)

- Das ist dann Bauteileschutz.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das wäre der Bauteileschutz.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Das ist auch etwas, wo ich das Gefühl hatte, dass sich in der Serie dann auch bei den unterschiedlichen Herstellern - da können wir jetzt von Opel weg gehen - immer wieder gezeigt hat, dass sie bei bestimmten Lastprofilen - das muss nicht immer sein, das ist nicht der Regelfall, aber dieses Risiko ist einfach da - genau in so einen Risikobereich reinkommen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann noch mehrere Fragen zur Messung der Verbrauchswerte. In einer Mail vom 27. Januar 2016 an die Mitglieder der Untersuchungskommission regen Sie an, von VW Erklärungen zur Änderung der Ursachen im Produktionsprozess, die zu niedrigen CO₂-Werten in den Verkaufskatalogen führten, einzuholen. Anlass Ihres Vorschlags waren CO₂-Messungen des KBA, die stark von den CO₂-Messungen der

VW AG abgewichen sind. Das ergibt sich aus der Unterlage BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 27/7357.3/6, Ordner 40, Seite 186.

Und als mögliche Ursache für die aufgetretenen Abweichungen führten Sie den Einfluss des Fahrers, dem es durch Betätigung des Gaspedals möglich sei, die CO₂-Emissionen zu beeinflussen, auf. Auch das ist aus einer Unterlage, ebenda, auf Seite 188.

Später wurde Ihr Verdacht dann auch in einem Fernsehbeitrag in *Frontal 21* mit dem Titel „Kun-
geln mit dem Staat“ vom 13. Dezember 2016 aufgegriffen.

Wurde VW aufgefordert, wie Sie vorgeschlagen haben, Erklärungen zu Ursachen der niedrigen CO₂-Werte abzugeben?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Da haben wir sogar intensiv diskutiert in mehreren Meetings. Es ging um diese Abweichungen, die man hatte: KBA-Messungen und VW-Messungen. Und dann hat man eben Stück für Stück das aufgearbeitet: Wo können denn solche Abweichungen herkommen? Weil VW hat sich gegenüber der Untersuchungskommission immer sehr offen und klar - also wir hatten jetzt da nicht geäußert - - und alles sauber erklärt.

Ich habe hier eine Abweichung, wo wir jetzt nicht VW unterstellen, sie wollen uns jetzt irgendetwas vormachen, sondern die ist existent. Jetzt sind das unterschiedliche Fahrzeuge, unterschiedlicher Stand; das heißt, es kann ein Verschleißzustand, das kann aber auch irgendeine technische Änderung sein. Darauf habe ich mich bezogen. Das ist so. Irgendwo wird etwas geändert. Man achtet gar nicht darauf. Das können Kostengründe sein, das kann irgendwo in der Fertigung sein. Das kommt vor, ohne dass man eigentlich das sich so bewusst ist, man wirkt jetzt - - auf den Verbrauch aus. Und das war einfach der Hinweis: Gehen wir mal durch. Ist das alles gleich?

Und das Nächste war dann: Der Fahrer hat einen Einfluss. Das werden Sie selber kennen. Sie fah-



5. Untersuchungsausschuss

ren mal mit mehr und mal mit weniger Verbrauch. Und das ist je nachdem, wie Sie mit dem Gaspedal aufspielen. Denn bei jeder Veränderung müssen Sie Massen beschleunigen, und das kostet Energie und damit Verbrauch. Und da ist es dann auch ausschlaggebend: Mit welcher Rampe wurde gefahren? Wurde genau geschaltet? Da kommt der menschliche Faktor rein. Das ist ja in CO₂-Zahlen relativ hoch. Im Verbrauch ist das nicht so hoch. Also 1 g CO₂ sind 0,07 l pro Kilometer. Also das ist - - Das müssen Sie einmal so umrechnen. Also da haben wir dann schon auch an kleineren Dingen gesucht. Aber das konnten wir dann auch klären.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke. - Ich gebe das Wort weiter an die SPD-Fraktion.

Arno Klare (SPD): Ich habe nur eine Nachfrage, weil Sie das gerade so hervorgehoben haben, also diesen Trade-off-Effekt. Der NOx-Speicher füllt sich, und Sie müssen das Ganze mit fetterem Gemisch fahren, damit das Ding regeneriert werden kann; und dann füllt sich der Partikelfilter, weil halt mehr Ruß produziert wird. Das könnte ja dann so ein Circulus vitiosus werden, dass der Motor - so habe ich es gerade verstanden - aus diesen beiden Modi gar nicht mehr rauskommt. Ist das jetzt nur eine theoretische Annahme, oder passiert das wirklich? Und wenn ja, wie oft? Kann das ein Dauerzustand in einem Dieselmotor werden, was ja in der Konsequenz bedeuten würde, dass man über Diesel nachdenken muss, wenn man da gar nicht mehr rauskommt?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Das höre ich jetzt gar nicht gern. - Nein, also, das sind Sonderfälle. Das sind so Dinge, die man eben hier auch betrachtet hat. Sie müssen sich immer vorstellen, Sie haben irgendeine Messung, und dann müssen Sie beurteilen: Was kann denn die Ursache sein? Das ist genau so ein Fall, dass man da in den reinkommt. Aber das sind Lastprofile, die jetzt nicht allzu oft vorkommen. Das ist jetzt kein Betriebszustand, der den normalen Zustand bedeutet, sondern der ist schon weg. Das ist halt so. Ich kann da reinkommen, und wenn ich da reinkomme, dann ist es unangenehm.

Arno Klare (SPD): Es gibt auch irgendein Protokoll, das mir dann sagt - also jetzt irgendwo aufgezeichnet, Datenmaterial -, dass der Motor jetzt gerade bei meiner PEMS-Messung in diesem Modus war und deshalb die Verfälschungen auftauchen oder diese hohen Werte auftauchen, Partikelwerte hoch sind oder was auch immer.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Ja, also im Protokoll so direkt? - Sie können es aus dem Steuergerät dann im Nachhinein schon auslesen. Aber wir hatten einen Fall, Ford zum Beispiel, da waren NOx-Werte bei der KBA-Messung deutlich höher. Man hat Ford vorgeladen. Ford hat gesagt, das passt nicht mit unseren Ergebnissen überein. Ich war dann selber bei Ford in dem Forschungszentrum, und wir sind gemeinsam diese Messungen gefahren. Und da hat man wirklich gesehen, wenn sie in diesen Regenerations- - Ford hat uns gesagt, diese Messung wurde unglücklicherweise im Regenerationsmodus durchgeführt. Also der ist dort aufgetreten, und zwar genau am Beginn. Das konnte man dann auch wunderbar sehen.

Aber Sie haben jetzt kein Protokoll, das Sie irgendwo ablesen können. Wenn man es hinterher weiß, kann man es feststellen. Dann geht man in das Steuergerät. Aber vorher? Das wird einem nicht angezeigt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann Fraktion Bündnis 90 Grünen. Stephan.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich nutze gern die verbliebene SPD-Redezeit.

(Heiterkeit - Ulrich Lange
(CDU/CSU): Die Koalition
reicht nicht!)

- In diesem Ausschuss vielleicht nicht. Ja, mal gucken. - Ich wollte noch mal zu Opel fragen, weil das Kollegen jetzt schon getan haben. Ich habe dann noch eine Frage.

Sie hatten beschrieben, der SCR-Katalysator ist Ihrer Meinung nach unterdimensioniert. Jetzt ist die Frage: Opel hat sich auf einen freiwilligen



5. Untersuchungsausschuss

Rückruf eingelassen. Wenn der Kat unterdimensioniert ist, wie kann man jetzt, ich sage mal, rein technisch dieses Unterdimensionierungsproblem mit einer Nachrüstung, Umrüstung eigentlich beheben? Also, was machen die da jetzt konkret?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Das Unterdimensionier-

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Es ist ja sozusagen nicht einfach, ich ändere etwas an der Software, nicht?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Doch. Sie haben schon richtig erkannt: Ich kann jetzt nicht irgendwo einen Kat verändern, außer ich tausche ihn aus. Aber ich kann die Arbeit, die der Kat verrichten muss, natürlich reduzieren, indem ich mehr innermotorische Maßnahmen dann verwende. Insofern kommt der Kat dann plötzlich in einen vernünftigen Arbeitsbereich rein. Also wenn der weniger NOx umsetzen muss, weil der Motor weniger produziert, weil die Software besser angepasst worden ist, dann hat der Katalysator auch die ausreichende Funktion. Also das war so - - Dieses Zusammenspiel, da müssen wir immer aufpassen: Wenn ich sage, der ist unterdimensioniert, ist der unterdimensioniert für das Zusammenspiel Motor-Kat. Wenn ich - -

Ich habe heute schon mal gesagt, wir hatten ein Forschungsprojekt: innermotorisch die Euro-6-Werte. Da war jetzt nicht das Ziel, dass wir jemals so einen Motor darstellen, sondern da war das Ziel, dass man Auslegungsdaten bekommt für dieses Zusammenwirken, also: Was muss ich mit der Abgasnachbehandlung alles erledigen, und was kann ich an der Motorseite drehen? Sie können am Motor überhaupt nichts machen und haben ein Superabgasnachbehandlungssystem, ja? Das wird wahrscheinlich extrem teuer. Oder Sie konzentrieren sich auf den Motor - das sieht man ja bei den unterschiedlichen Herstellern - und vereinfachen das Abgasnachbehandlungssystem. Das sind so die grundsätzlichen Auslegungsstrukturen. So.

Und wenn ich jetzt merke, da war jetzt ein Motor noch nicht fein genug - - Noch einmal: Das sind

dann Motoren, die liegen schon eine Zeitlang zurück, ja? Der Opel ist jetzt nicht so weit, dass es ewig weit weg war, aber ich habe Kenntniserfolg auch in der laufenden Serie. Damit kann ich meine Kennfelder, meine Bedatung noch mal feiner kalibrieren. Und das ist da geschehen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Ich greife noch mal den Faden auf, den Sie gelegt haben mit dem Thema „in normal use“, also unter normalen Betriebsbedingungen, und der Frage, ob die Richtlinie 715/2007 das eigentlich ausreichend definiert. Sie haben da sogar von einem Scheunentor gesprochen. Jetzt haben wir Gutachten, Rechtsgutachten, die sagen: Ja, das ist ausreichend definiert. Zumindest kann es nicht heißen, dass sozusagen die Ausnahme die Regel ist. - Und dann gibt es Aussagen von Zeugen, die sagen: Na ja, bei anderen Bauteilen im Auto und anderen Dingen, die sozusagen relevant sind auch für eine Typgenehmigung, da wird auch mit dem Begriff „in normal use“ gearbeitet. - Also ist sozusagen dieser Begriff „in normal use“, unter normalen Betriebsbedingungen, auch bei anderen Fahrzeugkomponenten, Bauteilen was Ungewöhnliches? Wird da auch mit diesem Begriff gearbeitet? Ist Ihnen da was bekannt? Dann wäre natürlich auch die Frage: Wenn der so schwammig ist, wie müsste man es denn definieren und regeln?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Also, bei der Auslegung anderer Bauteile ist es mir jetzt nicht bekannt. Wenn ich - - Mir gefällt es einfach nicht, weil ich setze mich jetzt einfach auf den Stuhl eines Entwicklers und mir sagt jemand: Lege jetzt eine Komponente oder ein Fahrzeug oder sonst was aus für Normal Use. - Die nächste Frage wäre von mir: Was verstehst du bitte unter „Normal Use“? Dann kann ich auslegen. So. Da sind sie wirklich schwammig.

Mein Vorschlag - das habe ich auch mal geschrieben - ist an sich die On-Board-Diagnostik-Gesetzgebung, die schon sehr klar definiert; jetzt nicht, was ist „Normal Use“, sondern die definiert: Wann darf ich abschalten? In dem Fall ist es jetzt die On-Board-Diagnostik, die einfach sagt - jetzt nageln Sie mich bitte nicht fest auf die Zahlen -:



Ab 2 400 m Höhe muss ich keine On-Board-Diagnostik mehr durchführen. Ab einer Temperatur von minus 5 oder 7 Grad muss ich keine On-Board-Diagnostik mehr durchführen.

Da wäre doch jetzt umgekehrt zu sagen: Ich definiere nicht Normal Use, sondern ich definiere Ausnahmen, ab denen jetzt diese Grenzwerte - das ist ja nichts anderes, wenn ich jetzt abschalte - hier nicht mehr zu 100 Prozent eingehalten werden, also wie für AGR ab einer bestimmten Temperatur mit einer entsprechenden Rampe. Also genau umgekehrt gedacht. Das wäre für mich eine Möglichkeit, ohne das jetzt juristisch zu bewerten; das ist rein technisch. Dann hätte auch der Hersteller etwas in der Hand, wo er sagen kann: Okay, und genau diese Randbedingungen kann ich ganz klar einhalten. - Ich kenne das aus meiner eigenen Industriezeit: Wenn etwas schwammig definiert ist, dann wissen Sie nicht, was Sie eigentlich richtig machen sollen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie haben in einer E-Mail an Herrn Zielke von BMVI, das ist MAT A Odenwald, Ordner 2, Seite 129, gesagt - Zitat -:

Bei mir kommen allerdings etwas Zweifel auf, ob wir tatsächlich die Vorgehensweise der Emissionskontrolle aller Hersteller richtig aufgedeckt haben. Wir haben zu sehr in Richtung VW-Vorgehensweise gedacht.

Lässt sich daraus schlussfolgern, dass sozusagen die Messmethoden zu eng waren, dass man sozusagen durch die Überprüfung was hätte übersehen können?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Das hatten wir heute schon, das Thema, diese Messmethode zur Aufdeckung einer Abschaltvorrichtung: Hinsichtlich Prüflauferkennung ist das Ding vollkommen in Ordnung. - Das war auch der Auftrag ans KBA zum damaligen Zeitpunkt. Das war zum damaligen Zeitpunkt auch unser Wissen. Dann ist sehr kurz darauf die Thematik Fiat gekommen, auch Opel mit den Drehzahlen. Und daraus ist meine E-Mail entstanden. Ich habe mir gesagt: Mensch, vielleicht hätte man schon früher daran denken

können. - Ich sage es mal ganz offen: Mich hat es etwas geärgert, dass ein anderer uns sagen muss, was passiert ist, also in dem Fall. - Daraus ist diese E-Mail entstanden. Wurde ja dann auch sofort aufgegriffen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann kann ich es jetzt noch einmal einordnen. Es war vorhin nicht so ganz klar.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Es war auch - - Der Minister Dobrindt hat schon immer gesagt: Mensch, ihr müsst irgendwie nach Einrichtungen noch suchen. - Da habe auch ich immer gesagt: Wenn wir nicht wissen, wonach wir suchen müssen - - das ist so breit, das Band, da werden wir nie mehr fertig. - Also aus dieser Diskussion ist das entstanden.

Vorsitzender Herbert Behrens: So geht uns das manchmal im Untersuchungsausschuss auch. - Die Fragerunde geht an die CDU/CSU. Herr Müller.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Vielleicht noch mal folgende Frage, erneut Thema Opel: Fahrzeuge sind überprüft worden. Es erfolgte eine Eingruppierung im Bericht der Untersuchungskommission. - Wie erfolgte schließlich diese Eingruppierung, und wie haben Sie die bewertet? Wie kam man dann zu der Meinungsbildung, wie diese Opel-Fahrzeuge konkret eingestuft werden?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Also diese Eingruppierung ist Vorschlag KBA, der aber getragen wurde von der Untersuchungskommission. Das hatten wir auch irgendwo. Sie verschieben ja. Irgendwo haben Sie eine Grenze und sagen: Kategorie 1, Kategorie 2, Kategorie 3. - Die hätten wir jetzt auch irgendwo anders hinschieben können. Aber ich glaube, das ist vernünftig gemacht worden.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Also das heißt, Sie tragen diese Einstufung dieser konkreten Fahrzeuge und den Untersuchungsbericht im Grundsatz mit?



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Voll, voll. Ich war da mit dabei. Das ist zu dem Zeitpunkt entstanden, an dem dieses Wissen dann, was noch hinterher gekommen ist, einfach nicht vorhanden war. Wir hatten diese KBA-Messungen, und nach denen ist das nach bestem Wissen und Gewissen eingestuft worden. Da waren wir auch voll davon überzeugt.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Na, das ist doch ein klares Wort. Dann bin ich schon am Ende. - Danke.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann gehe ich auch noch mal auf den Abschlussbericht der Untersuchungskommission ein. An anderer Stelle wird ja behauptet - in einem *Spiegel*-Artikel vom 9. Dezember 2016 -, dass kritische Passagen aus dem Untersuchungsbericht getilgt worden sind. Und es wird angeführt, dass es zunächst in einem Entwurf geheißen hat: Verdacht auf eine unzulässige Abschaltanlage nicht ausgeräumt. - Das taucht jetzt in der Endfassung des Untersuchungsberichts nicht auf. Und mich würde interessieren, ob Sie an dieser Stelle des Abschlussberichts beteiligt gewesen sind und, wenn ja, ob Sie diesen Veränderungsprozess im Abschlussbericht auch wahrgenommen haben.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Selbstverständlich war ich da beteiligt. Ich werde auch immer gefragt, warum Teile aus meinem Gutachten da rausgestrichen wurden. Es war eher umgekehrt. Ich habe Ihnen vorher gesagt: Ich habe den Herstellern die Absolution erteilt. - Das war auch dann ausschlaggebend, dass man also nicht von unzulässigen Abschaltanlagen sprechen kann. Also, da bin ich eher der Treiber gewesen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann eine abschließende Frage: Haben Ihres Wissens nach Hersteller auch Schadensersatzklagen in Aussicht gestellt, falls gewisse Änderungswünsche nicht berücksichtigt werden?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Kann ich nichts sagen; weiß ich nichts. Da ist - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. Das wäre es von meiner Seite aus. - Die Kollegen der SPD-Fraktion.

Kirsten Lühmann (SPD): Herr Wachtmeister, ich halte Ihnen jetzt etwas vor, was Sie nicht kennen können. Ich habe hier nämlich eine Pressemitteilung, von dem, was wir gerade jetzt machen, nämlich von Ihrer Vernehmung. Und da lese ich etwas, was ich anders verstanden habe. Aber das Beste, wenn man meint, was nicht verstanden zu haben, ist, nachzufragen. Hier steht, dass Sie gesagt haben, Sie kritisieren die Nachprüfungen. Also:

... Georg Wachtmeister, hat die Methoden bei den Nachtests verschiedener Autobauer kritisiert. Die Verfahren, mit denen das Kraftfahrt-Bundesamt bei 53 Modellen Auffälligkeiten auf die Schliche kommen wollte, seien zu eng auf das Manipulationssystem von Volkswagen ausgerichtet gewesen ...

Dann kommt ein Zitat von Ihnen:

Was mich geärgert hat: Man hätte etwas weiter denken können, man war ja nicht so in Richtung Abschaltanlagen gepolt.

Ich hatte diese Aussage in einem anderen Kontext verstanden. Aber vielleicht habe ich es ja auch falsch verstanden, und diese Meldung ist richtig.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Nein. Sie haben es wahrscheinlich richtig verstanden, und diese Meldung ist, wie so häufig, verzerrt.

Kirsten Lühmann (SPD): Vielleicht könnten Sie es noch einmal erläutern, weil sonst - -

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Also noch einmal: Die Aufgabe war, eine Prüfstandserkennungssoftware zu ermitteln bei den unterschiedlichen Fahrzeugen. Und dafür war die Vorgehensweise des KBA zu 100 Prozent in Ordnung. Im Rahmen dieser Messung hat man dann auch



5. Untersuchungsausschuss

gesehen: Es gibt noch einen zweiten Themenkreis. Der hat sich entwickelt, indem man eben dieses Ausrampen, diese Abschalteneinrichtungen, die wir für zulässig zwar erklärt haben, aber die vorhanden sind, da erkannt hat. Das ist auch in den Gesprächen dann gekommen, wo man gesagt hat: Mensch, bei minus 10 Prozent oder bei diesen 10 Grad Umgebungstemperaturen, das ist auffällig. Was ist denn da passiert? - Und so hat sich dieses entwickelt. So.

Und dann ist der Untersuchungsbericht entstanden. Und im Nachhinein sind dann noch Themen aufgekommen, die mehr waren als jetzt diese Temperaturrampen, zum Beispiel Drehzahl, oder nach einer bestimmten Zeit. Das war jetzt für mich - das ist eine rein persönliche Bemerkung - - wo ich gesagt habe: Mensch da hätte man vielleicht auch mal hinschauen können. - Aber nicht so, wie es jetzt hier dargestellt ist.

(Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Herr Vorsitzender, ganz kurz!)

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, bitte.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Könnten wir die Quelle noch mal erfahren?

Kirsten Lühmann (SPD): dpa.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): dpa. - Vielleicht ist die ja sogar noch da. Dann hört sie es gleich.

(Heiterkeit)

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Das wäre vielleicht nicht schlecht.

(Zurufe)

Vorsitzender Herbert Behrens: Entschuldigung. - Ja, bitte.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Professor Wachtmeister, ich möchte noch einmal zum Anfang zurückkommen. Sie als ein-

ziges externes Mitglied der Untersuchungskommission haben gesagt, Sie haben keine Erklärung dafür gehört, warum Sie berufen worden sind. Da würde mich aber einfach interessieren: Wer hat Sie denn angesprochen?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Der Staatssekretär Odenwald hat mich angerufen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Er hat Sie angerufen -

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Ja.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): - und hat gesagt, Herr Professor, wollen Sie da - -

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Er hat gesagt: Können Sie sich das vorstellen? - Er hat es etwas - - den Aufwand verniedlicht.

(Heiterkeit - Zuruf: Das machen sie immer!)

Und damit hat er mich gefangen gehabt.

(Zuruf der Abg. Ulli Nissen (SPD))

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. Es wird wahrscheinlich nicht nur die Ehre sein.

(Heiterkeit)

Aber danach will ich gar nicht fragen. Mich würde noch mal der Auftrag interessieren. Sie haben eben gesagt, Sie haben am Auftrag nicht mitgearbeitet. Wie ist denn der Auftrag der Kommission?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Also der Auftrag der Kommission, der ist einmal, die - wie soll ich sagen? - Eliminierung dieser unerlaubten Software, Prüfstandserkennungssoftware von VW zu verfolgen, technisch zu begleiten, insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass für die Kunden kein Nachteil entsteht, also dass der Verbrauch - ich sage jetzt CO₂, aber für den Kunden ist das der Verbrauch - eingehalten wird, dass das



5. Untersuchungsausschuss

Fahrverhalten gleich bleibt, dass sie jetzt nicht irgendwo ein ruckelndes Fahrzeug bekommen usw. Das war der ursprüngliche Auftrag. Und das hat sich dann aber immer etwas weiter entwickelt mit dem Thermofenster und, und, und. Da ist halt immer wieder mal was dazu gekommen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das wäre jetzt nämlich gleich meine nächste Frage, Stichwort „Thermofenster“ und all diese Dinge, also diese Parameter, wo die Abgasreinigungsanlage dann abgeschaltet wird. War Ihnen eigentlich, bevor Sie in diese Kommission reingekommen sind und bevor der Abgasskandal durch VW bekannt wurde, klar, dass es solche - ich rede jetzt nicht von illegalen Abschaltvorrichtungen - Thermofenster und so was gibt?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Also, ich kannte jetzt nicht das Thermofenster, aber mir war schon klar, dass hier Maßnahmen ergriffen werden müssen, um zu schützen.

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

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Weil ich habe selber auf dem Gebiet ja gearbeitet. Und das sieht schrecklich aus. Wenn Sie so ein Fahrzeug mal haben, wenn diese Versottung aufgetreten ist, dann funktioniert eigentlich nichts mehr.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Mhm. Okay. - Sie haben eben davon gesprochen, als Sie - - Und da haben Sie vermutlich den Untersuchungsbericht gemeint, hier den Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Ja. Genau.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Den haben Sie den ersten Bericht genannt. Gibt es einen zweiten Bericht?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Nein, nein.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also der erste Bericht - -

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Sorry. Dann habe ich mich irgendwie versprochen oder Sonstiges. Das ist der Bericht der Untersuchungskommission.

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

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Da gibt es keine zwei davon.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. - Es ist auch keiner in Arbeit gewesen?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Über diese Emissionsproblematik?

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

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: In der Kommission? - Es wird irgendwann mal einen CO₂-Bericht geben, nehme ich an.

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

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Aber da kann ich jetzt nichts darüber sagen. Also das ist - -

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Nein, nein. Ich habe hier auch keine - -

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Das ist der eine Bericht. Wenn ich da „erster Bericht“ gesagt habe, dann habe ich mich irgendwie versprochen oder sonstwie verlaufen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. - Dann würde ich zu diesem Bericht noch mal die Frage stellen: Mir ist aufgefallen, der A3, der kommt ganz vorne, erstes Fahrzeug der ersten Gruppe; man könnte auch sagen, das ist der, der irgendwie am besten abgeschnitten hat. Da gibt es sieben Messungen. Interessanterweise ist das das Fahrzeug, wo die Messung NEFZ bei 10 Grad fehlt, die bei allen anderen gemacht worden ist. Haben Sie dafür eine Erklärung?



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Nein, habe ich keine. Das weiß ich jetzt einfach nicht. Meine Erklärung ist - Vermutung -: Waren die Rahmenbedingungen so nicht gegeben, diese 10 Grad zu messen. - Aber das ist Vermutung. Ich weiß es echt nicht.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Haben Sie denn - - Da gab es auch Presseberichte darüber, dass dieses Fahrzeug vom JRC getestet worden ist, ebenfalls unter verschiedenen Bedingungen, und die zu einem ganz anderen Ergebnis kommen als der Bericht der Untersuchungskommission, dass genau dieses Fahrzeug dort besonders problematisch abschneidet und sogar illegale Abschalteinrichtungen - - Ist Ihnen das bekannt? Also, da gab es einen größeren Bericht in mehreren Zeitung darüber.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Da müsste ich jetzt den Bericht sehen. Das ist mir jetzt momentan nicht geläufig, dass da - - Ist das wirklich das gleiche Fahrzeug?

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

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Da muss man aufpassen. Mit gleichem Motor und so?

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das ist der gleiche Wagen.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Da bin ich jetzt - - Da müsste ich jetzt - -

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das JRC hat nämlich genau den Wagen getestet, weil er hier der beste war, und haben gesagt: Da gucken wir da mal nach.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Aber da - - Also es war sehr häufig. Ich kann jetzt wirklich nicht spezifisch auf diesen Fall - - Aber wenn man genauer hingeschaut hat, waren die Rahmenbedingungen eben doch nicht so, dass es vergleichbar ist und dass man sagt: Okay, da fährt man ganz bewusst in irgendeine Ecke rein, wo es höher sein muss. - Aber ich kann es jetzt für diesen Fall nicht beurteilen. Das weiß ich jetzt nicht.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Mhm. - Dann würde mich noch mal interessieren: Bei der Erstellung dieses Untersuchungsberichtes - - Sie haben ja, wenn ich das richtig verstanden habe, zu verschiedensten Fahrzeugen dann Gutachten gemacht. Sie haben dann gesagt, Sie haben denen allen den Segen erteilt. Gut. Aber haben Sie zu jedem oder nur zu manchen - - Also gibt es für jedes der 53 Fahrzeuge von Ihnen ein Gutachten?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Nein, nein.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Oder wie ist das genau gelaufen?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Also nicht zu jedem Fahrzeug, sondern zu jedem Hersteller.

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

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Ich habe diesen Prozess begutachtet, wie die Argumentation der Hersteller war hinsichtlich Abschalteinrichtung - zulässig oder unzulässig. Ist die schlüssig, kann man das nachvollziehen? Ist das technisch erklärbar usw.? Ich bin aber nicht auf die einzelnen Fahrzeuge eingegangen.

Meine Aufgabe war dann auch noch, diese Messprozedur des KBA zu beurteilen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Der Bericht enthält ja dann Textteil, wo auf der einen Seite sich zu den Fahrzeugen und den Herstellern geäußert wird, und auf der anderen Seite die Messdaten. Sind Sie denn in die Erarbeitung dieses Textteils mit einbezogen worden?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Ja.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, das hat man Ihnen dann vorgelegt, oder Sie haben dann - -

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Da war ich aktiv. Da waren wir bestimmt drei, vier Tage zusammen gesessen und haben daran gearbeitet. Und da war ich bis zur letzten Sekunde mit dabei.



5. Untersuchungsausschuss

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Wer hat da alles zusammengesessen?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Oh, meine Güte.
Die Kommission war es.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Wenn es die Kommission war: Waren da Externe?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Die Kommission war es. Das war jetzt immer so ein bisschen mit unterschiedlichen Zusammensetzungen, also sehr viel KBA, dann BMVI, also eigentlich die Kommission.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Und sind die Texte denn irgendwie auch mit den Herstellern dann rückgekoppelt worden?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Also meines Wissens nicht, aber - - Also ich weiß es nicht. Aber ich glaube nicht. Da war die Zeit gar nicht da.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Wie, da war die Zeit nicht da?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Der ist fertig geworden und wurde gedruckt - last minute.

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

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Ich glaube nicht, dass man da einem Hersteller irgendwie noch viel zeigen hätte können.

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

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Aber ich kann es jetzt nicht sagen, weil ich es nicht weiß. Aber für mich ist es unwahrscheinlich, dass da die Möglichkeit bestanden hätte.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Gut. - Meine Zeit ist um.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gibt es Fragen seitens der CDU/CSU?

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):
Nein, im Moment nicht mehr.

Vorsitzender Herbert Behrens: Im Moment nicht mehr. Dann werden die Chancen aber geringer. - Ich habe keine weiteren Fragen. - Die SPD-Fraktion?

Arno Klare (SPD): Doch noch eine Frage, weil ja eben gerade dieses angesprochen worden ist von diesem Joint Research Centre, die den A3 getestet haben. Jetzt muss man natürlich erst einmal feststellen, ob die wirklich identische Fahrzeuge mit identischem Motor und identischer Abgasreinigung usw. getestet haben. Das steht nirgendwo in den Berichten übrigens.

Nur meine sozusagen methodische Frage, weil am Ende werden wir Politiker ja darüber zu entscheiden haben, wie irgendwelche Regularien gesetzt werden: Wenn es so unterschiedliche Tests gibt, die zu unterschiedlichen Ergebnissen führen können, dann muss man ja wahrscheinlich erst einmal hingehen und diese Tests so weit normieren, dass sie immer wieder gleich durchgeführt werden. Wie haben Sie denn bei dieser Untersuchungskommission sozusagen diese Normen festgelegt bei diesen acht Modi, die da gefahren worden sind? Gab es dafür ein Beispiel, oder ist das durch diese Kommission sozusagen gesetzt worden? War das Rechtschöpfung sozusagen?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Also, die Basis ist der NEFZ; der ist immer mit in Betracht, der ist ja eigentlich die Basis. So. Der Vorschlag kam vom KBA, zumindest meines Wissens. Die sind das erste Mal gekommen: Wollen wir das so machen?

Jetzt hat man diese NEFZ-Linie - Beschleunigung, Konstantfahrten, Verzögerungen - einfach aufgesetzt um 10 Prozent und abgesenkt um 10 Prozent. Das ist für mich absolut vernünftig, weil da bin ich immer in einem vergleichbaren Bereich. Also es gibt ja diese Tests, die vergleichbar sind, weltweit; nur manche halten sich halt nicht daran und veröffentlichen, wie jetzt da gerade diese



Pressemitteilung. - Und das ist sinnvoll. Aber in dem Augenblick, wo ich abweiche, erkenne ich: Kann ein Fahrzeug eine Prüfstandssituation erkennen, ja? Und dann hat man noch diesen RDE-Test mit den PEMS-Messungen* nachgezogen, um einfach mal so ein Gefühl dafür zu bekommen: Wie ist die Zukunft auch schon vorbereitet?

Vorsitzender Herbert Behrens: Fragen seitens der Grünen? - Stephan.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich würde noch mal fragen: Bei der Arbeit in der Untersuchungskommission, haben Sie dort den Rat von - also nicht Sie persönlich, aber jetzt sozusagen die Untersuchungskommission - erfahrenen IT-Spezialisten in Anspruch genommen, weil schließlich ging es ja dort um eine komplexe Motorensoftware, Motorensteuerung? Ist dort noch einmal externer Rat eingeholt worden?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Ja, indem mit den unterschiedlichen Steuergeräteherstellern gesprochen worden ist.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Können Sie das noch einmal präzisieren, mit wem? Mir fällt da Bosch ein, aber vielleicht fällt Ihnen irgendwer ein?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Bosch, Conti, Denso.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, die mussten - -

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Ja, und da hat man einfach gefragt: Wie ist das mit der Software? Wie komplex ist das aufgebaut? Was bekommt der Hersteller? Was ist am Steuergerät der Hersteller? Wie sind die Mechanismen der Entwicklung der Funktionen usw.? Wie komplex ist das Ganze? Was kann man alles an Funktionen vom Hersteller verwenden? - Das war ein langes Gespräch. Es ist einfach hinterfragt worden: Wie

ist der Prozess, und wie sieht so eine Steuergerätefunktion aus?

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Und gab es Kontakte zwischen der Untersuchungskommission und der amerikanischen Umweltbehörde EPA in der Zeit?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Oh. - Also ich war bei keiner dabei und weiß jetzt auch von keinem Kontakt. Aber das ist jetzt mein Wissen; das heißt nicht, dass es das nicht gegeben hat.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Klar. - Wurden im Rahmen der Untersuchungskommission auch Überlegungen diskutiert, wie man das Prüfverfahren seitens des KBA bei der Typgenehmigung verbessern, verändern könnte?

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Nein, das war jetzt nicht, also absolut nicht Thema.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und das Ganze - -

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Das ist Zukunft. Wir haben genügend Arbeit gehabt, dass wir die Gegenwart aufarbeiten.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also das heißt, Sie haben über Vorschläge, die ja der Minister Dobrindt schon vor einem Jahr geäußert hat, nämlich künftig sogenannte Schadstoff-Anti-Doping-Tests zu machen - -

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Ach, das meinen Sie mit Prüfverfahren. Ich war jetzt auf Lastzyklentests usw. - Das ist diskutiert worden. Ob das sinnvoll ist, aus der Serie plötzlich hier Fahrzeuge zu nehmen, dass das KBA am Prüfstand verfügt und dort immer wieder Messungen durchführt, das haben wir schon diskutiert.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Können Sie das noch einmal etwas ausführlicher machen? Die sind ja jetzt irgendwie definiert worden. Oder man sagt jetzt sozusagen,

* korrigiert durch Zeugen



5. Untersuchungsausschuss

es soll Schadstoff-Anti-Doping-Tests geben? Sind die dort sozusagen definiert worden, was das bedeutet, und ist darüber diskutiert worden? Oder ist das nur kurz vorgestellt worden? Also - -

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Noch mal: Was jetzt an Zyklen gefahren werden sollte, ist nicht diskutiert worden oder ist jetzt nicht im Detail diskutiert worden. Da kann schon mal eine Bemerkung gefallen sein; weiß ich jetzt nicht mehr. Dass solche Tests sinnvoll sind, das ist diskutiert worden, wie man sie durchführt, wer sie durchführt, dass die Führerschaft das KBA eindeutig haben muss und da auch direkt durchführt, also die Sinnhaftigkeit solcher Tests, wie die auch dann immer aussehen. Da geht es wieder: Kann ich Abschalteinrichtungen jetzt im Sinne Zulässigkeit und Temperaturfenster oder Sonstiges - da kann ja noch viel mehr in Zukunft auch mal möglich sein; weiß man nicht - oder eine unzulässige Prüfstandserkennung - - Da kann ich mir ja Tests überlegen. Das ist das, was Sie oder ich vorher gesagt haben. Da kann man kreativ sein, was man noch so an Tests macht.

Also mein Vorschlag wäre hier jetzt nicht, einen vorgegebenen Zyklus einzuführen, sondern zu sagen: Ich habe ein bestimmtes Fahrzeug, und das teste ich mal. Dann mach ich mal plus 10 Prozent und vielleicht auch mal plus 20 Prozent. Das würde ich für sinnvoller halten. Aber es ist jetzt nicht im Detail diskutiert worden, sondern nur, dass es sinnvoll ist, so etwas zu machen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie haben sich da sozusagen mit Vorschlägen auch eingebracht an der Stelle? Und haben Sie auch Vorschläge gemacht, also wie man die Fahrzeuge auswertet und welche das sein sollen? Es macht ja ein Unterschied, ob das Fahrzeuge sind, die sozusagen de facto Neufahrzeuge sind, oder Fahrzeuge sind, die schon ein paar Jahre im Betrieb sind. Das macht ja auch einen Unterschied.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Das macht einen Unterschied. Das ist richtig. Da muss ein guter Mix gemacht werden. Da gehe ich wieder ein bisschen weg von der Zeugen- in eine persönliche Aussage. Aber Sie müssen das Fahrzeug im

Neuzustand sehen. Aber es ist ja auch interessant: Wie verhalten sich Fahrzeuge im Laufe ihres Lebens? Das kann man beides untersuchen; es macht beides Sinn.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. Danke.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gibt es weitere Fragen an den Zeugen Professor Wachtmeister aus dieser Runde? - Das ist nicht der Fall. Dann darf ich mich ganz herzlich bei Ihnen bedanken für die Antworten auf unsere Fragen.

Wir beenden die Befragung für heute, wenn auch kein weiterer Bedarf an eingestufte Sitzung besteht. - Das ist nicht der Fall. Dann sind Sie für heute entlassen.

Im Rechtssinne ist die Vernehmung dann beendet, wenn Sie das Protokoll sich anschauen konnten und binnen 14 Tagen mögliche Korrekturen vorgenommen haben oder Richtigstellungen oder Ergänzungen Ihrer Aussage erforderlich sind. Erst danach beschließt dann der Ausschuss über die Beendigung und den Abschluss der Vernehmung. - Herzlichen Dank und noch einen schönen Abend.

Zeuge Dr. Georg Wachtmeister: Ich bedanke mich auch und hoffe, dass ich ein bisschen zur Klarheit beitragen konnte. - Auf Wiedersehen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Auf jeden Fall. - Danke schön.

Jetzt taucht aus praktischen Gründen gerade die Frage auf: Die jetzt kommenden Zeugen - - Gibt es Bedarf aus dieser Runde, die in einer eingestuften Sitzung zu vernehmen? Wenn das nämlich nicht der Fall ist, wenn es keine eingestufte Sitzung geben wird, dann können die Kolleginnen und Kollegen nämlich bereits an dieser Stelle Schluss machen. - Dann können wir so verfahren. Dann kann das Sekretariat entsprechend handeln.

Dann können wir jetzt Herrn Dr. Jakob Seiler wieder in den Sitzungssaal führen.



**Vernehmung des Zeugen
Dr. Jakob Seiler**

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Seiler, nehmen Sie Platz, bitte. Noch einmal herzlich willkommen! Ich habe Sie bereits zusammen mit den anderen Zeugen über Ihre Rechte und Pflichten informiert.

Bevor ich zur Vernehmung in der Sache komme, möchte ich Sie zunächst zur Person vernehmen. Deshalb sagen Sie uns bitte Ihren Vornamen und Namen, Ihr Alter, Ihren Beruf und Ihren Wohnort.

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Mein Name ist Jakob Seiler. Ich bin 47 Jahre alt, geboren am 11.10.1969 in Köln. Ich wohne in der Cyclopstraße 9 in 13469 Berlin. Ich bin ausgebildeter Ingenieur, und ich arbeite beim Verband der Automobilindustrie.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Herr Seiler, Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung schriftlich informiert.

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann ist es nicht erforderlich, noch mal zu wiederholen, worum es uns hier geht beim Untersuchungsausschuss.

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Ich wurde umfassend informiert. Vielen Dank.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sehr schön. - Herr Seiler, falls Sie es wünschen, haben Sie jetzt die Möglichkeit, im Zusammenhang darzulegen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist. Wenn Sie das wünschen, dann hätten Sie jetzt das Wort.

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Ja, vielen Dank. - Herr Vorsitzender! Verehrte Abgeordnete des Bundestages! Ich möchte gerne von der Möglichkeit Gebrauch machen, mich zum Gegenstand der Vernehmung im Zusammenhang zu äußern.

Die Motor- und Antriebsentwicklung war über viele Jahre geprägt von dem Ziel, die europäische

CO₂-Gesetzgebung zu erfüllen und Strafzahlungen wegen Vermeidung der CO₂-Ziele zu vermeiden. Die Verschärfung der Abgasgesetzgebung von Euro 4 auf Euro 5 und dann später auf Euro 6 führte zusammen mit der verschärften CO₂-Gesetzgebung zu schwierigeren Bedingungen. CO₂-schädliche Maßnahmen galt es bei gleichzeitiger Erfüllung der anspruchsvoller werdenden Emissionsgesetzgebung zu vermeiden. Dieser Spagat war schwierig, da in der Regel Motormaßnahmen, die den Verbrauch verringern, auf der anderen Seite zu höheren Stickoxidemissionen führen. Bereits die Einhaltung von Euro 5 im vorgeschriebenen Zyklus war seinerzeit eine Herausforderung. Die Einführung von Euro 6 führte dann zur Einführung von DeNOx-Technologien. Die Einhaltung der Grenzwerte unter beliebigen Fahrbedingungen war meines Erachtens zu dieser Zeit kein primäres Entwicklungsziel und stand dem Ziel der Kraftstoffverbrauchsoptimierung nach.

Der NEFZ und die heute gültige Abgasgesetzgebung waren meines Wissens eine Hauptursache dafür, dass die Emissionswerte zwischen Prüfstand und Straße immer weiter auseinanderliefen. Der NEFZ spiegelt nämlich heutiges Fahren nur noch unzureichend wider. Neue Fahrzeugtechnologien werden nicht repräsentativ abgebildet, und der Zyklus setzt nicht mehr die richtigen Anreize für eine Gesamtfahrzeugauslegung. Aus unserer Sicht war der NEFZ also deutlich überholungsbedürftig. Diese Diskrepanz zwischen Rolle und Straße war in Fachkreisen und auch im VDA seit langer Zeit bekannt. Manifestiert haben sich diese Unterschiede im sogenannten Handbuch für Emissionsfaktoren, welches das Realemissionsverhalten von Fahrzeugen beschreibt. Aus unserer Sicht war diese Diskrepanz also schon lange bekannt über das Handbuch für Emissionsfaktoren. Und meines Wissens wurde das Handbuch für Emissionsfaktoren seinerzeit vom Umweltbundesamt ursprünglich entwickelt.

Der NEFZ bietet zudem Möglichkeiten der Optimierung bei der Fahrzeughomologation, also bei der Zulassung. So muss beispielsweise nicht zwischen Kombi und Limousine unterschieden werden. Das Fahrzeug braucht keine Sonderausstat-



5. Untersuchungsausschuss

tung und auch keine Klimaanlage. Außerdem bietet der NEFZ Toleranzvorgaben bei der Vorkonditionierung des Fahrzeugs. Und allein aus Wettbewerbsgründen wurden diese Toleranzvorgaben in der gesamten Automobilindustrie genutzt; denn kein Hersteller konnte es sich gegenüber seinem Wettbewerber leisten, schlechter dazustehen. Dass Volkswagen aber in den USA Fahrzeuge illegal manipuliert hat, war bis zum 20. September letzten Jahres unbekannt. Es gab hierzu keine Hinweise, weder extern noch VDA-intern.

Ich weiß auch, dass Abschaltvorrichtungen unzulässig sind und nur bestimmte Ausnahmen vorgesehen sind. Für die aufgekommene Diskussion um den Motorschutz besitze ich als ausgebildeter Ingenieur zwar ein technisches Verständnis. Die Grenzen der Rechtmäßigkeit von Abschaltvorrichtungen kann ich jedoch nicht beurteilen. Abgasregelstrategien und Motorapplikationen sind hoch wettbewerbsrelevant und wurden daher im VDA grundsätzlich nie diskutiert. Ich besitze deswegen auch keine Detailkenntnisse über Regelstrategien der einzelnen Motoren der Hersteller. Das Kartellrecht sowie unser VDA-interner Kartellrechtsleitfaden verbieten auch eine Diskussion hierüber.

Der WLTP sollte die Lücke im Kraftstoffverbrauch schließen oder zumindest verringern. Der WLTP deckt nämlich das normale heutige Fahrpektrum gut ab und hat dem Stand der Technik angepasste Toleranzen. Und er bietet meines Erachtens daher eine klare Messanweisung und lässt auch keinen Spielraum mehr für Interpretationen. Damit stellt der WLTP auch innerhalb des Wettbewerbs der Hersteller eine robuste und faire Vergleichsbasis dar. Dem NEFZ und seinen alten Fahrprofilen und seinen hohen Spielräumen trauert heute niemand mehr hinterher.

Neben der höheren Repräsentativität des WLTP hatten wir industrieseitig noch das Ziel, mit dem WLTP eine möglichst weltweite Harmonisierung bei der Zulassung von Fahrzeugen zu erreichen. Ich selber war in den Jahren 2012 und 2013 technischer Sekretär der WLTP-Arbeitsgruppe unter dem Dach der UNECE in Genf.

Auch RDE wurde im Prinzip als sinnvolle Ergänzung zur geltenden Abgasgesetzgebung angesehen, wenngleich dieses neue Testverfahren für uns eine sehr hohe Herausforderung darstellte. Die Messtechnik war neu. Die Messprozedur war sehr komplex, und auch die Messrandbedingungen waren sehr weit bzw. sogar noch undefiniert. Zudem stellte sich heraus, dass RDE einen sehr hohen Zusatzaufwand bedeutete und im Endeffekt auch eine deutliche Verschärfung der Abgasgesetzgebung darstellte.

Wir haben dann ab Ende 2013 eine erste Grundsatzzposition zu RDE entwickelt. Wichtige Leitlinien hierfür waren einmal die technische Darstellbarkeit, dann eine ausreichende Vorlaufzeit für Produktion und Entwicklung sowie eine rechtssichere und eine robuste Anwendung. Unsere Position zu den Grenzwerten, den Konformitätsfaktoren war geprägt von der Idee, dass eine erste RDE-Stufe zügig eingeführt werden kann. Und deswegen war es für uns wichtig, dass diese erste RDE-Stufe auf aktueller Fahrzeugtechnologie basiert. Für die zweite RDE-Stufe sah sich die Automobilindustrie in der Lage, flächendeckend DeNOx-Technologien einzuführen. Dafür benötigte es aber natürlich die entsprechende Entwicklung und die Produktion und deswegen auch die entsprechende Vorlaufzeit. Und wir haben eben sehr intensiv auf eine Lead Time von fünf Jahren gedrängt.

Aus unserer Sicht sind auch die Grenzwerte abhängig vom Timing und den zugelassenen Randbedingungen, und sie dürfen nicht isoliert betrachtet werden. Wir haben daher auch stets für ein RDE-Gesamtpaket plädiert, welches eben aus Grenzwerten, aus Randbedingungen und aus Timing besteht. Und wir haben auch dafür plädiert, die sogenannte Transferfunktion mit in diese Diskussion einzubeziehen.

In den Jahren 2014 und 2015 wurden wir von den Ministerien regelmäßig zu Fachgesprächen eingeladen. Die Diskussionen liefen dort in der Regel kritisch ab. Ich will auch festhalten, dass aus meiner Sicht die Vertreter der Bundesregierung zu keinem Moment gefällig waren und stets ihre eigene kritische Sichtweise entwickelt haben.



5. Untersuchungsausschuss

Insbesondere für das Umweltministerium war es stets von grundlegender Bedeutung, dass die in den Fachgesprächen diskutierten RDE-Szenarien auch zur Erreichung der Luftqualitätsziele führen. Aus diesem Grunde haben wir bei einem Fachgespräch auch angeboten, in Abstimmung mit den Regierungsvertretungen eine Studie zur Entwicklung der Luftqualität durchführen zu lassen. Die Ergebnisse dieser Emissionsprognose zeigen dann auch, dass die Marktdurchdringung von Euro 6 und RDE langfristig zur Erreichung der Luftqualitätsziele führt.

Die Ergebnisse dieser Fachgespräche sind übrigens auch in unsere eigene Position wieder zurückgefließen. Ein Beispiel hierfür ist vielleicht die Behandlung des Ottomotors im Rahmen von RDE. Ich selber habe noch Mitte 2015 dafür plädiert, RDE auf die NOx-Diesel-Emissionen zu fokussieren und den Ottomotor aufgrund seiner geringen NOx-Relevanz komplett außen vor zu lassen. Wir haben aber in diesen Fachgesprächen den deutlichen politischen Wunsch der Bundesregierung nach einer Einbeziehung des Ottomotors gespürt und haben entsprechend unsere Position angepasst und letztendlich auch die Einbeziehung des Ottomotors akzeptiert.

Nach Bekanntwerden des Dieselskandals im September 2015 riss der fachliche Austausch mit den Behörden abrupt und nahezu vollständig ab. Die Aufarbeitung des Abgasskandals hatte in den Behörden und in den Ministerien Vorrang. Lediglich zum BMWi bestand für mich noch die Möglichkeit, unsere Position zu RDE zu erklären.

Gerne beantworte ich nun Ihre Fragen, soweit mir das aus meinem Erinnerungsbild als Referent im VDA möglich ist. - Vielen Dank.

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielen Dank für Ihre Einführung. - Vielleicht können Sie doch einmal ein bisschen präziser darstellen, was auch Ihr persönlicher, fachlicher Hintergrund ist in dieser Frage sowie Ihre Aufgabe im VDA, und zwar speziell im Hinblick auf die Pkw-Emissionen. Sind Sie direkt damit befasst? Haben Sie einen Stab dafür, eine Abteilung? Wie muss ich mir Ihr Tätigkeitsfeld in diesem Zusammenhang vorstellen?

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Ich bin Referent im VDA und bin Experte für Emissionen. Und, ich sage einmal, die Emissionsthemen, die Emissionsgesetzgebung, die Diskussion, die gerade im öffentlichen Kreise stattfindet, laufen über meinen Schreibtisch.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nun haben Sie ja gerade erwähnt, dass der NEFZ aus Sicht des VDA nicht haltbar ist und es Veränderungen geben muss, und haben auch darauf hingewiesen, dass spätestens mit der Entwicklung des Handbuchs durch das UBA klar war, an welchen Stellen dort Defizite bestehen. Nun gab es aber ja darüber hinaus immer wieder auch von Verbänden, Umweltverbänden, insbesondere von der Deutschen Umwelthilfe, die immer wieder darauf hingewiesen hat, dass der CO₂-Ausstoß oft deutlich über den Herstellerangaben liegt - -

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und auch die Untersuchung 2014 vom ICCT macht das noch einmal deutlich, nachdem man dort in einer Studie dann auf die Unregelmäßigkeiten hingewiesen hat. Meine Frage dazu: Kamen in diesen Zusammenhängen die Umwelthilfe oder das KBA und/oder auch das Ministerium auf den VDA zu, um sich über solche Meldungen auszutauschen? Wurden die diskutiert, diese Ergebnisse?

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Wir haben meines Wissens nach jetzt nicht explizit auf die ICCT-Meldungen oder auf andere Meldungen hier den Kontakt gesucht, sondern wir waren im regelmäßigen Austausch. Und, wie ich gesagt habe, hatten wir auch mit den Ministerien den gleichen Kenntnisstand, wie es eben auch im Handbuch für Emissionsfaktoren beschrieben ist. Wir haben ja auch gemeinsamen im Prinzip regelmäßig und kontinuierlich an der Weiterentwicklung gearbeitet, sprich WLTP und RDE. Also das war jetzt nicht sozusagen punktuell auf eine Veröffentlichung von ICCT, sondern das war ein Prozess. Der WLTP-Prozess hat viele Jahre vorher begonnen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also weder Sie sind als Verband auf die Hinweisgeber, nenne ich



sie einmal, zugegangen, und auch die Institutionen und Verbände sind nicht an Sie herangetreten und haben Sie darauf aufmerksam gemacht und gesagt: „Wir haben hier ein Problem. Wie stehen Sie dazu?“ - Diese Herangehensweisen hat sich - -

Zeuge Dr. Jakob Seiler: ICCT ist damit an die Öffentlichkeit gegangen und damit natürlich auch indirekt an uns.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Sind Ihnen im Untersuchungszeitraum Unsicherheiten durch VDA-Mitglieder bekannt geworden bezüglich der Auslegung und der Zusammenfassung des Begriffs „Abschalteinrichtungen“?

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Nein. Das kann ich definitiv ausschließen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Wurden an Sie oder den VDA Unsicherheiten bei den Mitgliedern darüber herangetragen, ob Abschalteinrichtungen oder andere Methoden, die sich auf die Wirkung der Abgasemissionsminderung auswirken, im Rahmen des Typengenehmigungsverfahrens anzugeben sind?

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Ich will ehrlich sein: Wir haben im VDA vor dem 20. September 2015 nie das Wort „Abschalteinrichtungen“ benutzt oder gehört. Es war für uns ein überraschendes und neues Thema. Nach dem 20. September war das natürlich ein Thema. - Aber von daher muss sich Ihre Frage klar verneinen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gleichwohl gab es ja durchaus - - Das bezieht sich wieder auf die Hinweise, die ich zunächst nannte - ICCT und DUH -, wo darauf hingewiesen worden ist: „Wir haben ein Problem“, was sich zum damaligen Zeitpunkt nicht erklären lässt. Also, ein Stück Unklarheit schien ja dort zu sein. Gab es Aktivitäten des VDA gegenüber auch dem KBA oder der Bundesregierung, um diese Unklarheiten auszuräumen? Sie sprachen auch davon, dass es regelmäßige Kontakte gegeben hat. Da kann es ja durchaus mal Gegenstand von Gesprächen gewesen sein.

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Ja, natürlich. Natürlich. Ich sage ja, diese Diskrepanz zwischen Rolle und Straße war kein Geheimnis, sondern es hat doch verschiedene Gründe, warum die Entwicklung so gelaufen ist, dass der NEFZ sich immer weiter von den heutigen Fahrern entfernt hat und dass die Kraftstoffverbräuche zwischen Rolle und Straße weiter auseinandergehen. Das haben wir auch nie abgestritten. Ich denke, dass wir auch alle einfach gemeinsam nach Lösungen gesucht haben, wie diese Diskrepanz verringert werden kann und welche Lösungen gefunden werden können, damit das, diese Diskrepanz, abnimmt und nicht zunimmt. Und die Lösung war für uns definitiv in einer reformierten, sauberen, robusten und repräsentativen Gesetzgebung gelegen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Mhm. - Haben Sie denn diesbezüglich dann auch entsprechende Kontakte aufgenommen mit dem KBA oder mit dem Ministerium, um auf diesen Punkt hinzuweisen, den Sie genannt hatten?

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Also mit dem KBA bezüglich Gesetzgebungsprozess eigentlich nicht, weil KBA ist die Behörde für die Typzulassung. Und da gibt es sicherlich die Beziehungen für die Hersteller, die ihre Fahrzeuge zulassen, aber nicht über den VDA. Zu den Ministerien natürlich schon.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und sind Sie gleich mit Lösungsvorschlägen in diese Gespräche reingegangen? Was war die Position des VDA in diesen Gesprächen?

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Wir hatten natürlich Ideen und Positionen und Argumente, wie diese neue Gesetzgebung aussehen kann. Es war zum Beispiel auch so, dass der WLTP-Zyklus, also das Fahrprofil, mit Einverständnis aller Beteiligten von einem unabhängigen Experten definiert wurde auf Basis von weltweit gesammelten Fahrdaten, um auch einfach weltweit repräsentativ zu sein. Und dieser unabhängige Experte - das war der Herr Steven -, der wurde von der Automobilindustrie finanziert. Wir haben da sozusagen einen finanziellen Beitrag geleistet, damit dieser unabhängige Experte seine Arbeit machen kann.



Wir haben beim WLTP auch Vorschläge gemacht, wie Toleranzen eingeengt werden können, wie das Verfahren insgesamt robust gestaltet werden kann. Da sind laufend Diskussionen gewesen über Familienbildung: Wie kann man einen pragmatischen Ansatz wählen, dass zum Beispiel nicht jedes Fahrzeug, was auf die Straße kommt, einzeln zugelassen werden soll, sondern wie kann man die Fahrzeuge so gruppieren, dass man nicht zu viele Messungen machen muss, aber dass es trotzdem noch repräsentativ ist? Solche Diskussionen sind ständig gelaufen, ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: Mhm. - Und wie aufgeschlossen war man gegenüber Ihren Vorschlägen?

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Ich kann da schlecht eine pauschale Antwort geben, muss ich ehrlich sagen. Vielleicht versuche ich es trotzdem. Wir sind ja in dem ganzen Prozess im Prinzip nur Ideengeber, nicht der Gesetzgeber. Und wenn wir es geschafft haben, mit unseren Ideen, mit unseren Argumenten die Gesetzgeber zu überzeugen, dass es sinnvoll ist, dass es gut ist, dass es in die richtige Richtung führt, dann waren wir erfolgreich.

Vorsitzender Herbert Behrens: Mhm. - Nach Aktenlage waren aber ja auch Mitarbeiter der Ministerien offenbar nicht untätig. Nach Aktenlage haben Mitarbeiter vom BMUB und vom BMVI sich mit Möglichkeiten zur Verringerung der Realmissionen ja 2010 bereits befasst.

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Mhm.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und zwar wurden solche Maßnahmen, die damals Anti-Manipulationsmaßnahmen genannt worden sind, ins Gespräch gebracht, und technische Überwachung. Das ist MAT A BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 27/7353.5/3-2-RDE, Ordner 60, Blatt 2 ff. Sind derartige Vorschläge auch bei Ihnen bzw. beim VDA angekommen?

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Ich müsste Sie jetzt - - dürfte Sie fragen, ob ich diese Akte sehen kann, ansonsten muss ich mutmaßen, um was es geht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Es sind nur die Begriffe, die dort niedergelegt sind: Anti-Manipulationsmaßnahmen und technische Überwachung.

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Ja, bei der technischen Überwachung, denke ich, dass es um die Abgasuntersuchung ging. Seinerzeit wurde diskutiert, ob die Abgasuntersuchungen für moderne Fahrzeuge durch eine OBD-Kontrolle ersetzt werden kann. Wir haben ja jetzt gerade wieder die Diskussion, dass die Abgasuntersuchung eingeführt wird. Und wir haben uns seinerzeit natürlich auch über die technische Wirksamkeit der Abgasuntersuchung unterhalten. Ich mutmaße, dass die Akten, die Sie genannt haben, in diese Richtung gehen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut. - Ich glaube, wir können es uns sparen, das herauszusuchen. Aber ich denke schon, technische Überwachung ist dieses Instrument, das Sie gerade genannt haben. Es ist ja durchaus eine Idee, welche wieder aktuell ist.

Und hat es dann dazu bei Ihnen, beim VDA, eine interne Diskussion gegeben über diese Ideen von Mitarbeitern des BMUB und BMVI?

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Ja. Es gab Ideen, die sogenannte Trübungsprüfung wieder verbindlich vorzuschreiben. Das wurde als Mittel angesehen, zu erkennen, ob ein Fahrzeughalter seinen Partikelfilter illegal entfernt oder nicht.

Ja, wir sind natürlich mit solchen, sage ich mal, Maßnahmen, die illegal sind und in Kundenhand geschehen, nicht direkt betroffen, aber die Diskussion ist natürlich verständlich: Wie kann man so etwas verhindern? Wir haben, meine ich, seinerzeit argumentieren können und darlegen können, dass ein illegaler Ausbau eines Partikelfilters sich in der OBD-Überwachung niederschlagen muss und von daher eine Trübungsmessung keinen Mehrwert bringt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay, das ist schon sehr detailliert dargestellt. Mir ging es eher so vom Grundsatz her, ob über diese Themen auch aktiv dann diskutiert worden ist. Sie haben



jetzt schon auch eine Maßnahme vorgetragen. Vielen Dank.

Sie haben darauf hingewiesen: NEFZ taugt nicht mehr. Ist schon frühzeitig dann so übereinstimmend festgestellt worden. Und nun ist ja bis zum Einführen eines neuen Zyklus einiges zu tun. Nun ist die Frage, ob nicht auch so eine Maßnahme das auffangen kann, beispielsweise dass das KBA Prüfverfahren auch außerhalb des NEFZ vornimmt, zum Beispiel um Hinweisen auf Unregelmäßigkeiten nachzugehen. Gibt es dazu eine Position des VDA vor September 2015?

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Ich meine eigentlich, dass Feldüberwachung schon im gesetzlichen Rahmen vor 2015 vorgesehen war. Und meines Wissens hat ja auch die BAST in Beauftragung von BMVI und BMUB eine Felduntersuchung durchgeführt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Es gab eine Studie.

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Ja. Ich meine sogar, die habe ich bei mir auf dem Schreibtisch. - Ich habe gerade vergessen, mein Handy auszumachen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ach so. Okay.

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Bitte, ich will jetzt nicht, dass es klingelt. Fällt mir gerade ein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, wenn Sie das sicherstellen, das wäre ganz gut.

Zeuge Dr. Jakob Seiler: So. Okay.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann jetzt zum Zeitpunkt nach Bekanntwerden des Skandals: Wie hat sich der VDA zu den von der Untersuchungskommission nach Bekanntwerden des Skandals durchgeführten Testverfahren positioniert? Keine Beanstandung seitens des VDA oder der Hersteller hinsichtlich der Zulässigkeit der durchgeführten Tests? Man hat ja richtig zugegriffen.

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Wir haben die nicht beanstandet. - Ich muss jetzt noch mal nachfragen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Es geht darum, wie Sie sich dazu positioniert haben. Halten Sie es für ein sinnvolles und möglicherweise auch später nachvollziehbares Mittel, was in der Untersuchungskommission angewendet worden ist, da es ja sehr weitgehende, gesetzlich nicht vorgesehene Prüfverfahren gegeben - - Und danach frage ich.

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Ja, ich verstehe schon. - Ich denke mal, die Frage ist insofern - so sehe ich es - obsolet, da wir ja jetzt ohnehin RDE bekommen und RDE ohnehin einen sehr weiten Rahmen aufspannt und auch die Feldüberwachung bei RDE ja fester Bestandteil ist. Von daher werden wir das bekommen, und ich denke mal, die ganze Feldüberwachung, so wie sie mit RDE angelegt ist, wird dazu führen, dass man ja ein stärkeres Vertrauen in die Fahrzeuge bekommt als in der Vergangenheit.

Vorsitzender Herbert Behrens: War Ihnen vor der Aufdeckung des VW-Skandals die Existenz von Software zur Erkennung Rollenprüfstandssituation über bestimmte Fahrzyklen bekannt?

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Es gab mal, glaube ich, in den 90er-Jahren eine Story, von der man gehört hat. Also dass so was schon mal gemacht wurde in der Vergangenheit, wusste ich.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und deshalb waren Ihnen auch Begriffe wie „Abschalteinrichtung“ oder „Defeat Device“ durchaus bekannt. Sie hatten eingangs gesagt, dass nicht - -

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Wie gesagt, die Begriffe an sich waren mir so nicht bekannt. Ich sage auch ganz ehrlich, dass ich in den genauen Paragraphen in der Emissionsgesetzgebung, wo das definiert ist, und die Definition in der 715/2007er, sage ich mal, genau präzisiert - erst nach dem 20. September reingeschaut habe. Aber dass schon mal eine illegale Manipulation, wie auch immer die zustande gekommen ist, vorgekommen ist in der Vergangenheit, wusste ich.



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. Danke schön. Das wäre das zu meinen einleitenden Fragen. - Ich gebe das Wort an die CDU/CSU-Fraktion.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Herr Dr. Seiler, Sie haben ja eben in Ihrem Eingangsstatement noch mal deutlich gemacht, dass es beim NEFZ entsprechend darum ging, dass der überholungsbedürftig wäre, und dass man alleine - das wurde eben vom Vorsitzenden auch noch mal angesprochen - über die Tatsache, dass es eben ein Handbuch für Emissionsfaktoren gab, wusste, dass das entsprechend verändert werden muss. Sie haben ebenfalls gesagt, dass Sie keine Kenntnisse darüber hatten, dass es Abweichungen oder Anhaltspunkte und Beweise gab für unzulässige Abschaltvorrichtungen, die dann die NOx-Werte entsprechend auch manipuliert haben. Es stellen sich für mich in Bezug auf den NEFZ dann folgende Fragen: Ist der VDA einer Aufklärung der Abweichungen über eigene Untersuchungen oder Metastudien nachgegangen? Haben Sie da etwas initiiert, auch dafür zu sorgen, dass man eben mal schaut, wie sich diese Abweichungen, die sich ergeben im NEFZ-Betrieb, entsprechend zukünftig vermeiden lassen und wo das überall auftaucht und wie man das am besten machen kann, dass man in Zukunft eben andere Werte dort bekommt, insbesondere vor dem Hintergrund, dass wir ja Faktoren haben bis zu dem Siebenfachen des Grenzwertes und manchmal vielleicht in dem einen oder anderen Falle auch darüber hinaus? Was haben Sie da konkret gemacht, auch vor Bekanntwerden der Manipulationen bei VW?

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Ich versuche mal, mit der ersten Frage anzufangen, was wir gemacht haben, um bei der Aufklärung der entdeckten Manipulationen mitzuwirken. Es hat ja direkt nach dem VW-Skandal die Bundesregierung die Untersuchungskommission eingesetzt, die den Fall untersuchen soll. Und ich denke, sie hat eine gute Arbeit geleistet. Sie hat nämlich abweichend von dem Zyklus getestet und hat auch klar herausgefunden, dass es eben Abweichungen gibt.

Was wir nicht gemacht haben: Wir haben zu dieser Untersuchungskommission nicht beigetragen. Es war eine Untersuchung, die komplett losgelöst

vom VDA und von mir lief. Wir sind darüber nicht eingebunden gewesen, und ich habe auch nichts über die Art der Untersuchungen, wie sie durchgeführt werden, gewusst.

Die Frage, die Sie gestellt haben, ist natürlich: Was kann man machen, damit so was nicht mehr passiert? Und das ist ja eine - -

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Eigentlich war die Frage: Was haben Sie im Zeitpunkt davor gemacht, vor Bekanntwerden der Manipulation in Bezug - - Sie haben ja vorhin ausgeführt, dass der Neue Europäische Fahrzyklus auf dem Rollenprüfstand eben nicht das Maß aller Dinge ist, und das haben Sie gewusst, und das wollten Sie verändern. Und die Frage stellt sich: Was haben Sie im Vorfeld des 20. September 2015 entsprechend selber angestoßen, um da entsprechende Veränderungen herbeizuführen? So hatte ich Sie verstanden, dass Sie da Diskussionen geführt haben.

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Ja, das ist richtig. - Und unsere Aktivität oder meine Aktivität im Bereich der technischen Fortentwicklung hat sich natürlich voll darauf gestützt, dass wir es schaffen oder der Gesetzgeber es schafft - und wir haben versucht, ihn dabei zu unterstützen -, dass eben die Gesetzgebung so reformiert wird, dass das Verfahren dann eben auch robust und breit anwendbar ist. Und ich sagte ja auch ganz explizit, dass die RDE-Gesetzgebung, die ja qua Gesetz diese hohen Überschreitungen, die detektiert worden sind, verbietet, auch nicht erst mit VW begonnen hat im Jahre 2015, sondern die RDE-Gesetzgebung hat begonnen ungefähr im Jahre 2011.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Um weiter noch mal auf das Themenfeld CO₂ zu sprechen zu kommen: Auch die im Typgenehmigungsverfahren ermittelten CO₂- und Kraftstoffverbrauchswerte stehen als unrealistisch in der Kritik. Hatten Sie jemals - und wenn ja, ab wann? - Hinweise oder Anhaltspunkte dafür, dass Kfz-Hersteller, wie im *Spiegel* am 20.11.2015 behauptet wurde, auch den Ausstoß von CO₂ und den Verbrauch der Fahrzeuge bei Messverfahren in der Vergangenheit manipuliert haben?



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Nein, habe ich nicht, und ich kann es auch, ehrlich gesagt, nicht nachvollziehen. Die Typzulassung ist ein komplexer Prozess. Der beginnt bei der Konditionierung des Fahrzeugs über die eigentliche Messung bis hin zur Auswertung. Und ich glaube, dass man da sehr aktiv drinstecken muss, um das auch bewerten zu können. Und das kann meines Erachtens nur der Hersteller, der Technische Dienst oder die Typgenehmigungsbehörde.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Es steht ja hier der Vorwurf im Raum, dass die Abweichung der Typgenehmigungsverfahren - - die ermittelten CO₂- und Kraftstoffverbräuche von den Messwerten im Realbetrieb insbesondere durch gezieltes Ausnutzen der Messtoleranzbereiche durch Automobilhersteller sich vergrößert hätte. War Ihnen diese Praxis der Hersteller bekannt, oder waren Sie da in irgendwelche Diskussionen involviert, die das zum Gegenstand hatten?

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Das meinte ich in meinem Eingangsstatement offen auch dargestellt zu haben -

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Dann habe ich es vielleicht überhört.

Zeuge Dr. Jakob Seiler: - sorry dafür -, dass es Toleranzvorgaben gab, die auch genutzt wurden von den Herstellern, und zwar nicht nur von dem einen oder anderen, sondern innerhalb der gesamten Automobilindustrie genutzt wurden.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Und seit wann konnten Sie die genau? Und in welchem Zusammenhang haben Sie Kenntnis davon erlangt?

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Ich versuche es gerade - - Ich glaube, die erste Diskussion um Toleranzen oder um diese Toleranzvorgaben ist natürlich aufgekommen im Zusammenhang mit der Reform, mit dem WLTP, aber sie ist natürlich auch aufgekommen zusammen mit der CO₂-Gesetzgebung, weil vor der CO₂-Gesetzgebung - - Oder ich sage mal: Die CO₂-Gesetzgebung hat doch einen deutlichen Schub bei der Optimierung der Fahrzeuge in Richtung CO₂ gebracht.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Gab es Ihrerseits hierzu Gespräche mit den Kfz-Herstellern, um dieser Tendenz auch entgegenzuwirken, also im Sinne von - -

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Ich kann mich nur wiederholen: Ja, nämlich die Reform des Messverfahrens.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): RDE, okay. - Danke erst mal. - Ich gebe weiter.

Stellvertretender Vorsitzender Oliver Krischer: Okay, danke. - Jetzt ist die Grüne-Fraktion dran. - Dann bin ich dran. - Herr Dr. Seiler, ich frage dann noch mal nach, ob ich das richtig verstanden habe, was Sie eben gesagt haben. Sie arbeiten in der Abteilung für Technik und sind zuständig für Fahrzeugemissionen, auch im VDA, also dem Verband der Automobilwirtschaft, dem zuständigen Branchenverband. Das ist richtig?

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Richtig.

Stellvertretender Vorsitzender Oliver Krischer: Habe ich das eben richtig verstanden, dass Sie gesagt haben, Sie haben in die Verordnung, die einschlägige Emissionsverordnung der EU, erst nach dem 20. September oder 22. September richtig reingeguckt?

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Das ist nicht - - Ich habe da schon reingeguckt, aber Sie müssten sehen, dass das ein Gesetzeswerk - - das über ein paar hundert Seiten lang ist. Und das ist ein bestehendes Gesetzeswerk. Worauf man schaut natürlich, sind insbesondere Sachen, die sich ändern, die kritisch sind. Und, ich sage mal, die Passage, dass eine illegale Abschalteinrichtung nicht erlaubt ist, ist jetzt von der Gesetzespassage her kein kritischer Punkt, und er wurde auch nicht diskutiert im VDA.

Stellvertretender Vorsitzender Oliver Krischer: Gut, aber immerhin steht es drin und - - Na ja. - Mich würde noch mal interessieren - das schließt an die Fragen des Kollegen an -: Wir haben ja jetzt alle gelernt: Da gibt es Thermofenster, also da werden unterhalb von 17 Grad, 20 Grad - das



haben wir eben auch mit Herrn Professor Wachmeister intensiv diskutiert - Abgasreinigungseinrichtungen ganz oder teilweise abgeschaltet. Das gibt es bei Meereshöhen, das gibt es bei allem Möglichen, wo dann einfach die Abgasreinigungseinrichtung gestoppt wird. War Ihnen das vor September 2015 klar oder nicht?

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Also, ich muss ehrlich sagen: So klar war es mir nicht, weil wir auch im VDA nie über Abgasregelstrategien im Detail geredet haben. Und ich habe es in meinem Eingangsstatement auch erläutert: Das war rein aus kartellrechtlichen Gründen nicht möglich. Das sind individuelle, sage ich mal, Applikationen der Hersteller. Da stehen die Hersteller im Wettbewerb. Das sind Sachen, die wir nicht im VDA im Detail diskutieren können.

Stellvertretender Vorsitzender Oliver Krischer: Aber Sie sind doch als Verband - - Wenn man so verfolgt, was Sie machen und wo Herr Wissmann und andere aktiv sind, da sind ja Emissionsgrenzwerte nun ein Thema, -

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Natürlich.

Stellvertretender Vorsitzender Oliver Krischer: - was im Bereich - ich nenne es jetzt mal so - des politischen Lobbyings, Ihrer politischen Arbeit im Zentrum steht. Also, ich würde mal vermuten: Das ist bei Ihnen kein Randthema. Und dann muss man sich doch - so stelle ich mir das jedenfalls vor - mit den Automobilherstellern rückkopeln und sagen: „Wo drückt denn der Schuh? Was läuft da? Wo habt ihr die Schwierigkeiten?“, um am Ende auch das verstehen zu können. Und da bin ich erstaunt darüber, dass Sie sagen: Das war Ihnen gar nicht so klar.

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Na, das haben wir auch gemacht, aber, ich sage mal, die Euro-6-Abgasgesetzgebung wurde - jetzt muss ich kurz nachdenken - ungefähr definiert im Jahre 2011. Und damals ging es um die Einhaltung der Grenzwerte im vorgeschriebenen Zyklus, um die 80 mg. Und da war natürlich die Frage: Schaffen wir die 80 mg NOx im vorgeschriebenen Zyklus, oder schaffen wir es nicht? Und was ist dafür notwendig? -

Natürlich haben wir das diskutiert. Aber wir haben nicht über, ich sage mal, die technischen Umsetzungsmaßnahmen diskutiert. Wir haben nicht zum Beispiel über die Zielerreichungsmaßnahmen - - Der eine Hersteller benutzte SCR-Technologie, der andere benutzte einen DeNOx-Kat. Das sind herstellerindividuelle Entscheidungen. Im Verband geht es eher darum: Ist die Gesetzgebung so, dass sie erfüllbar ist, oder nicht? Und ist sie so, dass wir sagen können: „Ja, sie ist sinnvoll“? - Es gab bei Euro 6 im Gegensatz zu RDE ein Impact Assessment, das auch die Emissionsbewertung gemacht hat. Und das war eine sachliche, gute Diskussion, die wir natürlich geführt haben.

Stellvertretender Vorsitzender Oliver Krischer:

Da interessiert mich jetzt die Zeit nach dem September 2015. Das hat ja nun die Branche und auch ein Stück weit ja damit Ihren Verband doch etwas in eine - ja, kann man, glaube ich, schon sagen - Krisensituation geführt, die ganze Entwicklung, zumindest Vertrauenskrise. Welche Konsequenzen haben Sie denn daraus gezogen? Ich habe mitbekommen oder den Unterlagen entnommen, dass Sie gegenüber der Bundesregierung bei RDE-Konformitätsfaktoren zwischen dreieinhalb und fünf vertreten haben. Warum? Also, ich meine, das ist ja das Gegenteil von: „Wir wollen eigentlich jetzt hier Vertrauen zurückgewinnen“, in einer Phase, wo Abgasskandal durch VW schon im Fokus stand.

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Ja, das ist richtig. - Wir haben für normale RDE-Fahrten einen Faktor von 3,5 vorgeschlagen. Und das war auch das, was ich in meinem Eingangsstatement versucht habe klarzumachen, wie unsere Denke war bei RDE - und die galt vor dem VW-Skandal eigentlich genauso wie nach dem VW-Skandal -, dass wir plädiert haben, dass RDE zügig eingeführt wird und dafür mit aktueller Fahrzeugtechnik erreichbar sein muss oder sollte. Wir waren Freund dieses zweistufigen Ansatzes, dass wir gesagt haben: Bei einer finalen RDE-Stufe kann man ganz anders entwickeln, kann auf andere Technologien gehen, kann man voll auf SCR gehen, kann auch die Motorengeneration weiterentwickeln, sodass schon die Rohemissionen niedriger sind, sodass



5. Untersuchungsausschuss

man sagen kann: Okay, da kann man wirklich anspruchsvolle Zielwerte setzen. - Für eine schnelle Einführung kann man diesen Entwicklungsschritt nicht über die gesamten Baureihen abschließen. Man braucht deswegen einen etwas höheren Grenzwert. Und da haben wir den Grenzwert 3,5 vorgeschlagen, ja.

Stellvertretender Vorsitzender Oliver Krischer:

Der ja nichts anderes bedeutet, als dass die Grenzwerte deutlich angehoben würden. Also, das muss man ja an der Stelle auch sagen. - Aber ich würde noch mal - -

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Darf ich ganz kurz -

Stellvertretender Vorsitzender Oliver Krischer:

Ja.

Zeuge Dr. Jakob Seiler: - dazu Stellung nehmen? -

Es ist für uns immer wichtig gewesen, zu unterscheiden zwischen Realemissionsverhalten und Grenzwerten. Ein Grenzwert ist das Extrem, was nicht überschritten werden darf. Die Entwicklungsrichtung geht natürlich auf ein Emissionsverhalten bei normalem Fahren, das deutlich unter dem Grenzwert liegt. Also dürfen wir nicht einen Grenzwert von 3,5 mit einem Realemissionsfaktor von 3,5 vergleichen.

Stellvertretender Vorsitzender Oliver Krischer:

Okay. - Dann würde mich noch mal interessieren außerhalb zum Thema oder jenseits des Themas RDE: Gab es denn vonseiten Ihres Verbandes andere Konsequenzen, die Sie aus dem Abgasskandal gezogen haben, seitdem er bekannt geworden ist, oder wo Sie sagen: „Da stellen wir uns jetzt anders und so auf, also da sind einfach Dinge notwendig, die wir vielleicht vorher nicht so vertreten haben“?

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Ich denke, in der Summe schon. Und ich will auch sagen, dass ich diesen Ruck, der - - Also, ich will jetzt nicht auf Roman Herzog gehen, aber es hat sich schon einiges bewegt im Verband, und dieser Abgasskandal hat uns doch sehr stark schockiert, und wir haben, glaube ich, doch verstärkt jetzt den Blick nach vorne gesucht und Maßnahmen definiert, wie wir

da aus dieser Vertrauenskrise auch wieder rauskommen. Unser Präsident, der Herr Wissmann, hat ja bei der Jahrespressekonferenz den Zehn-Punkte-Plan vorgelegt, der besagt: bis 2020 100 Modelle an Elektrofahrzeugen, 40 Milliarden Euro in alternative Antriebe investieren, Ladeinfrastruktur, direktes Engagement der Hersteller, auch konventionelle Antriebe, vollständige SCR-Einführung bei den Dieselmotoren, Einführung des Partikelfilters beim Ottomotor bis hin zu zusätzlichen Maßnahmen via verstecktes Engagement im Carsharing. Ich denke schon, dass im Verband einiges geschehen ist.

Stellvertretender Vorsitzender Oliver Krischer:

Okay. - Meine Fragezeit ist um. Jetzt ist die SPD dran.

Kirsten Lühmann (SPD): Herr Seiler, Sie haben mehrfach ausgeführt, dass nach Ihrer oder der Verbandsmeinung zwingend diese Gap zwischen Rollenprüfstand und Realemission geschlossen werden soll. Und Sie nennen das „robuste Gesetzgebung“. Was kann ich mir darunter vorstellen? Robuste Gesetzgebung kann an zwei Seiten angreifen, nämlich einmal an der Seite: „Ich mache die Gesetze so lasch, dass dann das, was auf der Straße passiert, der Norm entspricht“, oder auf der anderen Seite: Ich lasse ich die Gesetze so, kontrolliere sie vernünftig und muss dann an der Motorenentwicklung etwas verändern.

Zeuge Dr. Jakob Seiler: In der Industrie ist es wichtig, dass es über die Hersteller, ich sage mal, ein „equal level playing field“ gibt, nicht dass ein Hersteller gegenüber den anderen bevorzugt wird, weil er gesetzliche Erleichterungen bekommt oder weil vielleicht eine Behörde nicht so streng ist. Das tut dem Wettbewerb nicht gut, und das führt zu einem Wettkampf der Optimierung, der eigentlich unerwünscht ist. Das wollte ich mit „robust“ ausdrücken: dass es keine Spielräume mehr gibt, dass ein Gesetz von allen Seiten, also von allen Herstellern, aber auch von allen Technischen Diensten und allen Gesetzgebern gleich interpretiert und gleich gelesen wird. Das meinte ich mit „robust“. Und wenn wir das schaffen, dann ist, denke ich, allen geholfen, auch der Automobilindustrie.



5. Untersuchungsausschuss

Kirsten Lühmann (SPD): Sie haben ausgeführt, dass Sie der Meinung waren: RDE muss schnell kommen, und dazu braucht man einen Konformitätsfaktor für eine Übergangszeit von fünf Jahren von 3,5. - Also, das sind zwei Aussagen. Oben haben Sie gesagt: Ihre Grundsatzposition 2013 war: RDE muss machbar sein, und es braucht eine Übergangszeit, und die sollte aus unserer Sicht fünf Jahre sein. - Und eben haben Sie auf die Frage von Herrn Krischer gesagt: Aus unserer Sicht, damit RDE schnell kommen kann, haben wir einen Konformitätsfaktor von 3,5 begrüßt. - Meine Frage ist jetzt, wenn Sie sagen: „Konformitätsfaktor 3,5 fünf Jahre, dann können wir uns alle darauf einstellen“: Was wäre denn aus Ihrer Sicht *nach* diesen fünf Jahren machbar gewesen?

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Die 3,5, Frau Lühmann, hatten wir plädiert für die erste Stufe, die in 2017/2018 eingeführt wird. Das waren aber keine fünf Jahre. Die fünf Jahre Übergangszeit haben wir für die zweite, für die finale RDE-Stufe, plädiert. Und da haben wir klar das Ziel gesehen, das von der Bundesregierung vorgegeben war, dass es dort einen Konformitätsfaktor unter 2 gibt, was es ja dann auch geworden ist.

Kirsten Lühmann (SPD): Wir haben heute Abend noch nicht über den Vorschlag des VDA geredet, zusätzlich noch eine Transferfunktion einzuführen. Das hat uns ein anderer Zeuge hier erklärt, oder er hat versucht, es zu erklären. Diese Transferfunktion ist ja dann als Platzhalter in die RDE-Gesetzgebung aufgenommen worden und soll jetzt, nachdem man es noch mal verifiziert hat, gegebenenfalls ausformuliert werden. Sie haben in Ihrer Darstellung diese Transferfunktion in keinsten Weise erwähnt, obwohl sie doch ein Teil Ihrer Strategie ist. Erstens: Warum haben Sie es nicht erwähnt? Zweitens: Was ist es? Und drittens: Warum ist Ihnen das so wichtig? Und warum erwähnen Sie es dann nicht, wenn es so wichtig ist?

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Ich habe die Transferfunktion in meinem Eingangsstatement nur einmal ganz kurz erwähnt, am Ende, als ich gesagt habe, dass wir ein Gesamtpaket brauchen und auch dort die Transferfunktion mit einbeziehen wollen. Mein Statement war schon relativ lang,

deswegen wollte ich Sie nicht sozusagen mit zu vielen Informationen überschütten. Aber ich kann gerne versuchen, auch die Transferfunktion aus meiner Sicht zu erklären.

Die Transferfunktion - da haben Sie recht -, das ist eine Idee des VDA, und aus unserer Sicht ist sie essenziell für eine rechtssichere Anwendung von RDE; denn RDE-Messfahrten - und das ist ja auch das Prinzip von RDE - werden bei verschiedensten Bedingungen und mit verschiedensten Fahrweisen und unterschiedlichsten Strecken gefahren. Und mit dem Anspruch der RDE-Testfahrt - das ist physikalisch bedingt - gibt es auch unterschiedliche NOx-Ergebnisse. Und wenn es jetzt unnatürliche Fahrten gibt und bewusst negative Randbedingungen, dann kann es eben trotz bester Motoren- und Abgastechnologie zu erhöhten NOx-Emissionen kommen. Und die Transferfunktion soll eigentlich dafür dienen, dass eben solches unnatürliches Fahren abgefangen wird und statistisch ausgeglichen wird. Und aus unserer Sicht ist die Transferfunktion ein ganz, ganz wichtiges Element, um dem Hersteller bei der Typprüfung die Rechtssicherheit für die Konformität seiner Fahrzeuge zu geben.

Kirsten Lühmann (SPD): Das müssen Sie mir erläutern; denn wenn ich einen RDE-Test ohne Transferfunktion - - Und das haben wir ja jetzt; wir haben seit diesem Jahr RDE eingeführt, und zwar ohne Transferfunktion. Die wird zwar jetzt im vierten Paket mitdiskutiert, wird man irgendeine Entscheidung treffen müssen, aber jetzt erst mal haben wir sie nicht. Das heißt: Warum sagen Sie - das ist mir nicht einleuchtend - - Wenn ich einen RDE-Test nach den jetzigen Bedingungen mache, und ich habe bei diesem Test die Anforderungen der Verordnung erfüllt - das ist Konformität -: Warum kann ich dann jetzt nicht sicher sein, dass ich dann die Konformität erfüllt habe? Wenn ich sie erfüllt habe, wenn ich ein Zertifikat habe, wo drinsteht: „Jawohl, ist drunter“, dann ist es doch erfüllt. Warum bin ich da unsicher?

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Das Zertifikat bei der Typprüfung ist erst mal nur ein Element der zukünftigen Typprüfung; es wird ja erweitert durch die Feldüberwachung. Und, ich sage mal, bei der



5. Untersuchungsausschuss

Typprüfung kann man wahrscheinlich sicherstellen, dass natürlich und nicht unnatürlich gefahren wird. Und da kann der Hersteller auch ohne Transferfunktion sicherstellen, dass die Grenzwerte eingehalten werden. Die Transferfunktion ist eher ein Instrument für die Feldüberwachung, weil dort nicht ausgeschlossen werden kann, dass unnatürlich gefahren wird. Ich will vielleicht ein technisches Beispiel, wenn es nicht zu lang, wenn es nicht zu viel wird - - Sie sagen mir Bescheid, wenn es zu komplex wird. - Wir haben bei RDE einen kraftstoffbeeinflussenden, einen emissionsbeeinflussenden Parameter, einen sehr starken Parameter, das ist die Kraftstoffqualität.

Kirsten Lühmann (SPD): Kraftstoff?

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Kraftstoffqualität, wie gut der Kraftstoff ist. Dieser Kraftstoff kann sich substanzuell von dem bei der Typprüfung verwendeten Kraftstoff unterscheiden. Der kann so hingehen, dass ich einen Kraftstoff wähle, den ich heute an keiner Tankstelle in Deutschland bekomme, könnte ich mir aber, sage ich mal, grenzwertig zusammenmischen. Das sind, ich sage mal, unnatürliche Bedingungen. Jeder würde auf die Idee kommen: Ich gehe zur Tankstelle, und der Kraftstoff, den ich bei der Tankstelle tanke, der soll RDE auch erfüllen. Tut er auch. Dafür brauche ich auch keine Transferfunktion. Ich muss aber unnatürliche Effekte abdecken können. Und die Transferfunktion ist ein Element, das das kann.

Kirsten Lühmann (SPD): Jetzt wollen Sie mir - - Also, das mit dem Kraftstoff weiß ich, und das ist richtig. Sie wollen mir also allen Ernstes sagen: Weil eventuell irgendein Prüfer bei einer Feldüberwachung, und das kann nur böswillig sein - - Also, wenn ich ein Fahrzeug prüfe, nehme ich den Kraftstoff, der normalerweise da drin ist, und das ist der Kraftstoff, den ich an der Tankstelle kriege. Und der ist in Deutschland überwacht, genormt, ich glaube sogar, in Europa. Und es wird auch eine Aral-Tankstelle teilweise von Shell bedient oder sonst was. Das heißt, der ist gleich. Und Sie wollen mir sagen: Weil ja eventuell irgendeiner auf die Idee kommen könnte, weil er VW nicht mag oder Fiat oder Renault, dass er einen minderwertigen Kraftstoff zusammenmischt

und damit die Feldüberwachung macht, damit der schlechte Ergebnisse kriegt? Das halte ich, gerade gesagt, für unwahrscheinlich. Aber selbst wenn das so wäre, kann ich das immer noch bei der RDE bei den Bedingungen festschreiben. Da haben wir im Moment alles festgeschrieben, sogar dass der Fahrer/die Fahrerin 75 Kilo wiegen muss, und wenn er/sie weniger wiegt, dass sie was dazunehmen muss. Und wenn ich schlicht sage: „Es muss auf dem freien Markt erhältlicher Kraftstoff sein“, hätte ich doch Ihr Problem gelöst. Also, da überzeugen Sie mich jetzt - bis zu diesem Beispiel hatten Sie es fast - nicht.

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Entschuldigen Sie, Frau Lühmann, dass ich da widersprechen muss. Es ist eben *nicht* festgelegt bei RDE. Der Fahrer mit 75 kg ist nicht festgelegt. Ich kann bei RDE so viele Personen ins Fahrzeug packen, wie ich will. Ich kann das Fahrzeug vollladen bis zur fast kompletten Beladung, und ich kann es auch leer fahren. Es ist eben gerade nicht festgelegt. Bei der Typprüfung, bei der normalen WLTP-Prüfung ja, da habe ich ganz definierte Bedingungen. Und RDE ist genau darauf ausgelegt, dass es eben diese Bandbreiten gibt, dass eben beinahe beliebiges Fahren und beliebiges Konditionieren und beliebiger Fahrzeugzustand erlaubt ist.

Kirsten Lühmann (SPD): Eine letzte Frage von mir: Nachdem der Abgasskandal bekannt geworden ist - - Sie haben ja schon gesagt: RDE haben wir schon viel früher entwickelt; das war ja ein Prozess, der sieben Jahre gedauert hat. - Aus Ihrer Sicht: Hat sich da an diesem Prozess etwas verändert, und wenn ja, was? Also, wie war der Einfluss der Geschehnisse um VW auf den Prozess der Implemen- - also der Einführung von RDE?

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Wir haben nach Bekanntwerden des VW-Skandals doch den deutlichen Druck gespürt, RDE schnell zur Verabschiedung zu bringen. Ich würde mal so vorsichtig sagen, dass wir zum Zeitpunkt des Aufdeckens des Abgasskandals ungefähr bei 80 Prozent waren. Und die letzten 20 Prozent gingen dann deutlich schneller, weil natürlich der Druck, diese Gesetzgebung zu verabschieden - - weil man sich, denke ich, einig war, dass RDE *das* Instrument ist, welches illegale Manipulationen in Zukunft wirksam



5. Untersuchungsausschuss

unterbinden kann. Deswegen haben wir schon gemerkt, dass ein hoher zeitlicher Druck da war.

Kirsten Lüthmann (SPD): Jetzt muss ich doch zwei Sachen noch mal nachfragen. Erstens. Was haben Sie an Ihren Forderungen, die Sie ja - - Sie sagten, 2013 haben Sie da ein Grundsatzpapier gemacht, wo Sie schon mal Ihre Einschätzung verändert haben. Hat sich das noch mal verändert? Also, haben Sie noch was dreingegeben oder draufgelegt?

Und die zweite ist: Sie sagen: RDE kann Manipulation verhindern. - Wir hatten hier andere Zeugen, die haben gesagt: RDE kann Manipulation nicht verhindern. Es kann die Aufdeckung erleichtern, aber auch nach RDE ist die Wahrscheinlichkeit, dass es Manipulationen gibt, da. - Wie erklären Sie sich diesen Unterschied?

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Darf ich mit der letzten Frage anfangen? - RDE schreibt gesetzlich vor, bei beinahe beliebigen Bedingungen den vorgegebenen Grenzwert zu erreichen. Wenn ich manipulierte und das Abgas - - wenn negative Folgen für das Abgas hat, dann heißt das in aller Konsequenz, dass ich RDE nicht mehr erfülle. Und wenn ich dazu eine wirksame Feldüberwachung habe, dann sollten Manipulationen nicht mehr möglich sein. RDE ist für uns eine breit angelegte Wirkkontrolle der Effektivität der Abgasminde rungssysteme. - Und jetzt muss ich mich entschuldigen; jetzt müssen Sie mir bitte noch mal die erste Frage sagen; ich habe sie nicht mehr im Kopf.

Kirsten Lüthmann (SPD): Ja. Ist okay. - Die erste Frage war: Nach dem Bekanntwerden des Skandals - - Also, was für eine Auswirkung hat das auf Ihre Forderungen gehabt? Haben Sie dann mehr Forderungen gestellt, weniger?

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Wir haben zum Beispiel - und das hatte ich auch in meinem Eingangsstatement gesagt, und das war natürlich genau in der Zeit - immer gesagt: Lass doch den Ottomotor außen vor. Der Ottomotor ist sauber, ist eigentlich allgemein anerkannt. Wenn ich die ifeu-Daten von TREMOD anschau, wie klein der Beitrag an NOx-Emissionen zum Ottomotor ist, dann sagen

wir: Es ist eigentlich die Regulierung und den Aufwand nicht wert. - Aber die Diskussion war nach dem Abgasskandal eine andere. Da war schlichtweg - so haben wir es gespürt - der klare politische Druck da, dass man auch nicht die theoretische Möglichkeit gibt, dass ein Fahrzeug mehr emittiert, als es eigentlich soll. Und da haben wir dann natürlich darauf reagiert und haben unsere Position entsprechend angepasst und haben auch im Prinzip die Einführung von RDE für den Ottomotor akzeptiert. Vor dem VW-Skandal haben wir anders argumentiert.

Arno Klare (SPD): Ich habe noch zwei Minuten. Aber theoretisch ging es ja auch dann weiter mit einiger Verzögerung. - Ich komme noch mal zurück auf die Transferfunktion. Eine Transferfunktion ist, allgemein gesprochen, ein mathematisches Verfahren, um experimentell-empirisch gewonnene Datenmengen zu normalisieren, also Extreme rauszurechnen. Also, jede Ökobilanz hat das zum Beispiel, sonst könnte man keine Ökobilanz machen. Die arbeiten alle mit Transferfunktion. Wenn ich mir aber RDE anschau, dann gibt es ja ein gestuftes Verfahren. Ich gewinne durch die Fahrten auf der Straße Rohdaten. Diese Rohdaten werden gewichtet. Das heißt, sie werden durch CLEAR oder EMROAD, zwei Normalisierungstools - also, entweder/oder natürlich, nicht durch beide -, geschickt, um also die Extreme rauszurechnen. Dann werden diese Werte mit dem Konformitätsfaktor malgenommen. Der ist jetzt 2,1, nachher 1,5. 0,5 sind übrigens den Messungenauigkeiten der PEMS geschuldet, sodass der Wert eigentlich in der zweiten Stufe bei 1,0 liegt. Also müssen wir das Gleiche erreichen, was wir auf dem Prüfstand haben.

So, und dann kommt nach Ihrer Vorstellung diese Transferfunktion ins Spiel, als weiterer Faktor, derzeit auf 1 gesetzt, also unwirksam, mathematisch gesehen. Und das ist aber eine Platzhalterfunktion. Wo ist jetzt wirklich der prinzipielle Unterschied zu den Gewichtungen und den Korrekturen, die vorher bereits vorgenommen worden sind, vor allen Dingen durch diese mathematischen Softwaretools wie EMROAD oder CLEAR?



Zeuge Dr. Jakob Seiler: Wir haben bei der Entwicklung von RDE und auch bei der Entwicklung dieser sogenannten Normalisierungstools, die Sie angesprochen haben, gemerkt, dass diese Normalisierungstools für manche Parameter nicht funktionieren. Und ein Parameter, für den es nicht funktioniert, ist die Fahrdynamik, im Prinzip: wie agil ich fahre. Ein anderer Parameter ist das Steigungsprofil. Und eine starke Steigung führt doch zu einer deutlich anderen Motorbeanspruchung und zu erhöhten Emissionen, die sich nicht in den Parametern dieser Leistungsspins oder auch der CO₂-Emissionen entsprechend widerspiegeln. Und das haben wir auch der Bundesregierung gezeigt und ihnen Beispiele gezeigt, dass sich das nicht normalisieren lässt und dass wir darüber hinaus eben noch weitere, sage ich mal, korrekte Algorithmen brauchen. Und unser Vorschlag war eben die Transferfunktion.

Stellvertretender Vorsitzender Oliver Krischer: Jetzt ist Die Linke dran.

Herbert Behrens (DIE LINKE): Um das thematisch nicht auseinanderzureißen, werde ich mich jetzt auch zunächst eben auf die RDE-Gesetzgebung beziehen, nicht ganz so technisch wie eben beim Kollegen Klare, sondern eher politisch. Es hat ein Zusammentreffen gegeben von Herrn - - ein Gespräch gegeben am 12. Juni 2016, das Herr Stephan Redmann vom Bundesverkehrsministerium mit Oliver Eberhardt vom Bundesumweltministerium geführt hat. Das ist die Fundstelle BMWi-2-1, Ordner 23, Seite 11. Und in der E-Mail von Redmann an Eberhardt wird dann im Zusammenhang mit einem Gespräch mit Ihnen ausgeführt, Sie hätten die Befürchtung geäußert - Zitat -, „dass eine harte, offensive Position des BMUB dazu führen könnte, dass die Position des VDA noch nicht mal angehört würde, damit wären die Fachgespräche quasi gescheitert.“ Bitte erläutern Sie mir doch, worin diese harte, offensive Position des BMUB bestanden hat.

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Es war am 12. Juni 2016, sagen Sie, also deutlich nach dem VW-Skandal?

Herbert Behrens (DIE LINKE): Genau.

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Da ging es meines Erachtens schon um die Diskussion um das dritte RDE-Paket. Von daher mutmaße ich, dass - -

Herbert Behrens (DIE LINKE): Entschuldigung, ich bekomme gerade die Korrektur. Es war 2015. Das habe ich hier falsch in meinem Sprechzettel. Also, in einer E-Mail vom 12. Juni 2015 führt Stephan Redmann gegenüber Oliver Eberhardt das aus. Und danach hätten Sie Ihre Befürchtung geäußert, „dass eine harte, offensive Position des BMUB dazu führen könnte, dass die Position des VDA noch nicht mal angehört würde“. So ist es dort niedergelegt.

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Wenn ich ehrlich bin: Ich kann mich daran nicht genau erinnern. Wir haben um das zweite - - Also, ich kann es jetzt wirklich nicht mit Sicherheit sagen, aber ich könnte mir vorstellen, dass wir darum diskutiert haben, weil wir um die Zeit sehr viel darum diskutiert haben, wie RDE eingeführt wird. Und wir haben immer dafür plädiert, dass wir nicht die Randbedingungen von RDE zusammen mit dem Messverfahren festlegen und danach die Grenzwerte, sondern dass wir bitte erst das Messverfahren festlegen und danach Randbedingungen und Grenzwerte. Das ist nicht passiert, aber ich meine, um die Zeit war das ein wichtiger Diskussionsgegenstand.

Herbert Behrens (DIE LINKE): Also, wenn Sie reinschauen mögen, ich habe die Mail hier. Mir ging es nur darum, das zu erfahren, was denn diese Position auch des BMUB aus Ihrer Sicht besonders hart gemacht hat. Und dann anschließend die Frage, ob es dann den Versuch eines vermittelnden Gesprächs gegeben hat, wo eben Positionen vom VDA, BMVI und BMUB übereinandergebracht werden könnten.

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Darf ich Sie fragen, ob aus den Akten hervorgeht, um was sich die Diskussion genau gedreht hat? Dann kann ich vielleicht besser antworten.

Herbert Behrens (DIE LINKE): Ja, schauen Sie rein. Wir haben -

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Ich danke Ihnen.



5. Untersuchungsausschuss

Herbert Behrens (DIE LINKE): - den Vorhalt da. Dann müssen wir nicht im Nebel stochern.

(Dem Zeugen wird eine Unterlage vorgelegt)

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Ich danke Ihnen.

(Der Zeuge liest in der Unterlage)

Ich habe das Dokument jetzt noch nicht ganz fertig gelesen, aber ich entdecke gerade, dass im Betreff oben steht: Kompromissfindung Additional Boundary Conditions. Und bei den Additional Boundary Conditions ging es genau um den Punkt, auf den mich gerade Herr Klare und Frau Lühmann angesprochen haben, dass wir gesagt haben, dass die Fahrdynamik ein ganz wichtiges emissionsbestimmendes Kriterium ist, was seinerzeit noch nicht verankert war in der Gesetzgebung. Und wir haben sehr stark dafür plädiert, dass das mit aufgenommen wird, was letztendlich auch passiert ist.

Herbert Behrens (DIE LINKE): Ja, danke schön. - Gab es denn - weil Sie offenbar beim ersten Mal eben nicht involviert waren oder nicht ausreichend berücksichtigt worden sind - eine Art Vermittlung oder vermittelndes Gespräch, damit Ihre Position dort aufgenommen wird?

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Wir haben, wie ich erläutere, regelmäßig Fachgespräche geführt und uns zum Fortgang der RDE-Diskussion regelmäßig ausgetauscht. Und es gab auch immer - - Also, bis zum dritten RDE-Paket hatten wir immer die Möglichkeit, die für uns kritischen Punkte dem Verkehrsministerium und dem Umweltministerium - oder *den* Ministerien, weil es waren ja immer Gespräche, wo das Verkehrsministerium eingeladen hat und alle beteiligten Ministerien mit am Tisch saßen - zu erläutern. Von daher würde ich Ihre Frage, ob es ein vermittelndes Gespräch gab, im Prinzip bejahen; aber es gab natürlich nicht *das* Vermittlungsgespräch zu den Additional Boundary Conditions. Aber es war ein Thema im Rahmen dieser Fachgespräche.

Herbert Behrens (DIE LINKE): Danke schön. - Dann zu einem anderen Gespräch zwischen Bundesregierung und VDA. In einem Ergebnisprotokoll zu einem solchen Gespräch zu Euro 6, Real Driving Emissions, im Bundesverkehrsministerium am 27. August 2015, an dem Sie teilnahmen, findet sich folgende Passage - das ist das Material BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 27-7357.5-3-2, Ordner 73, Blatt 6; ich zitiere -:

Die Bundesregierung betonte die Erwartung, dass eine Verabschiedung des 2. Verordnungspaketes [RDE] bis Dezember 2015 erfolgt und dass der VDA dann das Datum September 2017 als ersten Termin für verbindliche RDE-Anforderungen für neue Fahrzeugtypen akzeptiert.

So das Zitat. - Hatte der VDA andere Terminvorstellungen und warum?

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Ich denke, von Anbeginn der RDE-Diskussion war das erste Einführungsdatum für RDE, 09.2017, immer in der Diskussion. Es wurde nie etwas anderes diskutiert. Wir haben die Befürchtung gehabt, dass der RDE-Diskussionsprozess sich so lange hinzieht, dass am Ende der notwendige Vorbereitungszeitraum, um sich auch in Entwicklung und Produktion und auch Homologation auf diese neue Gesetzgebung vorbereiten zu können, zu gering wird. Und deswegen haben wir so sehr darauf gedrängt, dass wir Klarheit haben über die RDE-Gesetzgebung, um sich bis September 2017 darauf vorbereiten zu können.

Herbert Behrens (DIE LINKE): Und wurde dabei auch ein Szenario diskutiert, was passieren würde, wenn der VDA diesen Termin nicht akzeptiert hätte? Was wären die Folgen aus Ihrer Sicht gewesen?

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Wir hätten dann dafür plädiert, dass wir sagen: Wir haben nicht mehr genügend Entwicklungsvorlaufzeit, um eine Erfüllung von RDE zu diesem Einsatzdatum sicherstellen zu können.

Herbert Behrens (DIE LINKE): Danke.



Stellvertretender Vorsitzender Oliver Krischer: Okay. - Jetzt ist die CDU/CSU dran.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Herr Dr. Seiler, um noch mal auf die Transferfunktion zu sprechen zu kommen: In einem Protokoll der Bundesregierung vom 14.10.2015 heißt es, dass es Meinungsverschiedenheiten der Automobilindustrie zur Notwendigkeit der Funktion gibt. Das ist die Materialnummer MAT A Bundeskanzleramt-2-2, Ordner 10, Seiten 150 bis 157, 166, 167, 172 bis 175. - Ist Ihnen bekannt, welche Kfz-Hersteller diese Funktion für verzichtbar gehalten haben und warum?

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Es tut mir leid, nein. Ich bin gerade überrascht über diesen Vorhalt. Ich habe wirklich keine Erinnerung daran, weil die Transferfunktion war ein Element, was wir im VDA entwickelt haben und als notwendig angesehen haben. Ich bin gerade ein biss- - also, kann das leider nicht bestätigen.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Danach wäre es so, dass Ford auf der Funktion besteht, und BMW und Daimler halten sie für verzichtbar. Das würde nicht so richtig erklären, warum Sie das dann so unterstützen.

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Ich kann mich nicht erinnern, dass wir das so innerhalb des VDA diskutiert haben.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Okay. - Eine weitere Frage dazu: Die Bundesregierung sieht den VDA in der Bringschuld, seine Anforderungen durch Wirksamkeitsnachweise und Technologiefolgeabschätzungen zu belegen. Das ist die Materialnummer A BMUB-2-1, Ordner 44 von 60, Seiten 158 und 159. - Daher hat der VDA eine Studie beauftragt mit dem Kernziel, den Effekt der Transferfunktion auf die Luftqualität zu berechnen. Das Ergebnis fassen Sie wie folgt zusammen: Die Transferfunktion hat praktisch keinen Einfluss auf die Überschreitungszahlen. - Können Sie das Ergebnis bitte noch mal erläutern? Und wie robust sind die Berechnungen, die dazu gelaufen sind?

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Das kann ich gerne machen. - Das ist eine Studie, die durchgeführt wurde von dem Institut AVISO in Aachen. Eingangsdaten zur Verkehrsentwicklung kamen von ifeu aus Heidelberg, Hintergrundbelastungsdaten kamen vom Umweltbundesamt, und die Beschreibung der Transferfunktion im Emissionsverhalten kam von der TU Graz. Die Studie, die gemacht worden ist, hatte sich drei Hotspots in Deutschland ausgesucht: Stuttgarter Neckartor, Corneliusstraße und, ich meine, Landsberger Allee in München [sic!]. Und man hat simuliert: Wenn sich das Emissionsverhalten der Fahrzeuge mit Euro 6 und RDE bessert, wie wirkt sich das auf die Luftqualität aus? Und dabei haben wir verschiedene Szenarien definiert - die haben wir übrigens gemeinsam definiert mit den Ministerien und auch dem Umweltbundesamt und der BAST -, wo natürlich einerseits unsere Vorschläge zu RDE abgebildet waren, mit und ohne Transferfunktion, und wo auch schärfere, also anspruchsvollere RDE-Szenarien abgebildet worden sind. Und wir haben auch rechnen lassen die letztendliche RDE-Entscheidung mit den im zweiten Paket verankerten Grenzwerten, auch mit und ohne Transferfunktion. Und das Ergebnis dieser Prognose war, dass sich hier eigentlich alle gemachten Prognosen nur sehr wenig in der Emissionswirkung am Ende unterscheiden. Ich denke, der ganz einfache Grund liegt darin, dass, egal welches Szenario in diese Prognose reingegangen ist, sie alle von einer deutlichen Absenkung gegenüber dem bisherigen Emissionsverhalten der Fahrzeuge ausgehen, egal ob wir einen Konformitätsfaktor von 3,5 angenommen haben oder am Ende von 2,1 und 1,5.

Und auch die Transferfunktion spielt im Verkehrsverhalten kaum eine Rolle, was sie ja von ihrer, sage ich mal, Konstruktion her hier eigentlich auch nicht haben dürfte, weil die Transferfunktion ja nicht wirksam sein sollte bei normalem Fahren, sondern nur bei unnatürlichem Fahren.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Eine kurze Nachfrage noch, und dann bin ich auch am Ende: Neben den vom VDA beauftragten Studien geht aus den Gesprächsprotokollen hervor, dass auch Beiträge von einer unabhängigen Expertengruppe erwartet



wurden. Welche waren das? Wer war das? Wer ist diese unabhängige Expertengruppe?

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Können Sie bitte noch mal Ihre Frage wiederholen? Vielleicht habe ich es nicht richtig verstanden.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Also, neben Ihren Studien beim VDA ist hier aus den Gesprächsprotokollen - ich kann auch noch mal die Materialnummer sagen; das hilft Ihnen jetzt nichts, aber den Protokollanten und dem weiteren Verständnis; Besprechung Material A VA-1-1, Ordner 4, Seite 162 - - ist hier noch von einer unabhängigen Expertengruppe die Rede, die unabhängig von Ihnen eben auch noch entsprechend dazu Aussagen treffen sollte. Und wer ist das?

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Ich glaube, ich weiß es wieder. Als die Transferfunktion von der Idee her entwickelt wurde, war man ja natürlich noch nicht so weit, dass man gesagt hat: Wie lässt sich so was auch in einem Gesetzestext formulieren? - Und da hatten wir vorgeschlagen, dass eine unabhängige Expertengruppe einen Erstaufschlag formulieren soll. Und da hatten wir natürlich den Professor Hausberger gebeten, uns zu unterstützen. Und da hätte auch die Automobilindustrie mitgewirkt. Aber dazu ist es noch nicht gekommen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann habe ich für die Linksfraktion Fragen bezüglich der Arbeitsweise des VDA in Zusammenarbeit mit dem KBA. Ich habe hier vorliegen ein Büchlein, eine dritte, vollständig überarbeitete Auflage aus 2010, *Qualitätssicherung - Emissionen und Verbrauch*. Wird eingeleitet mit der Überschrift „Unverbindliche Normenempfehlung des VDA“. Dann ist auf der Seite 10 allerdings zu finden - - Da geht es um die Standardabweichungen von Messergebnissen, und da ist zitiert: Vom KBA wird der VDA-Band 9 als verbindlicher Maßstab anerkannt, obwohl die Überschrift heißt „Unverbindliche Normenempfehlung“. Meine Frage an Sie: Diesen Band kennen Sie sicherlich, vermute ich mal.

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja. - Und dazu meine Frage: Gemäß den Angaben in dem Band haben unter anderem Vertreter der Adam Opel AG und der Volkswagen AG, Daimler AG, BMW und der Ford-Werke mitgewirkt, und, wie gesagt, vom KBA als verbindlicher Maßstab anerkannt sei es. Wie ist diese Aussage zu verstehen? Welche Absprache mit dem KBA - - Oder: Gibt es Absprachen mit dem KBA dahinter, was die Anerkennung anbetrifft? Und welcher Art sind diese Absprachen?

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Dieser Band 9, den Sie hier gezeigt haben, ist eine Schriftenreihe des VDA QMC, Qualitäts Management Center. Und wenn ich es richtig weiß, beschreibt dies eine Qualitätssicherung bei der Überprüfung der Konformität der Produktion, der sogenannten CoP, Conformity of Production. Ich kann Ihnen leider dazu keine Detailantwort geben, weil dieser Band im VDA QMC entwickelt worden ist, und das ist nicht direkt im VDA geschehen. Ich weiß aber, dass dieser Band allgemein eine Anerkennung gefunden hat, wie eine CoP-Überprüfung stattfinden soll.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich hatte ja nach dem Satz gefragt, der ja hier niedergelegt ist: „Vom KBA wird der VDA-Band 9 als verbindlicher Maßstab anerkannt“, wie ich das zu verstehen habe. Dazu können Sie - -

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Ich kann leider dazu nichts sagen. Tut mir leid.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Können Sie mir zum Prozess des Entstehens dieses Bandes etwas sagen? Das ist ja die dritte Auflage. 2005 war die erste.

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Nein, ich kann es Ihnen leider nicht sagen. Das ist nicht in meiner Zuständigkeit erstellt worden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. Danke schön. - Sie hatten eingangs auch gesagt auf meine Frage hin, inwieweit die Vorgaben aus der Verordnung 715/2007 Gegenstand Ihrer Arbeit auch sind. Sie hatten gesagt, auch dieser Begriff der Abschalteneinrichtung sei erst danach Ihnen



wieder geläufig geworden, weil Sie ihn in diesem Zusammenhang dann mitbekommen hatten, aber deuteten auch an, dass Sie nicht so diese EU-Verordnung ständig präsent haben, als dass Ihnen sofort bewusst werden konnte, dass es um diese Frage dort geht. Darum stelle ich meine Frage - ich bitte Sie einfach, zu versuchen, diese Frage zu beantworten -, ob der VDA aus Ihrer Kenntnis heraus auch aktiv Einfluss auf die Kontrolle genommen hat bezüglich der Einhaltung dieser Verordnung. Können Sie mir dazu etwas sagen?

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Können Sie mir etwas dazu sagen, in welchem Verhältnis zueinander VDA, Bundesregierung und fachlich zuständige Prüfinstitutionen zusammengewirkt haben im Hinblick auf die Messung und Feststellung des Kraftstoffverbrauchs und der Emissionen von Kfz?

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Ich arbeite im VDA und bin kein Typzulasser. Aber es ist natürlich so, dass bislang die Fahrzeughomologation geschieht in Verantwortung des Technischen Dienstes. Dann werden die ganzen Messprotokolle erstellt, die ganzen Unterlagen, die notwendig sind für eine Typprüfung, zusammengestellt und dann beim Kraftfahrt-Bundesamt oder bei einer anderen Typgenehmigungsbehörde eingereicht. Und am Ende, wenn alles korrekt ist, kriegt man die Typzulassung und kriegt dann die CoC-Papiere, mit denen man dann neu produzierte Fahrzeuge in Europa zulassen kann.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich hatte eben gemeint, dass auch im Hinblick auf Messung und Feststellung von Kraftstoffverbrauch es ein gewisses Zusammenwirken gegeben hat.

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Nein. Nachdem ich bei der Typzulassung als Verband nicht beteiligt bin, sondern das eine Geschichte ist zwischen Hersteller, Technischem Dienst und Typzulassungsbehörde, kann ich leider dazu keine weiteren Details sagen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. Nein. Danke schön. - Dann auf den VW-Abgasskandal

bezogen: Mit Datum vom 18. September 2015 erhielt der Volkswagenkonzern das Schreiben der US-Behörde EPA, die sogenannte Notice of Violation, wegen der Verwendung unzulässiger Abschaltvorrichtungen. Sie kennen das. Trotzdem hier die Fundstelle: Das ist Auswärtiges Amt-2/1, Ordner 4, Blatt 6 ff. Zwei Tage später räumte dann auch der VW-Vorstandsvorsitzende die Manipulationsvorwürfe ein. Lagen dem VDA bereits vor Bekanntwerden des Skandals Hinweise vor, dass Automobilhersteller allgemein Zykluserkennungssoftware zur Beeinflussung der Motorsteuerung einsetzen?

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Wie ich vorhin schon beantwortet habe: Das kann ich klar verneinen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Keine Hinweise. - Und jetzt in Bezug auf die Reaktion des VDA nach dem Auffliegen von VW: Hat der VDA selbst Prüfungen oder Messungen durch unabhängige Institutionen beauftragt, um Klarheit zu erfahren?

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Wie ich Herrn Lagosky bereits geantwortet hatte - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Ah, okay, das hatte ich nicht mitbekommen. Entschuldigung. - Und dann kurz: Hat der VDA außerhalb der Untersuchungskommission „Volkswagen“ aktiv an der Bearbeitung, an der Aufklärung des Abgasskandals mitgewirkt?

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Da will ich auch in dem Sinne antworten, wie ich Herrn Lagosky geantwortet habe: dass wir an der Untersuchungskommission nicht beteiligt waren und deswegen daran auch nicht aktiv mitgewirkt haben. Aber natürlich, vielleicht auch noch mal losgelöst von - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, meine Befragung war: außerhalb. Wir wissen, dass Sie nicht direkt in der Untersuchungskommission beteiligt waren.

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Wir haben selber als VDA keine eigenen Messungen durchgeführt. Dazu sind wir auch gar nicht in der Lage, weil wir



5. Untersuchungsausschuss

nicht die technischen Experten für die Durchführung von Messungen sind und auch nicht die Prüfstände haben, die dafür notwendig sind.

Vorsitzender Herbert Behrens: Na, mir ging es ja auch - - Das müssen nicht Messungen gewesen sein, sondern auch eine aktive Aufklärung des Abgasskandals außerhalb der Untersuchungskommission. Das war meine Frage.

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Ich denke, der Tatbestand war bekannt. Und von daher geht es eher um Aufarbeitung als um Aufklärung.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. Schönen Dank. - Dann geht die Fragerunde weiter an die SPD-Fraktion. - Keine Fragen. - Dann für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen Stephan Kühn.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, vielen Dank. - Meine Kollegin Frau Lühmann hatte noch mal nach der Sinnhaftigkeit und Notwendigkeit vielmehr der Transferfunktion gefragt, und Sie haben darauf hingewiesen, dass das bei unnatürlichen Fahrbedingungen dann greifen soll. Das scheint mir sehr theoretisch zu sein. Können Sie vielleicht - - Also, die Feldüberwachung soll ja auch weiterhin künftig das Kraftfahrt-Bundesamt machen. Ich stelle mir jetzt schwer vor, dass die dann vier schwere Jungs in das zu testende Fahrzeug reinpacken, um dann die Automobilhersteller mit RDE-Messungen zu ärgern. Also, können Sie ein plausibles Praxisbeispiel uns liefern, wo genau diese Situation, die mir und vermutlich auch der Kollegin Lühmann doch sehr theoretisch vorkam, denn zur Wirkung käme?

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Im Prinzip, Herr Kühn, gebe ich Ihnen ja recht. Wenn alles normal läuft und man mit Bedacht und mit dem Ziel einer ordentlichen Prüfung an eine Feldüberwachung rangeht, dann wird eine Transferfunktion nicht notwendig sein. Dann wird sie einfach auch nicht ausgelöst werden. Was für uns allerdings wichtig ist: Diese RDE-Regelung ist komplett neu und komplett anders das bisherige Typzulassungsverfahren, wo ich klar definierte Bedingungen habe, klar abprüfen kann, wie ich meine Konformität sicherstellen kann. Und das ist mit

RDE anders. Wir brauchen robuste und rechtssichere Regelungen, damit später im Feld, nach der Zulassung der Fahrzeuge, keine Diskussionen notwendig sind. Und dafür hilft die Transferfunktion. Im besten Fall wird sie nie genutzt.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann ist ja die Frage: Welche Auswirkungen hat diese Transferfunktion? Und da will ich aus einem Schreiben zitieren vom Umweltbundesamt, Dr. Martin Lange an Oliver Eberhardt vom BMUB, vom 16. Oktober 2015. Das ist Fundstelle UBA-2-1, Ordner 48 von 88, Seite 307. Da heißt es in Beziehung auf diese Studie, die ja Sie beauftragt haben oder finanziert haben, dass damit nur bedingt - - also, dass diese Untersuchung, diese Studie, „nur bedingt geeignet ist, hier eine finale Aussage zu treffen, dass damit quasi *kein negativer Einfluss auf die Luftqualität* einhergehen würde.“ Und weiter heißt es dann, die Fahr-situation „kann dazu führen, dass in der Realität deutlich größere Zuschläge zum Emissionsfaktor durch die Transferfunktion zugelassen werden.“ Deshalb noch mal nachgefragt, wie Sie denn ausschließen wollen oder wie Sie sicher sind, dass es tatsächlich keine Auswirkungen auf die Luftqualität hat und dass sich dann eben nicht hinten herum sozusagen ein Aufschlag auf die Konformitätsfaktoren daraus ergibt. Das würde ich Sie bitten noch mal zu erläutern.

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Ich bin ehrlich, ich höre gerade diese Ausführungen des Herrn Lange zum ersten Mal, und ich bin ein wenig enttäuscht. Wir haben diese Studie gemeinsam konzipiert, wie wir sie gestalten wollen, welche Parameter wir eingeben, wie wir die Transferfunktion auch emissionstechnisch abbilden wollen. Und das Umweltbundesamt und das Umweltministerium saßen mit am Tisch und haben Parameter für Parameter mitgeredet, wie die Studie aufgesetzt werden soll. Und das Ergebnis war schlichtweg, dass die Transferfunktion kaum einen Einfluss hat. Deswegen sehen wir es nicht.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe ja die Frage anders gestellt. Ich habe ja bloß gefragt, wie Sie sichergehen wollen oder sicherstellen oder warum Sie sicher sind, dass sozusagen diese Transferfunktion eben



5. Untersuchungsausschuss

keinen negativen Einfluss auf die Luftqualität haben kann und dass sie eben nicht ungewollt zu einem Zuschlag auf die Konformitätsfaktoren führt. Das war meine Frage.

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Okay. - Ich meine, dass die Transferfunktion ja im Prinzip, wenn ich normal fahre - - Und schauen wir uns auch noch mal Neckartor an, die höchstbelastete Messstation in Deutschland. Dort stehe ich im Stau. Das ist keine Fahrweise, wo eine Transferfunktion ausgelöst werden kann, weil das ist eher niedriges Fahren. Da muss man sich eher die Frage stellen: „Ist das Fahren so gering, dass es schon nicht mehr repräsentativ ist?“, geschweige denn, dass hier irgendwo zu dynamisch gefahren wird. Die Transferfunktion soll nur auslösen, wenn es sich wirklich um unnatürliche Fahrweisen handelt. Und so war auch unser Vorschlag, dass man schaut: „Wie ist die Fahrdynamik von Fahrzeugen, wie wird gefahren?“ - und jetzt unabhängig vom Stau vom Neckartor, sondern generell, anhand von Datenbanken - und: Ab wann ist ein Fahren unnatürlich? Und erst dann sollte die Transferfunktion aktiv werden oder benutzt werden.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber das ist jetzt für mich ein Widerspruch. Vielleicht haben wir ein Verständnisproblem. Sie haben gesagt: Also, die Studie ist ja sozusagen unter anderem mit Messungen, Messfahrten am Neckartor gemacht worden. - Jetzt sagen Sie aber, dass die Verkehrssituation so ist, dass dort die Transferfunktion gar nicht greift oder keine Rolle spielt. Aber diese Messungen, unter anderem am Neckartor, sollen bestätigen - weil sie Teil der Studie sind -, dass die Transferfunktion eben keinen Einfluss auf die Luftqualität haben kann. Das ist jetzt ein Widerspruch. Oder vielleicht habe ich es einfach nur falsch verstanden. Das kann um diese Uhrzeit jetzt sein.

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Mir raucht jetzt auch der Kopf, wenn ich ehrlich bin. - Ich versuche es noch mal. Die Transferfunktion hat die Idee, dass man statistisch sicherstellen kann, dass die Grenzwerte eingehalten werden. Und falls durch unnatürliche Fahrweise und durch bewusst negativ gewählte Randbedingungen es zu einer Überschreitung von Grenzwerten kommt, dann muss

das statistisch über normale Fahrten, die dann deutlich unter dem Grenzwert liegen und sozusagen dann auf der Habenseite sind, ausgeglichen werden. Und von daher: Allein durch dieses statistische Verfahren können wir eine Einhaltung des Grenzwertes im Mittel sicherstellen, und zwar - - Ich sage mal: Wir können es sicherstellen konstruktionsbedingt, wie die Transferfunktion angelegt ist, dass eben auch nachgewiesen werden muss, dass im statistischen Mittel der Grenzwert unterschritten wird.

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielen Dank, Herr Seiler. - Ich möchte schon diesen Hinweis aufnehmen, dass Sie sagen: Es ist sehr spät, und es wird schwieriger, dann komplexe Sachverhalte zügig und schnell darzustellen. - Auf der anderen Seite sind wir gerade bei diesem Punkt häufiger schon gewesen; inzwischen kann man wissen, was „Transferfunktion“ bedeutet - nur als Hinweis. Und ein zweiter Hinweis an dieser Stelle oder ein dritter wäre, dass wir mit Herrn Wissmann natürlich auch noch mal jemanden vor uns haben in der Zeugenvernehmung, der vielleicht dann doch als an der Spitze stehend die Fragen abschließend bearbeiten und beantworten kann. Das ist nur ein Hinweis, wenn ich jetzt in die Runde frage, ob es weitere Fragestellungen an den Zeugen Herrn Seiler gibt.

(Uwe Lajosky (CDU/CSU):
Keine weiteren Fragen!)

„Keine weiteren Fragen.“ - Unsererseits keine weiteren Fragen. SPD-Fraktion?

(Kirsten Lüthmann (SPD):
Keine weiteren Fragen!)

Grüne-Fraktion? - Dann würden wir die Vernehmung von Herrn Seiler hier beenden können, wenn nicht noch der Wunsch besteht aus diesem Kreis - -

(Hinweis des
Ausschusssekretariats)

- Stimmt, die Frage ist geklärt: Eingestufte Sitzung ist heute nicht mehr vorgesehen. Dann ist die Frage damit auch obsolet. Dann können wir die beantworten.



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Vielen Dank.

Vorsitzender Herbert Behrens: Augenblick noch eben. Im Rechtssinne abgeschlossen ist Ihre Vernehmung aber erst dann, wenn Sie das Protokoll bekommen haben und die Möglichkeit gehabt haben, das auch auf Richtigkeit zu überprüfen oder Ergänzungen vorzunehmen oder Korrekturen, wo es falsch registriert ist. Erst danach würde der Ausschuss den Abschluss der Vernehmung beschließen, und dann wäre die Vernehmung endgültig beendet. Aber für heute Abend ist sie erstmal beendet. Vielen Dank für Ihr Kommen und noch einen schönen Abend.

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Vielen Dank.



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann haben wir uns ja darauf verständigt, dass die beiden verbleibenden Zeugen Wissmann und von Klaeden zunächst hier gemeinsam erscheinen und dann auch die Pflichtenbelehrung vorgenommen wird, um sie dann natürlich getrennt zu vernehmen und zunächst mit Herrn Wissmann anzufangen.

Zunächst möchte ich erst mal beide Zeugen hier in den Raum bitten. Dann haben wir noch mal der Presse die Chance gegeben, dass sie Auftaktbilder macht, und dann starten wir mit der Zeugenbefragung.

So, wenn wir dem Wunsch der Presse Genüge getan haben mit diesen Bildern, dann darf ich Sie bitten, den Raum zu verlassen. Dann könnten wir mit der Zeugenvernehmungssitzung wieder beginnen. - Vielen Dank.

Nehmen Sie bitte Platz. - Wir haben Sie jetzt gemeinsam hier hereingebeten, um die Pflichtenbelehrung gemeinsam vorzunehmen. Dann werden wir natürlich die Vernehmung getrennt fortsetzen. - Herzlich willkommen. Schön, dass Sie heute Abend noch so spät zur Verfügung stehen können.

Meine Herren, ich möchte Sie, bevor die Vernehmung beginnt, über Ihre Rechte und Pflichten aufklären. Und das bedeutet 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. Und ein vorsätzlicher Verstoß gegen die Wahrheitspflicht hier im Ausschuss 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 drei [sic!] Jahren nach sich ziehen.

Auf bestimmte Fragen dürfen Sie selbstverständlich die Aussage verweigern, und zwar gilt das für Fragen, deren Beantwortung Sie selbst oder einen Ihrer Angehörigen der Gefahr zuziehen würde, einer Untersuchung nach einem gesetzlich geregelten Verfahren ausgesetzt zu werden.

Das können Verfahren wegen einer Straftat oder Ordnungswidrigkeit sein, aber auch Disziplinar- oder berufsgerichtliche Verfahren. Zivilgerichtliche Verfahren gehören nicht dazu.

Ein Hinweis, der zwar nicht für Sie zutrifft: 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 ehemalige Mitglieder des Deutschen Bundestages. Sie dürfen daher das Zeugnis verweigern über Personen, die Ihnen in Ihrer Eigenschaft als Mitglied des Bundestages seinerzeit 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 noch Fragen zu diesem Teil?

Zeuge Matthias Wissmann: Nein.

Zeuge Eckart von Klaeden: Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann kann ich Sie beide schon darauf hinweisen, dass die Sitzung mit einer Tonbandaufnahme aufgezeichnet wird. Diese dient aber ausschließlich der Protokollierung der Sitzung, und die Aufnahmen werden nach Abschluss der Protokollerstellung selbstverständlich gelöscht. Wichtig ist deshalb aber auch wegen der Tonbandaufzeichnung, dass Sie dann bei Antworten das Mikrofon benutzen.

Werden Ihnen Vorhalte aus Akten gemacht, dann hat Ihnen der Fragesteller auf Ihren Wunsch hin die entsprechende Unterlage vorzulegen. Die sind alle hier im Raum.

Und nun ein letzter Hinweis noch an Sie beide, bevor wir in die Befragung einsteigen: 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 überwiegend schutzwürdige Interessen berühren oder verletzen würde, dann bitte ich um einen entsprechenden Hinweis. Wir würden



5. Untersuchungsausschuss

dann als Ausschuss über den Ausschluss der Öffentlichkeit sowie über den Geheimhaltungsgrad der Sitzung beschließen.

Herr Wissmann, wir beginnen mit Ihrer Vernehmung, und ich darf deshalb Herrn von Klaeden zunächst bitten, den Saal zu verlassen. Sie werden in den Zeugenraum gebracht und stehen uns dann nach dem Abschluss der Befragung/Vernehmung von Herrn Wissmann zur Verfügung und werden informiert.



5. Untersuchungsausschuss

Vernehmung des Zeugen Matthias Wissmann

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Wissmann, bevor ich in die Vernehmung zur Sache einsteige, möchte ich Sie kurz zur Person vernehmen und Sie deshalb bitten, uns Ihren Vornamen, Namen, Ihr Alter, Ihren Wohnort und Ihren Beruf mitzuteilen.

Zeuge Matthias Wissmann: Gerne, Herr Vorsitzender. - Ich bin Matthias Wissmann, 67 Jahre alt, von Beruf Rechtsanwalt und Präsident des Verbands der Automobilindustrie.

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Wissmann, Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung schriftlich informiert. Und dann kann ich mir eigentlich sparen, an dieser Stelle noch mal die zentralen Fragen aufzulisten. Wenn Sie einverstanden sind, dann ist das so.

Herr Wissmann, falls Sie es wünschen, dann hätten Sie jetzt zunächst die Gelegenheit, im Zusammenhang darzulegen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist. Wenn Sie dieses Recht nutzen wollen, dann hätten Sie jetzt das Wort.

Zeuge Matthias Wissmann: Herr Vorsitzender, ich würde es gerne tun, obwohl ich weiß, dass es spät ist. Und deswegen versuche ich, mich auch einigermaßen kurz zu fassen. Aber es ist mir schon ein Anliegen, Ihnen meine Sicht auf die Themen des Untersuchungsauftrags kurz darzulegen und natürlich auch anschließend bei Fragen zum Informationsgewinn beizutragen.

Ich muss Ihnen zunächst sagen, Herr Vorsitzender: Ich selbst war, als mich Mitte September 2015 während der IAA in Frankfurt über die Agenturen die Nachricht von dem Softwaremanipulationsvorfall in den USA ereilte, glaube ich, genauso geschockt wie die allermeisten in der Automobilindustrie. Das kam für mich absolut überraschend und ohne jede Vorwarnung. Manipulationen bei Abgasemissionen mittels eines Defeat Device waren mir schlicht nicht bekannt. Sie waren zuvor niemals Gegenstand meiner Ge-

spräche, weder innerhalb des VDA noch außerhalb. Ich hatte auch aus keiner Richtung Hinweise auf einen möglichen Betrug. Entsprechend hatte ich zuvor auch nie mit Vertretern der Bundesregierung über einen Defeat Device gesprochen. Mir waren auch die rechtlichen Regelungen zur Zulässigkeit von Abschalteinrichtungen vor dem VW-Fall nicht bekannt.

Klar war mir aber eines: die Tragweite dieser Nachricht aus den USA. Und wenn ich das so persönlich sagen darf: Ich war natürlich auch persönlich getroffen. Wenn Sie über Jahre sich bemühen, Vertrauenskapital für eine Industrie anzusammeln, dann trifft Sie ein solcher Vorgang, den Sie in keiner Weise erwartet haben, natürlich zentral. Und ich habe noch während der IAA dann auch mit dem Gesamtvorstand des VDA, also allen Herstellern und Zulieferern, die dort vertreten sind, mich öffentlich dazu geäußert. Ich zitiere wörtlich:

Die bekanntgewordenen Geschehnisse widersprechen dem Selbstverständnis der Automobilindustrie. Eine Praxis, in der es zu einer missbräuchlichen Anwendung einer speziellen Motorensoftware gekommen ist, darf nicht und kann nicht akzeptiert werden.

Was wir da gemeinsam gesagt haben, ist natürlich auch meine ganz persönliche Meinung.

Wir haben mit diesen Statements damals die Aufforderung verbunden, Hintergründe rasch und vollständig aufzuklären, was natürlich in erster Linie unternehmensinterne Vorgänge betrifft. Wir haben es aber auch für richtig gehalten, dass das Bundesverkehrsministerium reagiert hat und eine unabhängige Untersuchungskommission ins Leben gerufen hat, in deren Prüfungsarbeit wir natürlich nicht eingebunden waren und wir auch über Zwischenstände der Untersuchungen nicht informiert worden sind, weil es waren unternehmensspezifische Untersuchungen. Sie haben sich ja als Untersuchungsausschuss damit beschäftigt.

Am 22. April 2016 hat die Untersuchungskommission schließlich ihren Prüfbericht vorgelegt. Ich habe den noch am selben Tag sowohl in einer



5. Untersuchungsausschuss

Pressemitteilung, aber auch als Interviewgast in einer ganzen Fülle von Sendungen begrüßt, da er einen wichtigen Beitrag zu mehr Klarheit und Transparenz darstellt. Und meines Erachtens bleibt es essenziell, den Sachverhalt differenziert und sachgerecht aufzuarbeiten, dabei allerdings - und das wird Ihnen immer wieder begegnet sein hier in der Arbeit des Untersuchungsausschusses - klar zu unterscheiden zwischen der offensichtlichen illegalen Manipulation, wie wir sie in den USA festgestellt haben einerseits und dem anderen Thema, den Unterschieden zwischen Laborwerten einerseits und dem Praxisverlauf eines Fahrzeugs bei Emissionen.

Dass es hier, bei diesem zweiten Thema, unabhängig vom Manipulationsfall seit Jahren ein Problem gab, war mir immer bewusst. Deswegen habe ich auch seit Jahren darauf gedrängt, dass wir zu einem neuen WLTP kommen, weil der alte Normzyklus, der Neue Europäische Fahrzyklus, aus der Entstehung Anfang der 90er-Jahre stammt, 1996 eingeführt worden ist und im Zeitverlauf immer weniger repräsentativ wurde für den tatsächlichen Fahrbetrieb. Auch serienmäßige Ausstattungen wie Radio oder Sitzheizung werden nicht berücksichtigt. Und folglich sind natürlich die Emissionswerte im realen Fahrbetrieb tendenziell höher als im Labor. Beide Themen werden sehr oft miteinander vermischt, aber es sind, wie Sie hier im Ausschuss als Sachkenner wissen, natürlich zwei unterschiedliche Themenbereiche.

Ich möchte zwei Ursachen für die abweichenden Emissionswerte zwischen Prüfstand und Straße, wie sie zumindest in Expertenkreisen lange diskutiert sind, noch mal nennen. Sie wissen ja: Im September wird der alte Zyklus durch den realitätsnäheren Prüfstandstest WLTP abgelöst. Und damit werden wir deutlich alltagsnähere Verbrauchs- und Emissionswerte bekommen. Und Sie wissen auch: Mit Blick auf die Schadstoffemissionen werden zusätzliche Straßentests im sogenannten RDE-Verfahren eingeführt. Beides halten wir für richtig.

Ich füge aber hinzu: Wir haben es bei dem Thema RDE bedauert - beim Thema RDE -, dass die Euro-

päische Kommission Vorschläge gemacht hat, anders als bei anderen Themen, ohne jedes Impact Assessment zuvor und im Grunde genommen ohne eine ausreichende Lead Time. Und deswegen war es natürlich auch unsere Aufgabe als Automobilindustrie, Verband der Automobilindustrie, deutlich zu machen, wo die Möglichkeiten und wo die Grenzen dieser Themen, auch physikalisch bedingt, liegen.

Wir haben anspruchsvolle und faire Regeln stets befürwortet, haben uns auch am Gesetzgebungsprozess konstruktiv beteiligt, haben aber eben auch vermittelt, dass die Vorgaben technisch und wirtschaftlich umsetzbar sein müssen, dass der aktuelle Stand der Fahrzeugtechnik berücksichtigt werden muss und dass es einen entsprechenden zeitlichen Entwicklungsvorlauf geben muss. Und Sie wissen es hier, in diesem Kreis, sicher, Herr Vorsitzender: Ist ein solcher Entwicklungsvorlauf nicht gewährleistet, dann besteht die Gefahr, dass eine Technologie politisch aus dem Markt gedrängt wird mit den damit verbundenen Folgen für Wertschöpfung und Arbeitsplätze in Deutschland.

Hinzu kommt, dass die Dieseltechnologie aufgrund ihrer Effizienzvorteile mindestens mittelfristig unverzichtbar ist, um die anspruchsvollen europäischen CO₂-Ziele im Pkw-Bereich zu erreichen. Folglich wäre - und darauf haben wir immer wieder hingewiesen - eine unfaire Benachteiligung der Dieseltechnologie nicht nur industrie-, sondern auch klimapolitisch kontraproduktiv. Und nicht zuletzt - das ist das Thema von heute und morgen - ist die schnelle Marktdurchdringung moderner Euro-6-Dieseltechnologie eine entscheidende Lösung zur Verbesserung der Luftqualität. - Dies sind die Aspekte in Kurzfassung, die ich in meinen Gesprächen und die auch meine Mitarbeiter in ihren Gesprächen immer wieder vorgebracht haben und die wir auch öffentlich dargestellt haben.

Und ich will es Ihnen an einem Beispiel sagen. Wenn mir einer der großen deutschen und internationalen Fahrzeughersteller, die Ford AG in Köln, klarmacht, dass der ursprüngliche Vorschlag der Kommission zu RDE, der ja praktisch



5. Untersuchungsausschuss

bedeutet hätte, dass man in die jetzige Produktionslinie eingreift mit einem Konformitätsfaktor, der die Messtoleranzen nicht mehr vollständig umfasst hätte, zur Beendigung dieser Produktion führt, und wenn mich die Gewerkschaften zusammen mit den Unternehmensführungen darauf hinweisen, dann muss ich und dann muss der Verband der Automobilindustrie alles tun, um diese Informationen an diejenigen, die die Rahmenbedingungen festlegen, heranzubringen. Und genau das haben wir gemacht. Das halten wir auch für legitim. Das haben wir transparent gemacht.

Wir haben jetzt eine Regulierung bei WLTP, die Gott sei Dank ganz neu aufsetzt, die zeitnah verwirklicht wird im September. Wir haben bei RDE eine ebenso anspruchsvolle, aber noch machbare Regelung, die nicht dazu führt, dass Produktionen abgestellt werden müssen. Insofern ist im Gesetzgebungsprozess gelernt worden. Das begrüßen wir. Aber ich bekenne mich ganz offen dazu - das ist auch unsere Aufgabe, wenn wir für 800 000 Beschäftigte in unserer Automobilindustrie sprechen -, dass wir die Anliegen dieser Industrie und die technischen Begrenzungen der Möglichkeiten artikulieren.

Und ich nehme an, Sie werden in den Fragen auch auf solche Themen eingehen. Deswegen will ich es einfach mit meinem Einleitungsstatement bewenden lassen und stelle mich selbstverständlich gerne den Fragen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielen Dank, Herr Wissmann. Das werden wir sicherlich tun. - Und das will ich gleich als einleitende Fragen dann an Sie richten wollen bezüglich der RDE-Gesetzgebung und Ihren Anteil, den Sie ja eben schon kurz skizziert haben.

Ich habe jetzt konkret ein Thesenpapier, auf das ich mich beziehe. - Das ist in der Unterlage BMUB-2/1, Ordner 56, Blatt 4 ff. - Zur Vorbereitung eines Streitgesprächs zwischen Ihnen und dem Staatssekretär im Bundesumweltministerium, Jochen Flasbarth, das am 9. Mai 2016 in der Redaktion der *taz* stattfand, heißt es in einem Themenkomplex in diesem Papier, wo es um die Frage, wie der gute Autokonzern auszusehen

hätte - - Da ist skizziert: Das Bundesumweltministerium vertritt dabei den Standpunkt, dass der gute Automobilkonzern es sich zum Ziel machen müsse, dass seine Produkte so wenig Umweltbelastung wie möglich erzeugen. - Und vergleicht man diese Aussage mit den Forderungen des VDA zum RDE, meinen wir, dann stellt sich schon eine Diskrepanz heraus.

Gab es im Rahmen der Abstimmung zu den deutschen Positionen zur RDE-Gesetzgebung auch Gespräche zwischen VDA und Bundesumweltministerium bezüglich dieser Diskrepanz?

Zeuge Matthias Wissmann: Ja, es gab Gespräche: Ich habe zum Beispiel auch mit den Staatssekretären der Ministerien selbst gesprochen. Und ich habe immer nur darauf hingewiesen: Wenn Sie mit so kurzem Zeitvorlauf die von uns begrüßten Straßentests einführen, dann muss das Ganze für die Unternehmen rechtssicher sein. Wenn es anerkanntermaßen eine Messtoleranz gibt von 0,5 Größenordnung - manche sagen sogar: bis zu 0,8 -, und Sie kommen im ersten Jahr in eine Größenordnung von 1,5, 1,6, 1,8, dann sind die Unternehmen bei der jetzt laufenden Produktion - um die geht es - nicht mehr rechtssicher.

Und deswegen habe ich auch mit Staatssekretären der Bundesregierung im Gespräch immer wieder darauf hingewiesen - Beispiel: Ford-Fiesta-Produktion, Köln -: Wenn ihr die Produktion aufrechterhalten wollt, dann müsst ihr bitte mithelfen, dass in Europa ein rechtssicherer Rahmen gewählt wird. Und ihr müsst euch darüber im Klaren sein: Da die Kommission - fachlich erstaunlicherweise, sage ich jetzt nur mal - vor ihrem Vorschlag kein Impact Assessment durchgeführt hat, was ganz neu ist bei einem so ambitionierten, technisch komplexen Vorhaben, dann bitte ich die Bundesregierung, mitzuhelfen, dass wenigstens die Bundesregierung die Komplexität dieses Vorhabens erkennt und auf die Grenzen der Möglichkeiten hinweist.

Und der Bundeswirtschaftsminister hat ja hier in seiner Anhörung, wenn ich das den Pressemeldungen richtig entnommen habe, darauf hingewiesen, dass es Länder in Europa gab, wie zum



Beispiel Italien, die sehr viel höhere Konformitätsfaktoren vorgeschlagen haben als Deutschland. Also, Sie sehen: Das, was die Kommission nicht geleistet hat, musste dann offensichtlich von anderen Ländern geleistet werden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Stießen Ihre Vorbehalte oder Bedenken beim Umweltministerium auf offene Ohren?

Zeuge Matthias Wissmann: Ich habe den Eindruck gehabt, dass man auch im Umweltministerium die technische Komplexität des Themas erkannt hat und einen etwas höheren Faktor als die Kommission angestrebt hat. Aber das war ein interaktiver Prozess auch innerhalb der Regierung. Ich kann Ihnen jetzt nicht die letzten Linien, was im Bundesumweltministerium einerseits und in anderen Ministerien andererseits gedacht wurde, beschreiben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja.

Zeuge Matthias Wissmann: Ich weiß nur, dass der Faktor am Ende 2,1 war, der in Europa rausgekommen ist. Und schon der setzt die Betriebe unter eine gewaltige Anspannung. Fragen Sie die Gewerkschaften in den Betrieben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und wurden aus Ihrer Sicht Ihre vorgetragenen Argumente letztendlich bei der Betrachtung der RDE-Grenzwerte ausreichend berücksichtigt?

Zeuge Matthias Wissmann: Ich habe unmittelbar, Herr Vorsitzender, nachdem dann im TCMV die Entscheidung getroffen wurde, mich auch öffentlich geäußert und habe öffentlich gesagt: Wir sind froh, dass jetzt Klarheit besteht, aber wir wissen: 2,1 ist ein wahnsinnig harter Anspannungsfaktor. - Ich sage das auch deswegen, meine Damen und Herren Abgeordneten, weil mir natürlich klar ist und Ihnen sicher auch: Unser ganz großes Oberziel ist, als CO₂-Ziele 95 g 2020 zu erreichen. Und das war ja auch immer quer durch alle politischen Gruppierungen das gemeinsame ganz große Oberziel. Und 95 g - das wissen Sie - ist der mit Abstand härteste weltweite Zielkatalog, den es auf allen Kontinenten gibt. Es gibt keine schärfere als die europäische CO₂-Regulierung.

Und wir wissen, so sehr wir die Elektromobilität betreiben - ob wir jetzt 30 Modelle im Markt haben, 2020 100 Modelle im Markt haben werden -, dass wir ohne den Diesel die 95 g 2020 nicht erreichen werden. Und deswegen ist natürlich, sagen wir mal, jede einzelne Schraube, die Sie da drehen, immer mit dem Risiko verbunden, dass Sie die Zielerreichung 2020 bei CO₂ schwieriger machen.

Meine Einschätzung ist heute: Mit dieser Mischung aus WLTP einerseits und jetzt gefundenem RDE-Konformitätsfaktor sind wir zwar extrem angespannt, aber wir werden die CO₂-Ziele erreichen. Wären wir gezwungen gewesen, bei einer größeren Zahl von kleineren Modellen den Diesel frühzeitig aus dem Geschäft zu nehmen, dann hätte ich nicht berechnen können, wie wir dann seriöserweise die 95-g-Ziele 2020 in den Einzelunternehmen erreichen wollen, weil dann wären wesentlich mehr Benzinern in den Markt gekommen, die halt, wissen Sie, zwischen 10 und 15 Prozent mindestens schwierigere Emissionswerte bei CO₂ haben als die Diesel.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich will jetzt, was diesen Prozess anbetrifft, mal durch die Ministerien gehen. Ich habe eben nach dem Gespräch mit dem Umweltministerium gefragt. Und Sie hatten ja auch gesagt, dass sich dann, wie auch immer, in Absprache zwischen den Ministerien dort Positionen verändert haben in Bezug auf das Kanzleramt.

Am 19. März 2015 wendeten Sie sich bezüglich der RDE-Gesetzgebung der EU-Kommission an Herrn Peter Altmaier. Das ist die Fundstelle Bundeskanzleramt-2-2, Ordner 10, Blatt 37. - In Ihrer Mail führen Sie aus, dass - Zitat - „die im TCMV angestrebte Entscheidung ab 2018 zu massiven Problemen für den Dieselmotor führen“ würde. - Das haben Sie eben noch mal ausgeführt.

Sie verweisen auf einen von den europäischen Automobilherstellern erarbeiteten Kompromissvorschlag, der unter anderem die stufenweise Einführung von Konformitätsfaktoren größer 3,5 in Stufe 1 ab September 2017 sowie Konformitätsfaktoren größer 2 in der RDE-Stufe 2 ab September 2021 vorsieht. - Das ist Fundstelle



5. Untersuchungsausschuss

ebenda, Blatt 39. - Wie waren die Reaktionen aus dem Bundeskanzleramt auf das Anliegen, was Sie dort vorgetragen haben?

Zeuge Matthias Wissmann: Ich habe nach meiner Erinnerung anschließend mit dem Chef des Kanzleramts darüber nicht mehr gesprochen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Fand an anderer Stelle daraufhin eine inhaltliche Diskussion zwischen Bundesregierung und dem VDA oder den Automobilherstellern statt?

Zeuge Matthias Wissmann: Ja, es fand ein Gespräch statt, das ich dann mit Staatssekretären der beteiligten Ministerien - Verkehrsministerium, Wirtschaftsministerium, Umweltministerium - geführt habe und wo ich noch mal, sagen wir mal, auch beschrieben habe, wo die äußersten Grenzen liegen. Sie müssen ja sehen: Wir sind Teil der ACEA, also des europäischen Verbands; nicht als Verband, aber die einzelnen Hersteller. Wir sind auch Teil der CLEPA, das sind die Zulieferer, der europäische Verband. Und auch die Zulieferer, die, wie Sie wissen, ja teilweise durchaus noch anspruchsvollere Ziele formulieren als der eine oder andere Hersteller, haben die Bundesregierung wie auch die Europäische Kommission darauf hingewiesen, dass die im Vorschlag der Kommission vorgesehenen Konformitätsfaktoren nicht realistisch sind.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nun sind die vom VDA in diesem Vorschlag 2015 vorgetragenen Werte natürlich erheblich über denen, die dann später RDE-Wirklichkeit werden sollten. Waren ausschließlich diese Werte dann Streitpunkte zwischen VDA und der Bundesregierung? Worüber wurde intensiv gestritten? Sie haben gesagt: Gespräch hat stattgefunden. - Aber aufgrund der weit auseinanderliegenden Vorstellungen kann ich mir durchaus vorstellen, dass man nicht ganz so konzilient vorgeht.

Zeuge Matthias Wissmann: Entschuldigung, Herr Vorsitzender, für uns ist dieses Thema „Wie erreichen wir die CO₂-Ziele 2020?“ in den ganzen letzten Jahren das absolut überragende Klimaschutz- und Umweltthema gewesen, weil wir wissen, dass es kein leichter Weg ist. Wie gesagt,

wenn die Japaner, die Amerikaner, die Chinesen wesentlich höhere Werte haben, die zu einem späteren Zeitpunkt erreicht werden, und wir 95 g, dann ist klar - und das ist meine Sorge auch in diesen Gesprächen gewesen -: Wenn insbesondere bei den Volumenmodellen und bei den kleineren Modellen der Diesel so teuer wird, dass der Verbraucher nicht mehr bereit ist, ihn sich zu leisten, dann wird die Benzinerpopulation massiv ansteigen, und dann werden die CO₂-Ziele schwerer erreichbar. Und im Grunde genommen ging es immer um dieses größere Thema.

Und, ja, ich würde sagen: Die Tendenz der nächsten zehn Jahre wird darin bestehen, dass der Diesel bei größeren Fahrzeugen seinen Platz behält, weil dort auch die Kaufkraft der Käufer etwas mehr erlaubt, aber bei kleineren Fahrzeugen wird es schwieriger werden, die Dieselpopulation zu halten, was halt Konsequenzen hat. Und wenn das ein paar Jahre später kommt, dann haben wir zu dem Zeitpunkt die Elektromobilität so aufgebaut, dass die Elektromobilität teilweise an die Stelle tritt. Aber das passiert nicht in diesen nächsten zwei, drei Jahren in der Größenordnung, in der wir es gerne sehen würden. Und darum ging letztlich die Diskussion. - Ich würde das nicht Streit nennen, sondern wir haben im Grunde genommen ja, wie die IG Metall auch, einfach die Fakten und Daten geschildert und die technischen Grenzen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Wenn man sich die bisherigen Zeugenaussagen noch mal in Erinnerung ruft, dann drängt sich der Eindruck auf, dass das Bundesumweltministerium eher der Treiber war, um zu strengeren Kontrollen und Regelungen zur Reduzierung von Emissionen zu kommen, während Verkehrsministerium und auch das Wirtschaftsministerium da in dieser Frage eher verhalten waren. War das damals auch Ihr Eindruck über die Haltung der unterschiedlichen Ressorts?

Zeuge Matthias Wissmann: Also, Herr Vorsitzender, wenn man selber mal politische Erfahrung in Ressorts sammeln durfte, dann weiß man, dass es ein ganz natürlicher Prozess ist, dass die einen das eine Thema stärker betonen und die anderen



5. Untersuchungsausschuss

das andere. Das liegt in der Natur der Ressorts einer Bundesregierung. Aber ich darf nur darauf hinweisen, dass die Staatssekretäre in dem Vorschlag, den sie dann gemacht haben, auch in der Nähe der 2,0 waren, und zwar alle Beteiligten, nämlich, wenn ich richtig informiert bin, bei 1,95.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann eine letzte Frage, diesen Komplex betreffend, und dann geht es weiter in der Fragerunde hier. - In einer Vorlage für die Kanzlerin vom Leiter des für das Verkehrsministerium zuständigen Referenten im Bundeskanzleramt heißt es - Zitat -:

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

Diese Transferfunktion war ein Vorschlag des VDA, der in die Diskussion zur RDE-Gesetzgebung eingebracht wurde. Gab es zu der Transferfunktion eine inhaltliche Diskussion mit der Bundesregierung? Das würde mich jetzt interessieren.

Zeuge Matthias Wissmann: Also, ich persönlich erinnere mich nicht an eine Diskussion, die ich geführt hätte zur Transferfunktion. Aber ich nehme an, dass Sie mit meinem Mitarbeiter Dr. Seiler über die Transferfunktion ausführlich geredet haben. Und ich nehme auch an, dass er in Gesprächen mit Beamten der Bundesregierung über dieses Thema ausführlicher geredet hat. Ich selber erinnere mich nicht an Gespräche über die Transferfunktion. Ich finde, man muss auch mal unterscheiden, welche Ebene man mit welchem Thema konfrontiert.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das war also nicht die relevante Frage, um Sie als Verbandschef dort einzubeziehen?

Zeuge Matthias Wissmann: Also, ich erinnere mich nicht an ein Gespräch, das ich mit führenden Persönlichkeiten, zum Beispiel aus dem Kanzleramt, über dieses Thema geführt hätte.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke. - Dann wäre ich mit meinen Fragen so weit durch und liefere gleich die Fundstelle bezüglich dieser Aussage noch mal nach. - Die CDU/CSU-Fraktion ist an der Reihe.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Danke schön. - Herr Wissmann, zunächst danke für das Eingangsstatement, mit dem ja schon einige Dinge klargestellt worden sind, sodass ich meinen Fragenkatalog etwas reduzieren kann. - Ich möchte jetzt eingehen zunächst auf die Frage der CO₂-Regulierung. Da haben Sie in einem Statement für die *Rheinische Post* im Jahr 2011 betont:

Klimaschutz gehört schon lange zu unserem Selbstverständnis. Ambitioniert und erfolgreich arbeiten deutsche Hersteller und Zulieferer an der Verbrauchsmin-
derung.

Gleichzeitig schreiben Sie mit Datum vom 8. Mai 2013 an die Bundeskanzlerin, MAT A Bundeskanzleramt-2-1, Ordner 3 von 7, Seite 57 ff. Da gehen Sie darauf ein, dass Sie den damaligen Vorschlag der EU-Kommission für die zukünftige CO₂-Regulierung als - und jetzt bitte wieder - „sehr ambitioniert“ und „unausgewogen“ bezeichnen, und zwar ausdrücklich dahin gehend, dass eine ökologische und ökonomische Bilanz [sic!] in dieser Regulierung fehlen würde. - Da würde mich eine gewisse Begründung für diesen Satz interessieren, worin denn diese fehlende Balance bestehen soll.

Sie kritisieren dann als VDA auch, dass die Grenzwertpolitik der EU insgesamt einseitig angebotsorientiert sei. - Hier noch mal die genaue Fundstelle: MAT A Bundeskanzleramt-2-1, Ordner 3 von 7, Seite 101. - Auch da bitte ich um eine Bewertung und Erläuterung.

Zeuge Matthias Wissmann: Danke schön, Herr Abgeordneter Lange. - In der Tat haben wir uns ganz intensiv mit den verschiedenen Schritten der CO₂-Reduktion während meiner Zeit als VDA-Präsident - ich bin seit Mai 2007 im Amt - beschäftigt und, wie das gelegentlich halt Bürokratien zu eigen ist, darüber gewundert, dass es



5. Untersuchungsausschuss

bei den verschiedenen Regulierungen zu CO₂ in der EU-Kommission für innovative, neue Elemente, die zum Klimaschutz beitragen und die nicht im klassischen Raster der Regulierungstätigkeit liegen, zunächst eine begrenzte Offenheit gab. Ich will Ihnen auch sagen, worum es dort unter anderem ging.

Wir wussten zum Beispiel von hochinnovativen Zulieferern. Sie wissen ja: Wir vertreten nicht nur die Hersteller, sondern wir vertreten auch Hunderte, oft auch mittelständische Zulieferer und natürlich auch Weltmarktführer der Zulieferer, die ich Ihnen mit Namen hier nicht nennen muss, die hochinnovative, neue Ideen haben. 70 Prozent eines Autos sind Zuliefererteile. Und ich wusste schon lange von den Zulieferern, was es außerhalb des bis heute geltenden Normzyklus an weiteren Innovationsmöglichkeiten geben könnte, um die CO₂-Reduktion zu verstärken.

Wir haben das in das Paket gepackt „Sonstige Ökoinnovationen außerhalb des Normzyklus“ und haben der Kommission immer gesagt: Erkennt doch „Sonstige Ökoinnovationen außerhalb des Normzyklus“ als Teil der Regulierungsstrategie an. Damit löst ihr einen Wettbewerb um die besten Innovationen aus. - Ich nehme jetzt mal ein Beispiel: Solardach als Beitrag zur Energieversorgung des Fahrzeugs und zur Reduktion von CO₂ im Fahrzeug.

Dafür hat sich die Kommission partout damals nicht geöffnet. Ich sage jetzt mal ein bisschen spitz: Es gibt halt in klassischen Behördenstrukturen hochinnovative Leute, die offen sind für Neues. Es gibt aber auch Leute, die nach dem Motto operieren: Das haben wir noch nie gemacht, da könnte ja jeder kommen. - Und wir haben zum Beispiel die Bundesregierung gebeten - das fällt für mich unter diese Überschrift „fehlende Balance“ -: Schaut doch, dass diese Ökoinnovationen, die gerade auch von Zulieferern als wichtiger Beitrag gesehen werden, in das Paket kommen. Und ich muss sagen - ob es nur die Bundesregierung war, weiß ich nicht -: Aber am Ende sind diese Ökoinnovationen jenseits des Normzyklus in das Paket der CO₂-Regulierung eingebaut worden. Vor einiger Zeit sagte mir je-

mand in der Europäischen Kommission, er sei eigentlich erstaunt, wie viele Innovationen sich jetzt um dieses Feld herum erfreulicherweise entwickelten.

Ja, Herr Abgeordneter Lange, das waren Themen, die wir mit der Bundesregierung erörtert haben, weil wir gesagt haben: Macht ein ambitioniertes Paket, aber macht eines, das Innovationen beflügelt, und nicht eines, das Innovationen erstickt. - Und da waren wir dann sehr dankbar, dass die Bundesregierung solche Themen aufgenommen hat.

Aber ich sage noch mal: Am Ende sind wir bei einem Paket gelandet, das wir akzeptieren und das wir auch mit aller Kraft erreichen wollen, das die härteste CO₂-Regulierung der Welt vorsieht. Und Sie kennen ja auch die Ergebnisse: Wir lagen Ende der 2000er-Jahre, 2000 bis 2010, bei 170 g CO₂-Emission im Schnitt der deutschen Automobilflotte. Wir liegen jetzt bei 130 g, gehen auf 125 g zu. Das heißt, die Regulierung einerseits und gewaltige Investitionen unserer Industrie andererseits und solche Innovationszyklen haben zu erheblichen Fortschritten beigetragen. Und, ja, darauf sind wir eigentlich auch stolz, weil wir glauben, dass wir da Trendsetter geworden sind, auch im weltweiten Maßstab.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Gut. Danke schön. - Dann hätte ich an der Stelle nur eine kleine Nachfrage. Sie sprechen immer wieder von der Bundesregierung. Ich hatte jetzt Bezug genommen insbesondere auf ein Schreiben an die Bundeskanzlerin. Mit welchen Gremien oder auf welchen Ebenen, auch in Europa, hatten Sie denn da ganz konkret noch mal Kontakt, falls das noch innerlich ist?

Zeuge Matthias Wissmann: Also, unser wichtigster europäischer Arm der Vertretung der Interessen der Automobilindustrie besteht aus zwei Institutionen. Das ist einerseits die ACEA, die die Hersteller vertritt, und es ist andererseits die CLEPA, die die Zulieferer vertritt. Und wir haben - natürlich immer in enger Abstimmung mit diesen beiden Organisationen - auch in Brüssel mit Abgeordneten, mit Kommissaren, mit Mitarbeitern der Kommission geredet. Wir haben auch



5. Untersuchungsausschuss

mit Vertretern anderer Länder über dieses Thema geredet.

Ich erinnere mich zum Beispiel an Gespräche mit unseren französischen Kollegen über dieses Thema, weil natürlich klar ist: Wenn die französische, die deutsche, die italienische und zum Beispiel die Seite der polnischen, tschechischen, slowakischen und ungarischen Industrieproduzenten eine gemeinsame Sprache sprechen, dann ist die Wahrscheinlichkeit größer, dass es in Brüssel gehört wird, als wenn wir es alleine tun.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Danke schön. Das wäre es für die erste Runde bei uns.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann ist die Frage an den Grünen. Bitte.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. - Herr Wissmann, ich denke immer noch über die Dieselpopulation nach, die wir nachher noch unter Schutz stellen müssen. - Aber ich möchte einen anderen Punkt ansprechen. Sie haben eben dargestellt, dass der VDA sich immer für realitätsnähere Testverfahren eingesetzt hat und sich dafür engagiert hat. Könnten Sie mir dann erklären, wie in einer Pressemitteilung, die in den Unterlagen zu finden ist - das ist BMWi-2-1, Ordner 23 von 53, Seite 309, für das Protokoll -, die der VDA anlässlich des Stickoxid-Vertragsverletzungsverfahrens der EU-Kommission am 13.07.2015 herausgegeben hat, es wörtlich heißt:

... Einführung eines schärferen Messverfahrens, das die Schadstoffemissionen des Autos nicht nur auf dem Rollenprüfstand, sondern bei Fahrten im realen Straßenverkehr protokolliert (Real Driving Emissions, RDE) - sind nicht geeignet, die Situation weiter zu verbessern ...

Zeuge Matthias Wissmann: Könnten Sie mir mal das Datum, Herr Abgeordneter, nennen?

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): 13.07.2015. - Da würde mich mal interessieren - Sie haben ja eben gesagt: Der VDA hat immer

schon für RDE gekämpft. - Diese Pressemitteilung spricht die exakt gegenteilige Sprache.

Zeuge Matthias Wissmann: Herr Abgeordneter, wenn Sie mir genau zugehört haben, haben Sie gehört, dass ich gesagt habe: Wir haben immer für WLTP gekämpft, für die Neuordnung des Fahrzyklus. Und wir haben bei RDE erst mit den Erfahrungen, die wir mit den PEMSen, also mit den Geräten beim Lkw, gemacht haben, gesehen, dass die funktionieren, auch gelernt, dass die PEMSe verlässliche Daten liefern, und haben uns deswegen, eben mit der Erfahrung der PEMSe, auch dafür eingesetzt, dass es zu vernünftigen RDE-Regelungen kommt.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay, aber RDE war die Debatte in Europa. Und, ich sage mal, zumindest vor Bekanntwerden des Abgasskandals durch VW haben Sie sich da nicht so klar positioniert.

Ich würde eine weitere Frage stellen. Sie haben eben gesagt: Als das am 22. September bekannt geworden ist, sind Sie - ich sage es mal mit meinen Worten - wie wir alle aus allen Wolken gefallen, was da passiert ist. Jetzt ist es ja so: Wenn man in die Unterlagen guckt, die uns hier vorliegen - ich glaube, das ist aber auch öffentlich allgemein bekannt -, dann vertritt VW ja gegenüber der Bundesregierung weiterhin die Auffassung, dass das, was sie dort gemacht haben, in Deutschland und Europa gar nicht illegal ist. Dazu würde mich Ihre Meinung interessieren. Ist der Vorgang „manipulierte Software“, über den wir hier diskutieren in Bezug auf VW, Ihrer Meinung nach illegal, oder ist das nicht illegal?

Zeuge Matthias Wissmann: Herr Abgeordneter, Sie wissen ja, dass gemäß Artikel 5 der Verordnung Nr. 715/2007 Abschalteinrichtungen, die das Emissionsverhalten auf der Straße verschlechtern, grundsätzlich verboten sind. Sie wissen aber auch, dass es gesetzlich geregelte Ausnahmen gibt, zum Beispiel bei Kaltstarts oder zum Bauteilschutz. Und man kann kein generelles Urteil abgeben. Es kommt im Einzelfall darauf an, ob eine solche Ausnahmeregelung greift oder ob sie nicht greift. Und genau damit hat sich, so



5. Untersuchungsausschuss

wie ich das gelesen habe, die Untersuchungskommission ja auch beschäftigt. Ein generelles Urteil kann man hier nicht treffen.

Und man kann auch den amerikanischen Fall nicht vergleichen mit dem europäischen. Da gibt es einige erhebliche Unterschiede. - Also, ich rate einfach an: jeweils Einzelfallprüfung. Es gibt Fälle, die gehen nicht, die wären illegal. Und es gibt andere Fälle, die sind in der vergleichsweise weiten Regulierung, die wir haben, möglich. Die können Sie kritisieren, aber die kann man nicht als illegal bezeichnen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Wissmann, das war aber gar nicht meine Frage. Meine Frage war, dass das, worüber wir seit dem 22. September in Bezug auf VW reden, nämlich die Erkennung einer Rollenprüfungssituation durch eine Software und die Abschaltung oder die Anschaltung der Abgasreinigungseinrichtung - das ist ja das, worauf der Fokus gerichtet ist - Da ist meine Frage: Diese spezielle Situation, halten Sie die für illegal, oder halten Sie sie nicht für illegal?

Matthias Wissmann: Herr Abgeordneter Krischer, ich bin von Beruf Rechtsanwalt. Und ich habe gelernt, dass ich einen Sachverhalt einfach auf Basis dessen, was rechtlich an Grundlage vorliegt, beurteile. Hier gibt es ganz eindeutig eine rechtliche Grauzone. Und wenn man Vorgänge verändern will, muss man die rechtliche Grauzone be-seitigen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. - Also, das heißt, ich verstehe Sie so, dass Sie nicht klar sagen: Die Manipulationen, die wir bei VW kennen, die sind illegal.

Zeuge Matthias Wissmann: Es ist völlig eindeutig, dass sie amerikanischem Recht widersprechen. Und Sie wissen ja: Wir haben in Amerika auch eine andere Regulierung bei Stickoxiden, als wir sie in Europa haben.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Völlig klar. Ich rede nicht über USA.

Zeuge Matthias Wissmann: Mir gefällt überhaupt keine Softwaremanipulation. Und ich bin auch nicht bereit, die zu rechtfertigen. Aber bevor ich in einer rechtlichen Grauzone zur Beschreibung eines Zustands als „illegal“ komme, möchte ich den Sachverhalt ganz exakt beschrieben haben.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dann hätte ich noch eine weitere Frage: Was wir ja seitdem auch sehr stark gelernt haben, ist, dass es so Dinge wie Thermofenster gibt, also dass Abgasreinigungseinrichtungen in bestimmten Temperaturbereichen abgeschaltet werden: Motorschutz usw. Ich will jetzt gar nicht auf die Frage abheben, ob die legal oder illegal sind; da gibt es Rechtsgutachten, die das jeweils sehr eindeutig für sich entscheiden.

Meine Frage wäre: War Ihnen das vorher klar, dass es - ich rede jetzt in dem Fall, bei dieser Frage, nicht über VW - bei weiteren Herstellern solche Thermofenster, solche Abschalt-einrichtungen gibt, die bei bestimmten äußeren Bedingungen in die Abgasreinigung eingreifen?

Zeuge Matthias Wissmann: Nein, war mir nicht klar. Und ich sage Ihnen auch, warum: weil wir natürlich im VDA, zum Beispiel in den Gremien, strikt darauf achten müssen, auch aus kartellrechtlichen Gründen, dass wir Themen wie Motorsoftware oder unterschiedliche technische Lösungen nicht zwischen den Unternehmen diskutieren. Da achten die Unternehmen selbst stark drauf, weil es natürlich teilweise auch wettbewerbsrelevant ist, und da achten wir stark drauf. Wir haben einen sehr strikten Kartellrechtsleitfaden, wo wir unbedingt vermeiden, dass über solche Einzelheiten in Gremien des VDA gesprochen werden kann. Sonst würden wir uns auch kartellrechtlich in eine ganz schwierige Lage bringen. Und daher liegt also, sagen wir mal, dieses Nein, das ich Ihnen gerade gesagt habe, in der Natur der Aufgaben eines Verbandes, die er hat und wo er aufpassen muss, dass er nicht über bestimmte Grenzen hinausgeht. Nein - klare Antwort -, ich habe davon keine Kenntnis gehabt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Die Fragerunde geht weiter, und die SPD ist an der Reihe.



5. Untersuchungsausschuss

Kirsten Lühmann (SPD): Herr Wissmann, Herr Winterkorn hat heute Morgen auf unsere Frage gesagt: Für ihn ist es glasklar illegal, wenn sich ein Fahrzeug aufgrund der Motorsteuerungssoftware auf dem Rollenprüfstand anders verhält als im realen Fahrbetrieb, also wenn es eine Software gibt, die auf dem Rollenprüfstand funktioniert, und wenn im realen Fahrbetrieb etwas anderes funktioniert.

Ich habe jetzt Ihrer Antwort entnommen, wenn ich Sie richtig verstanden habe, dass Sie diese Ansicht von Herrn Winterkorn nicht teilen, sondern dass Sie nicht genau wissen, ob, wenn eine Software den Prüfzyklus erkennt und - weil sie den Prüfzyklus erkennt - die Abgasreinigung einschaltet und wenn die Motorsteuerungssoftware erkennt, dass sie nicht im Prüfzyklus ist, die Abgasreinigung reduziert oder aussetzt - - Das reicht Ihnen nicht aus, um beurteilen zu können, ob etwas gegen die Verordnung verstößt oder nicht. Oder habe ich Sie da falsch verstanden?

Zeuge Matthias Wissmann: Es ist auf jeden Fall illegitim. Ich meine, es ist Ihnen klar als Gesetzgeber - nicht dieses Vorgangs, das ist ein europäischer Vorgang -, aber wir haben leider eine Grauzone in Europa, die nach einer besseren Regulierung ruft.

Kirsten Lühmann (SPD): Da bin ich mit Ihnen 100 Prozent einer Meinung. Aber dann habe ich Sie richtig verstanden, dass Sie die Meinung von Herrn Winterkorn nicht teilen. Also, Sie sagen nicht: „Er hat nicht recht“, aber Sie sagen: Nein, in dieser Klarheit würden Sie das jetzt nicht sagen. Sie wissen nicht, ob die Tatsache, dass ich eine Abschalteneinrichtung habe, die immer dann funktioniert, wenn sie erkennt, dass sie nicht auf dem Prüfstand ist, der Verordnung widerspricht oder nicht, obwohl in der Verordnung eigentlich grundsätzlich steht, dass Abschalteneinrichtungen verboten sind, mit wenigen Ausnahmen, zum Beispiel Motorschutz. - Und VW hatte - -

Zeuge Matthias Wissmann: Das habe ich Ihnen ja gerade vorgetragen.

Kirsten Lühmann (SPD): Ja, genau. - So, und meine Frage war - - Nichts von Motorschutz;

denn Motorschutz haben wir in anderen Fällen. Opel, da haben wir heute auch drüber geredet.

Zeuge Matthias Wissmann: Sie fragen mich jetzt präziser, Frau Abgeordnete Lühmann. Dafür danke ich Ihnen. - Wenn es nicht dem Motorschutz oder den anderen Ausnahmen in der Verordnung entspricht, dann ist es illegal. Wenn es dem Motorschutz dient, dann ist es nicht zwingend illegal. Das sagt die Verordnung.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke. - Sie haben immer mal wieder - ich habe hier ein Interview mit der *Automobilwoche* vom 20.12., Entschuldigung, vom VDA-Jahresbericht - - VDA-Jahresbericht ist noch früher, 2007, aber auch später haben Sie immer wieder vom „Clean Diesel“ gesprochen. Das haben wir ja heute hier bei Ihren Antworten - - Sie sind also ein Fan des Diesel. Und Sie haben uns heute auch gesagt, warum: weil ihrer Meinung nach nur mit dem Diesel-Pkw bei den Pkw die CO₂-Reduktionsziele zu erreichen sind.

Meine Frage ist jetzt: Wie begründen Sie Ihre Fokussierung allein auf CO₂? Ist Ihnen bekannt oder wann war Ihnen bekannt, dass neben CO₂, insbesondere bei Dieselfahrzeugen, und neben Feinstaub auch NOx ausgestoßen wird? Und wie kommen Sie darauf - das ist jetzt wirklich eine ernsthafte Frage, auch wenn sie provokant klingt -, dass der Vorteil der CO₂-Reduzierung wesentlich gefährlichere Emissionen wettmacht?

Zeuge Matthias Wissmann: Frau Abgeordnete Lühmann, natürlich war mir bekannt, dass es auch das Stickoxidthema gibt. Und bei allem Ärger über das ganze Thema, das durch den Manipulationsvorgang ausgelöst worden ist, dürfen wir ja eines nicht übersehen: Die Stickoxidemissionen im deutschen Straßenverkehr sind seit 1990 um 70 Prozent zurückgegangen trotz einer um die Hälfte gesteigerten Verkehrsleistung. Das wissen Sie, aber das weiß man in der Öffentlichkeit kaum.

Und wenn vorhin das Vertragsverletzungsverfahren angesprochen worden ist oder wenn auch die gerichtlichen Auseinandersetzungen in einigen Städten angesprochen sind, dann ist ja klar, dass



5. Untersuchungsausschuss

wir neben dem Thema Klimaschutz das andere Thema, weitere Stickoxidreduktion, weiter massiv vorantreiben. Und unsere Antwort ist: Der neueste Euro-6-Diesel bringt erhebliche Fortschritte.

Ihnen, Frau Abgeordnete Lühmann, ist aber sicher auch klar: Im Diesel besteht nicht unsere einzige Antwort. Wir haben heute einen Anteil des Diesel im letzten Jahr gehabt von etwa 46 Prozent bei den verkauften Fahrzeugen. Wir haben im europäischen Maßstab etwa 50 Prozent. Und natürlich tun wir alles, dass wir in den nächsten Jahren - Ziel 2025 - 15 bis 25 Prozent E-Mobile im Markt haben. Aber bis 2020 kriegen wir die 95-g-Zielsetzung nur erreicht, wenn der Dieselanteil in einer Größenordnung bleibt, wie er etwa heute ist. Würde er massiv einbrechen, dann würden uns Grammzahlen fehlen bei der Erreichung der europäischen Zielwerte 2020.

Und wir hoffen dann: 2030 haben wir eine ganz andere Konstellation, wo die E-Mobilität hochwächst und wo unser Verbrenner seinen Anteil am Verkaufsvolumen reduziert sieht. Aber bis 2020 ist klare Antwort: Es geht nicht um die Frage, ob ich Fan bin oder nicht. Es geht nur darum, dass ich die CO₂-Ziele erreichen will. Und da ist die Antwort klar: wird ohne den Diesel nicht gehen. Und er muss beides erfüllen: Er muss CO₂-Emissionen reduzieren helfen, und er muss bei Stickoxiden wie mit dem Euro 6 besser werden, als er bei Euro 5 und Euro 4 war.

Kirsten Lühmann (SPD): Ja. - Zu den Zahlen von 1970: Ich kenne sie. Ich kenne auch die Senkungsraten von Unfalltoten. Aber bei Unfalltoten ist es wie bei CO₂: Die Kurve der Reduktion war zu Anfang sehr steil, weil wir sehr große Fortschritte gemacht haben, und sie flacht jetzt ab. Und zwischen Euro 4 und Euro 5 ist sie wieder angestiegen. Das gehört zur Wahrheit auch dazu. Wir sind sehr gut, aber wir sind im Moment in einer Situation, wo wir die von mir beschriebene Diskrepanz haben zwischen CO₂ und NO_x, und Sie haben sich eindeutig für CO₂ ausgesprochen.

Daher meine nächste Frage: Es erstaunt mich ein wenig, a) dass Sie uns diesen Fokus auf CO₂ legen und b) dass es für Sie augenscheinlich nur den Diesel und das Elektrofahrzeug gibt.

Zeuge Matthias Wissmann: In meinen Antworten hier, aber natürlich nicht im Gesamtkonzept. Vielleicht müsste ich länger sein - das will ich aber nicht tun, -

Kirsten Lühmann (SPD): Ja.

Zeuge Matthias Wissmann: - um Ihnen darzustellen, dass wir uns natürlich nicht auf Diesel und auf Elektromobilität begrenzen, dass die Hybridisierung eine große Rolle spielt, dass der Benziner immer effizienter wird, dass auch Wasserstoff eine der Perspektiven ist und dass auch Erdgas eine der Möglichkeiten ist, um den gesamten Fächer zu nennen.

Und, Frau Abgeordnete Lühmann, Sie müssen nur sehen: Da die Politik, nicht wir, in den letzten fünf, sechs, sieben Jahren bei den Rahmenbedingungen fast alles auf CO₂ konzentriert hat und jetzt erst, in den letzten anderthalb, zwei Jahren, wieder sehr viel stärker auch die Schadstoffemission in den Mittelpunkt rückt - zu Recht -, bekommen wir wieder die richtige Balance. Also, wenn ich von fehlender Balance in einem anderen Zusammenhang gesprochen habe, dann hat auch das Thema mitgeschwungen, was Sie gerade angesprochen haben. Und der Euro-6-Diesel ist da halt gegenüber Euro 4 und Euro 5 ein großer Fortschritt.

Kirsten Lühmann (SPD): Ja. - Ich komme auf die Einführung von RDE. Sie haben gesagt, dass Sie erschüttert waren, dass es keine Folgeabschätzung gab.

Zeuge Matthias Wissmann: Ja.

Kirsten Lühmann (SPD): Das erstaunt mich. Wir haben hier mehrere Zeugen gehabt - übrigens auch der letzte -, die ausgeführt haben, dass deutsche autobauende Politiker, also Ministerialbeschäftigte usw., in den verschiedensten Arbeitsgruppen zur Implementierung von RDE auf europäischer Ebene tätig geworden sind und dass die



5. Untersuchungsausschuss

Automobilindustrie ihr Know-how dort sehr intensiv eingebracht hat, auch zu der Frage „Wie kann man das machen?“ usw. Das heißt, Sie wollen uns sagen, dass aus der deutschen und anderen europäischen Automobilindustrien in diesen Arbeitsgruppen konstruktiv, wie wir von Zeugen gehört haben, und intensiv mitgearbeitet wurde, aber dass bei allen diesen Diskussionen die Frage Folgeabschätzung niemals zur Sprache gekommen ist?

Zeuge Matthias Wissmann: Frau Abgeordnete Lühmann, wir hätten erwartet, wie das bei früheren Gesetzgebungen, die die Kommission vorgeschlagen hat, der Fall war, dass die Kommission eine eigene wissenschaftlich abgesicherte Folgenabschätzung, im europäischen Sprachgebrauch „Impact Assessment“, vornimmt, bevor sie eine Regulierung vorschlägt. Das hat sie offensichtlich aus Zeitgründen nicht gemacht und hat im Grunde genommen technisch-physikalische Einwendungen, die wir als Industrie in einer Vielzahl von Gesprächen über unsere europäischen Gremien geäußert haben, offensichtlich erst in einer Spätphase zur Kenntnis genommen.

Kirsten Lühmann (SPD): Das schließt meine nächste Frage an. Sie haben gesagt - - Wir wissen aus den Unterlagen, dass Sie ja - das haben Sie auch hier gesagt - eigentlich aus Sicht der Industrie gesagt haben: Konformitätsfaktor von über 3 und nach einem Übergangszeitraum über 2. Sie haben hier etwas später in dem gleichen Zusammenhang gesagt: Alles andere ist nicht realistisch. - Wir haben jetzt etwas anderes, und zwar etwas, was deutlich von dem abweicht, was Sie als VDA als quasi rote Linie aufgeschrieben haben, von dem Sie sagen: Alles andere ist nicht realistisch. - Was passiert denn jetzt? Wir haben diese beiden. Sagen Sie uns hier, dass Sie das nicht einhalten können?

Zeuge Matthias Wissmann: Was gesetzlich vorgeschrieben ist, werden wir einhalten, das ist ganz selbstverständlich.

(Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das ist, glaube ich, nicht mehr selbstverständlich!)

Aber klar ist auch, was ich Ihnen vorhin schon mal versucht habe anzudeuten, Frau Abgeordnete Lühmann, dass wir in den nächsten Jahren bei kleineren Fahrzeugen es immer schwerer haben werden, den Diesel für den Verbraucher noch bezahlbar zu halten. Deswegen ist die Tendenz absehbar: Bei größeren Fahrzeugen, teureren Fahrzeugen wird der Diesel seine Rolle spielen. Bei kleineren Fahrzeugen wird es immer heikler, schwieriger und teurer.

Ich spreche jetzt immer vom Verbraucher. Also, wenn der Abgeordnete Lange vorhin von „angebotsorientierten Maßnahmen“ gesprochen hat, dann haben wir natürlich immer diesen Blickwinkel gehabt. 2,1 ist ein enormer Anspannungsgrad, der es bei den kleineren Fahrzeugen schwer macht, ihn zu erreichen, zumal ohne lange Lead Time.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke. Ich habe keine Fragen. - Und ich finde es sehr gut, dass Ihnen noch Alternativen zur Verfügung stehen, die die deutsche Industrie entwickelt hat und die Sie ja auch schon erwähnt haben. Das beruhigt mich dann sehr.

Vorsitzender Herbert Behrens: Die CDU/CSU ist an der Reihe. Bitte schön.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Keine Fragen derzeit. - Die Linke will nicht mehr.

(Heiterkeit)

Vorsitzender Herbert Behrens: Natürlich haben wir noch Fragen. Sonst wäre es an anderer Stelle auch noch möglich gewesen. - Okay, Spaß beiseite. - Uns geht es natürlich auch, Herr Wissmann, um die Frage, wer mit welchen Mitteln versucht hat, Einfluss zu nehmen a) auf diesen RDE-Prozess, aber auch auf andere Entscheidungen, um nachvollziehen zu können als Politik: Wo müssen wir besonders aufmerksam sein, damit uns das, was wir als Gesetzgeber wollen, nicht aus dem Ruder läuft, oder um eben auch zu verhindern, dass Automobilkonzerne sich da in Maßnahmen flüchten, wie es jetzt bei VW auf dem US-amerikanischen Markt war, dass man



5. Untersuchungsausschuss

eben mit einer illegalen Software versucht, die ambitionierten Grenzwerte einzuhalten?

Also, von daher nur noch mal von mir aus der Hinweis: Es geht natürlich schon um die Güterabwägung. Sie haben ganz klar gesagt als Verbandsvertreter: „Das Wohl und Weh der Automobilindustrie“ - das kann Ihnen niemand verdenken - „steht im Zentrum Ihres Wirkens“ und haben da ja auch den Konflikt aufgemacht, was es eigentlich heißt, wenn sich andere, beispielsweise in Deutschland das Bundesumweltministerium, oder auch eben in Europa solche Fragen wie Grenzwerte bezüglich des CO₂-Ausstoßes als Klimakiller oder auch, was die gesundheitliche Beeinträchtigung von NOx-Ausstößen anbetrifft - - Also, von daher ist es uns eben wichtig, von Ihnen zu erfahren, in welcher Weise, ja, um auch erkennen zu können, wo wir als Gesetzgeber aufmerksam sein müssen - - Darum meine Fragen, auch was die direkte Behandlung oder Bearbeitung solcher Themen wie das Einhalten der EU-Verordnung 715/2007 angeht, wo ja die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen geregelt ist.

Mich interessiert in diesem Zusammenhang, in welcher Weise Sie auch auf die Bundesregierung eingewirkt haben oder zusammengewirkt haben oder Einfluss genommen haben, um auch dafür Sorge zu tragen, dass bestehende Gesetze und Verordnungen, wie beispielsweise die Verordnung 715 in der EU, auch umgesetzt werden. Hat man dort aktiv Einfluss genommen? Haben Sie aktiv als Verband Einfluss genommen bei der Kontrolle der Einhaltung dieser Vorschriften?

Zeuge Matthias Wissmann: Meinen Sie Artikel 5, 715/2007, oder was meinen Sie?

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja.

Zeuge Matthias Wissmann: Also, ich habe mich damit nicht beschäftigt; Sie fragen mich ja nach meiner Erinnerung. Ich persönlich bin auf dieses Thema erst aufmerksam geworden - weil es in VDA-Gremien nicht besprochen wurde; hatte ich Ihnen vorhin gesagt -, nachdem der schwerwiegende illegale Vorgang bekannt wurde.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ein weiteres relevantes Regelwerk ist ja die Richtlinie 2007/46/EG, die den Rahmen für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für Fahrzeuge setzt. Hat es auch da aktiv Einfluss auf die Kontrolle - - Ihres Verbandes gegeben?

Zeuge Matthias Wissmann: Da sind wir wieder, Herr Vorsitzender, bei einem Thema, wo wir aus kartellrechtlichen Gründen im Verband sehr vorsichtig sind; denn das Verfahren der Hersteller bei der Typgenehmigung ihrer Fahrzeuge ist ja wettbewerbsrelevant. Und das diskutieren wir im VDA nicht. Also, Sie müssen immer sehen: Bei der heutigen Sensibilität von Kartellfragen - ich bin selber Jurist - bin ich äußerst darauf bedacht, dass wir keine wettbewerbsrelevanten Fragen in Gremien diskutieren und deswegen solche Fragen auch nicht unter der Bank austauschen, weil wir würden uns in Teufels Küche bringen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und können Sie das in kurzen Worten beschreiben, in welchem Verhältnis zueinander VDA, Bundesregierung und fachlich zuständige Prüfinstitutionen wirken? Gibt es da Verbindungen?

Zeuge Matthias Wissmann: Also, auf die Prüfinstitutionen und ihre Prüfungsvorgänge nehmen wir als VDA keinen Einfluss. Natürlich haben wir eine Meinung zu dem Thema, wenn jetzt die Typgenehmigung neu geordnet wird - sagen wir mal: wie kann die Gesetzgebung sinnvollerweise aussehen? -, und wir äußern dazu unsere Meinung, aber zur Frage „Wie wird geprüft? Wie wird die Typgenehmigung im Einzelnen - -“ wird der VDA sich immer zurückhalten. Das ist Aufgabe zwischen Prüfinstitutionen und Herstellern.

Und bei der neuen Typgenehmigung, sage ich ganz eindeutig, muss man aus den Erfahrungen lernen. Das Ganze muss transparenter werden, das kann deutlich verbessert werden. Da kann auch noch mehr unabhängige Integrität ins Verfahren gebracht werden. Da sind wir für Reformvorschläge ganz offen.



Vorsitzender Herbert Behrens: Dann vielleicht die eine oder andere Frage jetzt zum Bereich der Untersuchungskommission „Volkswagen“. Am 22. September 2015 - das ist hier mehrfach bereits Gegenstand gewesen -, also unmittelbar nach dem Bekanntwerden der Vorwürfe, setzte Verkehrsminister Dobrindt ebendiese Untersuchungskommission ein. In der Einleitung des Berichts der Untersuchungskommission heißt es, dass unter anderem Gespräche mit diversen Verbänden und Organisationen geführt werden. - Das ist in dem „Bericht der Untersuchungskommission ‚Volkswagen‘“ des BMVI zu lesen, auf der Seite 4. - Welche Rolle spielte der VDA im Rahmen der Aufklärungsarbeit durch die Untersuchungskommission „Volkswagen“?

Zeuge Matthias Wissmann: Ich habe das einleitend, Herr Vorsitzender, schon gesagt: Wir haben uns sehr für die Untersuchungskommission ausgesprochen. Aber wir haben natürlich nicht, und zwar in keiner Weise, an der Untersuchungskommission teilgenommen, sondern das war dann ein Dialog zwischen Vertretern der Regierung einerseits und Unternehmen andererseits. Da wurden wir auch nicht über Zwischenstände informiert.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, ich habe mich eben direkt bezogen auf die Einleitung in dem Untersuchungskommissionsbericht, wo es eben heißt, dass unter anderem Gespräche mit diversen Verbänden und Organisationen geführt worden sind. Aber Sie als Verband sind da - -

Zeuge Matthias Wissmann: Aber über das Verfahren an sich, aber nicht über die einzelnen Ergebnisse der Untersuchungskommission. Das war auch nicht unsere Aufgabe.

Vorsitzender Herbert Behrens: „Über das Verfahren“, das heißt, Sie wurden - -

Zeuge Matthias Wissmann: Machen wir eine Untersuchungskommission? Ist das sinnvoll? Und wenn ich da gefragt wurde, habe ich gesagt: Bitte, ja. - Wir haben alles Interesse daran, aus dieser Defensivsituation herauszukommen und Fakten auf den Tisch zu legen, Transparenz zu errei-

chen, auch dort, wo notwendig, Regulierungskonsequenzen zu ziehen, Grauzonen zu beseitigen. Also, das ist ganz in unserem strategischen Interesse.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und hat der VDA dann, wenn er nicht direkt eingebunden war in diese Arbeit, während der Aufklärungsarbeit der Kommission auch direkt Gespräche mit Automobilherstellern geführt bezüglich dieser Thematik?

Zeuge Matthias Wissmann: Nein, wieder nicht. Und da muss ich sagen: Das liegt auch in der Natur des Wettbewerbs. Sie müssen ja sehen: Wir haben untereinander, Herr Vorsitzender, bei unseren Mitgliedern, schärfsten Wettbewerb. Das beantwortet die Frage, warum wir in Gremien des VDA nicht über Motorensoftware reden, warum wir nicht über die vorhin angesprochenen Themen, Abschaltung bei Motorschutz, reden. Und das beantwortet auch die Frage, warum wir natürlich nicht einen Austausch pflegen über die Frage: Was sagt ihr in der Untersuchungskommission, und was sagen wir in der Untersuchungskommission? Das geht einfach nicht. Das können wir nicht, das wollen wir auch nicht. Und das wäre auch nicht unser Job.

Vorsitzender Herbert Behrens: Jetzt hat wunschgemäß die CDU/CSU das Wort.

Ulrich Lange (CDU/CSU): „Wunschgemäß“. Wir geben weiter. Danke.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann darf ich an dieser Stelle fortsetzen, wo wir eben unterbrochen haben, einfach noch mal darauf hinweisend, weil ich das ja auch nachvollziehen will aufgrund der Dimension des Skandals, die spätestens am 18. September deutlich geworden ist, und der dann sofort eingesetzten Untersuchungskommission und der dort vorgenommenen Messungen, wo dann auch andere Fahrzeughersteller mit gefragt gewesen sind. Vor dem Hintergrund hatte ich danach gefragt, ob Sie als Verband nicht in gewisser Weise dann mit den Automobilherstellern gesprochen haben, um unter Umständen Aufklärung darüber zu bekommen. Aber Sie sagen: Es hat diese Gespräche aufgrund der Wettbewerbssituation nicht gegeben.



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Matthias Wissmann: Was wir natürlich in den Gremien des VDA besprechen, ist: Welche Wege gehen wir strategisch weiter? - Also, natürlich sind wir hochinteressiert daran, alles zu tun, um zum Beispiel die Elektromobilität weiter aufzubauen. Wenn ich vorhin gesagt habe, wir werden 2020 nicht 30 Modelle wie heute im Markt haben, sondern 100 Modelle, dann ist das ein Beispiel. Und auch wenn wir als Verband nicht unmittelbar daran beteiligt waren, aber begrüßen wir es natürlich außerordentlich, dass die drei großen deutschen Hersteller zusammen mit Ford jetzt eine Elektroladeinfrastruktur mit Hochleistungscharakter an den Autobahnen aufbauen. Also, solche Zukunftsperspektiven, die werden natürlich im VDA diskutiert, aber wettbewerbsrelevante Themen - da müssen wir enorm aufpassen, sonst kommen wir in Schwierigkeiten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Der Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ wurde dann ja am 22. April 2016 veröffentlicht. Sie hatten ja gesagt, nicht direkt beteiligt zu sein. Wann hatten Sie Kenntnis von diesem Bericht erhalten?

Zeuge Matthias Wissmann: Also, praktisch am Tag, an dem er auch veröffentlicht worden ist. Und ich habe ja dann, Herr Vorsitzender, wie ich Ihnen gerade sagte, auch unmittelbar, nachdem ich den Bericht gelesen habe, dazu positiv Stellung genommen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und darin auch, dass Sie das Fazit dieses Berichts auch teilen. - Es gab ja eine ganze Reihe von Punkten, die als Fazit dort herausgekommen sind, beispielsweise: Motorsteuerungssoftware ist durch die Hersteller offenzulegen, Nachprüfung von Kfz muss intensiviert werden, -

Zeuge Matthias Wissmann: So ist es.

Vorsitzender Herbert Behrens: - und auch die Verbesserung von RDE und Typgenehmigungsvorschriften. - Das teilen Sie also vollumfänglich, -

Zeuge Matthias Wissmann: Ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: - das Ergebnis des Untersuchungsausschusses [sic!]?

Dann wäre ich an dieser Stelle erst mal am Ende und dann zu einem späteren Zeitpunkt noch mal. - Ich gebe das Wort weiter an die SPD-Fraktion.

Arno Klare (SPD): Herr Wissmann, ich habe Sie gerade vernommen mit den Worten, dass natürlich so die Zukunftsstrategie das ist, was im Verband diskutiert wird. Der VW-Vorstand, also der gebildete Vorstand nach den desaströsen Ereignissen, hat eine Studie in Auftrag gegeben: sozusagen die Zukunft der Automobilität in Deutschland. Diese Studie ist, glaube ich, nicht veröffentlicht worden, aber ich habe die über irgendwelche Kanäle trotzdem bekommen. So. Da ist, was den Diesel angeht, der Anteil der Dieselproduktion bei VW für das Jahr 2030 mit 5 Prozent der Fahrzeuge angegeben - 5 Prozent. 2030 ist gar nicht so wahnsinnig weit weg. Das steht jetzt scheinbar, für mich zumindest, in einem gewissen Widerspruch zu dem, was Sie gesagt haben: Wir werden die CO₂-Ziele nur mit Diesel erreichen. - Lösen Sie mir diesen Widerspruch bitte mal auf.

Zeuge Matthias Wissmann: Ich glaube, Herr Abgeordneter Klare, die Antwort liegt im Zeithorizont. Wir sind jetzt voll unterwegs auf dem Weg, die 2020er-Ziele zu erreichen, und die 2020er-Ziele - ich habe vorhin deswegen auch bewusst gesagt: mittelfristig - werden wir, so wie ich es gesagt habe, nur mit einem relativ hohen Dieselanteil erreichen.

Bei den 2030er-Zielen ändern sich die Daten, Zahlen und Fakten, ohne dass wir heute schon exakt wissen, wie der Korridor aussieht. Meine Schätzung ist heute: Wir sind 2025 - das ist so eine gewisse Konsensschätzung, würde ich mal sagen - zwischen 15 und 25 Prozent Elektromobilität bei den Neuzulassungen, und wenn das stimmt, was ich vorhin versucht habe darzulegen, dass bei kleineren Fahrzeugen der Diesel immer teurer wird, dann wird der Dieselanteil in den Jahren nach 2020, 2025 proportional sinken, es sei denn, es kommt eine ganz neue Entwicklung. Sie wissen, dass es ernsthafte Praxistests



5. Untersuchungsausschuss

gibt mit sogenannten E-Fuels, also mit nichtfossilen Brennstoffen, die genauso viel CO₂ verbrennen, wie sie produzieren, also praktisch eine Nullemissionsbilanz haben. Die gibt es heute schon in einigen - -

Arno Klare (SPD): Dann müssen Sie noch ein zweites E dazu machen, EE also, weil E-Fuels allein reicht nicht. Also, wenn das Kraftwerk ein Kohlekraftwerk ist, wo der Strom herkommt, ist blöd. Also, Sie müssen „EE“ dann sagen.

Zeuge Matthias Wissmann: Ja, ja. Entscheidend ist, wo der Strom - -

Arno Klare (SPD): Das haben Sie wahrscheinlich auch gemeint.

Zeuge Matthias Wissmann: Herr Abgeordneter Klare, wir sind uns auch darüber im Klaren: Audi nennt es E-Fuels, aber ich nenne es auch gerne EE-Fuels, weil natürlich völlig richtig ist: Es kommt am Ende auf die Energieerzeugung genauso an wie auf den - -

Arno Klare (SPD): ... (akustisch unverständlich).

Zeuge Matthias Wissmann: So, sind wir uns einig. - Das Problem ist: Heute sind diese E-Fuels, also synthetische Kraftstoffe, noch so teuer - Faktor vier -, dass sie keine Chance im Markt haben. Die spannende Frage ist: Wird es in zehn Jahren anders sein? Wenn das in zehn oder 15 Jahren anders ist, dann kann es sein, dass der Verbrenner eine ganz neue Perspektive bekommt, und unter diese Vorbehalte muss man die mittelfristigen und langfristigen Schätzungen stellen.

Also, klare Antwort: Bis 2020 geht es nicht ohne den Diesel. In der Zeit danach ist das Spiel völlig offen, und es hängt von einer Fülle von Faktoren ab, welche Zahlen wir 2030 erreichen. Und unser Plädoyer - ich habe vorhin schon mal von Ökoinnovationen gesprochen, für die vergangene CO₂-Regulierung - ist, dass die Europäische Union bei der 2030-Regulierung ähnlich innovativ offen ist, wie sie es auf Einfluss verschiedener europäischer Regierungen im bisherigen Verfahren dann schließlich doch geworden ist.

Arno Klare (SPD): Danke. - Ich könnte jetzt noch lange, lange fragen, tue ich nicht, weil der Kollege Lange mich schon böse anguckt. Insofern - in Anbetracht der Zeit und der Nachtruhe - lasse ich es jetzt mit den Fragen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nein, aber weder böse Blicke noch Zeit sollen uns davon abhalten, unserem Untersuchungsauftrag nachzukommen. - Die Fraktion der Grünen hat das Wort.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Herr Wissmann, ich habe Ihre bisherigen Aussagen so verstanden, dass es vor Veröffentlichung des Untersuchungsberichts der Kommission „Volkswagen“ keine Gespräche seitens des VDA mit den Vertretern der Untersuchungskommission über die Ergebnisse gab oder auch keinen Versuch gab, sozusagen vor Veröffentlichung die Ergebnisse in Erfahrung zu bringen. Habe ich Sie da richtig verstanden?

Zeuge Matthias Wissmann: Herr Abgeordneter Kühn, in der Tat: Wir haben die Ergebnisse am selben Tag erfahren wie vermutlich auch Sie, nämlich an dem Tag, an dem es an die Presse gegangen ist.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und es gab auch keine Gesprächswünsche, sozusagen vor Veröffentlichung Kenntnis über die Ergebnisse zu bekommen?

Zeuge Matthias Wissmann: Also, ich jedenfalls habe solche Wünsche nicht geäußert, weil ich wusste: Das ist ein Thema, das macht die Bundesregierung mit den Herstellern, und mich persönlich als VDA-Präsident kann nur das Ergebnis interessieren. Ich kann darauf keinen Einfluss nehmen wollen.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann will ich Ihnen aus einer Unterlage zitieren - das ist, für das Protokoll, MAT A VA-1-1, Ordner 1, Seite 292 f. -, und zwar ist das das Protokoll des Jahresgesprächs 2016 zwischen BMVI und dem VDA. Das hat stattgefunden am 23.02. dieses Jahres. Da war insbesondere Herr



5. Untersuchungsausschuss

Dr. Seiler, den wir hier schon vernommen haben, zu Gast.

(Ulli Nissen (SPD): Dieses Jahres?
„23.02. dieses Jahres“ kann es nicht sein! -
Gegenruf: Letzten Jahres!)

- Entschuldigung, ja, selbstverständlich. Ja, richtig. -

(Arno Klare (SPD): Nur für das Protokoll!)

Also: 23.02.2016. - Das ist jetzt der Uhrzeit geschuldet gewesen. - Ich zitiere:

Ein Zeitfenster für die Veröffentlichung von Ergebnissen der Emissionstests sei noch nicht festgelegt.

Also der Emissionstests der Untersuchungskommission.

Auf Nachfrage VDA macht Herr Zielke deutlich, dass ein Fachgespräch hierzu zwischen BMVI und VDA vor Veröffentlichung der Ergebnisse nicht machbar ist.

Das heißt also offensichtlich - so verstehe ich das Protokoll -, dass der VDA sehr wohl versucht hat, vor Veröffentlichung der Ergebnisse Kenntnis zu erlangen und offensichtlich in dem Fachgespräch diese zu diskutieren. Und deshalb frage ich noch mal: Welches Ziel sollte dieses Fachgespräch, was ja offensichtlich der VDA angestrengt hat, haben?

Zeuge Matthias Wissmann: Herr Abgeordneter Kühn, wenn ich einen Untersuchungsausschuss richtig verstehe, dann fragen Sie mich nach meiner persönlichen Erinnerung und Wahrnehmung, und ich habe Ihnen wahrheitsgemäß gesagt, dass ich selbst keine solchen Gespräche geführt habe und dass ich selbst erst, wie Sie auch, am selben Tag unterrichtet worden bin.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Damit wäre die Frage auch beantwortet.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich würde weiterfragen wollen, Herr Vorsitzender.

Vorsitzender Herbert Behrens: Diese Frage wäre beantwortet.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. - Also, Sie waren nie in den Gesprächswunsch hinsichtlich eines Fachgesprächs eingebunden und haben den auch nicht geäußert oder vertreten?

Zeuge Matthias Wissmann: Ich habe Ihnen die Antwort gegeben, Herr Abgeordneter.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut, okay. - Sie haben in den Ausführungen vorhin gesagt, dass die RDE-Einführung doch sehr kurzfristig für die Hersteller kommt, und deshalb wollte ich Sie noch mal fragen - - Ich beziehe mich da auf das Dokument MAT A BKamt - also Bundeskanzleramt - 2-2, Ordner 10, Seite 33. Dort wird Bezug genommen oder einfach noch mal ganz klar gesagt: Seit 2011 gab es eine Vielzahl nationaler Gesprächsrunden auch mit dem VDA zu RDE. - Insofern kommt die RDE-Gesetzgebung und die Einführung überhaupt nicht überraschend, und die Mitgliedsunternehmen Ihres Verbands konnten sich darauf einstellen, dass es eine solche Gesetzgebung gibt. Insofern wollte ich Sie noch mal fragen, wie das zu verstehen ist mit der Kurzfristigkeit und den Schwierigkeiten, die sozusagen die RDE-Gesetzgebung praktisch bringen sollte, wenn doch seit 2011 dazu eine intensive Diskussion mit eben der Bundesregierung und dem zuständigen Ministerium stattfand.

Zeuge Matthias Wissmann: Herr Abgeordneter Kühn, gut, dass Sie diese Frage stellen, weil ich Sie einfach nur noch mal darauf hinweisen kann in der Antwort: Wir haben halt einfach in einer großen Industrie Produktionszyklen, und deswegen brauchen wir eine Lead Time, wenn wir neuer Gesetzgebung folgen sollen. Der Produktionszyklus eines neuen Fahrzeugs liegt irgendwo



5. Untersuchungsausschuss

bei sechs, sieben Jahren, und wenn Sie nicht mit hohen Kosten in eine bestehende Produktion eingreifen wollen, dann müssen Sie einen Vorlauf haben, und wenn der Vorlauf nicht ausreicht, dann müssen Sie sich über die Folgen für die Produktion im Klaren sein.

Das ist dann zum Beispiel das Fiesta-Beispiel, das ich vorhin gesagt habe - Köln -, wo dann Gewerkschaften und Unternehmensführung zu mir kommen und sagen: Sei dir drüber im Klaren, wenn das so und so gemacht wird, dann hat das Folgen, dann sind wir nicht mehr rechtssicher mit unserer jetzigen Produktion. - So, deswegen haben wir bei der RDE-Thematik immer auf die Zweistufigkeit hingewiesen. In der ersten Stufe muss der Konformitätsfaktor etwas weiter sein, in der zweiten Stufe - also nächste Produktion - kann er sehr wohl enger sein. Daher kann ich mit Begriffen wie „überraschend“ wenig anfangen, entscheidend ist Lead Time. Sie brauchen für eine vernünftige Regulierung, wenn sie eine große Industrie trifft, eine ausreichende Lead Time, und darauf haben wir in der Tat in den Gesprächen immer Wert gelegt. Das liegt einfach in der Natur der Produktionsprozesse, die wir haben.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann haben Sie davon gesprochen - bezüglich RDE -, dass das mit der aktuellen Fahrzeugtechnik erreichbar sein muss - also, als Sie noch mal begründet haben, -

Zeuge Matthias Wissmann: Beim Thema gerade, ja.

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): - warum 3,5 bis 5 sozusagen Konformitätsfaktor -, und haben auch auf die physikalischen Grenzen, die das Ganze am Ende ja hat, hingewiesen. Jetzt zeigt aber auch der Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ - im Übrigen auch andere Messungen -, dass es eben durchaus deutsche Hersteller gibt, die eben heute schon die Grenzwerte nicht nur auf der Rolle, sondern auf der Straße einhalten. Das heißt, die aktuelle Fahrzeugtechnik ist offensichtlich da, die Grenzwerte auch auf der Straße einzuhalten. Das sagen ja auch die Untersuchungsergebnisse -

nicht bei allen, aber es gibt ja Hersteller und Fahrzeuge, die das können. Insofern würde ich deshalb da noch mal nachfragen, warum Sie dann mit so einem hohen Koeffizienten, Konformitätsfaktor, in die Diskussion gegangen sind, wenn es eben Hersteller gibt, die das schon leisten und die natürlich ein Stück weit dann ja auch - ich sage jetzt mal mit meinen Worten - nicht belohnt werden, dass sie tatsächlich technische Standards aufweisen und Engagement gezeigt haben, um tatsächlich die Grenzwerte nicht auf der Rolle, sondern auf der Straße einzuhalten.

Zeuge Matthias Wissmann: Herr Abgeordneter Kühn, wobei wir wieder bei der Antwort sind von vorhin. Wenn Sie zum Beispiel die modernste SCR-Technik in einer bestimmten Produktion eines kleineren Fahrzeugs gegenwärtig noch nicht haben und wissen, die hat die und die Kosten, dann ist es leichter, die Entscheidung zu treffen bei der nächsten Fahrzeuggeneration. Wenn Sie in die bestehende Produktion eingreifen, dann hat das enorme wirtschaftliche Risiken und kann dazu führen, dass, sagen wir mal, eine bestimmte Generation eines Fahrzeugs aus der Produktion genommen werden muss. Und wenn Sie das nicht wollen, dann müssen Sie eine Güterabwägung treffen zwischen ökologischem Fortschritt einerseits und Kostensituation andererseits.

Und dann dürfen Sie bitte eines nicht vergessen: Ich vertrete Premiumhersteller einerseits, wo die Preisflexibilität des Kunden eine andere ist als bei Volumenherstellern, wo es auf 100, 150, 200 Euro für den Kunden entscheidend ankommen kann, und ich muss beide im Blick haben. Ich kann mich nicht nur - so lieb die mir sein mögen - an den Premiumherstellern orientieren. Ich habe die Aufgabe, für die gesamte Industrie zu sprechen, und deswegen: a) Lead Time, und b) in der nächsten Generation ist vieles möglich, was in der jetzigen Generation noch nicht kostenmäßig möglich war.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Die CDU/CSU-Fraktion ist an der Reihe.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Keine Fragen. - Danke.



Vorsitzender Herbert Behrens: Dann würde ich einen letzten Punkt von mir ansprechen, und zwar Typgenehmigungsverfahren betreffend. Auch dazu gibt es eine Pressemitteilung des VDA vom 22. April mit dem Titel „KBA-Bericht schafft Klarheit“ - das ist auf Ihrer Seite zu finden, auf der Homepage, abgerufen am 12. Januar dieses Jahres. Da heißt es unter anderem:

Wissmann zeigte sich auch offen für künftige Neuerungen bei der Typgenehmigung und anderer Kontrollsysteme.

Und Zitat:

„Wir befürworten Maßnahmen, die die Integrität und Transparenz des Systems insgesamt sichern. So kann verloren gegangenes Vertrauen wieder gestärkt werden.“

Und dann heißt es weiter an anderer Stelle:

„Die deutschen Hersteller bieten zudem an, künftig ihre Softwarekonzepte für die Abgasnachbehandlung den Genehmigungsbehörden zugänglich zu machen. Voraussetzung dafür ist, dass eine streng vertrauliche Behandlung dieser wettbewerbs-relevanten Daten sichergestellt ist“ ...

Zeuge Matthias Wissmann: Ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nun hat Staatssekretär Odenwald die Bildung einer Arbeitsgruppe im Bundesverkehrsministerium veranlasst, die Vorschläge für die weitere Verbesserung insbesondere der Typgenehmigungsvorschriften für Kfz erarbeiten soll und auch Vorschriften für die Marktüberwachung und die Produktsicherheit. - Das ist die Fundstelle BMVI-2-1 Aktenzeichen LA 23/7363.1/1.1, Ordner 21, Blatt 27. - Hatten Sie Kenntnis über diese Arbeitsgruppe, die Staatssekretär Odenwald angekündigt hat?

Zeuge Matthias Wissmann: Ich soll ja immer, wie das zu Recht verlangt wird, nur nach meiner Erinnerung urteilen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Genau.

Zeuge Matthias Wissmann: Ich kann mich nicht daran erinnern.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie haben keine Kenntnis. - Dann zweiter Teil dieses Themas: Die Überarbeitung des Typgenehmigungsverfahrens war auch ein Thema beim Jahresgespräch, das eben ja schon in Rede stand, vom 23. Februar. Der VDA stellte in diesem Zusammenhang diskutierte Maßnahmen und auch Industriepositionen dar - auch das haben wir ja schon erläutert hier -, die zu einer Verbesserung des Kfz-Typgenehmigungsverfahrens führen sollen. - Das ist MAT A VA-1-1, Ordner 1, Blatt 297. - Wurde diese fachliche Diskussion zu diesem Thema im weiteren Verlauf des Jahres 2016 fortgeführt?

Zeuge Matthias Wissmann: Also, ich habe diese Diskussion nicht geführt. Ich kann nicht für meine Mitarbeiter sprechen, aber es spricht vieles dafür, sie fortzuführen, weil wir ganz offen sind für eine Verbesserung des Typgenehmigungsverfahrens, und ich habe ja vorhin gesagt - und Sie haben es gerade auch vorgetragen -: Wir sind zum Beispiel auch für mehr Transparenz, also Offenlegung von Softwarekonzepten, weil wir natürlich genau wissen, dass der entstandene Vertrauensschaden nur repariert werden kann durch Transparenz und Integrität. Dass wir da etwas zu leisten haben, wissen wir.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, Ihre Beteiligung war nicht dabei, diese fachlichen Erörterungen weiter fortzuführen. Sind Ihnen denn - unabhängig davon, ob es diese direkten Gespräche mit Ihnen gegeben hat - konkrete Maßnahmen aufseiten der Bundesregierung bekannt, die zu einer Verbesserung des Typgenehmigungsverfahrens führen können?

Zeuge Matthias Wissmann: Also, ich kenne nur die Vorschläge der Kommission und die Überlegungen in der Bundesregierung, ohne jetzt jedes Detail hier präsent zu haben, aber die Grundidee, Integrität, Transparenz zu erreichen und, wenn ich die Bundesregierung richtig verstehe, eine übertriebene Bürokratisierung des Verfahrens zu vermeiden, die halte ich für richtig.



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Können Sie annehmen, dass diese Vorschläge seitens der Bundesregierung auch auf Vorschläge des VDA zurückgehen?

Zeuge Matthias Wissmann: Nein, also ich meine, bei der Typgenehmigung - - Ich war lange Zeit selbst Bundesverkehrsminister und weiß, dass da die Verantwortlichen im Bundesverkehrsministerium wesentlich mehr davon verstehen - also wenn es um die gesetzliche Regelung einer neuen Typgenehmigung geht -, als wir das im VDA können.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Fragen seitens der SPD-Fraktion? - Weitere Fragen, Bündnis 90/Die Grünen? - Das ist nicht der Fall.

Dann möchte ich mich ganz herzlich bedanken. Herr Wissmann, wir können die Befragung beenden. Im Rechtssinne abgeschlossen ist die Vernehmung erst dann, wenn Sie das Protokoll noch mal haben durchsehen können. Dafür haben Sie zwei Wochen Zeit, um Korrekturen oder Richtigstellungen oder Ergänzungen vorzunehmen, und erst dann beschließt der Ausschuss über den Abschluss der Vernehmung. - Bis hierher erst mal vielen Dank und einen guten Heimweg.

Zeuge Matthias Wissmann: Danke.

Vorsitzender Herbert Behrens: Der Zeuge von Klaeden wird informiert und kommt jetzt. - Wir setzen dann die Vernehmung mit dem Zeugen Eckart von Klaeden fort.



5. Untersuchungsausschuss

**Vernehmung des Zeugen
Eckart von Klaeden**

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr von Klaeden, wir haben Sie über Ihre Rechte und Pflichten bereits belehrt und können jetzt einsteigen. - Bevor wir in die Vernehmung zur Sache einsteigen, bitte ich Sie, kurz zur Person zu erklären und sich vorzustellen mit Namen, Vornamen, Ihrem Alter, Beruf und Wohnort. Bitte.

Zeuge Eckart von Klaeden: Mein Name ist Eckart Peter Hans von Klaeden. Ich bin von Beruf Rechtsanwalt und leitender Angestellter der Daimler AG. Der Titel, der dafür im Unternehmen verwandt wird, ist Vice President, Leiter External Affairs. Ich bin 51 Jahre alt, und meine ladungsfähige Anschrift ist Mercedesstraße 137/1 in 70327 Stuttgart.

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr von Klaeden, Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung schriftlich informiert. Dann kann ich mir sparen, das noch mal zusammenfassend darzustellen. Sie haben die Möglichkeit, zu Beginn noch mal im Zusammenhang darzustellen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist. Dazu hätten Sie jetzt die Möglichkeit, wenn Sie es wünschen.

Zeuge Eckart von Klaeden: Gerne, ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann gebe ich Ihnen das Wort. Bitte schön.

Zeuge Eckart von Klaeden: Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. - Meine Damen und Herren Abgeordneten, ich darf mich herzlich für die Einladung bedanken und freue mich, am alten Arbeitsplatz, wenn auch von anderer Seite her, Sie bei Ihrer nicht einfachen und sehr zeitaufwendigen Arbeit unterstützen zu können. Die Erfüllung des Untersuchungsauftrages sehe ich auch im Interesse des Industriestandortes Deutschland. Die Daimler AG hat mit sehr großem Aufwand und in relativ kurzer Zeit dem Untersuchungsausschuss Unterlagen im Umfang von ungefähr 2 000 Seiten zur Verfügung gestellt. Ich selbst habe mich auf den heutigen Termin nicht nur mit der Durchsicht meiner Unterlagen, sondern auch mithilfe

der von meinem Arbeitgeber zur Verfügung gestellten personellen Ressourcen vorbereitet.

Als Mitglied des Deutschen Bundestages habe ich nach meiner Erinnerung im Untersuchungszeitraum mit den vom Untersuchungsauftrag erfassten Angelegenheiten nichts zu tun gehabt. Als Staatsminister bei der Bundeskanzlerin von 2009 bis zum September 2013 war ich für die Bundesländer-Beziehungen und den Bürokratietabbau zuständig und habe den Chef des Bundeskanzleramtes in seiner Abwesenheit vertreten. Ich habe keine Entscheidungen getroffen oder an diesen mitgewirkt, die heute Gegenstand des Untersuchungsausschusses sind. In diesem Zusammenhang verweise ich hierzu auf die schriftliche Antwort der Bundesregierung vom 14. November 2013, Drucksache 18/51.

Seit dem 1. November 2013 leite ich den Bereich „Politik und Außenbeziehungen“ der Daimler AG. Wesentliche Aufgabe dieses Bereiches ist die Koordination und Wahrnehmung aller unternehmensbezogenen Kontakte zu politischen Entscheidungsträgern weltweit. Gesellschaftliche Veränderungsprozesse sind häufig mit politischen Weichenstellungen verbunden, die die längerfristige strategische Ausrichtung eines Unternehmens berühren. Um für die Daimler AG mehr Planungssicherheit zu schaffen und unsere Ideen in diese Veränderungsprozesse einzubringen, sprechen wir mit politischen Entscheidungsträgern auch über Themen wie CO₂-Regularien, Fahrzeugsicherheit, neue Mobilitätskonzepte, Elektromobilität oder Leichtbau. Auch allgemeinpolitische und volkswirtschaftliche Themen gehören dazu. Dieser wechselseitige Austausch ist für uns Teil eines normalen und erforderlichen demokratischen Dialogs zwischen Wirtschaft und Politik und eine der Erfolgsvoraussetzungen für den Standort Deutschland. Mein Bereich und ich betreiben diesen Lobbyismus für die Daimler AG.

Art und Umfang der Korrespondenz mit Regierungen und Behörden orientieren sich dabei an der Größe und Bedeutung der Daimler AG für den Industriestandort Deutschland. Daimler zählt in Deutschland zu den größten Arbeitgebern. Wir tragen Verantwortung für faire und attraktive Ar-



5. Untersuchungsausschuss

beitsbedingungen von mehr als 170 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in Deutschland und insgesamt mehr als 284 000 Beschäftigten weltweit. Es ist deshalb selbstverständlich, dass wir im Kontakt mit Entscheidungsträgern in der Politik unsere Auffassungen zu uns betreffenden Themen deutlich machen, damit der Gesetzgeber zum Beispiel die Auswirkung etwaiger Gesetzesvorhaben rechtzeitig beurteilen kann und nicht unsere internationale Konkurrenzfähigkeit ungewollt beeinträchtigt. Für eine solche Tätigkeit ist Kenntnis der Entscheidungs- und Gesetzgebungsprozesse erforderlich. Demzufolge ist ein Wechsel, wie ich ihn von der Politik in die Wirtschaft vollzogen habe, sinnvoll und war in meinem Falle auch völlig korrekt.

Zur Funktion des Lobbyismus und zu seinen Akteuren in Berlin empfehle ich die Lektüre der Ausarbeitung des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestages aus dem Jahr 2007.

Zur Wahrnehmung der von mir beschriebenen Aufgaben unterhält mein Bereich Büros in Stuttgart, Berlin, Brüssel, Madrid, Washington, Peking und Singapur. Erwähnen möchte ich auch, dass ich Vorsitzender des VDA-Handelsausschusses bin. Dort diskutieren wir gemeinsame Außenwirtschaftsinteressen der Automobilhersteller und -zulieferer. Die Beantragung von Typgenehmigungen und die dazu notwendige technische Kommunikation mit den jeweiligen nationalen Typgenehmigungsbehörden erfolgt hingegen in einem eigenständigen Bereich.

Lassen Sie mich nun zu den einzelnen Punkten des Untersuchungsauftrages kommen. Ein wesentlicher Punkt des Untersuchungsauftrages sind Kraftstoffverbräuche, Emissionen und ihre Regulierung. Daher geht es auch um Rechtsfragen, nämlich die Auslegung von Vorschriften. Ich bin Ihnen, Herr Vorsitzender, dankbar, dass Sie am 5. Dezember 2016 in Brüssel beim öffentlichen Austausch zwischen EMIS und den nationalen Untersuchungsausschüssen auf die Problematik nicht hinreichend klarer Regelungen durch den europäischen Gesetzgeber bereits hingewiesen haben.

Im Folgenden möchte ich Stellung nehmen zum Untersuchungsauftrag Punkt B. I. 1.:

Gab es im Untersuchungszeitraum Anhaltspunkte für oder Hinweise an die Bundesregierung, dass die Angaben von Kfz-Herstellern zum Kraftstoffverbrauch und zu Auspuffemissionen nicht mit dem Realbetriebsverbrauch und den Realbetriebsemissionen der Kfz übereinstimmen, und gab es Hinweise auf Ursachen dafür?

Berichte über die Verwendung unzulässiger Abschaltvorrichtungen bei Volkswagen haben zu umfangreichen Diskussionen und Irritationen bei Verbrauchern und Behörden geführt. Persönlich habe ich von den Vorwürfen gegen Volkswagen im September 2015 aus der Presse erfahren. In der Folge gab es Anfragen von Behörden an die Hersteller von Dieselfahrzeugen. Die Daimler AG arbeitet in diesem Zusammenhang selbstverständlich kooperativ mit den jeweiligen Behörden zusammen. Dies betraf auch die KBA-Felduntersuchung im Rahmen der Untersuchungskommission „Volkswagen“.

Ausgangspunkt der öffentlichen Diskussion sind Abweichungen zwischen den im EG-Typgenehmigungsverfahren ermittelten Kraftstoffverbräuchen und Fahrzeugemissionen und denjenigen im Realbetrieb. Ziel der NEFZ-Messungen auf einem Prüfstand unter klar definierten Rahmenbedingungen ist es vor allem, eine Vergleichbarkeit zwischen Fahrzeugmodellen, auch denen verschiedener Hersteller, zu gewährleisten. Um dies zu erreichen, wurden weitere Faktoren, die den Realverbrauch ebenfalls beeinflussen, für den Test vereinheitlicht. Dazu gehören zum Beispiel Umweltbedingungen, Fahrprofil, Verkehrssituation oder die Verwendung zusätzlicher Nebaggregate. Deshalb sind im realen Fahrbetrieb Abweichungen zu den zertifizierten Normwerten eine physikalische Konsequenz, die von vornherein zu erwarten war. Das ist auch der EU-Kommission seit langem bekannt, wie aus einem Factsheet der Europäischen Kommission vom 25. September 2015 hervorgeht. Dort heißt es unter anderem - ich zitiere -:



5. Untersuchungsausschuss

Die Messung der Emissionen erfolgt derzeit anhand eines Laborprüfzyklus (Neuer europäischer Fahrzyklus, NEFZ), der nicht die Emissionen von Kraftfahrzeugen unter normalen Fahrbedingungen widerspiegelt.

Als der NEFZ in den 90er-Jahren entwickelt wurde, stand nicht der Realverbrauch, sondern vielmehr die Reproduzierbarkeit der Messergebnisse und die Vergleichbarkeit des Kraftstoffverbrauchs im Vordergrund. Dabei ging es in erster Linie um die Vergleichbarkeit der Angaben, egal ob ein Fahrzeugmodell im Norden oder im Süden, im Winter oder Sommer getestet wird oder auch wo es genehmigt wird, in Schweden, Deutschland, Spanien oder Italien.

Die Diskussion und die bisherigen Schritte auf europäischer Ebene zeigen, dass unter Berücksichtigung ökologischer, technischer und ökonomischer Aspekte bei allen Beteiligten Einigkeit darüber besteht, dass wir realitätsnähere Tests, realistischere Grenzwerte und auch bessere Kundeninformationen brauchen. Dazu müssen die Hersteller realistische Ziele mit ausreichender Vorlaufzeit für die technische Entwicklung und zur Umstellung der Produktion sowie klare Durchführungsbestimmungen erhalten. Daimler setzt sich daher in dem beschriebenen Sinne für eine Verbesserung der Prüfverfahren ein. Wir begrüßen, dass der europäische Gesetzgeber Veränderungen der Testverfahren angestoßen hat.

Insgesamt befürworten wir es, dass der Untersuchungsausschuss darauf hinwirkt, dass die existierende Unschärfe bei der Anwendung der europäischen Vorschriften so weit wie möglich ausgeräumt wird. Dabei ist für uns als Unternehmen, welches seine Pkw bislang ausschließlich beim KBA zertifizieren lässt, wichtig, dass europaweit einheitliche Standards nicht nur auf dem Papier stehen, sondern auch Grundlage der Genehmigungspraxis in anderen Ländern sind und von allen europäischen Genehmigungsbehörden in gleicher Weise angewandt werden.

Ich komme nun im Folgenden zum Punkt B. II. 2. des Untersuchungsauftrages. Dort geht es unter

anderem um den Austausch von Bundesregierung und Bundesbehörden mit Fahrzeugherstellern. Die Automobilindustrie gehört zu den am stärksten regulierten Industriezweigen. Das gilt weltweit, besonders aber in der Europäischen Union und in Deutschland. Um unsere Produkte verkaufen zu können, müssen wir Tausende, sich zum Teil stark unterscheidende Vorschriften weltweit einhalten. Beispiele sind Ihnen aus der TTIP-Diskussion bekannt, und sie gelten für eine Vielzahl von Märkten. An einer Harmonisierung hat Daimler als globaler Hersteller ein besonderes Interesse. Sie dient aber auch der Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands.

Vor den dargestellten Hintergründen ist klar, dass es gerade bei neuen unionsrechtlichen Vorschriften, aber auch mit Blick auf die existierenden Unschärfen der Vorschriften der fachlichen Abstimmung zwischen Industrie und Behörden bedarf. Wie eingangs erwähnt, haben wir Ihnen in mehr als 2 000 Seiten insoweit die Unterlagen zur Verfügung gestellt, die bei uns im Haus zu Kontakten mit der Bundesregierung und nachgeordneten Behörden im Zusammenhang mit den von Ihnen untersuchten Themen vorliegen. Die Kommunikation mit der Bundesregierung ist für uns auch deshalb so wichtig, weil die Automobilindustrie in Europa in zunehmendem Maße mit kurzfristigen Regulierungsmaßnahmen konfrontiert wird, die angesichts der technischen Vorlaufzeiten immer schwieriger zu erreichen sind.

Um nur ein Beispiel zu nennen: In dem der europäischen Öffentlichkeit kaum bekannten Komiteeausschuss Technical Committee on Motor Vehicles - kurz: TCMV - in Brüssel werden Entscheidungen mit qualifizierter Mehrheit der Mitgliedstaaten getroffen, die enorme industriepolitische Auswirkungen haben. Das Komiteeverfahren hat einerseits den Vorteil, dass hochkomplexe technische Sachverhalte von Experten behandelt werden, andererseits unterliegt es nicht den Regeln eines parlamentarischen Verfahrens, zum Beispiel hinsichtlich der Öffentlichkeit und der Fristen.

Was die Entscheidungsfindung im TCMV angeht, so wird die Bundesregierung dabei in der Regel



5. Untersuchungsausschuss

von einem Beamten des federführenden Ministeriums vertreten, der dort das Ergebnis der Ressortabstimmung vertritt. Die zum Teil kontroverse Ressortabstimmung im Vorfeld mit den unterschiedlichen Schwerpunkten der beteiligten Ministerien macht es dabei erforderlich, auf verschiedene Ministerien und gegebenenfalls auch auf das Bundeskanzleramt in seiner koordinierenden Funktion mit unseren Argumenten zuzugehen.

Die beschriebenen Umstände führen dazu, dass wir als Unternehmen über die Kommunikation der zuständigen Generaldirektion der Europäischen Kommission häufig erst sehr kurzfristig Kenntnis von Regulierungsvorschlägen bzw. deren Veränderung bekommen. Für eine angemessene Prüfung der Auswirkungen auf das Unternehmen bleibt dann häufig praktisch keine Zeit mehr, unsere Bewertung über die Verbände oder auch direkt den zuständigen Ministerien zur Verfügung zu stellen. Dies ist aber notwendig, weil vermeintlich geringe und unscheinbare Veränderungen zum Beispiel bei Konformitätsfaktoren oder Testrandbedingungen große Auswirkungen auf die Anforderungen an die Produktion haben.

Als Beispiel möchte ich die Festlegung der Testrandbedingung „Nutzlast“ für eine gültige RDE-Testfahrt anführen: Für Pkw wurde am 19. Mai 2015 im TCMV ein repräsentatives Testgewicht von bis zu 90 Prozent des maximal zulässigen Gesamtgewichts entschieden. Die dabei angenommene mittlere Nutzlast liegt bei 500 bis 600 kg, was vier bis fünf Personen plus Gepäck entspricht - auch sicherlich nicht der Normalfall im täglichen Straßenverkehr. Bei der bereits erfolgreichen RDE-Gesetzgebung für schwere Nutzfahrzeuge wurde im Jahr 2011 dagegen ein repräsentatives Testgewicht vereinbart, das nur maximal 50 Prozent der zulässigen Nutzlast von circa 10 t berücksichtigt. Das heißt, der Lkw ist bezogen auf das zu transportierende Gewicht halb voll. Für kommerziell genutzte Vans mit bis zu 1,5 t Nutzlast wird jetzt die Übernahme der Pkw-Regelung diskutiert. Sie werden mir zustimmen, dass zum Beispiel ein Paketdienst nur in den seltensten Fällen die erlaubten 1,5 t Nutzlast zu 90 Prozent ausschöpft. Nicht repräsentative Testbedingungen führen aber zu unnötigen Kostensteigerungen und zur

Verschiebung von Ersatzinvestitionen. Das dient weder der Umwelt noch den Kunden oder den Herstellern.

Solche Themen sind es, die wir gegenüber den Ministerien und Behörden vortragen. Im Zentrum der Diskussion stehen häufig auch Übergangsregelungen, die wegen der Kürze ihrer Geltung nur einen geringen Einfluss auf die Luftqualität haben, aber einen großen auf die Wirtschaftlichkeit der Unternehmen. Das kann im Extremfall so weit gehen, dass Fahrzeuge aus einer laufenden Serie nicht mehr zulassungsfähig sind und die Produktion umgestellt oder teilweise sogar ganz eingestellt werden muss. Ein aktuelles Beispiel ist die Entscheidung des TCMV vom 20. Dezember 2016 - also vor kurzem -, dass ab September 2018 alle Fahrzeuge mit direkt einspritzenden Ottomotoren den gleichen Partikelanzahlgrenzwert wie Dieselmotoren erfüllen müssen. Daimler verfügt über diese Technologie. Nach Aussage des VDA könnte aber bei anderen Herstellern die Produktion erheblich beeinträchtigt werden. Was für mich nach meinem Wechsel aus der Politik in die Wirtschaft neu war, ist die technische Komplexität dieser Vorgänge bei gleichzeitig immer kürzer werdenden Vorlaufzeiten.

Der Presse habe ich entnommen, dass einzelne E-Mails die Aufmerksamkeit im Ausschuss gefunden haben, weil sie an einen nicht dienstlichen Account von Staatssekretär Odenwald geschickt wurden. Dazu Folgendes: Die Übermittlung unserer Positionen erfolgt grundsätzlich an die betreffenden Ministerien bzw. Behörden. Nach meiner Erinnerung war es nach Telefonaten aus technischen Gründen notwendig, einzelne E-Mails an diese mir benannte Adresse zu versenden. Dabei handelte es sich um Themen, die auch anderweitig Gegenstand der Kommunikation mit dem Ministerium waren.

Wie Sie aus den von uns eingereichten Unterlagen ersehen können, erfolgt die Kommunikation durch die Übersendung von Verbandspositionen, eigenen Unternehmenspositionen oder aber auch in Form von Diskussionspapieren, die auch als Non-Paper bezeichnet werden. Dabei kann es sich zum Beispiel um noch nicht im Verband ab-



5. Untersuchungsausschuss

gestimmte und deshalb nicht verbindliche Konzepte, die dann den aktuellen Diskussionsstand abbilden, handeln. Dies ist gängige Praxis. Das in den Medien zitierte Papier gab den aktuellen Diskussionsstand verschiedener Hersteller wieder. Die Problematik auf die Nutzlast bei leichten Transportern habe ich Ihnen gerade in dem Beispiel erläutert. Im Kern ging es um leichte Nutzfahrzeuge, die nach unserer Auffassung einer gegenüber Pkw spezifischen Behandlung bedürfen, die ihr Gewicht und die Art der kommerziellen Nutzung berücksichtigt. Die gleiche Thematik wurde bereits in einem Schreiben vom 15. Juni 2015 behandelt. Auch dieses Schreiben und die Antwort von Staatssekretär Odenwald vom 29. Juni 2015 liegen Ihnen vor. Es handelt sich also um Argumente, die auch auf andere Weise Eingang in die Unterlagen der Bundesregierung gefunden haben.

Eine umfängliche Zusammenarbeit beim Vollzug der Vorschriften findet dabei auch mit dem KBA statt. Wir reichen in jedem Jahr mehrere Hundert Anträge auf Typgenehmigungen, Erweiterungen oder Änderungen von Typgenehmigungen ein. Das bringen die Notwendigkeit einer intensiven Zusammenarbeit und fortlaufende Abstimmungen mit sich. Dementsprechend gibt es zahlreiche Arbeitskontakte und regelmäßige Arbeitstreffen. Sie haben anhand der Ihnen überreichten Unterlagen ersehen können, wie umfänglich diese Zusammenarbeit ist - so auch im Zuge der Untersuchungskommission „Volkswagen“ des BMVI. Wie Sie den eingereichten Unterlagen entnehmen können, haben wir zu den unser Haus betreffenden Testergebnissen fachlich Stellung genommen.

Lassen Sie mich zum Schluss noch kurz zum letzten Punkt des Untersuchungsauftrags aus Sicht der Daimler AG etwas sagen. Hier geht es um Konsequenzen für den Schutz der Umwelt und der Gesundheit. Die Daimler AG hat ihre zentralen Entwicklungsschwerpunkte für neue, besonders kraftstoffeffiziente und umweltschonende Antriebstechnologien in allen automobilen Geschäftsfeldern in der Initiative „Der Weg zum emissionsfreien Fahren“ festgelegt. Dazu gehören die Weiterentwicklung unserer Fahrzeuge mit modernsten Verbrennungsmotoren mit dem Ziel,

Verbrauch und Emissionen deutlich zu senken, ebenso wie die weitere Effizienzsteigerung durch Hybridisierung sowie Elektrofahrzeuge mit Batterie- und Brennstoffzellenantrieb.

Im Zeitraum 2016/2017 investiert Daimler rund 14 Milliarden Euro in Forschung und Entwicklung, und die Hälfte davon fließt in die Entwicklung umweltfreundlicher Technologien. Zudem investieren wir in den nächsten Jahren 10 Milliarden Euro in Elektrofahrzeuge und darüber hinaus auch noch 1 Milliarde Euro in unsere weltweite Batterieproduktion, um das Thema Elektromobilität voranzutreiben. Wir haben seit Jahren auch in erheblichem Umfang in unsere Diesels-technologie investiert, um sie fortlaufend zu verbessern, nicht zuletzt, weil diese Antriebsform maßgeblich zur Senkung der CO₂-Emissionen im Straßenverkehr beiträgt.

Das Motorendesign unserer komplett neu entwickelten Dieselmotorenfamilie macht es möglich, alle Komponenten für die Abgasnachbehandlung direkt am Motor zu positionieren statt wie bisher im Unterbodenbereich, wodurch die Leistungsfähigkeit des Systems, die von der Betriebstemperatur beeinflusst wird, insgesamt gesteigert wird. Unser neuester Vierzylinderdieselmotor ist als erster Motor weltweit schon jetzt auf die Einhaltung der strengen Grenzwerte einer künftigen Real Driving Emissions ausgelegt, was Tests der DEKRA, aber auch der Deutschen Umwelthilfe bestätigen.

Vor dem Hintergrund der dargestellten Rechtsunsicherheiten begrüßt die Daimler AG die Weiterentwicklung der unionsrechtlichen Vorschriften zum Typgenehmigungsverfahren. Insbesondere begrüßen wir die RDE-Gesetzgebung und die geplante WLTP-Einführung, die zu einer realitätsnäheren, aber zugleich standardisierten und somit nicht wettbewerbsverzerrenden Festlegung der Fahrzeugverbräuche und -emissionen führen werden. - Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit. Ich freue mich auf Ihre Fragen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielen Dank für Ihren Vortrag, und mit dem Eingangsstatement haben Sie sicherlich auch schon die eine oder andere Frage im Vorfeld beantwortet. Vom Ablauf



5. Untersuchungsausschuss

her ist es so, dass ich zunächst die Möglichkeit habe, als Ausschussvorsitzender Sie zu befragen, und dann geht es in die Runde zu den einzelnen Fraktionen.

Gleich zu Beginn hatten Sie gesagt, mit welchen Themen Sie befasst waren oder auch nicht befasst waren in Ihrer Funktion auch als Staatsminister. Nun habe ich es nicht notiert - gleich zu Anfang -, und wenn ich was überhört habe, stellen Sie es bitte richtig.

Ich möchte ansetzen an dem letzten Punkt, den Sie genannt hatten, nämlich die Thematik RDE. Inwieweit waren Sie selbst - und da frage ich noch mal nach - insbesondere auch schon zu Ihrer Zeit als Staatsminister im Kanzleramt mit dieser Thematik befasst?

Zeuge Eckart von Klaeden: Wie gesagt, ich habe an Entscheidungen nicht mitgewirkt und habe sie auch nicht beeinflusst. Ich kann mich auch nicht erinnern, im Kanzleramt etwas darüber gelesen zu haben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut, danke schön. - Ich komme jetzt zu den Gesprächen mit Staatssekretär Odenwald. Sie hatten die Mail, die an seine Privatadresse gegangen war, erwähnt, aber es soll nicht um diese Dinge gehen. In dieser Mail übermitteln Sie Herrn Staatssekretär Odenwald mehrere Papiere, die zum einen die einzelnen Standorte von Daimler-Produktionsstätten in Europa als auch die jeweiligen Regierungen beinhalten, mit denen Daimler in Kontakt sei. - Das geht hervor aus dem Material MAT A Odenwald, Ordner 1, Seite 37. - Hat Daimler Ihres Wissens nach über die jeweiligen Regierungen ihrer Produktionsstandorte in Europa ihre Position bei den WLTP- oder auch RDE-Arbeiten auf der EU-Ebene eingebracht?

Zeuge Eckart von Klaeden: Ich kann mich jetzt an diese E-Mail nicht erinnern. Wenn ich sie kurz sehen könnte? Aber ich kann die Frage ja auch beantworten ohne Bezug auf die E-Mail. Wir sprechen auch mit den Regierungen der Länder, in denen wir Standorte haben. Das geschieht entweder über die jeweiligen Regierungen, also

in den Hauptstädten, oder es findet auch statt hier an den Botschaften.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie kriegen jetzt noch mal eben die Mail zu sehen, und die Frage war ja die, ob Sie nicht nur von einem Standort oder vom deutschen Standort aus, sondern über die Regierungen anderer EU-Staaten, in denen Sie Standorte haben, interveniert hatten bezüglich der WLTP- und RDE-Arbeiten.

(Dem Zeugen wird ein Schriftstück übergeben)

Zeuge Eckart von Klaeden: Mmh. - Also, ich kann Ihnen bestätigen, wie gesagt, auch - - Allerdings finde ich jetzt hier den Hinweis nicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nach meinen Unterlagen haben Sie da über die einzelnen Standorte von Daimler und auch die jeweiligen Regierungen geschrieben, mit denen Sie in Kontakt sind.

(Der Zeuge liest weiter in dem Schriftstück)

Zeuge Eckart von Klaeden: Mmh, ist richtig. Aber, wie gesagt, ich habe es ja auch bestätigt, ohne dafür die E-Mail zu brauchen: Also, wir sind ein - - Ich kann Ihnen jetzt nicht alle Standorte aufzählen und alle Länder, in denen wir in Europa vertreten sind, aber diese Entscheidungen haben ja jeweils Konsequenzen für die Produktion und damit auch für die Sicherheit der Arbeitsplätze an den jeweiligen Standorten, und deswegen treten wir auch an die jeweiligen Regierungen heran, so wie wir das auch an die deutsche Bundesregierung tun, um eben deutlich zu machen, welche Konsequenzen möglicherweise Entscheidungen haben - das, was ich hier geschildert habe -, zu vermeiden, dass es zu ungewollten Wettbewerbsverzerrungen zu unseren Lasten kommt. Das gilt natürlich nicht nur für die Bundesregierung, sondern das gilt auch für die Regierungen an anderen Standorten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann verstehe ich Sie richtig: Sie treten an die Regierungen heran, um auf diese Probleme aufmerksam zu machen.



5. Untersuchungsausschuss

Haben Sie Kenntnis darüber, ob die Regierungen wieder ihrerseits in Brüssel vorstellig geworden sind bezüglich der neuen Regelungen, die dort am Start sind?

Zeuge Eckart von Klaeden: Also, es ist ja so: Ich habe das bezogen auf das TCMV-Verfahren. Das TCMV-Verfahren ist ja im Komitologieverfahren. Das heißt, da sind die einzelnen Regierungen durch ihre Beamten vertreten, und es kommt vor, dass uns gesagt wird, wie die einzelne Regierung abgestimmt hat, es kommt aber auch vor, dass uns das nicht gesagt wird. Also, das ist - - Wie Sie wissen, werden die Protokolle aus dem TCMV nicht veröffentlicht. Deswegen erfahren wir nicht immer, wie das Abstimmungsverfahren jeweils gewesen ist. Aber wir erfahren natürlich die Ergebnisse, und am Ende kommt es für uns auf das Ergebnis an.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann heißt es auch in dieser Mail, der eben genannten - Zitat -:

Wir sind morgen zum kurzen Telefonat verabredet. Soll ich die Unterlagen auch an StS Machnig schicken und ggf. auch an die AL Luft und Röllner im Bundeskanzleramt? Ich folge Ihrer taktischen Empfehlung.

Ist Staatssekretär Odenwald Ihrem Wunsch gefolgt und hat Ihnen eine taktische Empfehlung gegeben?

Zeuge Eckart von Klaeden: Soweit ich mich erinnern kann, nein, und ich habe diese - - Gemeint ist damit das, was ich vorhin auch in meinem Eingangsstatement beschrieben habe, dass die Position der Bundesregierung in der Ressortabstimmung festgelegt wird, und da spielen die Ministerien je nach ihrer Aufgabe eben eine entsprechende Rolle. Also, das Umweltministerium vertritt eben in erster Linie Umweltbelange. In diesen Fragen ist für mich Staatssekretär Odenwald als der zuständige Staatssekretär im Verkehrsministerium der Hauptansprechpartner, und das Wirtschaftsministerium vertritt nicht nur die übergeordneten wirtschaftlichen Belange für den Industriestandort Deutschland, sondern übernimmt dadurch, dass Bundesminister Gabriel

auch Vizekanzler ist, auch eine eigene Koordination noch mal in den SPD-geführten Häusern. Im Grunde wird aus dieser E-Mail deutlich, dass es sich hier nicht, wie in der Presse gemutmaßt wurde, um Geheimkontakte oder Geheiminformationen handelt, sondern umgekehrt, dass es der Zweck dieser E-Mail und dieses Kontakts war, dafür zu sorgen, dass die Argumente in die Ressortabstimmung Eingang finden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und was bedeutete für Sie der Hinweis „Ich folge Ihrer taktischen Empfehlung“?

Zeuge Eckart von Klaeden: Ich möchte, ehrlich gesagt, die Bundesregierung im Entscheidungsprozess nicht zu sehr belämmern, sondern wenn das Verkehrsministerium für mich das zuständige Ministerium ist, dann kommt es mir wesentlich darauf an, dass die Argumente in die Ressortabstimmung eingeführt werden und dass dann in der Regierung eine angemessene Abwägung stattfinden kann zwischen den unterschiedlichen Aspekten, die eine Rolle spielen. Das sind ökologische, ökonomische, soziale, arbeitsmarktpolitische - all die Aspekte, die für eine solche Entscheidung relevant sind. Und deswegen ist es für mich vor allem wichtig, dass diese Argumente in diesen Abstimmungsprozess einfließen.

Wenn ich den Eindruck gewinne, dass das nicht der Fall ist, dann würde ich zum Beispiel im Hinblick auf einen arbeitsmarktpolitischen Aspekt noch mal auf das Sozialministerium oder in wirtschaftspolitischer Hinsicht auf das Wirtschaftsministerium zugehen. Und wenn ich den Eindruck habe, dass es zu keiner abgestimmten Position in der Bundesregierung kommt, dann würde die Bundesregierung im TCMV im Zweifel sich enthalten, und das kann dann eben auch Konsequenzen haben, die von keinem der Häuser intendiert sind, und die Konsequenzen - darauf habe ich in meinem Eingangsstatement auch hingewiesen -, diese ungewollten Konsequenzen zu vermeiden, das ist im Grunde die Intention, dann eben auch auf verschiedene Häuser zuzugehen und die jeweils unterschiedlichen Aspekte zu berücksichtigen in ihrer Arbeit.



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Haben Sie dann diese Unterlagen auch an Machnig und an die Abteilungsleiter im Bundeskanzleramt geschickt?

Zeuge Eckart von Klaeden: Kann ich Ihnen jetzt nicht sagen. Wenn es sich nicht in den Unterlagen befindet, ist es wahrscheinlich nicht der Fall gewesen. Es kann aber auch durchaus sein, dass ich die Argumente mündlich vorgetragen habe. Also, nach meiner Erinnerung habe ich Herrn Odenwald überhaupt nur auf diesen E-Mail-Account etwas geschickt, wenn er unterwegs war und keine Möglichkeit hatte, auf seine Unterlagen oder auf seinen Account zuzugreifen, und um ihm möglichst schnell die Möglichkeit zu geben, sich mit den Argumenten verschriftlicht auseinanderzusetzen, habe ich sie ihm dann geschickt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und haben Sie früher oder später dann andere Beamte um taktische Empfehlungen zu diesem Thema gebeten?

Zeuge Eckart von Klaeden: Es geht nicht so sehr um das Thema, sondern es geht um die Frage - wie ich es erläutert habe -, ob gewährleistet ist, dass die Argumente in den Entscheidungsprozess eingeführt sind. Wenn ich den Eindruck hatte, dass die Argumente eingeführt sind, dass sie in angemessener Weise berücksichtigt werden, dann bin ich dem nicht weiter nachgegangen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, in dieser - immer noch - genannten Mail sind auch weitere Dinge erwähnt, nicht komplett, aber zum Teil jetzt von mir zitiert:

Das ist unsere Einschätzung nach der heutigen Sitzung des vda:

* Gemeinsame Position zu CF: 1. Stufe 2,5 und 3,5 ...

Und so weiter, und so fort.

* Bundesregierung schließt interministerielle Abstimmung Do/Fr ab ...

* Damit könnte sich eine Chance ergeben, nahe an unserer Position heraus zu kommen

* Im Kern wäre die 1. Stufe mit

1,9 vs. 2,5 die entscheidende Diskrepanz.

Die letztgenannte Diskrepanz ist deswegen ein besonderes Problem für alle, weil sie nicht ohne Hardware-Eingriff zu machen ist, der für uns sehr teuer und für andere nicht mehr zu bezahlen wäre.

So heißt es in der Fundstelle MAT A Odenwald, Ordner 1, Blatt 37 und 38. - Hat Staatssekretär Odenwald auf diese Einlassung reagiert? Erinnern Sie sich daran?

Zeuge Eckart von Klaeden: Nein, kann ich mich nicht erinnern. Das ist für mich auch, ehrlich gesagt, wie gesagt - - Wenn ich eine solche Position Herrn Odenwald oder einem anderen Staatssekretär, Beamten oder Mitarbeiter, Vertreter der Bundesregierung übermittle, dann ist für mich auch nicht die Erwartungshaltung, dass auf jede Position, die ich übermittle, oder jedes Argument, das ich vortrage, unmittelbar reagiert wird. Mir ist ja klar, dass eine Entscheidungsfindung immer unter der Abwägung unterschiedlicher Positionen getroffen werden muss und dass es dann Kompromisse geben muss, und ein Staatssekretär ist mir gegenüber auch nicht rechenschaftspflichtig. Also, mir ist wichtig, dass die Argumente zur Kenntnis genommen werden, dass auf diese Weise von mir alles getan ist, damit sie in den angemessenen Abwägungsprozess der Regierung Eingang finden, aber die Regierung ist mir gegenüber - und auch ein einzelner Staatssekretär oder ein anderer Mitarbeiter - nicht rechenschaftspflichtig, zu erläutern, was dann aus dem Argument geworden ist, und selbstverständlich auch nicht, wie die interne Abstimmung in der Regierung stattgefunden hat.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke. - Ich gebe das Wort an die CDU/CSU-Fraktion.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Herr von Klaeden, vielen Dank zunächst mal für die doch ausführliche Einführung, sodass viele Fragen eigentlich mehr oder minder abgearbeitet sind. Ich möchte aber trotzdem noch mal auf den RDE-Prozess kurz eingehen. Am 31. Januar 2015 haben Sie der Leiterin der Abteilung Wirtschaft in der Ständigen Vertretung Deutschlands bei der Europäischen Union



5. Untersuchungsausschuss

ein Positionspapier übersandt. Darin führen Sie aus, dass der vorliegende Gesetzentwurf der EU-Kommission von der Industrie nicht akzeptiert werden könne. - MAT A AA-1-2, Ordner 11, Seite 72. - Am 18.03.2015 haben Sie ein entsprechendes Positionspapier an das Bundeskanzleramt versandt - MAT A BKAm-2-2, Ordner 10, Seite 27 -, wonach sich Daimler durch den nicht nachvollziehbaren EU-Kommissionsentwurf zu RDE massiv bedroht sehe. Das steht dann auf der nächsten Seite - MAT A BKAm-2-2, Ordner 10, Seite 28.

Aus welchen Gründen konnte dieser Gesetzentwurf der Kommission von Daimler oder von der Industrie nicht akzeptiert werden? Vielleicht können Sie uns auch noch ein bisschen etwas zur Einschätzung dann Ihres Hauses bei den Konformitätsfaktoren nennen. Auf welchen weiteren Ebenen oder mittelbaren oder unmittelbaren Gremien haben Sie mit EU-Vertretern gesprochen? Inwieweit spielte bei der Abstimmung RDE zur Begrenzung der Schadstoffemissionen mit den gesondert geregelten CO₂-Flottengrenzwerten das Ganze eine Rolle? In welchem Zusammenhang stand das eventuell dort bei Ihnen?

Zeuge Eckart von Klaeden: Herzlichen Dank. - Ich kann jetzt die - - Ich vermute mal, dass die Nomenklatur sich auf die Akten des Untersuchungsausschusses bezieht. Die liegen mir jetzt natürlich nicht vor.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Die muss ich zitieren, damit im Protokoll das wieder entsprechend zugeordnet werden kann. Es ist nicht deckungsgleich mit irgendwelchen Akten, die Ihnen vorliegen.

Zeuge Eckart von Klaeden: Ja, okay, gut. - Ich müsste sonst noch mal um die Vorlage der zitierten Schriftstücke bitten, aber ich kann auch versuchen, es sozusagen vom Prinzip her zu erklären.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Das Prinzip, glaube ich, reicht. Wenn wir dann nicht klarkommen, würde ich vorlegen.

Zeuge Eckart von Klaeden: Ja, okay. Herzlichen Dank. - Also, das Prinzip bei der RDE-Gesetzgebung ist im Grunde, dass es sich um ein Dreieck handelt, und dieses Dreieck besteht einmal - - Also, das Prinzip RDE, glaube ich, muss ich dem Ausschuss nicht erklären, aber das Dreieck besteht eben aus im Wesentlichen drei Herausforderungen: Das eine sind die Testfeldrandbedingungen, die sogenannten Boundary Conditions, das Zweite sind die Konformitätsfaktoren - also, wenn man so will, die Übergangsvorschriften -, und das Dritte ist die Zeitleiste, das Timing. Und diese drei Faktoren - deswegen das Bild des Dreiecks - sind jedes mit dem anderen unmittelbar verbunden. Je mehr Zeit den Unternehmen gegeben wird, um ihre Produktion umzustellen, umso anspruchsvoller können die Boundary Conditions oder desto knapper kann der Konformitätsfaktor ausfallen. Und umgekehrt ist es ebenso: Wenn einer dieser anderen Faktoren verschärft wird, muss man eben wiederum eine größere Toleranz bei dem anderen haben.

Das hängt damit zusammen - das habe ich in meinem Eingangsstatement auch schon erläutert -, dass es, je schärfer und je kürzer diese Vorschriften werden, umso häufiger erforderlich wird, dass es Hardwareeingriffe gibt. Das heißt, dass die Fahrzeuge in ihrer Architektur nicht nur über die Software, sondern in ihrer Architektur verändert werden müssen. Das, glaube ich, kann sich jeder vorstellen, dass das zu teilweise erheblichen Veränderungen in der Produktion führen muss, und das kostet, wie ich das in der E-Mail an Staatssekretär Odenwald auch geschrieben habe, entweder sehr, sehr viel Geld, oder es ist aus technischen Gründen gar nicht möglich.

Und das Problem bei der RDE-Gesetzgebung ist, dass in den unterschiedlichen Paketen diese sachlich unmittelbar zusammenhängenden Faktoren voneinander getrennt sind. Also, wir haben zum Beispiel die Konformitätsfaktoren bereits beschlossen, und sie sind ja auch im Europäischen Parlament noch mal zur Abstimmung gestellt worden, aber die Boundary Conditions zum Beispiel werden erst im vierten Paket verabschiedet. Und so muss man immer wieder mit einer Prognose arbeiten und darauf hinweisen, dass eben



5. Untersuchungsausschuss

diese drei Faktoren unmittelbar zusammenhängen, und unser Eindruck und unsere Sorge waren, dass die Vorschläge, die die Kommission unterbreitet, so streng sein werden, dass sie unter dem Gesichtspunkt insbesondere der Zeit, die zur Verfügung steht, nicht zu erfüllen sind. Und das hätte dann die Konsequenzen gehabt, die ich gerade auch geschildert habe in meinem Eingangsstatement, dass man entweder die Produktion umstellen muss oder dass bestimmte Fahrzeuge nicht mehr produziert werden können.

Es gibt also, wenn ich das vielleicht zur Erklärung auch noch mal sagen darf, eine deutliche Asymmetrie oder Asynchronität zwischen der Entwicklung eines Fahrzeuges und seiner Produktion einerseits und der immer kurzfristiger werdenden europäischen Gesetzgebung.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Danke schön. - Ich darf in dem Zusammenhang auch noch mal ganz kurz - - Sie hatten es schon erwähnt im Eingangsstatement - der Vorsitzende hat auch schon gefragt -, ich fasse den Punkt aber schon noch mal zusammen, weil er ja so ein bisschen zum - in Anführungszeichen - Skandal im Skandal gemacht wurde, nämlich die Verwendung der privaten E-Mail-Adresse von Staatssekretär Odenwald. Um das noch mal - ich hoffe: richtig - zusammenzufassen - Sie werden es mir dann bestätigen oder mich korrigieren -: Wenn ich Sie richtig verstanden habe, haben Sie aus rein technischen Gründen die private E-Mail-Adresse von Staatssekretär Odenwald verwandt, und diese Positionspapiere - oder diese Papiere oder das, was Sie dort geschickt haben - hatten keinen Inhalt, der nicht dann auch in den normalen Lauf des Ministeriums, in den normalen Geschäftsgang hätte eingefügt werden können bzw. eingefügt worden ist.

Zeuge Eckart von Klaeden: Also, was dann mit der E-Mail im Geschäftsgang des Ministeriums passiert ist, kann ich natürlich nicht beurteilen, aber die Argumente, die ich dort vorgetragen habe, sind auf andere Weise auch an die Bundesregierung übermittelt worden, und es ist zutreffend, wie Sie es schildern, dass ich - - also, wie gesagt, nach meiner Erinnerung, dass er auf Reisen gewesen ist. Ich meine auch, mich daran zu erinnern, das Rauschen gehört zu haben, das es

eben gibt, wenn man vom Autotelefon aus telefoniert. Und ich hatte ihm dann den Zusammenhang geschildert, und er hat dann darum gebeten - entweder hatte ich es ihm angeboten, oder er hatte darum gebeten; das weiß ich nicht mehr genau -, dass ich ihm noch mal die Argumente schriftlich zusende, und das habe ich dann getan.

Es ist darüber hinaus allgemein üblich, weil es ja - - Ich hatte die Kompliziertheit der Fragen ja in meinem Eingangsstatement geschildert. Gleichzeitig vor dem Hintergrund des Zeitdrucks der Entscheidungen und der fehlenden Transparenz des Entscheidungsprozesses ist es allgemein üblich, dass bei oder nach solchen Gesprächen solche Papiere übersandt werden. Also, ich hätte ihn, wenn er nicht auf Reisen gewesen wäre, in seinem Ministerium getroffen und hätte ihm dieses Papier dann eben, wenn er das gewünscht hätte oder aus eigenem Antrieb, in die Hand gedrückt.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Dann bedanke ich mich an dieser Stelle. - Gehen wir weiter.

Vorsitzender Herbert Behrens: Fraktion Bündnis 90/Die Grünen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. - Herr von Klaeden, ich würde noch mal etwas in die Vergangenheit gucken - oder in die Jetztzeit, kann man auch sagen, weniger RDE - und die Frage an Sie stellen: Wir haben ja jetzt im Zuge des VW-Skandals oder - nein, falsch; das liegt an der Uhrzeit - des durch VW bekannt gewordenen Abgasskandals gelernt, dass es zahlreiche, auch andere Methoden gibt, beispielsweise bei bestimmten Temperaturen, bei bestimmten Luftdrücken, Lenkstellungen - was weiß ich alles - Abgasreinigungseinrichtungen abzuschalten. Können Sie mir einen Hinweis drauf geben, was davon bei Ihren Fahrzeugen praktiziert wird? Da gibt es ja auch Aussagen im Untersuchungsbericht, die das so ein bisschen andeuten, aber nicht ganz klar. Da würde mich einfach eine Einschätzung - - Sie werden sich ja damit beschäftigt haben und auch, wenn es nicht sowieso schon klar war, dann geguckt haben: Was ist da bei uns relevant?



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Eckart von Klaeden: Also, es gibt ja Tausende und Abertausende Funktionen, die auf die Motorsteuerung einwirken und damit auch auf die Abgasnachbehandlung. Mir ist nichts bekannt - und ich habe auch keinen Anlass, Entsprechendes anzunehmen -, dass bei uns unzulässige Abschalt-einrichtungen Anwendung finden.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das war jetzt nicht meine Frage. Meine Frage war: Wird die Abgasreinigungseinrichtung bei Ihnen infolge von Parametern, Außentemperatur oder so etwas, heruntergeregelt, aus Gründen des Motorschutzes - also all diese Dinge, die wir jetzt im Zuge des Bekanntwerdens des Abgasskandals auch diskutiert haben? Wir haben eben mit einem Kollegen der Adam Opel AG diese Fragen sehr intensiv diskutiert, was da relevant war. Ich will jetzt auch angesichts der Uhrzeit gar nicht in die Details gehen, aber es würde mich schon interessieren: Was haben Sie da gemacht? Haben Sie da auch speziell noch mal geguckt im letzten Jahr: „Gibt es da bei uns solche Dinge?“ Oder war das sowieso klar? Also, da würde mich einfach eine Einschätzung von Ihnen interessieren.

Zeuge Eckart von Klaeden: Ja, ist klar. Mich hat natürlich sozusagen als Jurist, aber auch als politischer Interessenvertreter zunächst einmal die Frage interessiert, ob es bei uns Ereignisse oder Vorfälle gibt wie bei Volkswagen. Wie gesagt, dazu habe ich keinen Anlass, das anzunehmen, und es hat ja auch verschiedene Untersuchungen unserer Fahrzeuge gegeben. Nach dem Bekanntwerden der Vorwürfe Volkswagen gegenüber - ich formuliere es auch zurückhaltend, so wie Sie - sind ja auch unsere Fahrzeuge von verschiedenen Zulassungsbehörden auf Herz und Nieren geprüft worden, und die haben jeweils festgestellt, dass es bei uns keine unzulässigen Abschalteinrichtungen gibt.

Aber auch bei uns ist es nach meiner Kenntnis erforderlich, insbesondere bei älteren Modellen, die Abgasnachbehandlung nicht abzuschalten, aber mit dem Sinken der Außentemperatur insbesondere unter 7°C zu reduzieren, damit es nicht zur Versottung oder Verlackung zum Beispiel des AGR-Kühlers kommt. Das ist eben eine typische Motorschutzfunktion, und um diese Motorschutzfunktion oder die Ausnahmeregelung zum

Schutz des Motors so wenig wie möglich nutzen zu müssen, haben wir ja mit der Entwicklung der neuen Dieselmotorgeneration, weit bevor überhaupt der Skandal bekannt geworden ist, begonnen, und das hat eben zu dem jetzt im Markt befindlichen OM 654 geführt, der diese - wenn ich das so unbescheiden sagen darf - wirklich ganz beeindruckenden Werte vorweisen kann, die uns ja auch von der Deutschen Umwelthilfe bestätigt worden sind.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): War Ihnen das, was Sie da beschreiben an Abregelungen der Abgasreinigungseinrichtungen aus Gründen des Motorschutzes, vor Bekanntwerden des VW-Skandals klar, oder ist das jetzt erst im Nachhinein Ihnen so klar geworden, dass es da auch in Ihrem Haus entsprechende Dinge gibt oder - ich werte das jetzt gar nicht, ob legal oder illegal - solche Praktiken dann gibt?

Zeuge Eckart von Klaeden: Sie werden verstehen, dass es mir auf die Wertung schon ankommt, aber die muss ich ja jetzt nicht wiederholen. Mit Fragen der Abgasnachbehandlung habe ich mich erst nach Bekanntwerden des Skandals beschäftigt. Das gilt für jede Funktion, die ich bis dahin ausgeübt habe.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich hätte dann mal eine konkrete Frage, und zwar zu dem Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“, wo Fahrzeuge aus Ihrem Haus ja auch untersucht worden sind. Da ist auf Seite 94 - es ist ja ein öffentlicher Bericht - der Mercedes V 250 BlueTEC, Euro 6 - Euro 6, also ich glaube, ein sehr neues Fahrzeug -, und da heißt es:

Wenn der Hersteller, wie beabsichtigt, die Maßnahmen ergreift und das KBA sich von der Wirksamkeit überzeugt, würden die Zweifel an der Zulässigkeit der Abschalteinrichtung aus Motorschutzgründen nicht weiter bestehen.

Also, das kann man ja nun so interpretieren, dass die Untersuchungskommission, das KBA, Zweifel an der Zulässigkeit hat und jetzt sagt: Na ja. Da soll irgendetwas getan werden in Zukunft,



5. Untersuchungsausschuss

und dann vergessen wir mal unsere Zweifel, die wir hatten, wenn es sich dann erledigt. - Da wäre meine Frage, weil das wird nämlich nicht erläutert: Wissen Sie, was damit gemeint war, also woher diese Zweifel rührten? Und zum Zweiten: Ist das, was Sie an Dingen jetzt tun sollen - Änderungen im Feld und Neufahrzeuge -, geschehen und vom KBA genehmigt worden?

Zeuge Eckart von Klaeden: Also, zunächst einmal, Herr Abgeordneter, möchte ich mir die Interpretation des Berichts, die Sie vorgetragen haben, nicht zu eigen machen, ohne sie jetzt im Einzelnen wiederholen zu wollen. Es ist aber so, dass die freiwilligen Servicemaßnahmen, die wir für die V-Klasse angeboten haben, bereits sich in der Umsetzung befinden und auch durch das KBA zertifiziert oder zugelassen worden sind. Bei diesen freiwilligen - ich betone: freiwilligen - Servicemaßnahmen - das gilt für die Kompaktkwagenklasse, aber eben auch für die V-Klasse - hat das KBA aus nachvollziehbaren Gründen darauf Wert gelegt, dass sie auf ihre Wirksamkeit überprüft werden. Das ist geschehen, und sie sind in der Umsetzung.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das sind Softwaremaßnahmen?

Zeuge Eckart von Klaeden: Technisch im Einzelnen - - Ja, ich meine, es sind Softwaremaßnahmen, aber das - - Wenn das jetzt nicht zutreffend ist, würde ich das noch mal schriftlich nachreichen. Ich meine auch, dass es sich in der Kommunikation mit dem KBA finden müsste, in den 2 000 Seiten, die ich mir auch nicht angesehen habe, weil ich die sowieso nicht verstehe. Aber, wie gesagt, ich bin bereit, das nachzuliefern, wenn da jetzt etwas nicht zutreffend ist, was ich gesagt habe.

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

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

Kirsten Lüthmann (SPD): Viele meiner Fragen wurden schon von meinen Kollegen gestellt, Herr

von Klaeden, daher nur noch zwei Stück. Erstens. Sie haben gesagt, Sie haben Ihre Argumente eingespielt auf den verschiedenen politischen Kanälen, Sie haben nicht weiterverfolgt, was damit passiert ist. Sie haben aber ja mitgekriegt, wie das jetzt ausgegangen ist mit dem RDE, und das ist nicht so ausgegangen wie die Forderungen oder die Argumente, die Sie der Bundesregierung vorgelegt haben. Nun haben Sie in Ihren Argumenten auch gesagt: Wenn das anders kommt, gibt es ein Riesenproblem. - Haben wir jetzt ein Riesenproblem?

Zeuge Eckart von Klaeden: Also, ich habe gesagt, dass es teurer wird, und es ist teurer geworden. Ich habe mit dem Hinweis, dass ich nicht - - Also, natürlich verfolge ich, was aus meinen Argumenten wird; nicht, dass Sie das missverstehen. Das, was ich nicht tue und worauf ich auch keinen Anspruch habe, ist, dass ich versuche, einen Einblick zu bekommen, wie die interne Abstimmung der Bundesregierung abläuft. Ich meine, es gibt ja einerseits die unterschiedlichen Häuser, und meistens äußern sich ja auch die Ministerinnen und Minister zu den einzelnen Fragen öffentlich. Insofern hat man einen Eindruck von dem, wie die Positionen in der Abstimmung jeweils der Häuser sind, und man hat ja auch eine jeweils politische Vorstellung von dem, was vertreten wird; aber ich erhebe nicht den Anspruch, und das steht mir auch überhaupt nicht zu, den internen Entscheidungsfindungsprozess der Regierung irgendwie zu kennen oder über ihn informiert zu werden.

Aber natürlich interessiert mich, was aus meinen Argumenten wird. Und was die Ergebnisse von RDE angeht, ist es wie bei jedem Kompromiss: Es hätte besser laufen können, und es hätte schlimmer kommen können. - Wir sind mit dem Ergebnis, glaube ich, unter den bestehenden Umständen, ich würde mal sagen, zufrieden; denn uns war auch von Anfang an klar, dass unter dem öffentlichen Druck, unter dem diese Entscheidungen jetzt getroffen werden müssen aufgrund der Ereignisse, die ja auch zur Einrichtung dieses Untersuchungsausschusses geführt haben, natürlich auch solche Entscheidungen möglicherweise oder sicherlich anders ausfallen, als das früher noch der Fall gewesen wäre.



5. Untersuchungsausschuss

Kirsten Lühmann (SPD): Die letzte Frage, die ich habe, betrifft eine Unterlage, die wir gefunden haben, und zwar ist das die Vorbereitung eines Gespräches des deutschen Botschafters in Brüssel mit Ihnen zu dieser Thematik. Nun habe ich von Ihnen verstanden, dass Sie ausländische Regierungsvertretende kontaktieren, dass Sie die verschiedenen Ressorts, die betroffen sind, in der Bundesregierung kontaktieren; aber dass Sie an den deutschen Botschafter in Brüssel gehen, das hat mich schon etwas erstaunt. Die erste Frage ist: Warum haben Sie das getan; denn Sie haben ja alle anderen Kanäle ja auch genutzt? Was haben Sie sich davon versprochen? Und was ist dann mit Ihren Argumenten - - Also, wir haben kein Dokument, wie dieses Gespräch ausgegangen ist. Wir haben jetzt nur die Vorbereitung gefunden.

Zeuge Eckart von Klaeden: Die Vorbereitung des Botschafters -

Kirsten Lühmann (SPD): Ja.

Zeuge Eckart von Klaeden: - oder meine Vorbereitung?

Kirsten Lühmann (SPD): Nein, das war die Vorbereitung des Botschafters, wenn ich das richtig sehe. - Des Botschafters, ja.

Zeuge Eckart von Klaeden: Gut. - Ich kann Ihnen natürlich nicht sagen - - Das ist eine interne Vorbereitung, die der Botschafter bekommen hat.

Kirsten Lühmann (SPD): Nein, aber Sie können mir ja sagen: Wie ist das Gespräch ausgegangen - aus Ihrer Erwartung? Ist es erfolgreich gewesen, was Sie da wollten? Und vor allen Dingen: Wenn Sie alle anderen Kanäle nutzen, was wollen Sie jetzt noch von dem Botschafter?

Zeuge Eckart von Klaeden: Nein, also, es ist ja so: Also, wie gesagt, zu der hausinternen Vorbereitung, die der Botschafter bekommen hat, kann ich nichts sagen.

Kirsten Lühmann (SPD): Habe ich auch nicht gefragt.

Zeuge Eckart von Klaeden: Nein, wollte ich nur feststellen. - Und ich kenne sie auch nicht.

Das Zweite ist: Die Botschaft oder die Ständige Vertretung der Bundesrepublik bei der Europäischen Union übernimmt auch die Koordination der Komitologieausschüsse und berichtet dazu auch wiederum an die Häuser. Und da ist es mir einfach wichtig, dass alle Beamten, die mit diesen Fragen beschäftigt sind, so sachkundig sind wie möglich, weil ich der Überzeugung bin, dass, je besser informiert die Beamten sind, umso bessere Entscheidungen auch getroffen oder unterstützt werden, und dazu gehören eben auch die Argumente der Automobilindustrie oder eben dann auch die Argumente unseres Unternehmens.

Und ich habe mich nach meiner Erinnerung zwei- oder dreimal mit - ich nehme an, Botschafter Silberberg ist es gewesen - getroffen.

Kirsten Lühmann (SPD): Ja.

Zeuge Eckart von Klaeden: Dabei spielen neben diesen Fragen auch viele andere Fragen eine Rolle. Also, wir haben zum Beispiel gesprochen über die Ausrichtung der Veranstaltung - ich glaube, das war „50 Jahre Römische Verträge“; ich hoffe, ich verrechne mich jetzt da nicht -, die in Brüssel ausgerichtet worden ist. Wir sprechen über allgemeine - -

Kirsten Lühmann (SPD): Das war dieses Jahr.

Zeuge Eckart von Klaeden: Habe ich mich verrechnet?

Kirsten Lühmann (SPD): Das war letzte Woche.

(Oliver Krischer (BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN): Die waren 1957!)

Zeuge Eckart von Klaeden: Dann war es irgendeine - - Ich finde aber heraus, welche Veranstaltung das war.

Kirsten Lühmann (SPD): Geschenkt. Also, es gibt auch noch viele andere Gelegenheiten.



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Eckart von Klaeden: Es gab viele andere Themen, und in meiner Abteilung ressortieren einmal die Fragen der Regulierung der Automobilindustrie. Das sind jetzt die Themen, die in dieser Säule besprochen werden. Dann spielen Fragen der Operation eine wesentliche Rolle. Also da geht es zum Beispiel um Verhandlungen mit Regierungen, wenn es um Investitionen geht - sogenannte Incentives usw.

Und der dritte große Bereich, den ich in Stuttgart habe, ist der Bereich, der sich neudeutsch „Political and Economic Intelligence“ nennt. Also, der wird geleitet von dem Chefvolkswirt unseres Unternehmens, und in dem Bereich findet die allgemeine volkswirtschaftliche und politische Analyse statt, die natürlich auch Konsequenzen für das Unternehmen hat. Und solche Gespräche dienen nicht nur, aber in ganz besonderem Maße auch dem Erkenntnisgewinn für diese Einschätzungen - also allgemein, wie die Bundesregierung und wie dann Botschafter Silberberg die weitere Entwicklung der Europäischen Union einschätzt. Und dazu muss ich, glaube ich, nicht weiter sagen, dass man da angesichts der aktuellen Ereignisse wirklich gut ein Gespräch füllen kann.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut. - Herr von Klaeden, dann möchte ich ganz gern fortsetzen, was Ihr sehr aktives Handeln im Zuge der RDE-Gesetzgebung anbetrifft. Da würde ich Sie ganz gern in dieser Runde dann auf eine Mail ansprechen, die Sie an das Kanzleramt geschickt hatten. Am 18. März 2015 wendeten Sie sich auch mit einer Mail an den Leiter der Abteilung 4 - das ist Wirtschafts-, Finanz- und Energiepolitik im Bundeskanzleramt -, Herrn Professor Röllner. Gegenstand war die anstehende Abstimmung des RDE-Vorschlags der EU-Kommission mit dem TCMV. Ich will die ganze Mail jetzt nicht vorlesen. Sie haben ja auf die Inhalte schon hingewiesen, was Ihnen wichtig war in dem Zusammenhang. Und Sie schließen diese Mail mit dem Satz:

Als weitere Folge wäre der Verlust der Dieseltechnologie-Führerschaft von deutschen Automobilherstellern im globalen Umfeld zu befürchten.

Das finden wir unter Bundeskanzleramt-2-2, Ordner 10, Blatt 28 f. - Und abschließend schreiben Sie über die Positionierung der Bundesregierung im RDE-Gesetzgebungsverfahren:

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

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

Das ist die Fundstelle: ebenda, Seite 29.

Herr Wetzel aus dem Referat 421 des Bundeskanzleramtes leitete diese Mail noch am selben Tag an verschiedene Mitarbeiter des Kanzleramtes weiter mit dem Kommentar:

Liebe Kollegen,

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

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

Das ist die Fundstelle: ebenda, Seite 28. - Wie reagierte das Kanzleramt auf Ihre Mail?

Zeuge Eckart von Klaeden: Ich kann mich nicht erinnern, dass ich darauf eine Antwort bekommen habe. Wenn, dann müsste sie sich in den Unterlagen befinden. Aber mir ist auch dieser Vermerk von Herrn Wetzel nicht bekannt. Aber, wenn ich das sagen darf, so stelle ich mir eigentlich sorgfältige Regierungsarbeit vor, dass ein Anliegen an die Regierung herangetragen wird und dass man dann im eigenen Haus, jetzt hier im Kanzleramt, die Argumente überprüft und sie dann, so vermute ich, in die weitere Arbeit einfließen lässt. Es gibt eben dann immer verschiedene Möglichkeiten. Entweder diese Prüfung kommt zu dem Ergebnis, dass an den Argumenten doch nicht so viel dran ist, oder sie kommt



5. Untersuchungsausschuss

eben zu dem Ergebnis, dass die Abstimmung noch mal - - oder sorgfältiger ausfallen muss.

Aber da habe ich kein konkretes Wissen, was da stattgefunden hat. Wie gesagt - das habe ich vorhin gerade schon gesagt -, darauf habe ich auch keinen Anspruch; aber der Vorgang zeigt relativ gut, finde ich, was ich mir eigentlich vorstelle und auch erwarte und bezwecke mit solchen E-Mails, nämlich dass der Sache nachgegangen wird und dass in einem sorgfältigen Abstimmungsprozess die Argumente eine Rolle spielen. Mehr kann man nicht erwarten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und löste Ihr „Hilferuf“ - das ist nicht Ihre Formulierung, sondern die von Herrn Wetzel - Gespräche aus zwischen BMUB und BMVI und Daimler?

Zeuge Eckart von Klaeden: Das kann ich jetzt so nicht bestätigen. Also, ich weiß, dass entweder ich persönlich oder unsere Repräsentanz in Berlin auch um ein Gespräch bei Frau Bundesministerin Hendricks für Herrn Zetsche gebeten hatte. Ich kann jetzt aber nicht sagen, ob das in einem unmittelbaren zeitlichen Zusammenhang zu dieser E-Mail stand und ob aufgrund dieser E-Mail oder aufgrund des Entscheidungsprozesses dann auch dieser Termin gewährt wurde. Also schlichtweg: Ich weiß es nicht, und ich glaube nicht, dass die E-Mail dann wiederum zu einer Initiative vonseiten der Bundesregierung geführt hat. Aber, wie gesagt, das ist auch nicht meine Intention, sondern meine Intention ist, dass die Argumente Eingang in den Abstimmungsprozess und in die Ressortabstimmung finden, und das ist ja hier gelungen.

Ich habe übrigens, wenn ich das sagen darf, in der *Süddeutschen Zeitung* von einer E-Mail gelesen, die ich an Herrn Odenwald geschickt habe, und der *Süddeutschen Zeitung* lag die Information vor, dass ich mit dem Anliegen nicht erfolgreich war.

(Heiterkeit)

Also es gibt offensichtlich auch den Fall, dass es nicht klappt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann will ich gerne noch mal - - ob es möglicherweise aus dieser Mail zu einer entstandenen Kontaktaufnahme mit Frau Hendricks kam. Und in Vorbereitung auf - -

Zeuge Eckart von Klaeden: Also, das ist jetzt wirklich nur eine Spekulation gewesen aufgrund Ihrer Frage, weil ich mir überlegt habe: Was könnte überhaupt der Fall sein? Ich glaube nicht, dass das der Fall war. Ich glaube, dass Herr Zetsche auch ohne eine E-Mail, die ich an das Kanzleramt schicke, einen Termin bei Frau Hendricks bekommt, wenn sie das einrichten kann. Also nicht, dass da ein schräger Eindruck jetzt entsteht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also in dieser Kürze konnte ich eben nicht den Zusammenhang herstellen, weil hier im dritten Teil meines Fragenkatalogs eben das Gespräch mit Hendricks erwähnt ist. Aber es stammt schon aus dem Jahr 2014. Also bezog es sich offenbar nicht auf diese Mail.

Und in Vorbereitung auf ein Gespräch zwischen Ihnen und Bundesministerin Hendricks am 23. Mai 2014 zu den CO₂-Emissionen von Pkw wird eine umfassende Sachstandsinformation zum Thema „WLTP-Fahrzyklus und Abweichungen“ für die Ministerin erstellt. Das ist Material BMUB-2-2, Ordner 131, Blatt 197 ff. Darin heißt es:

Die EU-Kommission strebt bis zum Jahr 2050 eine **Senkung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen um 60 % im Vergleich zu 1990 an ...** Das **Hauptproblem der Daimler AG**, wie auch anderer deutscher Hersteller, ist es, **diese Anforderungen in Einklang mit den Marktgegebenheiten ... zu bringen.**

Und so weiter, und so fort. Das ist ebenda, Seite 198. Es folgen auch weitere Werte. Ich glaube, die kann ich mir sparen an dieser Stelle.

Meine Frage ist: Inwieweit hat das BMUB Ihrer damaligen Einschätzung nach den Einwänden



von Daimler und anderen deutschen Herstellern ausreichend Rechnung getragen?

Zeuge Eckart von Klaeden: Den letzten Teil Ihrer Frage habe ich nicht verstanden, akustisch - Verzeihung.

Vorsitzender Herbert Behrens: Inwieweit hat das BMUB Ihrer damaligen Einschätzung nach den Einwänden von Daimler und anderer deutscher Hersteller ausreichend Rechnung getragen?

Zeuge Eckart von Klaeden: Auch das kann ich Ihnen, ehrlich gesagt, nicht beantworten, weil ich jetzt nicht erkannt habe oder sagen kann oder auch mich nicht erinnere, dass nach dem Gespräch, das ich geführt habe, eine Positionsänderung des BMUB stattgefunden hat. Wie gesagt, da sind wir wieder in demselben Punkt: Das kann ich auch nicht erwarten. Ich kann nur erwarten, dass die Position angemessen berücksichtigt wird.

Wenn ich mich an das Gespräch mit Frau Bundesministerin Hendricks richtig erinnere - und ich glaube, die Abteilungsleiterin Frau Dr. Sahler war noch dabei -, dann haben wir vor allem über den Mechanismus gesprochen, dass aus unserer Sicht zu harte Umweltauflagen oder ein zu großer Druck in einen zu frühen Sprung in die Elektromobilität dazu führen, dass es zu einem Attentismus der Kunden kommt. Also, Sie müssen immer dafür sorgen, wenn Sie neue Technologien einführen, dass sie, wenn sie vom Kunden gekauft werden sollen, auch für den Kunden einen Vorteil bringen. Es gibt wenige Kunden, die - wenn ich das so sagen darf - aus Idealismus sich für neue Technologien entscheiden oder aus einem besonderen technischen Interesse; aber wenn sozusagen diese Schraube zu fest angezogen wird - nach dem schönen Sprichwort: nach fest kommt ab -, dann führt das nur dazu, dass die Kunden sich nicht für ein neueres Fahrzeug entscheiden, sondern das alte Fahrzeug länger fahren, und dann ist niemandem damit gedient.

Das ist das, was ich im Zusammenhang mit den Vans bei den Ersatzinvestitionen genannt habe. Das gibt es im Pkw-Bereich genauso. Das heißt, die Anforderung an eine neue Technologie muss,

damit sie der Kunde kauft und akzeptiert, auch mit einem Vorteil für ihn verbunden sein. Das ist jedenfalls unsere Erfahrung. Herr Zetsche hat das heute auf unserem Neujahrsempfang in der Formel zum Ausdruck gebracht: Beim Engagement für die Elektromobilität wollen wir, dass die Kunden unsere Fahrzeuge - die Elektrofahrzeuge - kaufen wollen und nicht kaufen müssen. - Also, es ist sozusagen die Frage, welchen Ansatz Sie in der Regulierung haben, um zu dem gemeinsamen Ziel zu kommen, die Emissionen deutlich zu senken und den Elektroanteil deutlich zu erhöhen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke sehr. - Die CDU/CSU-Fraktion hat das Wort.

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

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann habe ich die Chance, die jetzt eben aus Zeitgründen nicht mehr mögliche Frage gleich anzuschließen. Das soll dann auch meine letzte Frage an Sie sein.

(Arno Klare (SPD): Das hätte ich nicht erwartet! - Weiterer Zuruf: Fast ein bisschen schade! - Ulrich Lange (CDU/CSU): Wir sind seit 8.30 Uhr hier! - Heiterkeit)

- Das kommt darauf an, was gleich noch kommt. Vielleicht haben wir ja Nachfragen aufgrund anderer - -

Sie hatten erwähnt, dass Sie nicht mehr nachvollziehen können, ob diese Mail oder dieses Gespräch mit Frau Hendricks dann zu einer entsprechenden Position geführt hat. Das ist erst mal so weit akzeptiert. - Wissen Sie, ob sich ausschließlich deutsche Hersteller dann gegen das CO₂-Flottenziel bis 2020 ausgesprochen hatten?

Zeuge Eckart von Klaeden: Das müsste ich bei den Kollegen erfragen, die sich bei ACEA um die Dinge kümmern, wo diese Positionen festgelegt werden. Generell ist mein Eindruck, dass Hersteller, Premiumhersteller, zu Anfang größere Schwierigkeiten hatten bei der Erfüllung der Flottenziele - das hängt eben auch mit dem Gewicht der Fahrzeuge zusammen -, dass sich nach



5. Untersuchungsausschuss

einer Weile aber diese Schwierigkeiten drehen, weil sie im Premiumbereich die Technologien entwickeln, die sie dann eben auch in den Kompaktwagenbereich weitergeben können, und dass die Hersteller, denen zunächst einmal der Premiumbereich fehlt und die zu Anfang dann leichter Flottenziele erfüllen können, dann eher in Schwierigkeiten geraten, wenn die dann im Premiumbereich entwickelte Technologie erforderlich wird, um schärfere Ziele auch zu erreichen. Aber das ist jetzt eine sozusagen, wenn Sie so wollen, verbandspolitische Überlegung. Dazu müsste ich mich einfach mal erkundigen und würde es Ihnen dann auch noch mal nachreichen - nach unserem Kenntnisstand selbstverständlich.

Vorsitzender Herbert Behrens: Herzlichen Dank. - Dann geht das Wort weiter an die SPD-Fraktion, sofern noch Fragebedarf besteht.

Kirsten Lühmann (SPD): Nachdem der Neujahrsempfang schon gestern war, bleibt jetzt nichts mehr.

(Heiterkeit)

Vorsitzender Herbert Behrens: Fraktion Bündnis 90 die Grünen?

Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wir könnten Herrn von Klaeden ja mal fragen, was wir beim Neujahrsempfang verpasst haben.

Zeuge Eckart von Klaeden: Ja, das würde jetzt längere Ausführungen erfordern.

(Heiterkeit)

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann mache ich den Vorschlag, dass wir uns vertagen.

Zeuge Eckart von Klaeden: Vielleicht kommen Sie einfach das nächste Mal.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann wären die Fragen an Sie erschöpft, stelle ich fest. - Dann können wir die Befragung des Zeugen Herrn von Klaeden für heute beenden.

Im Rechtssinne abgeschlossen, Herr von Klaeden, ist diese Vernehmung dann, wenn Sie das Protokoll nach 14 Tagen oder spätestens nach 14 Tagen zurückgegeben haben - mit entsprechenden Anmerkungen oder Korrekturen. Erst dann würde der Ausschuss den Abschluss der Vernehmung beschließen. Für heute herzlichen Dank und eine gute Nacht, einen guten Abend noch.

Zeuge Eckart von Klaeden: Herzlichen Dank auch von meiner Seite.

Vorsitzender Herbert Behrens: Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen, sehr geehrte Damen und Herren, vielen Dank für die aktive und aufmerksame Arbeit heute. Ich wünsche uns allen noch einen schönen Feierabend.

(Schluss: 0.51 Uhr)

SCHENCK

SCHENCK · RECHTSANWALT & NOTAR
ARNDTSTRASSE 28 · D-60325 FRANKFURT AM MAIN

5. Untersuchungsausschuss der

18. Wahlperiode

Sekretariat PA31

Herrn Regierungsdirektor

Frank Lamprecht

Platz der Republik 1

11011 Berlin

DR. KERSTEN VON SCHENCK, M.C.J. (NYU)
RECHTSANWALT & NOTAR

ARNDTSTRASSE 28
60325 FRANKFURT AM MAIN
TEL: +49 (0)69 789 9593-0
FAX: +49 (0)69 789 9593-22
WWW.SCHENCKLAW.DE

14. Februar 2017

Geschäftszeichen: PA 31-5452-2-Z-45

Vernehmung des Herrn Professor Dr. Martin Winterkorn als Zeuge durch den 5. Untersuchungsausschuss der 18. Wahlperiode

Sehr geehrter Herr Lamprecht,

ich bestätige dankend den Erhalt des Protokolls der Vernehmung des Herrn Professor Dr. Winterkorn am 19.01.2017.

Ich habe keine inhaltlichen Änderungswünsche zu melden, möchte jedoch einige Hörfehler korrigieren:

Auf Seite 15 muss es in der linken Spalte im untersten Absatz, 8. Zeile von unten, heißen: „Aber das **Undenkbare** ist geschehen, und wir alle ...“.

Auf Seite 16 muss es in der linken Spalte, 1. Absatz, 4. und 3. Zeile von unten, jeweils heißen „**Personen**“.

Auf Seite 16, rechte Spalte, 1. Absatz, 5. Zeile von oben, muss es am Ende heißen „**daneben**“.

Alle diese Korrekturen bringen das in Ihrem Hause erstellte Protokoll in Einklang mit der schriftlichen Fassung der Eingangserklärung des Herrn Professor Dr. Winterkorn und zugleich mit dem, was er meiner Erinnerung nach tatsächlich gesagt hat.

SCHENCK

Sollten Sie noch Rückfragen haben zu von Herrn Professor Dr. Winterkorn erwähnten Namen, die möglicherweise nicht richtig verstanden worden sind, so bitte ich um einen entsprechenden Hinweis.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.

cc: Herrn Professor Dr. Martin Winterkorn
Herrn Rechtsanwalt Dr. Felix Dörr

Anlage 2

Korrekturen/Ergänzungen zum Protokoll meiner Vernehmung vor dem 5.UA am 19.1.2017

Seite 1, Spalte 2, 1. Absatz:

...CO₂-Gesetzgebung zu erfüllen und Strafzahlungen wegen Vermeid~~ung~~fehlung der CO₂-Ziele zu vermeiden.

Seite 4, Spalte 2, 1. Absatz:

und welche Lösungen gefunden werden können, damit ~~das~~ diese Diskrepanz, abnimmt und nicht zunimmt. Und die Lösung war für uns definitiv in einer reformierten, sauberen, robusten und repräsentativen Gesetzgebung gelegen.

Seite 5, Spalte 1, 3. Absatz:

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Ich kann da schlecht eine pauschale Antwort geben, muss ich ehrlich sagen. Vielleicht versuche ich es trotzdem. Wir sind ja in dem ganzen Prozess im Prinzip nur Ideengeber, nicht der Gesetzgeber. Und wenn wir es geschafft haben, mit unseren Ideen, mit unseren Argumenten die Gesetzgeber zu überzeugen, dass es sinnvoll ist, -dass es gut ist, -dass es in die richtige Richtung führt, dann waren wir erfolgreich.

Seite 8, Spalte 1, 5. Absatz:

Zeuge Dr. Jakob Seiler: - sorry dafür ~~-, d.~~ Dass es Toleranzvorgaben gab, die auch genutzt wurden von den Herstellern, und zwar nicht nur von dem einen oder anderen, sondern innerhalb der gesamten Automobilindustrie genutzt wurden [, war bekannt].

Seite 8, Spalte 2, 7. Absatz:

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Das ist nicht korrekt - Ich habe da schon reingeguckt, aber Sie müssten sehen, dass das ein Gesetzeswerk ist, - das über ein paar hundert Seiten lang ist. Und das ist ein bestehendes Gesetzeswerk. Worauf man schaut natürlich, sind insbesondere Sachen, die sich ändern - die kritisch sind. Und, ich sage mal, die Passage, dass eine illegale Abschalteneinrichtung nicht erlaubt ist, ist jetzt von der Gesetzespassage her kein kritischer Punkt, und er wurde auch nicht diskutiert im VDA.

Seite 8, Spalte 2, 1. Absatz:

Natürlich haben wir das diskutiert. Aber wir haben nicht über, ich sage mal, die technischen Umsetzungsmaßnahmen diskutiert. Wir haben nicht zum Beispiel über die Zielerreichungsmaßnahmen diskutiert. - - Der eine Hersteller benutzte SCR Technologie, der andere benutzte einen DeNOx-Kat. Das sind herstellerindividuelle Entscheidungen. Im Verband geht es eher darum: Ist die Gesetzgebung so, dass sie erfüllbar ist, oder nicht? Und ist sie so, dass wir sagen können: „Ja, sie ist sinnvoll“? - Es gab bei Euro 6 im Gegensatz zu RDE ein Impact Assessment, das auch die Emissionsbewertung

Anlage 2

gemacht hat. Und das war eine sachliche, gute Diskussion, die wir natürlich geführt haben.

Seite 9, Spalte 2, letzter. Absatz:

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Ja, das ist richtig. - Wir haben für normale RDE-Fahrten einen Faktor von 3,5 vorgeschlagen. Und das war auch das, was ich in meinem Eingangsstatement versucht habe klarzumachen, wie unsere Denke war bei RDE - und die galt vor dem VW-Skandal eigentlich genauso wie nach dem VW-Skandal -, dass wir plädiert haben, dass RDE zügig eingeführt wird und dafür mit aktueller Fahrzeugtechnik erreichbar sein muss oder sollte. Wir waren Freund dieses zweistufigen Ansatzes, dass wir gesagt haben: Bei einer finalen RDE-Stufe kann man ganz anders entwickeln, kann auf andere Technologien gehen, kann man voll auf SCR gehen, kann **man** auch die Motorengeneration weiterentwickeln, sodass schon die Rohemissionen niedriger sind, sodass

Seite 9, Spalte 2, 1. Absatz:

da aus dieser Vertrauenskrise auch wieder rauskommen.

Unser Präsident, der Herr Wissmann, hat ja bei der Jahrespressekonferenz den Zehn-Punkte-Plan vorgelegt, der besagt: bis 2020 100 Modelle an Elektrofahrzeugen, 40 Milliarden Euro in alternative Antriebe investieren, Ladeinfrastrukturaufbau, direktes Engagement der Hersteller, auch konventionelle Antriebe, vollständige SCR-Einführung bei den Dieselmotoren, Einführung des Partikelfilters beim Ottomotor bis hin zu zusätzlichen Maßnahmen via versteekärktes Engagement im Carsharing. Ich denke schon, dass im Verband einiges geschehen ist.

Seite 12, Spalte 1, 1. Absatz ff:

Typprüfung kann man wahrscheinlich sicherstellen, dass natürlich und nicht unnatürlich gefahren wird. Und da kann der Hersteller auch ohne Transferfunktion sicherstellen, dass die Grenzwerte eingehalten werden. Die Transferfunktion ist eher ein Instrument für die Feldüberwachung, weil dort nicht ausgeschlossen werden kann, dass unnatürlich gefahren wird. Ich will vielleicht ein technisches Beispiel **geben**, wenn es nicht zu lang - wenn es nicht zu viel wird - - Sie sagen mir Bescheid, wenn es zu komplex wird. - Wir haben bei RDE einen kraftstoffbeeinflussenden, einen emissionsbeeinflussenden Parameter, einen sehr starken Parameter, das ist die Kraftstoffqualität.

Kirsten Lühmann (SPD): Kraftstoff?

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Kraftstoffqualität [**drückt aus,**] wie gut der Kraftstoff ist. **Dieser Ein** Kraftstoff kann sich substantiell von dem bei der Typprüfung verwendeten Kraftstoff unterscheiden. **Man-De**r kann [**die Sache**] so **hin**gehen, dass ich einen Kraftstoff wähle, den ich

Anlage 2

heute an keiner Tankstelle in Deutschland bekomme, [den] ~~könnte~~ ich mir aber, sage ich mal, grenzwertig zusammenmischen [könnte]. Das sind, ich sage mal, unnatürliche Bedingungen. Jeder würde auf die Idee kommen: Ich gehe zur Tankstelle, und der Kraftstoff, den ich bei der Tankstelle tanke, der soll RDE auch erfüllen. Tut er auch. Dafür brauche ich auch keine Transferfunktion. Ich muss aber [auch] unnatürliche Effekte abdecken können. Und die Transferfunktion ist ein Element, ~~dasie~~ das kann.

Seite 13, Spalte 1, 4. Absatz:

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Darf ich mit der letzten Frage anfangen? - RDE schreibt gesetzlich vor, bei beinahe beliebigen Bedingungen den vorgegebenen Grenzwert zu erreichen. Wenn ich manipulierte und das Abgas - - wenn [diese Manipulation] negative Folgen für das Abgas hat, dann heißt das in aller Konsequenz, dass ich RDE nicht mehr erfülle. Und wenn ich dazu eine wirksame Feldüberwachung habe, dann sollten Manipulationen nicht mehr möglich sein. RDE ist für uns eine breit angelegte Wirkkontrolle der Effektivität der Abgasminderungssysteme. - Und jetzt muss ich mich entschuldigen; jetzt müssen Sie mir bitte noch mal die erste Frage sagen; ich habe sie nicht mehr im Kopf.

Seite 13, Spalte 1, letzter. Absatz:

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Wir haben zum Beispiel - und das hatte ich auch in meinem Eingangsstatement gesagt, und das war natürlich genau in der Zeit - immer gesagt: Lass doch den Ottomotor außen vor. Der Ottomotor ist sauber, [dies] ist eigentlich allgemein anerkannt. Wenn ich die ifeu-Daten von TREMOD anschau, wie klein der Beitrag an NOx-Emissionen zum Ottomotor ist, dann sagen

Seite 13, Spalte 1, 1. Absatz:

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Wir haben bei der Entwicklung von RDE und auch bei der Entwicklung dieser sogenannten Normalisierungstools, die Sie angesprochen haben, gemerkt, dass diese Normalisierungstools für manche Parameter nicht funktionieren. Und ein Parameter, für den es nicht funktioniert, ist die Fahrdynamik, [d.h.] im Prinzip: wie agil ich fahre. Ein anderer Parameter ist das Steigungsprofil. Und eine starke Steigung führt doch zu einer deutlich anderen Motorbeanspruchung und zu erhöhten Emissionen, die sich nicht in den Parametern dieser Leistungss**pi**ns oder auch der CO₂-Emissionen entsprechend widerspiegeln. Und das haben wir auch der Bundesregierung gezeigt und ihnen Beispiele gezeigt, dass sich das nicht normalisieren lässt und dass wir darüber hinaus eben noch weitere, sage ich mal, korrigier**ende** Algorithmen brauchen. Und unser Vorschlag war eben die Transferfunktion.

Anlage 2

Seite 18, Spalte 1, 3. Absatz:

Zeuge Dr. Jakob Seiler: Ich arbeite im VDA und bin kein Typzulasser. Aber es ist natürlich so, dass bislang die Fahrzeughomologation ~~{geschieht}~~ in Verantwortung des Technischen Dienstes ~~liegt~~. ~~Dortan~~ werden die ganzen Messprotokolle erstellt, die ganzen Unterlagen, die notwendig sind für eine Typprüfung, zusammengestellt und dann beim Kraftfahrt-Bundesamt oder bei einer anderen Typgenehmigungsbehörde eingereicht. Und am Ende, wenn alles korrekt ist, kriegt man die Typzulassung und kriegt dann die CoC-Papiere, mit denen man dann neu produzierte Fahrzeuge in Europa zulassen kann.

Richtigstellung zum Vorläufigen Stenografischen Protokoll 20 I des 5. UA

Vernehmung des Zeugen Matthias Wissmann

Auf Seite 160 zitiert der Abgeordnete Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) aus einer VDA-Pressemitteilung vom Juli 2015 wie folgt:

„... Einführung eines schärferen Messverfahrens, das die Schadstoffemissionen des Autos nicht nur auf dem Rollenprüfstand, sondern bei Fahrten im realen Straßenverkehr protokolliert (Real Driving Emissions, RDE) - sind nicht geeignet, die Situation weiter zu verbessern ...“

Dieses Zitat ist jedoch derart aus dem Zusammenhang gerissen, dass es die Aussage der Pressemitteilung nicht nur verkürzt, sondern gänzlich falsch wiedergibt. Es wird suggeriert, dass der VDA die RDE-Einführung ablehnt, das Gegenteil aber ist der Fall. Vollständig heißt es in der am 10. Juli 2015 versandten VDA-Pressemitteilung:

„(...) Daraus geht klar hervor, dass sich die EU-Kommission mit ihrer Kritik am Diesel-Pkw das falsche Ziel gewählt hat. Die in den Raum gestellten drei Maßnahmen – Einfahrverbote für Dieselfahrzeuge in städtische Gebiete, höhere Besteuerung des Diesel, Einführung eines schärferen Messverfahrens, das die Schadstoffemissionen des Autos nicht nur auf dem Rollenprüfstand, sondern bei Fahrten im realen Straßenverkehr protokolliert (Real Driving Emissions, RDE) – sind nicht geeignet, die Situation weiter zu verbessern: Einfahrverbote für alte Diesel-Pkw existieren bereits als Umweltzone in allen Städten, eine höhere Besteuerung des Diesel belastet den Autofahrer und schadet bei der CO₂-Reduktion, und RDE wird von der europäischen Automobilindustrie bereits mit ihren technischen Experten seit nunmehr vier Jahren aktiv unterstützt. Dennoch ist es der europäischen Bürokratie nicht gelungen, einen sachgerechten, praktikablen und anwendbaren Vorschlag zu unterbreiten. Ein erster Entwurf vom Oktober 2014 fand jedenfalls bei den EU-Mitgliedsstaaten keine Mehrheit. Die Automobilindustrie arbeitet weiter eng mit den Behörden zusammen, um RDE noch im laufenden Jahr zu verabschieden. (...)“