



## Nur zur dienstlichen Verwendung

## Stenografisches Protokoll der 22. Sitzung - Endgültige Fassung\* -

### 5. Untersuchungsausschuss

Berlin, den 26. Januar 2017, 10.00 Uhr  
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>
- Felix Domke (Beweisbeschluss Z-55)	14
- Dr. Guido Rettig (Beweisbeschluss Z-50)	35
- Klaus Pietsch (Beweisbeschluss Z-63)	60
- Ekhard Zinke (Beweisbeschluss Z-51)	88
- Christoph Albus (Beweisbeschluss Z-28)	129
- Dirk Inger (Beweisbeschluss Z-52)	159

\* Hinweis:

Die Korrekturen und Ergänzungen des Zeugen Ekhard Zinke sind dem Protokoll als Anlage 1 beigefügt.



## 5. Untersuchungsausschuss

(Beginn: 10.00 Uhr)

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich eröffne unsere heutige Beweis- aufnahmesitzung.

Ich stelle fest, dass die Öffentlichkeit hergestellt ist. - Ich begrüße auch Sie als Zuschauerinnen und Zuschauer ganz herzlich, außerdem auch die anwesenden Vertreter aus den Ministerien.

Ich möchte in diesem Kreis noch mal darauf hinweisen, dass es nicht erlaubt ist, eigene Ton- oder Bildaufnahmen zu machen, und dass Zuwiderhandlungen eben auch zum Ausschluss führen können. Ich bitte, das zu beachten, damit es nicht zu dieser Maßnahme kommen muss.

Bevor ich in unsere Zeugenvernehmung einsteige, möchte ich noch mal darauf hinweisen, auch für Sie als Zuschauer zur Erläuterung: Es gibt heute zwei namentliche Abstimmungen, sodass wir die Sitzung voraussichtlich gegen 14 Uhr und gegen 15 Uhr unterbrechen müssen. Wir haben das in der Obleuterunde gestern so beschlossen, dass wir dann spontan entscheiden, ob wir eine längere Unterbrechung machen oder jeweils zu der namentlichen Abstimmung, die im Plenum ansteht.

Ich rufe nun unseren **einzigen Tagesordnungspunkt** auf:

Öffentliche Zeugenvernehmung

Felix Domke  
(Beweisbeschluss Z-55)

Dr. Guido Rettig  
(Beweisbeschluss Z-50)

Klaus Pietsch  
(Beweisbeschluss Z-63)

Ekhard Zinke  
(Beweisbeschluss Z-51)

Christoph Albus  
(Beweisbeschluss Z-28)

Dirk Inger  
(Beweisbeschluss Z-52)

Der in der ursprünglichen Tagesordnung vorgesehene Zeuge Krasenbrink wird heute dem Ausschuss nicht zur Verfügung stehen können. Seine Vernehmung wird zu einem späteren Zeitpunkt dann durchgeführt.

Die Zeugen haben bereits Platz genommen. - Meine Herren, ich darf mich herzlich bedanken für Ihr Erscheinen und Sie herzlich begrüßen.

Bevor ich in die Vernehmung einsteige, muss ich Sie über Ihre Rechte und über Ihre Pflichten aufklären: Als Zeuge vor einem Untersuchungsausschuss sind Sie verpflichtet, die Wahrheit zu sagen. Sie sind verpflichtet, 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 Strafgesetzbuch führen. Solch eine un- eidliche Falschaussage kann eine Geldstrafe oder eine Freiheitsstrafe von drei Monaten bis zu fünf Jahren nach sich ziehen.

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

Dann möchte ich Sie darauf hinweisen, dass in der Vernehmung eine Tonbandaufnahme gefertigt wird, die ausschließlich zur Protokollierung der Sitzung dient. Deshalb ist es wichtig, dass Sie bei den Antworten auf unsere Fragen das Mikrofon einschalten und deutlich hineinsprechen. Die Aufnahme wird nach Abschluss der Protokoll- erstellung gelöscht, und das Protokoll wird Ihnen vor seiner endgültigen Fertigstellung übersandt.



## 5. Untersuchungsausschuss

Fragen dazu, zu diesem Teil? - Das ist nicht der Fall.

Dann zum Prozedere hier im Untersuchungsausschuss: Die Vernehmungen werden so ablaufen, dass ich Sie zunächst zur Person vernehmen werde. Dann haben Sie als Zeuge Gelegenheit, das, was Ihnen über den Gegenstand Ihrer Vernehmung bekannt ist, im Zusammenhang darzulegen. Danach werde ich zunächst als Vorsitzender Fragen an Sie richten, und dann ist das Wort bei den übrigen Ausschussmitgliedern.

Werden Ihnen Vorhalte aus Akten gemacht, wird Ihnen der Fragesteller, sofern Sie es wünschen, die entsprechende Unterlage vorlegen. In diesem Zusammenhang der übliche Hinweis auch an uns hier im Untersuchungsausschuss, dass wir dann auf jeden Fall immer auch die Fundstellen nennen, wenn wir Vorhalte hier vortragen, damit das auch ordentlich protokolliert werden kann.

Mein letzter Hinweis zu diesem Teil: Sollten Sie während Ihrer Vernehmung der Auffassung sein, dass als VS-Vertraulich oder höher eingestufte Informationen oder sonstige Dinge zur Sprache gebracht werden müssen, deren öffentliche Erörterung überwiegende schutzwürdige Interessen verletzen würde, dann brauche ich einen entsprechenden Hinweis. Der Ausschuss hätte dann über den Ausschluss der Öffentlichkeit sowie den Geheimhaltungsgrad zu beschließen.

Das war zum einleitenden Teil, zur Belehrung von Ihnen als Gruppe, und jetzt beginnen wir mit der Vernehmung des Zeugen Domke. Ich möchte die anderen Herren bitten, uns zur Verfügung zu stehen. Sie werden von unseren Kollegen in den Zeugenraum begleitet. - Danke schön.



**Vernehmung des Zeugen  
Felix Domke**

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Herr Domke, bevor wir mit der Vernehmung zur Sache beginnen: Ich muss, dazu verpflichtet mich das Untersuchungsausschussgesetz, Sie zunächst zur Person vernehmen. Deshalb möchte ich Sie bitten, sich noch mal vorzustellen mit Vornamen, Namen, Alter, Beruf und Wohnort, bitte.

**Zeuge Felix Domke:** Ja, guten Tag, vielen Dank. Mein Name ist Felix Domke. Ich bin geboren am 7. Juni 1982. Ich bin wohnhaft in Lübeck, arbeite als Softwareentwickler, Angestellter.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Herr Domke, Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung schriftlich informiert. Sie wissen, worum es geht. Dann würde ich halt drauf verzichten, das noch mal zusammenzufassen. Wie ich eben schon erwähnte: Sie haben jetzt die Möglichkeit im Zusammenhang noch mal kurz darzustellen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist. Dann hätten Sie jetzt die Möglichkeit, dazu zu sprechen.

**Zeuge Felix Domke:** Nein, ich glaube, da habe ich grade nichts weiter dazu zu sagen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. - Dann steige ich ein mit den einleitenden Fragen, die ich hier vorbereitet habe. - Nach Aktenlage sind Sie beauftragt worden von der Untersuchungskommission bzw. dem KBA mit der Auslesung von Software zu den untersuchten Fahrzeugen. - Wie kam es und wann kam es zu der Beauftragung?

**Zeuge Felix Domke:** Es geht jetzt um die Fahrzeuge von Opel. Ist das korrekt?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Es geht insgesamt um die Fahrzeuge, die für die Untersuchungskommission angefordert worden waren, und Sie dann die Einladung bekamen, an der Auslesung mitzuwirken. Meine Frage bezog sich darauf, wann und wie Sie zu dieser Beauftragung gekommen sind, unabhängig jetzt von den Typen, die Sie dann untersucht haben.

**Zeuge Felix Domke:** Okay, also im Auftrag des Kraftfahrt-Bundesamts?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja.

**Zeuge Felix Domke:** Genau. - Ich wurde im Juni vom Kraftfahrt-Bundesamt beauftragt, zwei Steuergeräte auszulesen. Es ging um einen Opel Insignia und einen Opel Zafira. Beide Steuergeräte, so wurde mir erklärt, hätten eine verbesserte Software installiert gegenüber der Software, die sich auf Fahrzeugen im Feld befindet. Ich habe diese Steuergeräte dann ausgelesen. Es wurden dann Messungen an diesen Fahrzeugen durchgeführt Anfang Juli, und die Ergebnisse habe ich dann in einem schriftlichen Bericht festgehalten, den ich dem KBA dann übergeben habe.

Es gab einen zweiten Auftrag im Dezember -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** 2015?

**Zeuge Felix Domke:** - nein, 2016, beides 2016 -, in dem es dann um einen Corsa und um einen Insignia ging. Im Gegensatz zu den Modellen im Sommer ging es dort um Autos, die keinen SCR-Katalysator haben, sondern eben einen Speicherkat.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Hatten Sie in diesem Zusammenhang auch an Terminen teilgenommen oder nehmen Sie an Terminen teil, in denen es auch um die Abnahme der Software geht, also quasi Bestätigung der Software?

**Zeuge Felix Domke:** Es ging bei den Terminen - - Also, es gab im Sommer ein Treffen zwischen zwei Mitarbeitern des Kraftfahrt-Bundesamts, ein paar Mitarbeitern von Opel und eben von mir, an dem Tag, an dem wir auch die Messungen durchgeführt haben an den Autos. Und für den zweiten Termin im Dezember gab es eben auch an einem Tag ein Treffen beim Kraftfahrt-Bundesamt in einer ähnlichen Zusammensetzung, also auch Mitarbeiter von Opel, Mitarbeiter des Kraftfahrt-Bundesamts, mir und einem Kollegen von mir. Und dort ging es aber nicht um eine Gesamtabnahme, sondern es ging um die einzelnen Funktionen, die damals kritisiert worden waren von meiner Seite, und um die Feststellung, ob diese Kritik



## 5. Untersuchungsausschuss

denn nun abgestellt ist durch die verbesserte Software, die sich auf diesen Geräten nun befand und die wir auch gemessen haben.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und wie muss ich mir das vorstellen? Das waren Gespräche, und dann wurde noch mal seitens der Automobilvertreter erläutert, was dort gemacht wurde, oder gab es Messungen, oder wurde noch mal vorgelegt, mit welchen eigenen Ergebnissen man da nachgeforscht hatte?

**Zeuge Felix Domke:** Genau. - Also in beiden Fällen war der Ablauf so, dass zunächst Opel eine kleine Präsentation vorbereitet hatte, in der berichtet wurde darüber, welche Verbesserung vorgenommen wurde. In dem Treffen im Sommer war es so, dass ich ja damals mit Kollegen - - Wir hatten ja eine Messung gemacht, die in bestimmten Fahrsituationen sehr deutlich ein Verhalten zeigt, was wir kritisiert haben. Als Beispiel sei da die Geschwindigkeitsgrenze von 145 km/h genannt oder eben diese Lastbegrenzung.

Die Opel-Mitarbeiter zeigten uns also, dass sie diese Messungen nachvollziehen konnten. Sie haben sie also nachgefahren in ihrem Labor, konnten die Ergebnisse, die wir gemessen hatten, reproduzieren und haben dann erklärt, welche Verbesserungen sie vorgenommen hatten, und haben dann schon mal Messungen gezeigt, wie das Verhalten mit der neuen Software ist. Und im Anschluss daran haben wir dann Messungen an den Autos vorgenommen, haben bestimmte Fahrsituationen angefahren, zum Beispiel auf der Autobahn dann über die erwähnten 145 km/h oder eben über die Lastbegrenzung wie zum Beispiel ein schnelles Beschleunigen oder so.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Es gibt einen Einwand: Ich bitte Sie, sich auf Ausführungen zu beschränken, die den Untersuchungszeitraum betreffen. Sie waren jetzt im Jahr 2016 außerhalb des Zeitraums. Sie hatten Dezember 2016 genannt, und das ist außerhalb des Untersuchungszeitraums dieses Ausschusses.

**Zeuge Felix Domke:** Der Untersuchungszeitraum geht bis wann?

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Bis 7. Juli 2016, und da bitte ich Sie jetzt auch, genau darauf zu achten, dass Sie sich innerhalb des Untersuchungszeitraums bewegen. Sie sind jetzt Zeuge und nicht Sachverständiger wie bei der ersten Befragung hier, und deswegen bitte ich Sie jetzt auch, auf das zu achten, wo Sie hier als Zeuge aussagen können und dürfen.

**Zeuge Felix Domke:** Okay. - Dann beschränke ich mich auf den ersten Termin, wobei ich jetzt gestehen muss, dass ich nachgucken müsste, an welchem Tag der genau war. Das war nämlich Anfang Juli, und ich weiß gerade nicht, ob das vor oder nach dem 7. Juli war.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Darauf lege ich jetzt aber großen Wert.

**Zeuge Felix Domke:** Ich kann Ihnen anbieten, das nachzuschauen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann würde ich Sie bitten, jetzt noch mal - - Vielleicht erleichtert das ja auch den Zugang zu den Fakten, ob nun der 7. oder der 8. Juli da in Rede stand. Im Juni wurden Sie beigezogen und wurden gebeten, dort über eine verbesserte Software mit den Herstellern zu diskutieren. Daraufhin hat es ein weiteres Treffen gegeben, wo noch mal mit den Herstellern darüber diskutiert worden ist, was verändert worden ist und ob diese Veränderung dazu geführt hat, dass eben diese Abgaswerte nicht mehr da sind. Dann wäre es - - alles das, was für diesen Zeitraum relevant ist, dass Sie mir das bitte vortragen.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Moment! Auch da geht es darum, ob das - - Herr Vorsitzender, Sie lassen jetzt auch in Ihrer Befragung das Datum weg, und zwar, sage ich jetzt mal, bewusst das Datum weg. Wann war das? Wir sind jetzt ganz knapp am Untersuchungszeitraum, und ich lege, noch mal, Wert darauf, Herr Domke: Es geht hier um einen ganz bestimmten Untersuchungszeitraum, und auch Treffen außerhalb des Untersuchungszeitraums sind nicht Gegenstand dieses Untersuchungsausschusses.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gut, dann machen wir es folgendermaßen: dass wir jetzt definitiv klären, wann diese Sitzungen stattgefunden haben. Das lässt sich nicht ad hoc klären. Dann müssten wir noch mal eine Beratungspause einlegen, um das festzustellen. - Dann haben Sie noch mal Gelegenheit, zu sehen, wann dieser Termin stattgefunden hat, und wir wissen genau, für welchen Zeitraum wir Fragen stellen können, und es nicht zu Interventionen der Kollegen kommt.

Dann möchte ich noch mal jetzt an dieser Stelle - - Wenn Sie in der Lage sind, dann nachzuvollziehen in einer Beratungspause, die wir haben, um das noch mal für uns klarzuziehen - - Aber auch Ihrerseits müsste dann natürlich eine Antwort möglich sein, wann dieses Treffen stattgefunden hat. Ist es möglich, mit einer Sitzungsunterbrechung das zu lösen?

**Zeuge Felix Domke:** Das müsste ich in meinen Unterlagen nachschauen. Wenn ich die holen darf - die sind im Raum nebenan -, dann kriege ich das raus.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gut, okay. - Dann unterbrechen wir so weit. Wir brauchen keine eigenständige Beratungssitzung. Das heißt, wir können und Sie, insbesondere die Öffentlichkeit, kann hier bleiben. - Wir würden Sie dann bitten, die Unterlagen zu holen.

**Zeuge Felix Domke:** Alles klar.

(Unterbrechung von 10.16  
bis 10.20 Uhr)

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Wir setzen die Sitzung fort. - Herr Domke, können Sie uns was über den zweiten Termin im Juli 2016 sagen, wo es weitere Gespräche gab?

**Zeuge Felix Domke:** Ja. - Der Prüfauftrag wurde am 21.07. erteilt, wenn ich das in meinen Unterlagen korrekt habe. Ich weiß nicht, ob das jemand anders bestätigen kann; aber so habe ich das hier vermerkt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Daraus entnehme ich, dass Sie ab 21. Juli erst einsteigen konnten in

Ihre eigentliche Arbeit. Alles das, was im Juni passiert war, waren vorbereitende Gespräche. Was wurde in diesen vorbereitenden Gesprächen schon thematisiert? Können Sie dazu was sagen?

**Zeuge Felix Domke:** Da wurde eigentlich nicht viel thematisiert. Also, es wurden bewusst, sage ich mal, wenige Details genannt über die anstehenden Verbesserungen, weil es halt auch darum ging, dass ich sozusagen unvoreingenommen mit Blick auf die Software diese Verbesserungen - ich sage mal in Anführungszeichen - dort herauslese und mich eben nicht davon - in Anführungszeichen - ablenken lasse, was seitens des Herstellers behauptet wird. Sondern es ging eben darum, letztendlich zu verifizieren, ob das, was ich dort herauslese, dem entspricht, was auch angegeben wurde.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann gebe ich erst mal das Wort weiter an die Kolleginnen und Kollegen. - Die CDU/CSU-Fraktion ist an der Reihe.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Herr Vorsitzender, Herr Domke, für uns ist es an der Stelle momentan eigentlich zu Ende, sage ich jetzt ganz offen, weil alles das, was Sie gemacht haben, liegt außerhalb des Zeitraums, den dieser Untersuchungsausschuss hier zu behandeln hat. Also, ich sehe jetzt keinen Bedarf, über das, was wir von Ihnen als Sachverständiger ja schon gehört haben, hinaus, irgendwelche Fragen zu stellen.

**Zeuge Felix Domke:** Ja, gut, vielen Dank. - Als kleiner Hinweis vielleicht noch: Eine weitere Kommunikation mit dem Kraftfahrt-Bundesamt gab es vorher, als ich praktisch die Ergebnisse dem Kraftfahrt-Bundesamt mitgeteilt habe - nur zur Information; ich weiß nicht, ob das relevant ist -, und das war im Mai.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay, ja; also Ergebnisse im Mai 2016.

**Zeuge Felix Domke:** Genau. - Das war im Prinzip nur rein als Information gedacht. Wie gesagt, es gab keinen Auftrag dafür, sondern es ging - -



## 5. Untersuchungsausschuss

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): Ja, aber das betrifft ja dann auch das, was wir von Ihnen - - Sie sind ja nicht das erste Mal da. Insofern kein neuer Sachverhalt.

**Zeuge Felix Domke:** Das nehme ich so hin, ja.

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): Also, Sie bestätigen, dass es sich da um keinen neuen Sachverhalt handelt im Vergleich zu dem, was wir von Ihnen eh schon als Sachverständiger dann gehört haben? Da haben Sie ja über die Ergebnisse auch schon gesprochen.

**Zeuge Felix Domke:** Ja. - Ich glaube nicht, dass ich im Detail über diese Ergebnisse gesprochen habe, insbesondere nicht über Opel, aber - - Die Informationen waren mir damals schon bekannt. Wäre ich danach gefragt worden, hätte ich auch dann im September schon mit antworten können.

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): Okay. - Also, damit ist im Endeffekt alles von Ihnen gesagt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Das wird jetzt die weitere Befragung ergeben. - Die Grünen haben das Wort. Bitte.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Uns interessiert vor allen Dingen, noch mal Einblick zu bekommen, was man tun muss in Form von Untersuchungen, um tatsächlich Abschaltanlagen sozusagen erkennen zu können. Und Sie haben ja offensichtlich in diesem Zusammenhang Ergebnisse Ihrer Untersuchungen dem KBA mitgeteilt. - Haben Sie da in dem Zusammenhang sozusagen noch mal Erläuterungen vorgenommen, wie Sie da vorgegangen sind, wie man vorgehen muss, um diese Manipulation zu erkennen?

**Zeuge Felix Domke:** Ja - -

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): Bevor Sie antworten, muss ich leider wieder dazwischen. Sie sind heute Zeuge und nicht Sachverständiger. Und die Fragen, die jetzt gestellt werden, sind die klassischen Fragen, die im Rahmen der Sachverständigenanhörung hätten - -

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe mich bezogen auf - -

(Unruhe)

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Kolleginnen und Kollegen, dann lassen Sie uns die Sitzung jetzt unterbrechen. Es wird offenbar etwas schwieriger, und von daher möchte ich zunächst die Öffentlichkeit bitten, den Saal wieder zu verlassen, und wir verständigen uns über das weitere Vorgehen der Befragung und müssen uns nicht in Anwesenheit des Zeugen hier beraten.

(Unterbrechung des  
Sitzungsteils  
Zeugenvernehmung,  
Öffentlich: 10.25 Uhr -  
Folgt Sitzungsteil Beratung)

(Wiederbeginn des  
Sitzungsteils  
Zeugenvernehmung,  
Öffentlich: 10.47 Uhr)

**Vorsitzender Herbert Behrens:** So, die Öffentlichkeit ist wieder hergestellt. Wir setzen die unterbrochene Sitzung fort. - Der Kollege Stephan Kühn hat das Wort.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Herr Domke, Sie haben vorhin ausgeführt, dass Sie im Mai 2016 Ergebnisse Ihrer eigenen Untersuchungen, Messungen an das KBA übermittelt haben. Können Sie noch mal genau beschreiben, was Sie da inhaltlich übermittelt haben? Haben Sie nur Messergebnisse übermittelt? Haben Sie auch konkrete Schlussfolgerungen und Vorschläge übermittelt, wie künftig beispielsweise die Prüfungen hinsichtlich von Abschaltanlagen vorgenommen werden sollen? Also, was war sozusagen Inhalt der Ergebnisse, der Informationen, Unterlagen, die Sie da übermittelt haben?

**Zeuge Felix Domke:** Ja, vielen Dank. - Zunächst mal: Das war Ende Mai, dass ich das dem KBA zur Verfügung gestellt habe. Ich habe es hier vorliegen. Es ging um technische Details der Unter-



## 5. Untersuchungsausschuss

suchungen beim Opel Zafira 1.6 CDTI, also einem 1,6-l-Dieselmotor mit SCR-Katalysator. Untersucht wurde ein Softwarestand, den ich dort ausgeführt habe; das war der Softwarestand eben von den Autos, die bereits zugelassen waren und auf der Straße fahren. Also das Auto, das wir untersucht haben, war ein Mietwagen.

Dokumentiert - - Es ging prinzipiell in diesem Bericht darum, zu dokumentieren, wie sich das Auto verhält, insbesondere wie die Abgasrückführung sich verhält, wie das SCR-System sich verhält. Und ich habe anhand einiger Messungen dort ausgeführt, dass sich das Auto auf der Straße - zum Großteil der Zeit, muss man sagen - deutlich schlechter verhält als auf dem Prüfstand beim NEFZ. - Sie müssen jetzt sagen, wie weit ich da ins Detail gehen soll. Ich habe halt dargelegt, dass bestimmte Betriebsmodi im NEFZ dauerhaft aktiv sind, die für eine niedrige oder NOx-optimierte Emission sorgen, und dass diese Betriebsmodi aber aus ausgeführten Gründen auf der Straße nur sehr selten aktiv sind und dass, wenn man sich diese Umschaltbedingungen anschaut - ich versuche jetzt, das objektiv zu formulieren -, eine deutliche Nähe dieser Umschaltbedingungen zum NEFZ sich ergibt. Es ging nicht darum - -

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Welche Schlussfolgerung haben Sie aus den dargestellten Ergebnissen sozusagen gezogen?

**Zeuge Felix Domke:** Also die Schluss- - Der Bericht endet mit einer Reihe von Kritikpunkten, also den Punkten, wo unserer Meinung nach eine deutliche Verbesserung denkbar wäre, die zu einer deutlichen Verbesserung der Emissionen auf der Straße führt. Also, beispielsweise der erste Kritikpunkt - ich habe die Liste hier vorliegen - war eben der Einfluss der Außentemperatur. Dann ging es eben weiter, dass das SCR-System nur deutlich reduziert läuft, wenn man schneller als diese 145 km/h fährt. Es ging darum, warum beim SCR-Katalysator eine Höhenabschaltung notwendig ist, unabhängig von der notwendigen Höhenabschaltung bei der Abgasrückführung. Es ist eben auch eine Abschaltung, oder: Umschaltung, muss man sagen, bei einer bestimmten Höhe für das SCR-System vorgegeben, was

meiner Meinung nach aus technischer Sicht nicht plausibel ist.

Und es wurde kritisiert eben von unserer Seite, dass, wenn man eben die NEFZ-typischen Lastbedingungen überschreitet, umgeschaltet wird in einen Modus mit sehr viel höherer Emission und dass keine Rückschaltung stattfindet, wenn man wieder zurück zu diesen Lastbedingungen findet, sondern eben erst, wenn man einmal unter eine bestimmte Drehzahl, unter eine bestimmte Motorlast kommt, also üblicherweise, wenn man sich im Leerlauf befindet.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und können Sie dann noch mal beschreiben - - Also, Sie haben diese Unterlagen Ende Mai übermittelt. Wie war die Reaktion seitens des KBA? Fanden dann Gespräche statt?

**Zeuge Felix Domke:** Daraufhin - -

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie sind dann irgendwann beauftragt worden mit weiteren Untersuchungen. Vielleicht können Sie sozusagen dann noch mal den Hergang schildern, wie das gelaufen ist?

**Zeuge Felix Domke:** Genau. - Am 31. Mai habe ich das dem KBA per E-Mail übersandt und um eine Bestätigung gebeten - die habe ich dann auch am nächsten Tag bekommen -, dass es angekommen ist. Daraufhin gab es dann bis zu der Beauftragung im Juli keine weiteren Gespräche.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und haben Sie auf- - Also, Sie haben jetzt mal dargestellt, was Ihnen bei den Messungen aufgefallen ist. Haben Sie dann sich klar dazu verhalten oder eine klare Einschätzung gehabt, ob da eine illegale Abschaltvorrichtung vorliegt oder Sie davon ausgehen, dass eine solche vorliegt? Wie ist Ihre Einschätzung da in diesen Unterlagen gewesen und den Ergebnissen, die Sie übermittelt haben?

**Zeuge Felix Domke:** Die Unterlagen haben bewusst keine rechtliche Einschätzung enthalten. Es war also eine rein technische Beschreibung des Sachverhaltes. Insofern gibt es dort keine



## 5. Untersuchungsausschuss

Aussage, ob das vermutlich legal oder nicht legal ist, dass diese - - Wie gesagt, es war eine rein technische Beschreibung.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Könnten Sie vielleicht noch mal sagen, was man genau oder was Sie genau in dem Fall dann übermittelt haben, was Sie technisch genau gemacht haben, damit man auch eine Einschätzung gewinnen kann, was notwendig ist, um so was, was Sie festgestellt haben, auch wirklich erkennen und ermitteln zu können?

**Zeuge Felix Domke:** Also, genau - -

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also was muss man konkret tun, um diese Erkenntnisse, die Sie aus der Motorsteuerung gewonnen haben, überhaupt, ja, auf den Tisch zu bekommen, diese Informationen?

**Zeuge Felix Domke:** Also, das ist ein bisschen auch in dem Bericht dargelegt: Es fing an, dass wir Fahrweisen aufgezeichnet haben. Aufzeichnen bedeutet, dass wir die internen Variablen der Motorsteuerung mit protokolliert haben. Das sind so Dinge wie die AGR-Rate, also die Ansteuerung des Abgasrückführungsventils, was dann eben steuert, wie viel Abgasrückführung stattfindet. Dann sind es Dinge wie die Einspritzung von AdBlue, aber auch interne Variablen, die in der Motorsteuerung benutzt werden, um verschiedene Algorithmen zu verwenden. Also es gibt bei fast allen Steuerungen innerhalb der Motorsteuerung verschiedene Versionen, wo umgeschaltet wird; das ist auch ganz normal. Es gibt beispielsweise beim SCR-System diesen sogenannten transienten Modus, wo, um minimal ins Detail zu gehen, eben nicht versucht wird, Ammoniak im Katalysator zu speichern, und dann gibt es den regulären Modus, wo das eben versucht wird. Da wird eben mehr AdBlue dosiert, der sich dann als Ammoniak im Katalysator sammelt und dann auch bei langsamerer Fahrweise, oder wenn er noch nicht die Betriebstemperatur erreicht hat, die notwendig ist zum SCR-System, das dann trotzdem schon reduziert wird. Also da gibt es verschiedene Algorithmen, und wir haben eben durch die vorhergehende Softwareanalyse festgestellt, welche Variablen die Auswahl dieser Algorithmen

steuern, und die haben wir eben auch mit protokolliert.

Und dabei kann man dann eben finden, dass bei einer normalen Fahrt - - „Normal“, das war jetzt wirklich: Wir haben das Auto einfach nur bewegt, sind ganz normal gefahren, ohne jetzt absichtlich langsam, absichtlich schnell zu fahren, also das ist subjektiv eine sehr normale Fahrweise. Und wir haben dort eben festgestellt, dass im Mittel oder größtenteils nicht die Algorithmen aktiv sind, die zu 100 Prozent im Prüfzyklus aktiv sind. - Und das war sozusagen der Ansatzpunkt.

Und von diesem Ansatzpunkt aus sind wir dann tiefer eingestiegen und haben uns angeschaut: Welche konkreten Bedingungen gibt es für diesen Wechsel der Algorithmen? Die sind auch dort aufgeführt, welche Bedingungen es gibt. Da gibt es sehr sinnvolle Bedingungen - beispielsweise, wenn Sensoren defekt sind, wird ein anderer Algorithmus verwendet -; das ist alles sehr nachvollziehbar.

Aber es waren eben auch einige Bedingungen dabei, die für uns nicht nachvollziehbar waren, und das ist beispielsweise für die Abgasrückführung die Lastgrenze, die dort definiert war, die eben auf 10 Prozent genau an den NEFZ heranreicht. Also wenn ich die Fahrbedingungen des NEFZ um 10 Prozent überschreite - - Und zwar: Gemessen wird dort Drehmoment bzw. die Einspritzmenge, was sehr ähnlich ist, über die Drehzahl, und dort ist eben eine Grenze hinterlegt in der Software, und wenn ich diese Grenze überschreite, dann verschlechtert sich die Emission. Auch dagegen ist prinzipiell erst mal nichts zu sagen, weil Abgasrückführung nicht funktioniert bei höherer Motorlast. Aber - und das war der Hauptkritikpunkt - es wird eben nicht zurückgeschaltet, wenn ich wieder die ursprünglichen Lastbedingungen erreiche. Und das führt eben dazu - und das ist auch in dem Bericht ausgeführt -, dass über lange Strecken bei einer normalen Fahrweise immer jene Algorithmen aktiv sind, die eben nicht auf niedrige Stickoxidemissionen optimiert sind, sondern zum Beispiel auf eine verbesserte Fahrweise, oder letztendlich



## 5. Untersuchungsausschuss

auch dazu führen, dass eben weniger AdBlue verbraucht wird.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke schön. - Das Wort ist bei der SPD-Fraktion.

**Arno Klare (SPD):** Herr Domke, Sie haben - und das liegt eindeutig jetzt im Untersuchungszeitraum - im Auftrag der Deutschen Umwelthilfe und des WDR-Magazins *Monitor* - und ich glaube, *Der Spiegel* war auch noch dabei - ebenfalls Untersuchungen angestellt. Ich glaube, das waren auch Opel Zafira und Opel Astra. Können Sie uns sagen, wie es zu dieser Beauftragung kam, wer da auf Sie zugekommen ist und wie dieses Setting überhaupt aussah?

**Zeuge Felix Domke:** Also, vielleicht zunächst mal: Die Ergebnisse, die ich, wie gesagt, Ende Mai dem KBA zur Verfügung gestellt habe, das sind die Ergebnisse aus ebendieser Untersuchung gewesen, aus diesen Messungen. Die Beauftragung - es war keine richtige Beauftragung. Es war so, dass *Der Spiegel* halt eine Berichterstattung gemacht hatte, natürlich über den Abgasskandal, und in diesem Vorgang auf mich auch zugekommen ist, weil ich ja am 27.12., glaube ich, 2015 einen Vortrag gehalten hatte, wo ich die Volkswagen-Motorsteuerung untersucht hatte und eben festgestellt hatte, wie dort die Erkennung des Testzyklus funktioniert. Darüber habe ich einen Vortrag gehalten. *Der Spiegel* hatte darüber berichtet, und dann stand so die Frage im Raum, ob sich diese Arbeitsweise auch auf andere Autos übertragen ließe. Das war eine gemeinsame Diskussionsrunde, muss man sagen, zwischen dem *Spiegel*, der Deutschen Umwelthilfe und mir und dem WDR, und dort war dann die Überlegung: Welches Auto könnte man sich angucken? Da gab es dann verschiedene Messungen, die im Raum standen, wo bei anderen Autos eben auch sehr erhöhte Grenzwertüberschreitungen festgestellt worden waren. Wenn man sich die Messungen anschaut, dann - - Ich sage mal so: Im oberen Drittel befinden sich dann Autos verschiedener Hersteller und unter anderem eben der Opel Zafira.

Und dann haben wir darüber diskutiert, welches Auto sich lohnt genauer anzuschauen, und sind

dann aus verschiedenen Gründen eben beim Zafira gelandet. Der Hauptgrund war eben, dass er sehr stark überhöhte Grenzwerte zeigte im Realbetrieb, im Labor natürlich die 80 mg eingehalten hat, die von Euro 6 gefordert sind. Und das war eigentlich so der Hauptgrund, warum wir uns für dieses Auto entschieden haben.

Dann war die Überlegung: Wie geht man dort ran? Es war klar, oder mein Ansatzpunkt war, dass ich so ein Auto für einen bestimmten Zeitraum brauche, um eben die Analyse der Software durchführen zu können, dass ich schon mal Messungen aufnehmen kann. Dafür habe ich ungefähr einen Monat gebraucht. Das war dann so im Februar, März rum, dass mir eben dieses Auto, ein Mietwagen, zur Verfügung gestellt wurde, und die Deutsche Umwelthilfe hat dann geholfen, indem sie Messungen auf den Prüfständen organisiert und, ich glaube, auch finanziert hat, und ich in der Zeit eben die Messungen dann durchführen konnte, indem ich eben, wie ich beschrieben habe, die Variablen mit protokolliert hatte, während zum Beispiel ein NEFZ gefahren wurde. Also die Deutsche Umwelthilfe hat hauptsächlich die Logistik übernommen und die Finanzierung dann der Prüfstände.

**Arno Klare (SPD):** Zu den Testverfahren: Haben Sie dort Einblick gehabt, wie diese Tests - von der Deutschen Umwelthilfe, wie Sie gerade sagten, beauftragt und durchgeführt, auch finanziert, also in irgendwelchen Laboren - - Waren Sie dabei, haben Sie das gesehen, haben Sie das mitverfolgt, oder sind Ihnen Daten einfach nur geliefert worden?

**Zeuge Felix Domke:** Wir haben zunächst darüber diskutiert, welche Fahrsituationen wir brauchen, also das haben wir erst festgelegt. Also, ein Beispiel war, wir wollen auf 70 beschleunigen, dann auf 90 km/h, dann auf 110 usw. und dann wieder zurück. Also es war so - als Beispiel -: Wir haben eben einen gewissen Fahrzyklus vorgelegt, und der wurde dann in Anwesenheit des WDR-Reporters und des Herrn Onneken und der Deutschen Umwelthilfe in einem TÜV-Labor gefahren.

Ich war nicht selbst dabei, aber ich war über das Internet verbunden mit dem Laptop, der in dem



## 5. Untersuchungsausschuss

Auto dann installiert war, sodass ich dann sozusagen in Echtzeit die Daten dort abnehmen konnte und dann analysieren konnte. Und dann konnten wir auch an dem Tag noch die Situation verfeinern.

Also, wir sind sowohl den NEFZ dort gefahren als auch bestimmte Fahrsituationen, um eben zu klären, ob diese Beobachtungen, die wir in der Software gemacht hatten, mit der Realität übereinstimmen. Also, wir sind bewusst diese Situationen angefahren, um dann eine Umschaltung hervorzurufen und dann die Ergebnisse zu sehen.

**Arno Klare (SPD):** Die Ergebnisse, die Sie dann herausgefunden haben und die Sie auch publiziert haben, dem KBA übermittelt haben, wie Sie gerade erzählt haben, begegnen ja durchaus sozusagen kritischer Würdigung. Also es wird Ihnen dann vorgeworfen - ich sage es mal etwas drastisch -, Sie hätten das allzu sehr vereinfacht. Also Herr Wachtmeister zum Beispiel, der letzte Woche hier auf Ihrem Stuhl dort saß, hat zu Ihren Tests gesagt, so einfach geht es nicht, das heißt, alles nur auf Motordrehzahlen zu begrenzen, sei dem komplexen Geschehen sozusagen nicht angemessen. Wie sehen Sie das? War das zu einfach, was Sie gemacht haben, oder ist das schon sehr treffsicher, was Sie da herausgefunden haben?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Hast du dann noch eine Fundstelle dazu? Ein Protokollauszug muss es ja sein, nicht? - Also aufgrund der handschriftlichen Notizen. Das ist natürlich dann - -

**Zeuge Felix Domke:** Ich denke, dazu gibt es zwei Sachen zu sagen: Einmal sind natürlich gerade im Rahmen der Berichterstattung durch den *Spiegel* und auch durchs Fernsehen bestimmte Dinge vereinfacht worden. Also, als Beispiel, wurde diese Lastbeschränkung vereinfacht auf eine Drehzahlbeschränkung ab 2 400 rpm. Technisch gesehen, denke ich, ist es eine gültige Vereinfachung, weil diese Lastgrenze auf jeden Fall übertroffen wird bei dieser Drehzahl. Natürlich ist das eine vereinfachte Darstellung dieses Sachverhaltes.

Der Sachverhalt wurde deutlich ausführlicher dargestellt von mir, aber auch deutlich technischer, sodass es vielleicht im Rahmen einer öffentlichen Berichterstattung durch den *Spiegel* dann nicht mehr angemessen wäre - in dem Bericht, den ich auch dem KBA zur Verfügung gestellt habe. Ich habe weder in Gesprächen mit dem KBA noch in Gesprächen mit anderen Experten, Professoren oder auch dann der Opel-Mitarbeiter gehört, dass eine der Schlussfolgerungen, die wir getroffen haben, falsch war, also mir ist nicht bekannt, dass wir die Messungen nicht korrekt durchgeführt hätten oder dass die Schlussfolgerungen, die ich aus der Software gezogen habe, so nicht korrekt waren. Also ich stehe völlig hinter diesen Ergebnissen. Ich denke, sie beschreiben sehr gut, was passiert; es ist klar. Man kann klar zeigen, dass das Auto sich im Prüfzyklus anders verhält als bei einer normalen Fahrweise auf der Straße. Ich kann klar zeigen, warum das so ist, also was die Umschaltbedingung ist. Ich denke, wir haben die Umschaltbedingungen korrekt verstanden, und letztendlich ist es auch so, dass all diese Kritikpunkte in der neuen Software nun behoben worden sind, jeder Punkt einzeln.

**Arno Klare (SPD):** Jetzt lege ich Ihnen das Zitat doch durchaus vor. - Das ist also Anlage 1, MAT A BMVI-2/1, Aktenzeichen LA - das müssen Sie jetzt nicht alles nachvollziehen; das ist nur für das Protokoll wichtig - 23-7363.1/1-1, Ordner 16 von 23, Seite 66. Dort heißt es - das ist Herr Wachtmeister, der das sagt -:

Eine Analyse der Messung der AGR-Rate nach Unterlagen von „Felix Domke“ zeigt, dass die AGR-Rate beim Anfahren einer hohen Motordrehzahl mit der entsprechenden Fahrzeuggeschwindigkeit sprunghaft reduziert wird ... Daraus kann jedoch nicht eindeutig auf eine alleinige Drehzahlabhängigkeit der AGR-Regelung geschlossen werden, da mit der höheren Fahrzeuggeschwindigkeit auch der Motorlastpunkt steigt. Somit kann auch eine Umschaltung in ein anderes AGR-Kennfeld die Ursache sein, so wie



es Adam Opel AG bereits erklärt hat.

Zitat Ende.

**Zeuge Felix Domke:** Also, diese Aussage erst mal ist vollkommen richtig: Allein aus der AGR-Rate und Fahrzeuggeschwindigkeit kann ich keine Schlussfolgerungen ziehen. Das haben wir aber auch nicht gemacht, sondern wir sind deutlich tiefer eingestiegen und haben uns ja genau angeschaut, wodurch diese Umschaltung auf, ich will mal sagen, ein anderes Kennfeld stattfindet. Und die Umschaltbedingung ist, um das technisch zu formulieren, das Drehmoment bei einer gegebenen Drehzahl - wird mit einem Maximalwert verglichen. Dieser Maximalwert ist gangabhängig vorgegeben in der Software, und wenn dieser Maximalwert überschritten wird, findet eine Umschaltung in einen Modus statt, in dem die Emissionen schlechter werden. Dagegen ist erst mal nichts zu sagen. Jeder Motor muss die AGR-Rate reduzieren bei erhöhter Motorlast; das ist völlig in Ordnung. Man kann sich fragen, ob diese Begrenzung, die sehr genau, wie gesagt, 10 Prozent über den im NEFZ beobachteten Werten ist, unbedingt da liegen muss. Aber gut, das lasse ich mal so stehen.

Der Kritikpunkt ist aber eben, dass keine Rückschaltung stattfindet. Das heißt, wenn ich danach mit niedriger Motorlast weiterfahre, einer Motorlast, die durchaus in dem Bereich liegt, den ich auch beim NEFZ habe, dann bleibt der Motor trotzdem bei den schlechteren AGR-Raten. Und da gibt es eben auch Messungen, die genau dieses Verhalten zeigen: Ich fahre mit konstanter Last, der Motor verwendet eine hohe AGR-Rate, also einen auf niedrige Stickoxide optimierten Betriebsbereich. Dann überschreite ich die Last einmal, indem ich einmal kurz beschleunige oder so was, dann zurückfalle auf meine ursprüngliche Last, und dann fährt der Motor weiter mit deutlich niedrigerer AGR-Rate, also deutlich höheren NOx-Emissionen. Und das ist ein Verhalten, das kann man als Hysterese beschreiben. Aber die Hysterese ist eben so extrem, dass erst im Leerlaufzustand wieder zurückgeschaltet wird. Und dafür gibt es meiner Meinung nach keine überzeugende physikalische Erklärung, warum das so

sein muss, um den Motor zu schützen, weil ja vorher gezeigt wurde, dass der Motor durchaus mit höheren AGR-Raten in genau diesem Lastbereich funktioniert, und nach der Rückkehr in diesen Lastbereich müssen es dann auf einmal niedrige AGR-Raten sein. Das ist für mich nicht nachvollziehbar.

Also insofern: Das Zitat, glaube ich, gibt nicht die Tiefe unserer Untersuchungen wieder.

**Arno Klare (SPD):** Letzte Frage von mir. Sie haben das untersucht für zwei Fahrzeuge, also Opel Astra und Opel Zafira.

**Zeuge Felix Domke:** Wir haben uns konzentriert auf - -

**Arno Klare (SPD):** Ist das richtig?

**Zeuge Felix Domke:** Entschuldigung!

**Arno Klare (SPD):** Bestätigen Sie bitte, ob das richtig ist.

**Zeuge Felix Domke:** Wir haben uns konzentriert im Rahmen der Untersuchungen - die mit dem *Spiegel*, dem WDR und der Deutschen Umwelthilfe - auf einen Zafira 1,6 l. Wir haben ein bisschen an anderen Fahrzeugen geguckt, aber wir haben unser Hauptaugenmerk eben auf diesen Zafira gelegt, einfach, weil es ein relativ großer Aufwand ist, und dann waren nicht genug Ressourcen und nicht genug Zeit da, um den gleichen Aufwand jetzt auch noch bei anderen Autos zu betreiben. Das war halt so; wir haben uns den rausgepickt.

**Arno Klare (SPD):** Jetzt ist ja in der Medienberichterstattung das so dargestellt worden, als sei das sozusagen ein verallgemeinerungsfähiges Problem, was Sie da aufgezeigt haben. Jetzt könnte man Ihnen ja die Vorhaltung machen, das passt nur bei dem 1,6-l-Zafira.

**Zeuge Felix Domke:** Also, wir haben so weit gezeigt, dass es auch bei anderen Autos von Opel ähnliche Umschaltbedingungen gibt. Die sind teilweise leicht anders ausgeführt; teilweise sind sie nicht ganz so hart ausgeführt: Da sind zum



## 5. Untersuchungsausschuss

Beispiel die Lastgrenzen deutlich größer, dann vielleicht nicht mehr so nah dem NEFZ, wie es beim Zafira ist. Aber die prinzipielle Umschaltung gibt es dort auch. Bei einem Auto ohne SCR-Katalysator stellt sich natürlich nicht die Frage, wann das SCR-System umgeschaltet wird, weil es das nicht gibt. Untersuchungen über einen Speicherkat haben wir nicht gemacht.

Letztendlich muss man sich das Auto im Detail angucken, also ich glaube, man kann nicht blind verallgemeinern und sagen: Das, was wir dort gefunden haben, gilt für alle Opel-Autos. - Also, so einfach darf man sich das nicht machen, sondern man müsste eben nach den gleichen Merkmalen bei anderen Autos suchen, und zumindest teilweise sind wir dort fündig geworden. Aber, wie gesagt, wir sind da nicht so ins Detail gegangen. Also, ich würde mich bei diesen Aussagen gerade in dieser technischen Tiefe auf den Zafira beschränken wollen, einfach weil die Datenlage mir da nicht ausreichend ist, das auch für andere Autos festzustellen. Das heißt aber nicht, dass es dort nicht so ist, sondern nur, dass ich mich intensiver mit diesen Autos beschäftigen müsste.

**Arno Klare (SPD):** Aber können Sie mir noch sagen, mit welchen Autos Sie sich sozusagen so beschäftigt haben, dass die Vermutung, die Sie gerade geäußert haben, der Übertragbarkeit des Zafira-Problems auf andere Fahrzeug- und Motortypen naheliegend ist? Und welche Fahrzeuge von Opel waren das?

**Zeuge Felix Domke:** Also, es gab den Verdacht durchaus bei einem Astra. Untersucht wurde dann ja später auch ein Insignia, also im Rahmen der KBA-Untersuchung, aber den hatten wir uns nicht angeschaut. Das wäre sonst aber auch ein Auto gewesen, das einen sehr ähnlichen oder sogar identischen Motor zum Zafira verwendet, je nach Konfiguration. - Also, das wären so die Autotypen, die man sich auch hätte anschauen müssen, wenn man an weiteren Autos interessiert gewesen wäre.

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

Dann eine kurze Nachfrage: Sie haben jetzt gesagt, diese dem KBA vorgelegten Untersuchungen beziehen sich auf NOx. Oder war auch CO<sub>2</sub> dabei?

**Zeuge Felix Domke:** Nein, nur NOx.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Bei der Befragung des - - Wir haben eine Aussage von Herrn Wachtmeister, der aus einer Stellungnahme zitiert. - Das ist die Fundstelle A Odenwald, Ordner 2, Blatt 130, Blatt 131. Dort bezieht er sich in einer Einleitung auf eine Stellungnahme der Adam Opel AG und zum anderen auf Aussagen eines Schriftstücks von Ihnen, Herr Domke. Können Sie sich erinnern, um welches Schriftstück es sich dabei handelt? Diese Stellungnahme ist vom 16. Mai 2016.

**Zeuge Felix Domke:** Ich habe das noch nicht gehört, die Stellungnahme. Können Sie das vorlesen oder - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Also, der Zeuge sagt - - Das ist eine „Bewertung der in der Öffentlichkeit diskutierten Anhaltspunkte für unzulässige Abschaltvorrichtungen bei den Fahrzeugen Opel Zafira und Opel Astra sowie der zu diesem Thema vorliegenden Stellungnahme der Fa. Adam Opel AG“ mit Stand vom 16. Mai; Fundstelle habe ich eben gesagt. Und in der Einleitung heißt es dazu, dass man sich eben auf „eine Stellungnahme der ... Opel AG“ und zum anderen auf „die Aussagen eines Schriftstückes von Felix Domke“ bezieht. Ist Ihnen das erinnerlich?

**Zeuge Felix Domke:** Nein, ich weiß leider gerade nicht - - Also, ich kenne die Stellungnahme von Opel, kann dazu auch gerne Stellung beziehen. Es gab mehrere Schriftstücke meinerseits, also da weiß ich jetzt nicht, auf welches Schriftstück von mir sich das bezieht.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay.

**Zeuge Felix Domke:** Letztendlich war aber - - Jegliche Kommunikation in diesem Zeitraum enthielt ähnliche Informationen wie die, die ich dann auch dem KBA zur Verfügung gestellt hatte. Also da gibt es eigentlich keine grundsätzlichen,



## 5. Untersuchungsausschuss

ich sage mal, inhaltlichen Konflikte. Es ist vielleicht ein bisschen mehr noch ins Detail gegangen, als wir noch ein bisschen mehr Zeit hatten, dann weitere Analyse zu betreiben. Aber ein Konflikt, glaube ich, ist da nicht zu dem, was ich dem KBA zur Verfügung gestellt habe.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und über diese Gespräche hinaus, die Sie jetzt gerade erwähnt haben, und Verhandlungen - gab es Ihrer Kenntnis nach weitere Initiativen des KBA, um mit Ihren Ergebnissen umzugehen?

**Zeuge Felix Domke:** Ich weiß nicht, wie das KBA intern vorgegangen ist mit meinen Ergebnissen. Also, die nächste Kommunikation fand dann statt, als ich eben am 21.07. den Auftrag bekommen habe.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. - Dann eine technische Frage betreffend, und zwar Erkenntnisse über Abschaltvorrichtungen in der Motorsteuerung durch Reverse Engineering. Bei Ihren Untersuchungen der verschiedenen Fahrzeugmodelle sollen Sie mittels Reverse Engineering vorgegangen sein. Das ergibt sich aus einem Zeitungsartikel der Online-Zeitschrift *Golem*: „Wie Bosch und VW die Dieselaautos manipulierten“. Können Sie kurz erklären, was darunter zu verstehen ist?

**Zeuge Felix Domke:** Also, mit Reverse Engineering bezeichnet man den Prozess, sozusagen - - Also, das Engineering ist ja der Herstellungsprozess der Software, also angefangen mit einem Softwareentwickler, der in einer Programmiersprache beschreibt, wie nachher das Motorsteuergerät funktionieren soll. Und in diesem Prozess wird eben diese Hochsprache, die der Mensch, sage ich mal, selbst schreibt, in etwas übersetzt, was sich Binärcode nennt. Das ist das, was dann letztendlich auf dem Motorsteuergerät gespeichert ist. Das ist dann nicht mehr menschenlesbar, sondern maschinenlesbar. Da gibt es beispielsweise keine Kommentare mehr, keine Namen mehr. Es ist wirklich nur noch der reine Programmcode, der dann ausgeführt wird.

Und das Reverse Engineering ist, so gut es geht diesen Prozess rückgängig zu machen, also da aus dem Programmcode, der auf dem Motorsteuergerät gespeichert ist, wieder etwas zu erzeugen, was menschenlesbar ist. Da, wie gesagt, dieser Prozess des Engineerings oder des Compilens, sagt man, also der Herstellung des Binärcodes aus dem Quellcode, verlustbehaftet ist - wie gesagt: Namen, Kommentare usw. gehen verloren -, ist das Reverse Engineering - - kann das natürlich nicht wiederherstellen. Das heißt, ein großer Aufwand beim Reverse Engineering ist, den wiederhergestellten, menschenlesbaren Code zu verstehen. Und man muss sich das vorstellen wie in einer bestimmten Form dargestellte mathematische Formeln, wo aber die Variablen alle nur durchnummeriert sind, und dann zu verstehen: Diese Variable beispielsweise stellt die Drehzahl dar, diese Variable stellt eine bestimmte Temperatur dar. Und es sind eben sehr viele Variablen. Das Schwierige dabei ist also eben, die interessanten Stellen zu finden in der Motorsteuerung, die Variablen korrekt zuzuordnen und dann eben das Verhalten der Motorsteuerung zu analysieren mit einem bestimmten Ziel, nämlich zum Beispiel, verstehen zu wollen, wann eine Umschaltung der AGR-Strategie stattfindet.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Also, wir sprechen da schon von einem erheblichen Aufwand, und Sie haben ja auch in Ihrem Sachverständigengutachten<sup>1</sup> das so geschrieben, dass er bei einer verdachtsunabhängigen Überprüfung „enorm“ ist und

... dass selbst beim Vorliegen einer vollständigen Dokumentation ein erheblicher personeller und finanzieller Aufwand notwendig ist, um bei allen zuzulassenden Fahrzeugen eine möglicherweise vorhandene Abschaltvorrichtung zu erkennen.

Welchen Aufwand mussten Sie jetzt betreiben, um Ihre Erkenntnisse zu den einzelnen Abschaltvorrichtungen oder vermuteten Abschaltvorrichtungen zu erlangen?

<sup>1</sup> A-Drs. 18(31)42, S. 5



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Felix Domke:** Also, was sich gezeigt hat dann auch - und das war dann auch die Erfahrung, die ich damit gemacht habe -, ist, dass es sich eben sehr anbietet, anzufangen, die Software zu analysieren, und dann aber eben auch Messungen vornehmen zu können am Auto und diese zu korrelieren mit den Erkenntnissen aus der Software. Auf die Weise ist es zum Beispiel möglich, eine Variable, wo man jetzt nicht weiß, was das ist - - Man kann die aber dann im laufenden Betrieb des Autos messen und sieht dann durch den Verlauf, durch die Werte oder durch Korrelation mit anderen Werten, was das wahrscheinlich ist. Und wenn man so was häufiger macht, dann bekommt man halt immer mehr Ansatzpunkte, was die Software eigentlich macht.

Also, es ist ein erheblicher Aufwand, für den man, denke ich, auch erhebliche Erfahrung in diesem Bereich braucht. Aber es ist dann durchaus durchführbar, wenn man weiß, wonach man sucht. Und das war eben auch der Grund, warum wir den Zafira ausgesucht haben: weil es da eben schon Messungen gab, also rein externe Messungen, wo jemand zum Beispiel die Pumpe für die AdBlue-Einspritzung verkabelt hat und mitgemessen hat während einer Fahrt usw. Da gab es eben schon Messungen, die zeigten, dass dort etwas umgeschaltet wird, und der erste Schritt des Reverse Engineering war jetzt eben, zu finden: Wo finde ich dann eben diese Umschaltung wieder in der Software?

Also, eine der ersten Sachen, die wir gefunden hatten, war zum Beispiel das Temperaturfenster - das war ja bekannt -, und wir haben dann tatsächlich an einer Stelle einen Vergleich der Außentemperatur mit dem Wert 17 Grad und 33 Grad gefunden. Und auf die Weise haben wir dann eben ein schon bekanntes Umschaltkriterium in der Software wiedergefunden. Und dann haben wir eben geguckt: Was für Umschaltkriterien gibt es denn noch außer der Temperatur? Und so sind wir eben dann auf die 140 km/h und die Lastgrenze gekommen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke schön. - Das Wort ist bei der CDU/CSU-Fraktion.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Nachdem der Kollege Klare das Thema des Zeugen Wachtmeister vom letzten Mal schon aufgearbeitet hat, sind wir ohne Frage.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann würde ich Sie ganz gern fragen, Herr Domke. Sie haben ja gesagt, dass Sie mit gelieferter Software zu tun haben. Mit welchen Schwierigkeiten bei der Beschaffung hatten Sie es eigentlich zu tun?

**Zeuge Felix Domke:** Entschuldigung, das habe ich akustisch gerade nicht verstanden.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mit welchen Schwierigkeiten bei der Beschaffung der Software hatten Sie es eigentlich zu tun? War das völlig einfach, von Opel was zu bekommen?

**Zeuge Felix Domke:** Die Software haben wir ausgelesen aus dem Motorsteuergerät. Das geht über diesen OBD2-Anschluss, der im Auto ist. Darüber kann man auch die Messwerte aufnehmen, und darüber kann man auch die Software auslesen. Also in diesem Fall war das Einfachste, die tatsächlich von dem Steuergerät auszulesen, das im Auto verbaut war.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gab es Ihrer Ansicht nach neben dem Einblick in die Motorsteuersoftware weitere Möglichkeiten zur sicheren Aufdeckung von Manipulationen? Und - um weiter zu fragen - ist Ihrer Ansicht nach die Entdeckung von Abschaltvorrichtungen für staatliche Stellen praktisch ausgeschlossen, wenn kein Einblick in die Motorsteuerung erlangt werden kann?

**Zeuge Felix Domke:** Das ist eine Frage, glaube ich, auf die es keine einfache Antwort gibt. Also, es ist ja durchaus ein Ansatz, einfach viele Messungen durchzuführen. Also, das hat das Kraftfahrt-Bundesamt ja auch gezeigt in den Untersuchungen, dass eben, zum Beispiel, wenn man den NEFZ fährt, und dann fährt man den NEFZ 10 Prozent schneller, und dann guckt: „Findet da eben ein unverhältnismäßig großer Sprung an Emissionen statt?“ - so was -, oder bei unter-



## 5. Untersuchungsausschuss

schiedlichen Temperaturen. Also auf diese Weise, denke ich, findet man durchaus - - lässt sich ein Verdacht erhärten.

Und letztendlich ist die Frage, wonach genau sucht man: Sucht man nach den technischen Details, wann diese Umschaltung stattfindet, oder bin ich eigentlich nur daran interessiert, dass das Auto sich auf der Straße so ungefähr verhält wie auch im Labor? Und unser Ansatz war also, im ersten Schritt - und das ist fernab jeglicher Wertung - erst mal klar zu definieren durch den Einblick in die Software, wann genau findet diese Umschaltung statt. Und das ist in einigen Bereichen sicherlich auch ohne Softwareeinblick möglich, also beispielsweise die Temperatur: Da kann ich das identische Fahrverhalten nachfahren, einmal bei 16 Grad, einmal bei 17 Grad, einmal bei 18 Grad, und dann merke ich irgendwann einen Sprung bei den Emissionen und kann dann schlussfolgern, dass das wahrscheinlich die Temperatur ist, die den Einfluss ausübt.

Das Problem bei diesen Messungen ist, dass das Emissionssystem in einem Auto ja ein sehr dynamischer Prozess ist. Das heißt, gerade bei einem Speicherkat oder auch beim SCR-System gibt es ja durchaus einen Zustand, in dem das Auto sein kann, zum Beispiel, ob der SCR-Katalysator gerade noch mit Ammoniak gefüllt ist oder nicht, oder bei einem Speicherkat, wie der Beladungszustand ist, wie der Partikelfilterbeladungszustand ist. All diese Dinge muss man unter Kontrolle haben, damit man das Auto, wenn man jetzt keine internen Messungen vornimmt, wirklich jedes Mal in den gleichen Betriebszustand bringen kann.

Wenn ich zum Beispiel zweimal das Gleiche fahre, und bei einer Fahrt findet eine Partikelfilterregenerierung statt, dann habe ich natürlich da ein Vielfaches an Emissionen. Und das wird normalerweise - - Also, das passiert durchaus, und dann wiederholt man die Messung, weil man eben sieht, woran es liegt. Das ist ein typischer Temperaturanstieg, der da passiert; da weiß man, was passiert, und aufgrund der Erfahrung weiß man, dass man an diesem Messergebnis nicht interessiert war.

Aber je mehr man da ins Detail geht, desto schwieriger wird es. Und meiner Meinung nach ist eine ausreichende Dokumentation des Verhaltens des Autos nur möglich, wenn ich eben auch den internen Zustand des Motorsteuergerätes mit dokumentieren kann, wenn ich sagen kann: Warum wird in diesem Moment beispielsweise die Abgastemperatur bewusst erhöht? Und dann kann ich eben feststellen: Ist das ein gewollter Vorgang, oder ist das eben ein nicht gewollter oder nicht legaler Vorgang, aufgrund dessen diese Umschaltung passiert? Und das kann meiner Meinung nach schwierig sein, wenn ich eben nicht diesen Einblick in die Software habe.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und daran anschließend: In einem Artikel des Magazins heise.de haben Sie auf dem Kongress des Chaos Computer Clubs bemängelt, dass die digitalen Steuerungskontrollsysteme aktueller Autogenerationen gezielt als undurchsichtige Blackbox angelegt seien. - Das ist ein Artikel auf heise.de, „Hacker fordern nach Dieselgate offenen Quellcode bei Auto-Software“; Fundstelle liegt vor. Beziehen Sie diese Aussagen auch auf Hersteller neben VW und Opel? Haben Sie neben diesen Fahrzeugmodellen der Hersteller VW und Opel noch weitere Fahrzeuge untersucht, um zu versuchen, das herauszufinden, ob dieses Blackboxsystem auch dort vorhanden ist?

**Zeuge Felix Domke:** Also, zunächst mal bezeichnet der Begriff Blackbox ja ein System, wo ich eben keinen Einblick in die internen Variablen habe, sondern nur einen Einblick, was reingeht und was rausgeht. Und meine Schlussfolgerung war - um das ein bisschen in den Kontext zu setzen, dieses Zitat eben -, dass es eben bei Autos nicht ausreicht, das zu tun - aus den Gründen, die ich ja vorher gesagt habe -, sondern dass ein Einblick erforderlich ist, dass aber die Hersteller nicht nur kein Interesse daran haben, diesen Einblick zu schaffen für die Öffentlichkeit, sondern dass auch beispielsweise, wenn man sich die Presseerklärungen von Opel anschaut - - Da wird ganz gezielt eben argumentiert damit, dass das ja ein sehr komplexes System ist, in das man nicht Einblick hat, oder dass es - - Dann ist von den 17 000 Parametern die Rede, und es wird also be-



## 5. Untersuchungsausschuss

wusst im Grunde eine Angst geschürt, dass es einem normalen Menschen nicht möglich ist, zu verstehen, was in diesem Steuergerät vorgeht.

Und meine Schlussfolgerung daraus ist, dass den Herstellern das sehr lieb ist, dass es sich um eine Blackbox handelt, dass gar nicht der Versuch unternommen wird, das transparenter zu gestalten. Das ist nicht unbedingt eine technische Kritik, das ist mehr eine Kritik: Wie geht der Hersteller mit dem Thema Motorsteuerung um? Der will da keinen Einblick schaffen, sondern er will das gerne als Blackbox darstellen. Und diese Kritik, denke ich, bezieht sich auf alle Autohersteller gleich; das betrifft nicht nur Volkswagen und Opel, das betrifft alle anderen auch. Es gibt meiner Meinung nach keinerlei Bestrebungen irgendeines Autoherstellers, diese internen Prozesse transparenter zu gestalten, einen größeren Einblick zu geben, beispielsweise es zu erlauben, die aktuelle Abgasrückführungsrate irgendwie dem Nutzer zugänglicher zu machen, als es das ist. Also man muss da sehr schnell in sehr technische Gebiete einsteigen. Es wird also eher schwieriger als leichter gemacht. - Das ist so der Kritikpunkt, der da sein sollte.

Andere Hersteller habe ich mir bisher nicht im Detail angeschaut.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und sich auch nicht darum bemüht, die Motorsteuerungssoftware von anderen Herstellern zu bekommen?

**Zeuge Felix Domke:** Nein, nicht - - Oder: Nein, darum habe ich mich nicht bemüht.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann gebe ich das Wort weiter an die SPD-Fraktion. Bitte. - Keine Fragen?

**Arno Klare (SPD):** Eine habe ich noch, weil das ist mir gerade gekommen. - Ich bin jetzt kein Computerfachmann - bitte, das zu entschuldigen. Ich habe nur verstanden, dass es nicht so ganz leicht ist, aus dem Maschinencode sozusagen das zu rekonstruieren - aus dem Blackboxsystem -, wo Sie nur den Output sehen sozusagen, die Wirkungen beobachten können, um nachher wieder

diese Befehlssprache zu haben, die halbwegs verständlich klingt. Wenn ich das gerade hier nachlese, was man so im Netz dazu findet, ist das ein durchaus - wie soll ich es sagen? - störungsanfälliger Vorgang. Wie groß ist die - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Kommst du auf den konkreten Fall zu sprechen, bitte?

**Arno Klare (SPD):** Ja, mache ich jetzt. Entschuldigung! Darf ich zwei Sätze vorher sagen? Machst du auch hin und wieder - erinnere ich dich gleich mal daran. - Wie groß ist sozusagen die Fehlertoleranz, die dort drin ist bei dieser Rückübersetzung?

**Zeuge Felix Domke:** Das ist eine gute Frage. Also, im ersten Schritt ist die Fehlerrate in der Tat sehr groß: Man fängt an mit eben einer reinen sogenannten statischen Analyse, das heißt, man guckt sich wirklich nur den Programmcode an, ohne zu wissen, wie dieser Programmcode im Großen funktioniert, also ich gucke mir eine Stelle im Programmcode am Stück an und versuche, den zu verstehen, und dann mache ich mit dem nächsten weiter. Die größere Struktur ergibt sich dann erst nach, ich sage mal, vielen Wochen Arbeit möglicherweise.

An dem Punkt ist es in der Tat sehr leicht, Dinge zu übersehen, Dinge falsch zu sehen: Ein Algorithmus, der eine bestimmte Rechnung durchführt, kann sich auch auf was völlig anderes beziehen. Also eine Abfrage auf, als Beispiel, 17 und 33 als Zahlen - Einheiten gibt es an der Stelle nicht mehr -: kann ja auch was völlig anderes bedeuten; da weiß ich an der Stelle ja noch nicht, ob das wirklich die Temperatur ist. Es ist natürlich irgendwie ein Indiz dafür, weil es passt vom Zahlenbereich her, aber es ist ja fernab von jedem Beweis. - In diesem Fall mussten wir uns natürlich besonders sicher sein, dass wir alles korrekt verstehen. Deswegen haben wir dann angefangen, ebendiese Messungen am Auto durchzuführen.

Es gibt bestimmte Werte auch, die sind standardisiert, also beispielsweise die AGR-Rate kann ich abfragen über OBD2, oder die Drehzahl kann ich



## 5. Untersuchungsausschuss

abfragen über OBD2, über diesen Diagnoseanschluss am Auto. Und dann, wenn ich den Programmteil finde - und das ist relativ einfach -, der diese Befehle bearbeitet, die über diesen OBD2-Anschluss eingelesen werden, dann sehe ich da auch, wie zum Beispiel die Anfrage auf die Drehzahl beantwortet wird. Und dann habe ich schon mal meine erste Variable, wo ich mir sicher bin, dass das die Drehzahl ist, weil ich ja verstehe oder es standardisiert ist, was dort abgefragt ist. Und da gibt es einige solche Werte, die man auf diese Weise zuordnen kann.

Immer wenn wir uns nicht sicher waren letztendlich, wie sich ein bestimmter Programmteil verhält, sind wir die Situation nachgefahren mit dem Auto, entweder auf dem Prüfstand oder auch ohne Prüfstand, wenn möglich, und haben die Daten protokolliert, also die Eingabe und Ausgabe dieses Algorithmus, und haben das verglichen mit dem, was wir anhand der Softwareanalyse voraussagen, wie sich das Auto an dieser Stelle verhält bei den und den Eingaben, und haben dann festgestellt, dass sich das Auto in der Tat so verhält, wie wir das vorausgesehen haben. Also, sozusagen zur Überprüfung, dass wir das korrekt verstanden haben, sind wir dann diese kritischen Situationen angefahren.

Teilweise haben wir es auch gemacht, dass wir komplett auf - - Also, um weiter gehend zu beweisen, dass das Verständnis richtig ist, haben wir externe Messwerte aufgenommen. Wir haben einen externen NOx-Sensor gehabt und haben dann zeigen können, dass der NOx-Wert rapide ansteigt beispielsweise beim Überschreiten der 140 km pro Stunde, was auch ein extern gemessener Wert ist. An der Stelle weiß ich ja oder glaube ich zu wissen, was in der Software passiert, und ich kann es eben sicherstellen, dass sich das Auto tatsächlich so verhält, indem ich dann eben auf Basis der externen Messwerte - -

**Arno Klare (SPD):** Eine Nachfrage. Ich muss wieder zwei Sätze vorweg machen, weil ich jetzt ein Beispiel erzählen muss.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Zur Klarstellung: Es ging nur darum, dass wir nicht in die Sachverständigenanhörung abgleiten.

**Arno Klare (SPD):** Ja, ja, klar. - Es geht darum, wie sicher solche Erkenntnisse sind und eindeutig sie sind - darum geht es mir. Nicht dass ich das in Zweifel zöge, sondern ich will es einfach nur wissen!

**Zeuge Felix Domke:** Nein, das ist ein guter Punkt.

**Arno Klare (SPD):** Angenommen, ich habe einen Floh auf meiner Hand sitzen und brülle den an, und der springt. So. Jetzt nehme ich den Floh und reiße dem alle Beine aus und brülle ihn wieder an - der springt nicht mehr. Schlussfolgerung ist: Der Floh hört mit den Beinen.

(Heiterkeit)

**Zeuge Felix Domke:** Ja.

**Arno Klare (SPD):** Sie haben das jetzt verstanden, worum es geht.

**Zeuge Felix Domke:** Ja, ja, natürlich. - Die Frage ist: Was ist der Beweis dafür, dass unser Verständnis korrekt ist und nicht nur auf einer Koinzidenz basiert? Ich denke - - Wenn ich mir da den Hinweis erlauben darf auf die verbesserte Software, die Opel ja mittlerweile dann zur Verfügung gestellt hat, in der alle diese Parameter tatsächlich behoben sind. Dort gibt es - - Alle diese Kritikpunkte, die wir angegangen sind, wurden alle verbessert und umgestellt. Und es gibt Messungen der Deutschen Umwelthilfe mit der neuen Software, die zeigen, dass sich das Auto rapide verbessert hat in den Emissionen bei einem Straßentest. Die sind eine Strecke in Berlin gefahren, immer die gleiche, haben das häufig wiederholt, um den Mittelwert zu haben, mit der alten Software, mit der neuen Software, und es ist eine Verbesserung um einen Faktor von, ich glaube, fast 2,5 oder 3 dort zu sehen. Und das kann natürlich auch Zufall sein, dass, ich sage mal, die Sachen verbessert oder die Sachen ausgeräumt wurden, die wir kritisiert haben, und vielleicht noch andere Änderungen durchgeführt werden. Aber mein Verständnis, auch unterstützt durch die Gespräche mit Opel letztendlich, ist, dass wir das Verhalten korrekt analysiert und verstanden haben und dass es in der Tat diese Änderungen waren, die dann zu einer deutlichen



## 5. Untersuchungsausschuss

Verbesserung des Emissionsverhaltens geführt haben.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gibt es weitere Fragen eurerseits? - Dann ist die Reihe an den Grünen. Bitte.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank. - Herr Domke, Sie haben zu den Fragen vom Ausschussvorsitzenden gesagt, dass es notwendig ist, bei den Motorsteuergeräten, wo Sie gesagt haben, die sind sozusagen konstruiert wie eine Blackbox - - dass man Transparenz durch Offenlegung der Quellcodes schaffen muss, um sozusagen das Funktionieren, die Wirkungsweise der verschiedenen Algorithmen nachvollziehen zu können. Ist das erst mal richtig, dass ich Sie da nicht falsch verstanden habe?

**Zeuge Felix Domke:** Also, zunächst mal muss ich einleiten, dass das Wort „Blackbox“ hier nichts mit der Blackbox im Flugzeug oder so zu tun hat -

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ist schon klar.

**Zeuge Felix Domke:** - nur, weil viele Leute die Assoziation haben. Mit Blackbox ist, wie gesagt, ein System gemeint, wo ich nur Ein- und Ausgängen beobachten kann, aber eben nicht hineinschauen kann - nur als - -

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, ja.

**Zeuge Felix Domke:** Nicht an Sie gerichtet, sondern allgemein. - Entschuldigung, können Sie die Frage noch mal wiederholen?

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. Es ging mir um die Frage - - Sie haben gesagt, notwendig ist Transparenz, damit das eben keine Blackbox ist, damit man reingucken kann, das heißt, durch Offenlegung der Quellcodes, mit denen ich dann erkennen kann, wie bestimmte Algorithmen funktionieren und welche Wirkung die dann haben. - Das wollte ich nur wissen, ob ich das richtig verstanden habe.

**Zeuge Felix Domke:** Ja.

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

**Zeuge Felix Domke:** Genau. Also, momentan ist es so, wie ich ja gezeigt habe, dass mit erheblichem Aufwand es möglich ist, in diese Blackboxes hineinzuschauen. Das ist ja keine echte Blackbox; denn ich kann ja reinschauen, indem ich die Software analysiere, und kann im Grunde die Erkenntnisse, nach denen ich gesucht habe, aus dieser Blackbox herausholen. Das ist also keine echte Blackbox.

Es ist aber davon auszugehen, dass die Hersteller die Motorsteuer- - oder Steuergeräte allgemein weiter absichern werden, weiter davor schützen werden, dass man das weiterhin tun kann. Also, wenn man sich das anguckt, wo IT-sicherheits-technisch Motorsteuergeräte sind im Vergleich mit einem aktuellen Handy zum Beispiel, dann ist das Handy einige Jahre bis fast ein Jahrzehnt voraus in den Technologien, die dort verwendet werden. Wenn ähnliche Mechanismen wie bei einem aktuellen Handy an Sicherheit verwendet werden würden bei einem Motorsteuergerät, dann hätte man ganz arge Probleme, dort überhaupt noch einen Einblick zu erhalten. Also, es ist natürlich immer eine Frage des Aufwandes, auch des finanziellen Aufwandes; aber es wird nicht mehr so einfach - in Anführungszeichen - machbar sein, wie es aktuell der Fall ist. Und meine Sorge, die ich damit zum Ausdruck bringen wollte, ist: Wenn wir da nicht aktiv gegensteuern, dann wird es immer schwieriger werden, Einblick in solche Geräte zu bekommen, und es wird immer schwieriger - -

Ich habe ja vorhin erklärt, dass es, wenn man nur die Eingaben und Ausgaben, nur die externen Messwerte hat, teilweise wirklich schwierig ist, zu begründen, warum tut ein Auto das, ist das legal, warum ein Auto in diesem Bereich jetzt erhöhte Emissionen hat oder nicht. Dazu muss ich wissen, warum diese Entscheidung getroffen worden ist. Und es wird immer schwieriger werden, von außen eben dokumentieren zu können - „von außen“ meine ich jetzt, wenn man nicht der Hersteller ist -, warum sich diese Blackbox so verhält, wie sie es tut.



## 5. Untersuchungsausschuss

Und ich denke, das war meine Aussage, dass man da gegensteuern muss, dass Transparenz festgeschrieben werden muss, dass eben dieser Einblick in diese - in Anführungszeichen - Blackbox durch bestimmte Kontrollorgane, sei es staatlich oder nichtstaatlich, unbedingt erhalten oder verbessert werden muss.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das heißt, wenn ich Sie richtig verstehe: Um Einsicht in diese Blackbox - Definition haben wir jetzt gerade geklärt - erhalten zu wollen und zu können, reicht es nicht, lediglich eine Emissionsstrategie zu beschreiben und zu dokumentieren.

**Zeuge Felix Domke:** Es ist ein bisschen schwer mit der Beweisbarkeit. Also, es ist schön und gut, wenn eine bestimmte Strategie dokumentiert ist. Das Problem ist: Wie stelle ich fest, ob diese Dokumentation vollständig ist? Angenommen, ein Auto zeigt ein bestimmtes Verhalten, das sich nicht aus der Emissionsstrategie erklären lässt, dann könnte das der Fall sein, dass das eine Steuerung außerhalb der Emissionsstrategie ist, die an dieser Stelle diese Veränderung hervorgeufen hat, oder es könnte ein Teil in der Emissionsstrategie sein, der so nicht dokumentiert war. Und diese - - Das ist dann - - sehe ich sehr schwer nachvollziehbar einfach, dass diese Dokumentation ausreicht. Die ist mit Sicherheit ein erster Schritt, also ich will das gar nicht schlechtreden, und es wäre schön, wenn so was möglichst vielen Leuten zugänglich wäre, insbesondere den Leuten, die ein Interesse daran haben, das auch zu überprüfen. Also als Beispiel: Mir standen solche Dokumentationen im Rahmen der Untersuchung mit dem *Spiegel* usw. nicht zur Verfügung. Hätten wir die gehabt, hätte das unsere Untersuchung wahrscheinlich stark vereinfacht. Aber diese Dokumentationen sind eben nicht öffentlich und auch nicht einsehbar für mich gewesen.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das bedeutet sozusagen: Wenn man gucken will, ob diese Emissionsstrategie vollständig ist, heißt es in jedem Fall: Ich muss in die Quellcodes reingucken, und ich muss mir die Algorithmen angucken, also ich muss sozusagen an

der Stelle reinbohren; sonst kann ich das nicht beurteilen, ob die korrekt, vollständig usw. ist.

**Zeuge Felix Domke:** Genau, man muss sie irgendwo mit abgleichen können. Und man kann die natürlich mit dem Binärcode in der Steuerungssoftware abgleichen, mit beträchtlichem Aufwand. Sehr viel skalierbarer ist es, wenn man es mit der Software, dem Quellcode, abgleichen kann. Dann muss man natürlich noch abgleichen, ob dieser Quellcode tatsächlich das ist, was auch in dem Auto ist; aber das ist ein IT-technisches Problem, das sich lösen lässt.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay, das war meine zentrale Frage. Danke.

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

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): Unverändert.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Keine Fragen, die aufgekomen sind. - Dann würde sich mein letzter Fragenbereich auf die Frage oder das Problem des Beweisens für das Vorliegen einer Abschalt-einrichtung beziehen: Uns ist ja allen bekannt, dass eben auch in den USA 2015 Abschalt-einrichtungen nicht direkt nachgewiesen und bewiesen worden sind, sondern dass VW eben zugegeben hat, dass sie solche eingebaut hat.

Nun haben Sie zwischendurch auch im Untersuchungszeitraum einen VW Sharan untersucht. Würden Sie selbst sagen, durch diese Untersuchung konnten Sie die Existenz einer Abschalt-einrichtung bei dem Sharan beweisen?

**Zeuge Felix Domke:** Also, im deutschen oder im europäischen Recht muss man da ja stark unterscheiden zwischen der Abschalt-einrichtung und der nicht legalen Abschalt-einrichtung. Eine Abschalt-einrichtung ist auf jeden Fall vorhanden, das glaube ich letztlich aufgrund der - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ich habe erst mal nach einer Abschalt-einrichtung gefragt, unabhängig davon, ob nun legal oder illegal.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Felix Domke:** Gut, ich meine, eine Abschaltvorrichtung ist letztendlich auch dann vorhanden, wenn ich bei großer Last meine AGR-Rate reduziere. Da muss man gar nicht argumentieren. Das ist sehr sinnvoll, das zu tun, weil sonst der Motor nicht richtig funktioniert. Also, es ist, glaube ich, schon die zentrale Frage - es tut mir leid, ich will Ihnen da jetzt nicht widersprechen bei Ihrer Frage -, ob die Abschaltung legal oder illegal ist oder man nach US-Recht nach einer Abschaltvorrichtung fragt. Das ist eindeutiger; dort ist es ja etwas anders definiert.

Also, ich möchte so formulieren: Was ich gefunden habe, ist eine Einrichtung, die erkennt, ob man sich in einem Prüfzyklus befindet oder nicht. Ich denke, das ist klar beweisbar, dass diese Funktion genau diesen Zweck hat und zu keinem anderen Zweck eingesetzt werden muss. Da geht es um diese sogenannte Akustikfunktion, die ja die Erkennung ist, ob ich mich in einem Zyklus befinde oder nicht. Und der zweite Teil ist: Was ändert sich denn, wenn ich in einem Zyklus bin oder nicht? Und da gibt es bei dem Sharan die klare Verbindung zur Emissionsstrategie des SCR, also da wird das SCR-System in einen Modus geschaltet, der nicht so effizient ist, außer ich befinde mich im Testzyklus - dann wird der volle Modus reaktiviert.

Ich bin kein Jurist. Von daher möchte ich nicht sagen, ob das nun der Definition einer illegalen Abschaltvorrichtung entspricht. Für mich macht es den Eindruck.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Das heißt, Sie sagen schon, dass man Abschaltvorrichtungen auch beweisen kann?

**Zeuge Felix Domke:** Von der technischen Seite her würde ich das bejahen; von der juristischen Seite möchte oder kann ich da keine Auskunft geben.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann würde ich Sie ganz gern noch mal konfrontieren mit einer Aussage aus einer Opel-Mitteilung zu Ihren Aussagen vom 17. Mai 2016, wo es um die Veröffentlichung im *Spiegel* und *Monitor* ging. Ich will

jetzt den ganzen Absatz nicht vorlesen. Der beginnt:

Wir bei Opel setzen keine illegale Software ein.

Und dann werden Sie kritisiert oder Ihre Untersuchungsmethoden:

Die jüngsten Anschuldigungen - basierend auf den Funden des Hackers Felix Domke - sind irreführende, übermäßige Vereinfachungen und Fehlinterpretationen ...

Hatten wir vorhin schon. Abschließend wird gesagt:

Die Methoden und Protokolle der Testaktivitäten von DUH, Monitor und Spiegel wurden Opel immer noch nicht zur Verfügung gestellt, deshalb kann das Unternehmen diesen Teil der Behauptung nicht überprüfen.

Und Weiteres. Das ist die Fundstelle - - Das ist aus der Stellungnahme vom Opel-Chef, im Internet abgerufen: opel.de. Wo dort berufen - - Eine Opel-eigene Veröffentlichung auf der eigenen Homepage.

Das ist ja schon ein Angriff, verstehe ich so. Wie haben Sie darauf reagiert, auf diese Angriffe? Und wurden zwischenzeitlich dann die Protokolle an Opel zur Verfügung gestellt?

**Zeuge Felix Domke:** Also, zunächst mal, wie ich reagiert habe: Es war die Strategie von Opel - - Meiner Meinung nach ist hier zu sehen, dass versucht wird, das Thema zu verkomplizieren, indem weiter ins Detail gegangen wird. Ich sage mal: Das, was Opel in der Pressemitteilung schreibt, ist technisch - über Details kann man diskutieren, aber größtenteils - korrekt. Es geht aber einfach an dem vorbei, was wir kritisiert haben. Also, als Beispiel wird dort kritisiert, dass wir nicht verstanden haben, warum eine Höhenabschaltung bei AGR notwendig ist und dass das selbstverständlich notwendig ist. Dem kann ich



## 5. Untersuchungsausschuss

nur voll zustimmen: Eine Höhenabschaltung bei der AGR ist in der Tat notwendig.

Es ging aber um die Höhenabschaltung bei der SCR, was ein völlig anderer Programmteil ist, und auf die Höhenabschaltung der SCR geht die Pressemitteilung natürlich nicht ein. Also, es werden meiner Meinung nach dort nicht die Punkte angesprochen, die wir tatsächlich kritisiert haben. Mit der Lastbegrenzung ist es eine ähnliche Sache. Unser Hauptkritikpunkt war die Hysterese, also eben das fehlende Zurückschalten, und nicht, dass es diese Lastbegrenzung gibt. Und auch auf das geht die Pressemitteilung nicht ein. Also, meiner Meinung nach argumentiert sie ziemlich genau daneben - wie gesagt: technisch größtenteils korrekt -, aber geht eben nicht auf die Kritikpunkte wirklich ein.

Die Gültigkeit, denke ich, unserer Kritik sehe ich auch damit bestätigt, dass eben diese Teile dann letztendlich in der Software tatsächlich verändert und behoben worden sind, was natürlich auch nicht dann in der Presseerklärung zu finden ist.

Die Frage war, ob wir unsere Messergebnisse zur Verfügung gestellt haben. Also, zu dem Zeitpunkt, als diese Presseerklärung geschrieben wurde, hatten wir das noch nicht zur Verfügung gestellt, also keine Rohdaten. Mir ist allerdings auch nicht bekannt, dass die jemals angefragt worden sind. Also, ich glaube, wir hätten durchaus die zur Verfügung gestellt, aber sie wurden nicht angefragt. Was wir aber gemacht haben, ist, genau zu beschreiben. Wenn man sich mal das Beispiel mit den 140 km pro Stunde herausnimmt; unser Kritikpunkt war: Bei einem Überschreiten dieser Geschwindigkeit wird das SCR-System reduziert. Um die Gültigkeit dieser Behauptung zu überprüfen, braucht man nicht unbedingt die Messungen. Die Messungen kann man mit jedem Zafira in jedem Prüfstand nachvollziehen, indem man das einmal fährt. Oder man kann in die Software gucken und schauen, ob da wirklich diese Grenze gesetzt ist.

Also, ich glaube nicht, dass Opel unsere Messergebnisse gebraucht hätte, um zu verstehen, was wir da gemessen haben. Ich denke, das war sehr eindeutig. Aber, wie gesagt, um Ihre Frage direkt

zu beantworten: Nein, die wurden nicht zur Verfügung gestellt, aber es gab auch keine Nachfrage.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Das war es dann von meiner Seite. Vielen Dank. - Die SPD-Fraktion? - Keine Fragen. Oliver von den Grünen.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. - Herr Domke, ich würde genau da noch mal weiter nachfragen wollen: Im *Spiegel* vom 04.06.2016 äußert sich ja Opel zu Ihren Befunden und in einer, ja, nicht so freundlichen Art und Weise. Also, ich zitiere mal: „Domke habe es nicht voll durchdrungen und liege mit seiner Analyse daneben.“ Ist Opel dann mal auf Sie zugekommen danach und hat gesagt: „Leg uns was vor“, „Lass uns darüber reden“ oder „Wir erklären dir das jetzt mal“? Hat es eine Reaktion gegeben? Oder war das nur dieses öffentliche Statement?

**Zeuge Felix Domke:** Das war nur das öffentliche Statement. Also, mein nächster Kontakt mit Opel war dann im Rahmen der Gespräche über die neue Software, die auf einer völlig anderen Ebene abliefen. Also, da gab es keinerlei Kritikpunkte an unseren Messungen oder so was, sondern da ging es drum, was jetzt geändert worden ist, um diese Kritikpunkte abzustellen. Also, da war keinerlei Rede davon, dass ich was falsch verstanden hätte.

Und ich, wie gesagt, ich kann nur wiederholen: Ich stehe weiterhin völlig hinter diesen Messungen, und ich bin gerne bereit, die technisch durchzudiskutieren. Das wird eine längere Diskussion, aber ich bin da gerne zu bereit, wenn jemand daran Interesse hat. Ich denke, dass man alle Fragen oder Kritikpunkte da aus dem Weg räumen könnte. Also, wie gesagt: Ich stehe da weiterhin völlig hinter.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Haben Sie das denn auch an Opel geschickt, also von Ihrer Seite aus?

**Zeuge Felix Domke:** Das Angebot, mit Opel zu sprechen?



## 5. Untersuchungsausschuss

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, oder die Ergebnisse. Sie haben eben gesagt, Sie haben es ans KBA geschickt. Haben Sie es auch an Opel geschickt?

**Zeuge Felix Domke:** In der Form nicht. Ich habe selbst nicht direkt mit Opel kommuniziert. Was der *Spiegel* an Opel - - Der *Spiegel* hat eine Anfrage an Opel gestellt, bevor sie den Bericht veröffentlicht haben, wo alle diese Kritikpunkte sehr klein aufbereitet worden sind. Also, eine Beispielfrage war: Warum findet eine Reduzierung der SCR-Effizienz bei Geschwindigkeiten größer als 140 Stundenkilometer statt? - Es gab keine technische Antwort auf diese Fragen, also auch nichts, was es uns nähergelegt hätte, uns vielleicht noch mal intensiver damit zu beschäftigen oder so was, sondern es gab eigentlich keine inhaltliche Auseinandersetzung damit. Und letztendlich hat dann die Veröffentlichung ja auch stattgefunden.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie haben eben gesagt, Sie haben die Ergebnisse ans KBA geschickt und haben dafür eine Eingangsbestätigung bekommen. Würden Sie dem Ausschuss die Ergebnisse, die Unterlagen auch zur Verfügung stellen, wenn das - - Frage einfach: Ist das möglich?

**Zeuge Felix Domke:** Ja, natürlich.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Weil wir haben die nämlich so jedenfalls nicht in den Unterlagen gefunden. Beim KBA, da kann man das ja noch mal überprüfen.

Mich würde noch mal interessieren: Herr Wachtmeister, der ja Mitglied der Untersuchungskommission ist, hat ja Ihre Untersuchung bewertet und kommt - ich würde das jetzt mal mit meinen Worten zusammenfassen - in der Unterlage - nur für das Protokoll - MAT A BMVI-2-1, Ordner 16 von 23, Seite 62 ff. ja zum Ergebnis, dass das alles richtig und in Ordnung, nachvollziehbar ist, was Sie gemacht haben. Haben Sie mal selber dann mit Herrn Wachtmeister Kontakt gehabt? Hat es da irgendwie Gespräche gegeben über die Thematik?

**Zeuge Felix Domke:** Nein, hat es nicht.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, der kannte nur Ihre Untersuchung?

**Zeuge Felix Domke:** Der kannte nur meine Untersuchung, ja.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und ist nicht auf Sie zugekommen und hat gesagt: Lass uns das eine - - Oder hat der jetzt irgendwelche Nachfragen formuliert?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Wenn nein, dann nein, Oliver. Sorry.

**Zeuge Felix Domke:** Ich bin am Überlegen, ob es einen Versuch einer Kontaktaufnahme gab, aber das ist nie zustande gekommen. Also, ich habe definitiv nicht über diesen Bericht oder über irgendwas anderes gesprochen mit Herrn Wachtmeister.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Wachtmeister hat hier als Zeuge gesagt, dass Sie bei der - wenn ich es richtig in Erinnerung habe - Frage der Motordrehzahl eine falsche Einschätzung hatten. Ist Ihnen das erklärlich, wie er zu dieser Einschätzung kommt oder - -

**Zeuge Felix Domke:** Vielleicht kommt es daher - - Also, ich muss zu der vorherigen Frage einschränkend sagen: Ich weiß nicht, ob der *Spiegel* oder der WDR eventuell mit Herrn Wachtmeister gesprochen haben. Weil ich weiß, dass die versucht haben - - oder haben mit Experten gesprochen über die Ergebnisse und ob das so stimmt, einfach zur Absicherung. Das weiß ich nicht, da kann ich nichts zu sagen, ob da eine Kommunikation stattgefunden hat. Es ist mir nicht bewusst, aber mehr weiß ich dazu nicht.

Die Motordrehzahl. Es ist - - Wie gesagt: Der *Spiegel* hat die Definition dieser Lastgrenze, was ja ein sperriger Begriff irgendwie ist und sich leider nicht so schön jetzt, sage ich mal, in einem Diagramm darstellen lässt - - Wir haben uns überlegt, wie wir das vereinfachen können, und die Vereinfachung war, zu sagen: Na ja, gut, ab 2 400 Umdrehungen findet eine Umschaltung auf jeden



## 5. Untersuchungsausschuss

Fall statt, unter dieser Drehzahl ist es halt abhängig von der Last. Also, es gibt eine Maximallast, die definiert ist über die Drehzahl, und die ist ab 2 400 eben null. Also, das heißt: Egal, sogar mit der Leerlaufast überschreite ich diese Grenze.

Deswegen haben wir gesagt: Gut, für die öffentliche Berichterstattung vereinfachen wir das und sagen, dass ab 2 400 Umdrehungen eben diese Umschaltung stattfindet. Eventuell wurde diese Aussage falsch verstanden, als dass wir kritisiert hätten, dass eine Umschaltung über 2 400 rpm stattfindet. Das ist nicht der Fall, sondern eine Umschaltung - egal ob jetzt bei 2 400 rpm oder bei einer bestimmten Lastgrenze - ist völlig in Ordnung. Unser Hauptkritikpunkt war eben die fehlende Rückschaltung, und da glaube ich - egal ob das jetzt bei 2 400 rpm oder bei - - noch feingranularer passiert - - ist der Kritikpunkt meines Erachtens völlig gültig und auch nicht vereinfacht auf eine Weise, die es jetzt falsch darstellen würde. Also, eventuell ist diese Aussage getroffen, sage ich mal, aufgrund der öffentlichen Berichterstattung, die in dem Punkt ein bisschen - das gebe ich zu - vereinfacht war, technisch aber meiner Meinung nach korrekt. Nur muss man dann eben sehr spitzfindig sein, um das Richtige rauszulegen.

Diese Vereinfachung war aber auf keinen Fall dazu gedacht, um ein falsches Bild zu erwecken, sondern sie war wirklich nur, weil sich - - Nicht jeder *Spiegel*-Leser weiß unbedingt, was Drehmoment bedeutet und wie man das einordnet und was normale Werte sind. Unter einer Umdrehungszahl kann sich jeder, der schon mal Auto gefahren ist, irgendwie was vorstellen. Das war so der einzige Grund.

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

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke schön. - Gibt es weitere Fragen aus dieser Runde? - Das ist nicht der Fall. Dann, Herr Domke: Ich darf mich ganz herzlich bedanken für Ihre Ausführungen und Ihre Antworten.

**Zeuge Felix Domke:** Ja, sehr gerne.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Wir können die Befragung beenden. Im Rechtssinne abgeschlossen ist Ihre Vernehmung erst dann, wenn Sie noch mal das Protokoll sich haben anschauen können, um dort Korrekturen vorzunehmen oder Richtigstellungen oder Ergänzungen. Erst danach wird dann der Ausschuss darüber beschließen, dass die Vernehmung beendet ist. Herzlichen Dank für Ihr Kommen und noch einen schönen Tag!

**Zeuge Felix Domke:** Vielen Dank, Herr Vorsitzender.



**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann darf ich bitten, den Zeugen Guido Rettig in den Saal zu bringen.

**Vernehmung des Zeugen  
Dr. Guido Rettig**

Schönen guten Tag, Herr Rettig. Ich darf Sie noch mal herzlich willkommen heißen. Über das Prozedere bezüglich Rechte und Pflichten habe ich vorhin Sie gemeinsam informiert. Sie werden von einem Rechtsbeistand begleitet, und da möchte ich Sie zunächst bitten, kurz sich vorzustellen. Bitte.

**RAn Wiebke Jasper:** Mein Name ist Wiebke Jasper. Ich leite den Bereich Recht in der TÜV Nord AG, bin Anwältin und Volljuristin.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke schön. Auch Ihnen ein herzliches Willkommen. - Zur Einleitung: Sie dürfen den Zeugen beraten. Ihnen jedoch selbst steht kein Rede- oder Fragerecht zu, und insbesondere dürfen Sie Ihrem Mandanten während seiner Aussage keine inhaltlichen Hinweise geben. Gegebenenfalls können Sie eine Unterbrechung verlangen, wenn es erforderlich ist, damit Sie sich beraten können.

Herr Dr. Rettig, bevor ich mit der Vernehmung zur Sache beginne, möchte ich Sie zunächst zu Ihrer Person vernehmen. Nennen Sie bitte Ihren Vornamen, Ihren Namen, Ihr Alter, Ihren Beruf und Ihren Wohnort. Bitte.

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Mein Name ist vollständig Guido Karl Friedrich Rettig. Ich bin am 23.05.1953 geboren, verheiratet, und mein Wohnort ist Hannover. Das war bis zum letzten Jahr auch der Sitz der Konzernzentrale für mich, in der ich als Vorstandsvorsitzender der TÜV Nord AG bis zum 31.12.2016 gearbeitet habe.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke schön. Sie haben jetzt die Möglichkeit - - Noch einen Hinweis vorweg, um sicher zu sein: Über den Gegenstand der Vernehmung sind Sie schriftlich informiert worden, sodass es nicht erforderlich ist, noch mal kurz zusammenzufassen, worum es hier gehen soll.

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Ja, bin ich.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gut. - Dann haben Sie jetzt die Gelegenheit, im Zusammenhang darzulegen, was Sie über den Gegenstand der Vernehmung wissen, was Ihnen dort bekannt ist. Wenn Sie das wünschen, dann hätten Sie jetzt das Wort.

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Den Wunsch habe ich nicht.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gut. - Dann habe ich zunächst als Vorsitzender die Möglichkeit, einige einleitende Fragen an Sie zu richten, was ich hiermit tun möchte. Und deshalb eine Frage, die ich auch anderen Zeugen bereits gestellt habe, dass ich Sie bitte, kurz zu schildern, in welchem beruflichen Kontext auch Ihrer Tätigkeit Sie in dem Zusammenhang mit dem Themenkomplex Pkw-Emissionen befasst waren.

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Der TÜV-Nord-Konzern hat mehrere Geschäftsbereiche, Geschäftsfelder, Business Units. Dazu gehört das Geschäftsfeld TÜV Nord Mobilität in Form einer eigenen GmbH, und in diesem Zusammenhang gab es natürlich über viele Jahrzehnte, im Prinzip seit 1905, für das Unternehmen immer wieder Kontakt zum Thema Auto, Emissionen etc.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Das ist eindeutig außerhalb des Untersuchungszeitraums. - War Ihnen vor Aufdeckung des Abgasskandals im September 2015 grundsätzlich bekannt, dass Automobilhersteller Abschalteinrichtungen in die Emissionskontrollsysteme verbauen?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Nein, das war mir nicht bekannt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Wann haben Sie zum ersten Mal von der Existenz von widerrechtlichen Abschalteinrichtungen bzw. Manipulationen an Fahrzeugen erfahren bzw. einen dahin gehenden Verdacht gehabt?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Das war so etwa im September 2015. Ich selbst und auch unsere Mitar-



## 5. Untersuchungsausschuss

beiter haben davon über entsprechende Pressemitteilungen, die sich auf die USA bei VW bezogen, erfahren. Vorher gab es das Thema bei uns im Hause nicht.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann eine Bewertung, oder: Verbietet aus Ihrer Sicht die Verordnung der EG 715/2007 die Prüfung von Fahrzeugen mittels anderer Fahrzyklen als dem NEFZ, nicht zum Zwecke der Typgenehmigung, sondern speziell zum Erkennen von Abschaltvorrichtungen? Ist darüber hinaus die Möglichkeit, weitere Prüfungen vorzunehmen? Sind darüber hinaus - -

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Also, das ist eine sehr speziell technische Frage, die ich nicht beantworten kann. Da hat ein Mitarbeiter von uns hier, glaube ich, mal zu Stellung genommen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Also, es geht um Überprüfungen nach NEFZ; das ist so weit klar, und dazu gibt es ja auch entsprechende Veröffentlichungen. Ist es nach dem Aufdecken des Abgasskandals zu einer Veränderung der Überprüfung des TÜV Nord durch staatliche Stellen gekommen? Also, es geht um Prüfung der Prüfer. Also, ich beziehe mich da auf einen Artikel in der *Welt*, wo Sie wie folgt zitiert werden:

Das geschieht ständig und in mehrfacher Hinsicht. Unser Konzern wird von der schweizerischen SQS zertifiziert, das ist ausdrücklich kein TÜV. Wir wechseln ganz bewusst regelmäßig die Gutachterfirma, damit sich die Abläufe nicht einschleifen. Die entscheidende Prüfung bei der Fahrzeugtypprüfung erfolgt durch die Deutsche Akkreditierungsstelle, an der das Bundeswirtschaftsministerium beteiligt ist. Ohne diese DAkKS-Zertifizierung würde uns das Kraftfahrt-Bundesamt nicht gestatten, Zulassungsprüfungen für Fahrzeuge zu betreiben.

Hat es nach dem Aufdecken des Skandals Veränderungen gegeben? Das wäre meine Frage daraus.

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Ja, erst mal vielen Dank für die Präzisierung. - Der TÜV Nord verfügt natürlich über ein Qualitätsmanagementsystem, und dieses System wird von Externen, wie hier erwähnt SQS, jährlich auditiert, geprüft, ob unsere Prozesse dem Stand der Technik entsprechen. Das ist aber eine generelle Begutachtung und Überprüfung unserer Abläufe im Hause.

Zu den Themen DAkKS zählt eben auch das Thema der Akkreditierung im Bereich der Typprüfung, und da hat es speziell zu diesem Thema keine Untersuchungen oder Analysen der DAkKS bzw. von SQS gegeben. Die haben wir eigenständig durchgeführt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke schön. - Dann die Fragen direkt zum Untersuchungsgegenstand und zu den Befugnissen der Technischen Dienste, die vor Aufdeckung des Abgasskandals Einblick in die Motorsteuerung erlangen könnten. Laut einem Medienbericht, den wir eben schon benannt hatten - - Das ist MAT A BMVI-2-1, Aktenzeichen LA27-7357.1-1 und Aktenzeichen LA27-7357.1-2, Ordner 1, Blatt 186. Laut einem Medienbericht der Zeitschrift *Die Welt* vom 23.11. äußerten Sie sich dahin gehend, dass Sie leider gesetzlich keinerlei Möglichkeit haben, Einblick in die Motorsteuerung und die dort verbaute Software der Fahrzeuge zu nehmen:

Aus diesem Grund hatten unsere Sachverständigen keine Chance, die Manipulationen bei Stickoxiden von Dieselfahrzeugen zu erkennen.

Auf die schriftliche Einzelfrage, die die Abgeordnete Renate Künast hier im Bundestag stellte, weshalb Prüforganisationen wie der TÜV Nord keinen Einblick in die Motorsteuerung und die dort verbaute Software nehmen können, um etwaige Software entdecken zu können, die falsche CO<sub>2</sub>-Werte angibt, hat das BMVI dagegen geantwortet: Ein Einblick in die Motorensoftware ist dem Technischen Dienst oder der Typgenehmigungsbehörde auf begründete Nachfrage bereits heute im Rahmen der Typgenehmigung möglich. - Da muss ich jetzt die Quelle nennen:



## 5. Untersuchungsausschuss

MAT A KBA-2-1, Ordner A 114-5.1, Blatt 293.  
Welche Aussage stimmt nun, Ihre oder die des Bundesministeriums für Verkehr?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Es ist ja so, dass die technischen Regeln, die in der Regel entsprechenden Gesetzesvorgaben folgen, für uns als Unternehmen die Grundlage sind, zu prüfen. Und wenn, wie in diesem Fall, in den technischen Regeln zur Typzulassung das Stichwort „Software“ oder „Softwareprüfung“ nicht auftaucht, dann haben wir als Prüforganisation keine Chance, dies gegenüber welchem Kunden auch immer durchzusetzen, weil, noch mal: Die rechtsverbindliche Grundlage sind die technischen Regeln. Welche Optionen auf der Gesetzesebene auch immer denkbar oder vorstellbar sind, spielt dann, wenn es sehr konkret wird, an der Stelle keine Rolle, und das ist auch das Fazit: Wir haben heute keine Grundlage, im Rahmen der technischen Regeln Software, wo auch immer, zu prüfen, es sei denn, der Kunde verpflichtet sich hier selbst, das zuzulassen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann will noch mal auf diesen Begriff der „begründeten Nachfrage“ abheben, der ja in der Antwort des BMVI an die Abgeordnete Künast genannt worden ist: Hat das KBA oder das BMVI dem TÜV Nord mitgeteilt, wann eine begründete Nachfrage im Rahmen der Typprüfung anzunehmen ist?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Das weiß ich nicht bzw. kann mich daran nicht erinnern.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Können Sie mir sagen, ob es diese begründeten Nachfragen gegeben hat, auch wenn Sie gesagt haben: „Wenn kein Auftrag besteht, gibt es eigentlich keine Möglichkeit“? Haben Sie begründete Nachfragen abgesetzt im Rahmen der Typgenehmigung?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Das kann ich Ihnen nicht beantworten, die Frage. Das weiß ich nicht.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann bedanke ich mich zunächst bei Ihnen und gebe das Wort weiter an die CDU/CSU-Fraktion.

**Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Sehr geehrter Herr Dr. Rettig, jetzt wird es wahrscheinlich die eine oder andere Wiederholung bei den Fragen noch mal geben, weil - ich schicke das mal voraus - Sie sich presseöffentlich doch recht markant eingelassen haben und es jetzt hier eher im sehr unbestimmten Bereich bleibt.

Einer Ihrer Mitarbeiter - wir kamen darauf eben schon zu sprechen -, Herr Schmidt, hatte im Ausschuss ausgesagt:

Wir hätten von dem VW Golf noch hundert Fahrzeuge prüfen können. In dem Moment, wo wir die nur im NEFZ messen, hätten wir diese Manipulationen ja auch nicht gefunden ...

Zitat Ende.

Unterstützt das den Eindruck, den man daraus gewinnen könnte, dass Sie beim TÜV Nord vor September 2015 keine Hinweise oder Anhaltspunkte darauf hatten, dass an Fahrzeugen Software eingesetzt ist, die nach einer Detektion einer Prüfstandsituation die Abgasreinigung beeinflussen oder steuern? Ist das so?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Wir hatten vor dem September 2015 darüber keine Kenntnisse, keine Hinweise und auch keine Vermutungen.

**Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):** Sie hatten eben auf die Frage des Vorsitzenden, ob Ihnen grundsätzlich der Verbau und die Verwendung von Abschaltvorrichtungen bekannt sei, mit Nein geantwortet. Habe ich das richtig verstanden?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Das ist richtig.

**Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):** Am 23. November 2015 druckt die Tageszeitung *Die Welt* ein Interview mit Ihnen ab - auch darauf hat der Herr Vorsitzende bereits abgehoben -, und ich zitiere aus diesem Interview eine von Ihnen getroffene Aussage:



## 5. Untersuchungsausschuss

Wir haben leider gesetzlich keinerlei Möglichkeit, Einblicke in die Motorsteuerung und die dort verbaute Software zu nehmen. Aus diesem Grund hatten unsere Sachverständigen keine Chance, die Manipulationen bei Stickoxiden von Dieselfahrzeugen zu erkennen.

Zitat Ende. - Sie hatten es eben auch schon mal erwähnt; Sie haben auch, wenn ich mich richtig erinnere, den Begriff „keine Chance“ verwendet. Wieso hatten Sie keinerlei Möglichkeit, Einblick in die Motorsteuerung zu nehmen? Wir haben eben einen Zeugen gehört, der, jedenfalls technisch, die Chance gehabt hat, Einblick in Motorsteuerungen zu nehmen, und gesagt hat, technisch sei das möglich.

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Auch ich muss mich kurz, aber auch wiederholen: Die Grundlage für unsere Tätigkeit sind technische Regeln. Die sind sehr genau festgelegt in vielen Bereichen, so eben auch in der Typprüfung. Und vom TÜV Nord erwartet man, dass man sich hier an entsprechende Regeln natürlich hält, Gesetze befolgt etc., etc. Wir sind - ich mache das jetzt mal ein bisschen salopp - keine Hackerbude; denn das würde es bedeuten, wenn wir hier außerhalb des Rahmens der technisch vorgegebenen Regeln, die von vielen anerkannt und als Arbeitsgrundlage akzeptiert sind, wenn wir darüber hinaus hier Maßnahmen ergreifen würden, die in keiner Weise durch diesen Rahmen abgedeckt sind.

Und deshalb haben wir es nicht gemacht, und deshalb - was das Regelwerk angeht, hatte ich eben gesagt - haben wir auch keine Chance gehabt, in dieses Thema vernünftig mit viel Sachverstand einzusteigen.

**Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):** Dem trete ich in der Argumentation etwas entgegen: Wenn ich, was weiß ich, bei Bundesjugendspielen eine Siegerurkunde bekommen möchte und in meiner Altersgruppe ein Hundertmeterlauf in 13 Sekunden zu absolvieren ist, dann habe ich es bei 13,1 Sekunden nicht geschafft, aber es ist mir nicht verboten, 12 Sekunden zu laufen. Wie ge-

sagt, das ist deswegen eine sehr präzise Nachfrage von mir, und anders, als Sie es angenommen haben, hat sich eben Ihr Mitarbeiter hierzu nicht geäußert, sondern er hat gesagt, darauf möchte er jetzt lieber keine Antwort geben.

War es Ihnen verboten - Sie haben ja auch etwas Kritik an der Bundesregierung geäußert -, Einblick in die Motorsteuerung zu nehmen?

(Der Zeuge berät sich mit seinem Rechtsbeistand)

- Ich würde den Hinweis des Herrn Vorsitzenden auch noch mal beherzigen wollen, dass Hinweise bei der Befragung durch den Rechtsbeistand hier eigentlich unangebracht sind. - War es Ihnen verboten, und wo war es Ihnen verboten? Vielleicht kennen Sie das gesetzliche Regelwerk; Sie haben eben auf die technischen Regeln sehr allgemein abgehoben: An welcher Stelle der technischen Regeln kann ich nachlesen, dass Ihnen eine solche Einsichtnahme untersagt war?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Weil die technischen Regeln das regeln, was wir zu tun haben. Und es steht in keiner technischen Regel drin, was man nicht tun darf. Insofern ist das Thema vorgegeben, was zu tun ist, und damit ist dies unser Entscheidungsspielraum, der vorhanden ist.

**Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):** Definieren die technischen Regeln - die würde ich von Ihnen gern auch noch mal enumerativ oder wenigstens beispielhaft aufgezählt bekommen - Mindestanforderungen oder Maximalanforderungen, nach Ihrer Auslegung?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Da müssen Sie die Frage bitte noch mal präzisieren, was Sie mit Minimal- und Maximalanforderungen im Rahmen eines Regelwerks - -

**Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):** Haben Ihnen technische Regeln, die ja hier etwas nebulös im Raum stehen - - An welcher Stelle untersagen es Ihnen welche technischen Regelungen, Einsicht in die Motorsteuerungssoftware zu nehmen? Und sind diese technischen Rege-



lungen, auf die Sie sich beziehen, solche Regelungen, für die der Gesetzgeber eine Verantwortung trägt? Oder ist das eine vertragliche Vereinbarung? Wie muss ich mir das vorstellen? - Ich habe leider wie auch der Kollege Klare diesen ingenieurmäßigen Hintergrund nicht.

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Also, das sind jetzt sehr viele Fragen auf einmal.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Ja, aber darauf waren Sie doch vorbereitet. Wir wollen ja hier nicht nur eine Frage stellen.

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Ja. Also, noch mal: Wenn wir das, was nicht im technischen Regelwerk geregelt ist, prüfen oder, wo Sie sagen: „Es ist verboten“ oder: „Ist es verboten?“, dann bedarf dies im Falle der Software sozusagen eines Hackerstatus, weil wir uns diese Software ja dann irgendwo besorgen müssen. Es muss ja dann irgendwo jemand sein, der sagt: Hier ist dieses Softwarepaket; das ist nach DIN so und so aufgebaut worden, das ist geprüft worden durch unsere Leute hier. Nehmt euch diese CD, und dann könnt ihr das prüfen! - Wir bekommen diese Software ja nicht, weil es im Regelwerk nicht so vorgegeben ist. Und wenn Sie wollen, auch da die Antwort zu: weil es eben von der Gesetzeslage bis runter ins Regelwerk auch nicht politisch bisher umgesetzt worden ist, ja.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Sie bekommen die Software - - Insofern noch mal folgende Frage - vielleicht auch ein bisschen sehr naiv, aber ich dachte: die ist bei den Fahrzeugen aufgespielt -: Oder kriegen Sie die noch mal separat im Umschlag überreicht? Ihr Untersuchungs- und Ihr Prüfungsgegenstand ist doch ein Stück Fahrzeug, das irgendwie so ziemlich genau funktioniert, wie ein Stück Fahrzeug funktionieren sollte. Und da ist doch - also, nach meiner sehr laienhaften Vorstellung - schon eine Portion Software drin.

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Ja, klar ist das so. Und das ist ja auch Teil des Problems und wird auch nicht nur bei einem Fahrzeug Teil des Problems in Zukunft sein. Wir haben bisher im Regelwerk - historisch so ist es aufgebaut worden - immer nur

das Thema Hardware. Wir prüfen Produkte heute; ich mache mal ein ganz einfaches Beispiel, ich nehme mal einen Schnuller: Das ist ein Medizinprodukt nach Definition, und das ist eben Hardware. Da wird die Chemie geprüft und ob lose Teile zum Beispiel dran sind und Gefährdungen hervorrufen können.

Heute, Herr Müller, haben Sie in diesem Schnuller einen Sensor; der funkt Ihnen eine Temperatur auf Ihr Smartphone. Was ist denn heute das Produkt dann? Natürlich Hardware - wir sprechen da von funktionaler Sicherheit, die wir im Regelwerk prüfen -, aber heute eben auch Software. Und diese Software ist genauso wie bei der Typprüfung heute in vielen, in den meisten Regelwerken der Produktprüfungen zum Beispiel überhaupt nicht enthalten. Und so geht es eben auch mit dem Thema Auto. Da kommt das Thema Software in den Regelwerken nicht vor und wird von daher auch nicht geprüft, weil Sie müssten ja den Hersteller bitten, diese Prüfung zuzulassen, und dazu brauchen Sie genauso wie die Hardware auch die Software. Die können Sie nicht einfach auslesen. Deswegen sagte ich Ihnen: Das wäre dann eine Hackerbude. Und das kommt für uns nicht in Frage, weil unsere Grundlagen die Regelwerke sind, die in der Regel dann auch in einem Konsens verabschiedet werden.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Welches sind denn diese - jetzt frage ich noch mal nach; erscheint ein bisschen penetrant, vielleicht sogar unfreundlich, soll es aber nicht sein - Regelwerke, also beispielsweise?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Also, es gibt eine Menge EU-Verordnungen in diesen Bereichen, und da müsste ich jetzt irgendwo, um Ihnen hier auch konkret antworten zu können, einfach eine Liste vorlesen. Aber das habe ich jetzt hier nicht vorbereitet.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Ich komme noch mal zu diesem Komplex in der ersten Runde zum Thema - nehmen wir mal Ihren Begriff „Hackerbude“ in den Mund - und zitiere aus diesem abgedruckten *Welt*-Interview vom 23.11.2015 erneut; zunächst die Fragestellung:



## 5. Untersuchungsausschuss

Wie bitte? Warum ist es ausgerechnet dem TÜV per Gesetz verboten, die essenziell wichtige Motorsoftware zu checken?

Die Antwort, die abgedruckt ist:

Wir

- also offensichtlich der TÜV Nord; das ist jetzt aber meine Interpretation -

haben jahrelang darauf hingewiesen, dass die Motorsoftware Teil unseres Prüfauftrags werden muss. Ohne Erfolg.

Wann und in welchem Zusammenhang haben Sie beispielsweise das Bundesverkehrsministerium oder andere Ressorts der Bundesregierung aufgefordert, eine Änderung der Regelungen anzustoßen, damit Sie Einblick in die Motorsoftware erhalten können? Welchen konkreten Verdacht haben Sie denn auch als Begründung dann herbeigeführt, warum das sinnvoll ist? Haben Sie da zufällig Schriftstücke, die Sie uns vorlegen können? Gibt es Korrespondenz, vielleicht auch elektronische?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Also, Verdachtsmomente, da möchte ich mich nicht zu äußern. Das ist auch nicht Gegenstand, denke ich, hier meiner Aussage, zu irgendwelchen Verdächtigungen Stellung zu nehmen. Die Hinweise, die haben wir zum Beispiel bei der Einführung des HU-Adapters vor vielen Jahren gegeben, weil hier auch Daten ausgelesen werden müssen, und wenn Sie sich die technische Realisierung anschauen, dann liefert diese Schnittstelle - die nennt man für den HU-Adapter „On-Board-diagnostic-Schnittstelle“, OBD - - Da werden uns eben die Daten zur Verfügung gestellt im Auto, am Auto, die aus - ich mache es mal etwas salopp - diesem Stecker rauskommen; die lesen wir in den Rechner rein.

Das Ganze ist entwickelt worden bei der Fahrzeugsystemdaten GmbH, einem Gemeinschaftsunternehmen aller technischen Prüfgesellschaften, und in diesem Zusammenhang gab es auch

nie einen Zugriff oder entsprechende Zurverfügungstellung der Software selber. Das ist der Erfahrungswert aus einer Reihe von Jahren bei der Entwicklung, wie gesagt, des HU-Adapters.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Sie haben das sicherlich schon gemerkt, das wird Sie auch nicht vollkommen überraschen: Dieses mehrfach zitierte Interview wird an vielen Stellen mit großem Interesse gelesen, auch heute noch. Es ist auch im Bundesverkehrsministerium gelesen worden, und infolge Ihres Interviews hat das Bundesverkehrsministerium noch einmal recherchiert und kam in einem Vermerk zu folgendem Ergebnis. - Den Vermerk findet man, das für das Protokoll: MAT A BMVI-2-1. Da ist es das Aktenzeichen des Vermerks LA27-7357; das findet sich insgesamt im Ordner 1 von 79, Seiten 185 bis 186. - Ich zitiere aus dem dortigen Vermerk:

Im Zusammenhang mit der möglichen Erkennung von Manipulationssoftware und unzulässigen Abschaltvorrichtungen hat es seitens des TÜV Nord bzw. der Technischen Dienste in der Vergangenheit keinen konkreten Vorschlag gegeben, die Typgenehmigungsvorschriften dahingehend anzupassen. Auch haben die an den derzeit laufenden Untersuchungen des KBA beteiligten Technischen Dienste keine zielführenden Vorschläge gemacht, derartige Fälle über eine Softwareprüfung aufdecken zu können.

Haben Sie die Forderung nach Einsicht der Prüfer in die Motorsoftware denn tatsächlich - deswegen noch mal die Nachfrage - nie konkretisiert und an die Bundesregierung schriftlich übermittelt?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Also, ich kenne weder Schreiben des Verbandes der technischen Überwachungsorganisationen noch Schreiben aus unserem Hause, die das jetzt belegen, wir würden im Sinne eines Nachweises - - Ich weiß aber, dass es in vielen Arbeitsgruppen zu diesem Thema,



## 5. Untersuchungsausschuss

wie eben ausgeführt, eine Menge Gespräche gegeben hat. Nur, der Nachweis im Sinne von Protokollen, der ist mir nicht bekannt.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Wie ist denn das zu erklären, wenn Sie doch ursprünglich da einen so dringenden Handlungsbedarf erkannt hatten? Also, wenn man sagt: „Menschenskinder, uns sind hier die Hände gebunden. Wir müssen uns noch mehr anschauen, um genauer zu wissen, was da ist. Wir können es aber nicht“, schreibt man doch das mal auf, oder nicht?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Ist im Rahmen der Entwicklung des HU-Adapters ja auch gemacht worden. Wir haben bei der Fahrzeugsystemdaten GmbH damals - ich müsste jetzt überlegen, Baum, 2007 - mit Herrn Gerhart Baum als Rechtsanwalt und bei der EU-Kommission bei Herrn Verheugen uns darüber beschwert, dass uns hier bestimmte Daten nicht zur Verfügung gestellt werden. Das Schreiben kenne ich. Und das ist eben auch, wie gesagt, im Kontext zur HU-Adapter-Entwicklung, aber - und dazu gab es ja keinen Anlass bis September 2015 – nicht im Zusammenhang mit dem Thema der Abschaltsoftware, oder wie immer Sie das nennen mögen.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Okay. - Ich will noch mal, vielleicht auch abschließend in der ersten Runde, ein Zitat Ihres Mitarbeiters, Herrn Schmidt, hier geben. Er hat nämlich auf die Befragung hier erklärt - Zitat -:

Ich denke, wenn wir Hinweise gehabt hätten, hätten wir versucht, bei zum Beispiel einem Bundesumweltamt einen Hinweis zu platzieren und entsprechende Untersuchungen dann zu initiieren.

Ich verstehe diesen Hinweis - - Dieser Einlassung schließen Sie sich also an. Also, die Hinweise, die Sie schließlich vorhatten, waren entweder gar nicht da oder jedenfalls sehr unkonkret. Ist das so zu verstehen? Würden Sie - - Wie verstehen Sie das? Wie beschreiben Sie die Situation?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Ich beschreibe die so wie eben auch. Wir hatten keine Hinweise.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Vielen Dank.

(Zuruf)

- Erst mal. In der ersten Runde. Wir - -

**Stellvertretender Vorsitzender Oliver Krischer:** Okay. - Dann die Grünen-Fraktion. Stephan Kühn.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Ich komme noch einmal zu dem Thema: Offenlegung Motorensoftware. Ich habe nämlich schriftlich nachgefragt an die Bundesregierung, und zwar auf der Drucksache 18/6845, Frage 30, am 2. Dezember 2015. Da hieß es dann:

Eine Offenlegung der Motorensoftware durch den Automobilhersteller ist im Rahmen der Typgenehmigung gegenüber dem Technischen Dienst oder der Typgenehmigungsbehörde auf begründete Nachfrage bereits heute möglich.

Zwei Wochen später, auf Drucksache 18/6996, Frage 39, am 16. September [sic!], habe ich dann entsprechend gefragt:

Wie oft hat das Kraftfahrt-Bundesamt im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens von Automobilherstellern Unterlagen zum Quellcode der Fahrzeugsoftware eingefordert?

Darauf antwortete mir die Bundesregierung:

Die europäischen Vorschriften sehen derzeit keine grundsätzliche Offenlegung der Fahrzeugsoftware und auch keine verpflichtende Kontrolle durch die Technischen Dienste vor.

Also, ich nehme diese beiden Aussagen als Widerspruch wahr. Wie würden Sie die interpretieren?



**Stellvertretender Vorsitzender Oliver Krischer:** Stephan, ich würde vorschlagen, du formulierst die Frage etwas anders.

(Heiterkeit)

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, ich kann ihn nach Einschätzungen fragen, wenn es Gegenstand der Untersuchung ist. Und es ist für mich ein offensichtlicher Widerspruch zu der Aussage, es wäre grundsätzlich - - auf begründete Nachfrage wäre es bereits heute möglich. Sie haben uns gesagt, dass Sie die technischen Regelungen so sehen, dass das nicht vorgesehen ist. Die Bundesregierung sagt aber, es sei vorgesehen. Und in der zweiten Antwort heißt es dann aber - und das stützt ja Ihre Aussage -:

Die europäischen Vorschriften sehen ... keine grundsätzliche Offenlegung der Fahrzeugsoftware und ... keine verpflichtende Kontrolle durch die Technischen Dienste vor.

Das ist für mich jetzt ein inhaltlicher Widerspruch, den ich jetzt durch Befragung einfach verstehen möchte. Wie interpretieren Sie das? Also, Sie haben ja, um das noch mal nachzufragen, nie von der Typgenehmigungsbehörde einen Sachverhalt gehabt, wo eine begründete Nachfrage vorlag, die dazu geführt hat, dass Sie dann doch in die Motorensoftware Einblick nehmen sollten.

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Also, ich kann da ganz gut mit leben, dass Sie darin einen Widerspruch sehen.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. - Das heißt, zu keinem Zeitpunkt hatten Sie durch das Kraftfahrt-Bundesamt im Rahmen der Typgenehmigungsprüfung den Auftrag, in die Motorensoftware eines Herstellers eines typgenehmigten Fahrzeugs reinzuschauen?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** So ist das.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dann möchte ich daran anknüpfen, was Sie gesagt haben mit Blick auf Ihr Interview vom 23.11.2015 mit Blick auf dieses Thema, dass Sie jahrelang darauf hingewiesen haben, dass es notwendig wäre, Ihnen den Prüfauftrag, sozusagen den Einblick in die Motorensoftware, zu ermöglichen, und haben das am Beispiel der OBDs erläutert. Und da wollte ich noch mal fragen: Wann haben Sie sozusagen dieses Problem, also konkret sozusagen das Problem mit den HU-Adaptoren, adressiert? Können Sie sich noch erinnern, wann und wem Sie beispielsweise in Gesprächen oder in schriftlichen Schreiben das vorgetragen haben, dass hier Handlungsbedarf besteht?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Also, ich müsste das Schreiben von Herrn Baum an die EU mir noch mal anschauen. Da ist das Datum ja vermerkt. Jetzt kann ich mich da nicht dran erinnern. Aber es ist ein paar Jahre her.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gab es darüber hinaus Schreiben, in denen Sie das Problem schildern und sozusagen auf eine Änderung der Handlungs-, der Rechtsgrundlage abzielen, die an das BMVI und an das Kraftfahrt-Bundesamt gegangen sind diesbezüglich, also an die zuständigen Bundesministerien bzw. Bundesbehörden?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Nein. Wie eben gesagt, solche Schreiben kenne ich nicht. Das letzte Schreiben, wo ich mich selbst dazu geäußert habe, ging an Herrn Staatssekretär Odenwald. Aber das ist aus der jüngsten Vergangenheit.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Können Sie - - Wann war das genau? Wissen Sie das noch, wann das war? Also reicht ja theoretisch der Monat, dann können wir das noch mal nachvollziehen.

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Habe ich in meiner Aktentasche; müsste ich nachschauen.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber Sie können es nicht ungefähr zeitlich einordnen?



## 5. Untersuchungsausschuss

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja, wenn es wichtig und zentral ist, dann müssten wir ihm kurz die Möglichkeit geben, da die Unterlage beizuziehen.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, ich finde es sinnvoll, dass wir das noch mal klären, wann Sie zusagen den Staatssekretär auf dieses Problem aufmerksam gemacht haben. Insofern würde ich vorschlagen - -

(Zuruf der Abg. Kirsten Lühmann (SPD))

- Bitte? - Das weiß ich ja nicht. Das müssten wir ja zusagen aus der Unterlage rausbekommen.

(Kirsten Lühmann (SPD):  
Dann hätte ich die Frage  
mal gestellt!)

Ich frage noch mal: Können Sie zeitlich eingrenzen, ob dieses Schreiben vor oder nach Juli 2016 an den Staatssekretär Odenwald ging? Das ist dann - -

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Also zeitlich: Es gab ja im Bundesverkehrsministerium einen Untersuchungsausschuss. Und das Schreiben ist nach diesem Untersuchungsausschuss versandt worden.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dann würde ich weiter fragen. Sie haben das Thema der OBDs angesprochen. Sie haben auch immer - oder „immer“ ist übertrieben - - aber Sie haben auch in verschiedenen öffentlichen Statements sich dafür ausgesprochen, dass die Endrohrmessung wieder im Rahmen der Hauptuntersuchung, Abgasuntersuchung erforderlich sei. Können Sie da noch mal deutlich machen, was Ihr Standpunkt ist, warum das notwendig ist und wann und wie Sie das zusagen als Forderung adressiert haben? Das hängt ja zusammen mit der On-Board-Diagnose letztendlich.

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Ja, wir sind ja seit vielen Jahren als Technischer Dienst unterwegs. Und da gibt es auch ein Stichwort: Das ist das Thema

Feldversuche. Und diese Feldversuche, die sind nach meinem Kenntnisstand seit circa 20 Jahren nicht mehr systematisch bearbeitet worden. Feldversuche heißt, dass man für bestimmte Fahrzeugtypen statistisch - so wie wir das in Schweden zum Beispiel machen, auch heute noch - eben Fahrzeuge aufgrund - - also statistisch rausucht und dann die entsprechenden Verbräuche oder CO<sub>2</sub>-Konzentrationen misst. Hier hat es in der Vergangenheit zusammen mit dem ADAC einen Auftrag in Baden-Württemberg gegeben, einen solchen Feldversuch durchzuführen. Es hat auch vom BMVI, wenn ich es richtig erinnere, über das Bundesamt für Straßenverkehr [sic!] und dann über das UBA - wie gesagt, wenn ich es jetzt hier richtig erinnere -, glaube ich, auch hierzu anlassbezogen mal solche Untersuchungen gegeben. Und das waren also unter anderem hier Austauschkatalysatoren, die das BMVI mal zum Anlass genommen hat, solche Feldversuche durchzuführen. Diese Untersuchungen sind auch schon ein paar Jahre alt, 2007, 2011; müsste ich auch nachschauen. Das ist mir im Moment nicht präsent. Und insofern, sage ich mal, was das Thema CO<sub>2</sub> oder Verbräuche angeht in dem Zusammenhang, muss ich sagen, kann sich doch heute in Kenntnis dieser und ein paar anderer Berichte doch eigentlich keiner mehr über das Thema Abgasproblematik wundern. - Also, mich wundert das. Die Daten liegen doch alle auf dem Tisch.

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

**Kirsten Lühmann** (SPD): Danke. - Auch bei mir kann es zu Wiederholungen kommen, was aber auch daran liegt, dass ich ein bisschen Klarheit haben möchte. Gehe ich recht in der Annahme, dass wir bis jetzt eigentlich über die Typzulassung geredet haben und über die erforderlichen Prüfungen bei der Typzulassung? Meines Wissens fußen die auf die Verordnung 715/2007. Und da steht drin in einem Artikel, dass es für die genauen Durchführungsbestimmungen einen sogenannten gemeinsamen Regelausschuss - glaube ich, so heißt der - gibt, wo also Herstellende, Prüforganisationen usw. - - Wir hatten hier mehrere Zeugen, die über genau diesen Ausschuss geredet haben. Und in diesem Ausschuss



## 5. Untersuchungsausschuss

europaweit wurden die technischen Regeln festgelegt, von denen Sie eben mit dem Kollegen Müller geredet haben. Und das ist eine abschließende Aufzählung, das heißt, Sie dürfen auch nur das machen, was dadrin steht. Habe ich das so richtig verstanden?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Das haben Sie richtig verstanden.

**Kirsten Lüthmann (SPD):** Und dann hat die Bundesregierung in der Antwort auf eine Anfrage das gesagt, was der Minister auch schon öffentlich gemacht hat, dass er nämlich gesagt hat: Grundsätzlich steht da nämlich nicht drin, dass man die Software sich holen kann, also darf man es auch nicht, aber im begründeten Einzelfall kann man das. - Meine Frage ist: Hatten Sie schon mal einen begründeten Einzelfall bei Ihren Tests, wo Sie gesagt haben: „Mensch, da hätte ich jetzt aber gerne mal in die Motorsteuerungssoftware reingeschaut. Ich frage mal das KBA an, ob sie mir die Erlaubnis dazu erteilen“?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Das ist teilweise so gewesen im Rahmen der HU-Adapter-Entwicklung. Das von mir zitierte Schreiben ging ja aufgrund der Herkunft des Regelwerkes jetzt nicht an das BMVI oder an andere Stellen, sondern an die EU. In dem Falle haben wir uns dafür eingesetzt, die Software offenzulegen. Ansonsten gab es in der Zeit keine begründeten Verdächtigungen, dass solche Schritte notwendig gewesen wären.

**Kirsten Lüthmann (SPD):** Danke. - Und wenn ich Sie richtig verstanden habe, die Anregung, dass Sie gesagt haben, das sollte man aber mal grundsätzlich ermöglichen, die ist nach Aufdecken des VW-Skandals passiert, wo Sie dann gesagt haben - so ähnlich wie bei dem HU-Adapter -: Leute, jetzt sollten wir doch mal dieses Regelwerk ändern dahin gehend, dass wir grundsätzlich Zugriff auf diese Software haben.

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Das ist richtig.

**Kirsten Lüthmann (SPD):** Danke. - Ich hätte dann in der Runde keine - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann möchte ich noch mal kurz zurück. Es war, glaube ich, auch schon am Rande eben Thema gewesen, Herr Rettig, dass zwar Ihnen selber keine Vermutungen bezüglich von Abschaltvorrichtungen bekannt gewesen sind - so haben Sie es gesagt; vor September 2016 war Ihnen das nicht bekannt - -

(Zuruf: 2015!)

2015, genau. - Nun wurde das zu einem früheren Zeitpunkt mal vom UBA thematisiert und gesagt, es gebe jedoch Vermutungen seitens des TÜV, dass solche Einrichtungen zum Erreichen der Schadstoffgrenzwerte bei der Typprüfung genutzt werden. Das ist BMUB-2-1, Ordner 7, Blatt 242. Sind Ihnen diese Vermutungen in irgendeiner Weise bekannt gewesen nach dem September 2015? Haben Sie sich dann erinnert an diese Geschichte?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Nein, ist mir nichts bekannt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Jetzt - - Dann wechsle ich den Themenbereich, und zwar was die Notwendigkeit oder zumindest für mich das Thema - - Es war ja eben schon in Rede, was die Notwendigkeit des Einblicks in die Motorsoftware anbetrifft. Ist es Ihrer Ansicht nach ausgeschlossen, Abschaltvorrichtungen zu erkennen, ohne Einblick in die Motorsteuerung oder verbaute Software zu haben?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Da bin ich nicht Fachmann genug, um Ihnen diese Frage qualifiziert beantworten zu können.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gut. - Über die Notwendigkeit, Einblick in die Software zu nehmen, haben Sie gesagt - - Es gibt ja eine Information von Frau Kreitmair vom BMJV. Sie berichtet in einer E-Mail an eine Kollegin von einem Gespräch des Staatssekretärs Billen mit Ihnen am 24. März 2016. Danach benötigt der TÜV nicht Einsicht in alle Programmzeilen, Software, und es soll auch andere Möglichkeiten geben. Unklar ist, welche dies sind. Außerdem wird darauf verwiesen, dass die Programmstruktur verschiedener Automobilhersteller sehr unterschiedlich sei.



## 5. Untersuchungsausschuss

Das ist das Material BMJV-2-1, Ordner 9, Blatt 209. Inwieweit ist es notwendig, Einblick in die komplette Software zu erhalten aus Ihrer Sicht? Können Sie das noch mal kurz darstellen?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Soweit ich es erinnere, habe ich gesagt, war der Meinung, dass man nicht jede Zeile analysieren muss, und wir haben hier, wenn ich den Angaben Glauben schenken kann, mehr Software, als das Betriebssystem irgendeines Computers heute hat. Insofern bedarf es hier anderer Methoden, die sicherlich mein Vorgänger hier Ihnen besser beschreiben kann oder konnte. Es geht ja darum, dass wir, wie ich eben ausgeführt habe, bei Produkten - das kann ein Auto sein, das kann aber auch eben eine Insulinpumpe sein - heute nicht nur Mechanik vor uns haben oder Hardware, sondern eben auch ein Stück Software. Und diese Software, die gehört ja offensichtlich mit zu dem Produkt, weil ich kann von jetzt auf gleich die Eigenschaften einer Insulinpumpe ändern, oder ich kann die Temperaturdaten eines Schnullers für irgendwelche Zwecke verwenden. Also, das Produkt heißt eben Hardware und Software. Und bei der Software, Herr Vorsitzender, müssen wir aus unserer Sicht zwischen der Sicherheit, der Security der Software - - aber eben auch zur Privacy der Software Dinge beachten.

Wenn Sie also heute, wenn wir heute ein Fahrzeug abnehmen, dann ist das nach Stand der Technik eben die Hardware, die wir prüfen. Wir können aber die Software bis heute eben nicht untersuchen, durch welche Methoden auch immer. Da kann der Hersteller - das kann selbstverpflichtend sein - - Das ist jetzt nicht nur im Softwarebereich, in anderen Bereichen ja durch EU auch so geregelt - - das berühmte CE-Kennzeichen, was ja kein Qualitätskennzeichen ist, sondern nur den Zugang zum freien Markt kennzeichnet, dass die Voraussetzungen da erfüllt sind. Oder man führt tatsächlich selbst Tests durch, indem die Software mit entsprechenden Schlüsseln verschlüsselt wird, und, wenn Änderungen vorgenommen werden, diese dann durch die Schlüsseländerung auch angezeigt werden.

Aber was ist denn das Produkt, wenn die Software sich geändert hat? Müssen wir dann eine

neue Zulassung beantragen oder den Zustand der Software prüfen, sodass die Insulinpumpe eben auch nach wie vor sicher ihre Dosis abgibt? Das sind Fragen, die nicht nur im Fahrzeugbereich auftreten, sondern das ist aus meiner Sicht das Riesenthema im Produktebereich, wo Software mit drin ist. Das Thema - - Also, Sie werden es alle natürlich gelesen haben, demnächst scheinen ja Kühlschränke befragt zu werden, ob irgendwo in der Wohnung ein Mord stattgefunden hat. Dieses Thema ist - das muss ich hier auch deutlich sagen - in der Regelwerksgebung überhaupt kein Thema heute. Und das besorgt mich.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja. Danke schön. Das war noch mal ein interessanter Hinweis. - Einige Fragen zum Thema CO<sub>2</sub>-Überschreitungen bei VW-Fahrzeugen: In einem Bericht der *FAZ* vom 23.11.2015 wird ein Sprecher von Verkehrsminister Dobraindt zitiert mit folgenden Worten - ich sage die Quelle jetzt schon: BMF-1-2, Ordner 29, Blatt 57 -:

„Wir wollen vom TÜV wissen, wieso die falschen CO<sub>2</sub>-Werte bei Volkswagen nicht erkannt worden sind. Dieser Punkt hat mit der Motorsteuerung nichts zu tun.“

Weiter heißt in dem Bericht:

Aus dem Ministerium war zu hören, dass die Verärgerung über den TÜV groß sei, weil bei den Prüfungen diese falschen CO<sub>2</sub>-Werte durchgerutscht seien.

Sie, Herr Rettig, sollen die fehlerhaften Messungen laut dem Bericht nicht bestätigen können. Zitat:

„Weder bei uns noch bei VW. Es ist für mich ein absolutes Rätsel, wo VW die Abweichungen feststellt haben will.“

Das ist das - - Ebenda, Blatt 58. - Was können Sie uns über die Abweichungen der CO<sub>2</sub>-Werte bei VW-Fahrzeugen sagen?



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Ich muss mich da ein klein wenig wiederholen und auf die Untersuchungen, die Feldversuche, die ich zitiert habe, im Auftrage Baden-Württembergs oder eben auch teilweise im Auftrage des BMVI über das Umweltbundesamt - - noch mal darauf zurückkommen. Dass die Abweichungen zwischen Rollenprüfstand, also bei der Typprüfung, und im realen Verkehr - ich wiederhole mich da - - die sollten hier niemanden überraschen. Das ist seit vielen, vielen Jahren bekannt. Und darauf habe ich mich bezogen. Das heißt also, das, was an Verbrauchswerten und CO<sub>2</sub> auf dem Rollenprüfstand bei der Typprüfung gemessen worden ist, ist ja auch noch mal im Rahmen dieses - - oder nach September 2015 durch andere Technische Dienste bei VW wiederholt worden. Die Ergebnisse kenne ich nicht. Das ist Sache des KBA gewesen. Insofern habe ich da auch kein Verständnis für gehabt und habe es auch heute nicht, davon zu sprechen, dass VW oder wir in dem Falle falsche CO<sub>2</sub>-Daten gemessen haben. Da gibt es ein ganz normales Prüfverfahren für. An dem Prüfverfahren hat sich nichts geändert. Und insofern ist es nicht unsere Sache, die des TÜV Nord, gewesen, und wird es auch nicht sein, ob es irgendwelche Unterschiede zwischen unserer Messung und dem, was in irgendwelchen Katalogen steht - - ob es die Unterschiede gibt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Laut einem Bericht von - -

(Zuruf)

- Entschuldigung. Dann gebe ich das Wort weiter. Die CDU/CSU-Fraktion ist an der Reihe.

**Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Ich komme noch mal so - aber nur relativ kurz - auf diese technischen Regelwerke zu sprechen. Es gab im vierten Quartal 2015 verschiedene Presseberichterstattungen, und in einer Presseberichterstattung in der *Frankfurter Allgemeinen Zeitung* vom 15.11.2015 wird zitiert aus einer Werbebroschüre. Das ist eine Broschüre einer offensichtlichen Tochtergesellschaft des TÜV Nord. Geschrieben steht dort:

Die Ingenieure des IFM-Instituts für Fahrzeugtechnik und Mobilität informieren Sie umfassend, weisen auf mögliche Hindernisse hin und zeigen Freiräume auf.

Was muss ich mir unter dem Begriff „zeigen Freiräume auf“ vorstellen? Wie muss ich das verstehen, womit Sie gegenüber ihren Kunden - - Das sind dann wahrscheinlich eher Fahrzeughersteller oder - - Vielleicht können Sie das auch noch einmal ausführen? Welche Freiräume werden dort sozusagen aufgezeigt? Was kann Gegenstand dieser beworbenen Maßnahme sein?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Ja, wir nennen das im Rahmen unserer Arbeit - Klammer auf: aus meiner Sicht ein sehr wichtiger Punkt; Klammer zu - Ermessensspielraum. Ich denke, dass Sachverständige einen Ermessensspielraum haben müssen. Wenn man zur Hauptuntersuchung kommt und das Reifenprofil um 0,1 oder 0,2 mm schwankt, dann heißt das für mich Ermessensspielraum - - den Hinweis zu geben, dass hier in zwei Monaten auf jeden Fall ein Reifenwechsel anzustehen hat. Das meine ich an diesem etwas einfachen Beispiel damit. Ja, das ist richtig.

**Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):** Beziehen sich diese Freiräume eher dann auf Reifenprofiltiefen oder auch auf - - bei Typzulassungen auch auf Emissionswerte?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Es gibt in den Regelwerken Plus/Minus-Grenzen. Da sind oft die Bewegungsspielräume gar nicht vorhanden. Aber es ist, denke ich, geübte Praxis, dass Abweichungen, die eklatant wären, natürlich überhaupt nicht akzeptiert werden.

**Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):** Zurückkommend auf die Frage, die die Kollegin Lühmann gestellt hat, nur noch mal zur Vergeisserung: Bezug nehmend auf Ihre Äußerung in der *Welt* vom 23. November sagten Sie, dass die Hersteller von Kraftfahrzeugen Betriebsgeheimnisse geltend gemacht haben, um Einblick in die Motorsoftware zu verweigern. Welche Hersteller, die sich auf sozusagen die Verletzung von Betriebsgeheimnissen da berufen haben, sind Ihnen



## 5. Untersuchungsausschuss

erinnerlich? Welche Hersteller waren das, auf die Sie dann in Ihrem Interview Bezug genommen haben?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Das sind im Wesentlichen alle deutschen Hersteller, die ja im Rahmen der Entwicklung des HU-Adapters hier ihre Software hätten darstellen müssen.

**Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):** Das heißt, Ihre Einlassungen in dem Presseinterview bezogen sich ausschließlich auf die Situation im Zusammenhang „Einführung mit dem HU-Adapter“, und danach ist es allerdings nicht mehr vorgekommen, dass Hersteller, insbesondere deutsche Hersteller, sich Ihrem Ansinnen, in die Motorsteuerungssoftware Einblick nehmen zu können - so eines müssten Sie ja dann geäußert haben - - sich hinter Betriebsgeheimnissen zurückgezogen haben. Oder wie war es?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Also über das Zurverfügungstellen von Software oder die Verweigerung mit dem Hinweis, es sind confidential - - Betriebsgeheimnisse, hat es für mich nicht erkennbar - ich bin auch nicht adressiert worden - - keine Hinweise gegeben, dass man jetzt sich diesem Thema öffnen würde im Zusammenhang mit der Abschaltsoftware. Ich referiere hier auf das Thema „Software HU-Adapter“, den Erfahrungswert, und danach hat es auch keine Gespräche mit Verbänden oder Herstellern gegeben, die signalisiert hätten oder hätten können, dass hier eine Freigabe für dieses Thema erfolgen würde.

**Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):** Okay. - Eine etwas andere Nachfrage: Unter dem 30. März 2016 übersendet der TÜV Nord an Bundesminister Dobrindt ein eigenes Positionspapier. Dieses findet sich in MAT A, BMVI-2, BMVI Leitung, Leitungsregistratur, Ordner 3 von 5, auf Seite 153 ff. Darin äußern Sie sich zu einem Verordnungsvorschlag der EU-Kommission, den diese am 27. Januar 2016 gemacht hat, und führen unter dem Punkt „Zugang zu Fahrzeugsoftware und -daten“ Folgendes aus - Zitat -:

Der im Verordnungsentwurf zukünftig vorgesehene Zugang des

Technischen Dienstes zur Software des Fahrzeugs und den entsprechenden Algorithmen ist für die korrekte und sachgemäße Durchführung des Typgenehmigungsverfahrens notwendig.

Können Sie das gegebenenfalls noch etwas näher erläutern? Und inwieweit ist eine korrekte und sachgemäße Durchführung des Typgenehmigungsverfahrens vom Einblick in die Motorsteuerungssoftware abhängig?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Das Papier, die Stellungnahme, die Sie zitiert haben, ist, wenn ich es richtig erinnere, vom VdTÜV, Verband der Technischen Überwachungsvereine, nicht vom TÜV Nord. Gleichwohl stehen wir als TÜV Nord da natürlich hinter und haben an der Formulierung mitgearbeitet. - Ja, ist okay?

**Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):** Aber Sie machen sich das - -

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Ist VdTÜV.

**Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):** Entschuldigung, aber Sie machen sich das - - sozusagen diese Aussage ohnehin zu eigen?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Ja, ja.

**Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):** Wir können jetzt noch mal auf den Briefkopf kommen, aber das schenken wir uns mal.

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Ja, ja. Ist okay.

**Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):** Aber wenn das so ist, inwieweit - -

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Ja. Das, was ich Ihnen - - Sie fragten ja - ich wiederhole, fasse zusammen -, warum das notwendig ist.

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

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Ich komme mit meinen Beispielen aus der Produktprüfung wieder, weil heute und eigentlich schon seit einigen Jahren



## 5. Untersuchungsausschuss

die Hardware und Software ein gemeinsames Produkt darstellen. Wenn Sie heute - was machbar ist und was auch geschehen ist - eine Insulinpumpe über ihr iPhone manipulieren, dann manipulieren Sie die Software. Und das kann natürlich fatale Folgen haben. Das ist jedem klar. Das heißt also, wenn da jetzt ein TÜV-Nord-Stempel draufsteht, der eine Produktsicherheit gewährt, dann, meine Damen und Herren, Herr Vorsitzender, muss da auch TÜV Nord drin sein. Dann können wir die Software nicht ausblenden, weil die Gefahren, die damit verbunden sind, die kann man ja eingrenzen: Security, Privacy, die Quellcodes entsprechend absichern, schauen, ob die Software überhaupt nach einem entsprechenden Standard, den es auch schon seit ewig und drei Tagen gibt, programmiert worden ist. Wir machen das - Klammer auf: für Sie als Hinweis - seit vielen, vielen Jahren für die Deutsche Bundesbahn [sic!] in sicherheitsrelevanten Bereichen von Zügen. Also, es geht. Es wird auch gemacht. Nur, heute wird es eben nicht überall gemacht. Und insofern stehe ich da natürlich voll und ganz hinter dieser Forderung, die auch zu der Zeit, als ich noch Präsident beim VdTÜV war, entstanden ist.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Ich habe es eben noch einmal herausgezogen: Das ist ein Schreiben des VdTÜV, und Sie sind Rechtsunterzeichner. Insofern passt das auch. Aber das, was Sie eben gesagt haben, finde ich, ist - - leuchtet wirklich gut ein. Aber inwieweit war dann bislang ohne Einblick in die Motorsteuerungssoftware eine korrekte und sachgemäße Typprüfungs-genehmigung durch die Technischen Dienste überhaupt möglich?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Weil wir eine Entwicklung bei Regelwerken haben. Wir haben unter anderem - ich muss hier mal kurz reinschauen; das muss 1976 gewesen sein - - Da gab es die äußerst bedauernswerte Dioxinfreisetzung in Seveso. Bis zu diesem Zeitpunkt, Herr Vorsitzender, war der traditionelle Arbeitsschutz frei von Umweltfragen. Umwelt gab es im Arbeitsschutz nur am Rande. Erst nach diesem eklatanten Unfall ist sukzessive das Thema Umweltschutz auch in den Arbeitsschutz integriert worden. Das Regelwerk

wurde also fortgeführt. Das ist so, und Sie müssen es mir einfach glauben, Herr Müller, manchmal wünsche ich mir, dass es eben auch sehr viel schneller geht. Wir würden alles dazu beitragen.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Das ist doch mal ein Wort. - Und in diesem nämlichen Positionspapier zur Anpassung der Typgenehmigungsverfahren fordern Sie, wie gesagt, nun, dass die Technischen Dienste die Prüfungen künftig selbst in den Händen halten, um durch den unmittelbaren Zugriff auf den Prüfprozess und die Prüfeinrichtung allerletzte Zweifel hinsichtlich der gebotenen vollständigen Beherrschung der wahrzunehmen Prüfaufgaben auszuräumen. Und dieses mehrfach schon herangezogene Interview in der *Welt* - - in diesem wird die, finde ich, nachvollziehbare Frage aufgeworfen, warum Prüforganisationen bislang die Verantwortung auf sich genommen haben, wenn der angebliche Zustand auf den Messanlagen - da geht es um die Frage „Heranziehung von Prüfständen beispielsweise bei Fahrzeugherstellern“ - einerseits unbekannt ist und andererseits aber so entscheidend für das Ergebnis ist. Wie muss ich mir das vorstellen? Warum sind Prüforganisationen, vielleicht auch Ihre konkret, insofern - - Warum hat man sich in diese Zwickmühle begeben?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Ich muss Sie bitten - - Ich habe das akustisch, gerade Ihren Abschluss, nicht mitbekommen. Ich würde Sie bitten, das zu wiederholen.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Es geht um die Frage, dass Sie in diesem Positionspapier auch fordern, dass die Technischen Dienste vollumfänglich Herr des Prüfverfahrens sind, also dass auch auf eigenen, Ihnen in den vollkommenen technischen Spezifikationen bekannten, vertrauten Prüfständen beispielsweise - - dass diese Prüfungen dort durchgeführt werden. Wie ist es denn überhaupt zu erklären, dass Sie bislang das auch zum Teil nicht selber umgesetzt haben, also beispielsweise für Untersuchungen auf Prüfstände von Fahrzeugherstellern zurückgegriffen haben?



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Ich müsste mir jetzt den Text anschauen, aber Herr des Verfahrens bedeutet ja nicht unbedingt, über eigene Messmittel zu verfügen. Bei Messmitteln ist es so, dass wir hier in Deutschland - zumindest heute noch teilweise, früher ganz - Eichämter hatten, die solche Mess- und Prüfmittel eben kontrollieren und entsprechende Neujustagen, falls erforderlich, vornehmen.

Heute hat die EU dieses Thema mehr oder weniger eingenommen, und zwar spricht man bei der EU heute nicht von Eichen - hat es auch nie getan -, sondern von Kalibrieren. Das ist im Wesentlichen ein Unterschied in der Papierlage. Da möchte ich jetzt aber wegen der Details auch nicht zu sehr drauf eingehen. Insofern ist es in Deutschland überall da, wo Messmittel verwendet werden, in Firmen, in Autowerkstätten, was unsere eigenen Messmittel auch angeht, natürlich Stand der Technik, zu schauen, ob hier entsprechende Plaketten vorhanden sind, ob Eichungen oder Kalibrierungen vorgenommen sind. Und deshalb braucht man hier auch gar nicht mehr Eigentum in dem Bereich zu besitzen, sondern prüft eben die Prüfmittel und kann dann, egal wo, mit dem Prüfen beginnen.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Gleichwohl hat allerdings der TÜV Nord die Frage aufgeworfen im Zusammenhang mit dem Rückgriff auf Prüfstände eines Fahrzeugherstellers, insofern VW, ob womöglich VW die Software und die Rollwiderstände der Prüfstände zu eigenen Gunsten verändert haben könnte. Das jedenfalls findet man presseöffentlich in diesem mehrfach zitierten Interview, dass Sie der *Welt* am 24.11. [sic!] gegeben haben. Wie kamen Sie dann damals zu der Annahme, dass so was jedenfalls grundsätzlich möglich sei? Oder was hat in Ihnen damals die Befürchtung ausgelöst, wenn Sie heute sagen: „Na ja, im Grunde genommen muss man ja jetzt doch nicht alles selber im Eigentum haben, weil das kann schon ordnungsgemäß kalibriert sein, und das können wir auch nachvollziehen“? Wie ist das zu erklären?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Es gibt bei den Rollenprüfständen unter anderem einen Kennwert, das

ist der Rollbeiwert, Rollwert, der nicht in unserem Beisein geprüft wird. Dazu braucht man spezielle Teststrecken, die es nicht überall gibt. Und das meinte ich eben, oder meinten wir in unserem Positionspapier der Technischen Überwachungsvereine, hier doch Herr des Verfahrens zu sein, dass also unter anderem solche Rollbeiwerte uns nicht testiert zur Verfügung gestellt werden, sondern dass wir nach all diesen Erkenntnissen - ja, bitte: nach all diesen Erkenntnissen - doch ein Stück mehr oder deutlich mehr Herr des Verfahrens werden müssen, weil da, wo TÜV Nord draufsteht, muss auch TÜV Nord drin sein. Und dann muss es möglich sein, Software zu prüfen. Dann muss es möglich sein, entsprechende wichtige Parameter, die dann in die Prüfung über die Software mit eingespielt werden in den Prüfstand - - dass man hier ein Vieraugenprinzip auf jeden Fall gelten lässt oder, was mir am liebsten wäre, gesetzlich vorschreibt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. Danke schön. - Ich möchte ganz gern noch mal eben fortsetzen bei der Frage, die ich bei meinem letzten Beitrag aufgeworfen hatte bezüglich der CO<sub>2</sub>-Überschreitungen bei VW. Es hat eine weitere Medienveröffentlichung gegeben, und zwar einen Bericht von *Frontal21*. Laut diesem Bericht konnten die abweichenden CO<sub>2</sub>-Werte letztlich auch nicht [sic!] bestätigt werden, allerdings erst bei einer zweiten Nachmessung und unter Einsatz eines VW-eigenen Fahrers auf dem Rollenprüfstand. Das ist in einem Videomitschnitt zu sehen vom ZDF. Die Quelle ist Video „Kungeln mit dem Staat“. Haben Sie hierzu nähere Informationen, insbesondere in der Richtung, inwieweit die letzte Messung von staatlicher Seite auch kontrolliert gewesen ist?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Da kann ich Ihnen zu dem Beitrag nichts sagen, sondern nur wieder darauf mich beziehen, dass es seit langem bekannt ist, dass Unterschiede in den Verbrauchswerten und CO<sub>2</sub>-Themen, die damit ja verbunden sind - - dass das seit langem bekannt ist.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. - Dann abschließend von mir bezüglich des Gesprächs im BMVI am 24. November 2015 zum Thema VW:



## 5. Untersuchungsausschuss

Am 19. November 2015 wurden Sie vom Staatssekretär Odenwald zu einem Gespräch zum Thema VW ins BMVI eingeladen und um persönliche Teilnahme gebeten; das ergibt sich aus dem Material KBA-2-1, Blatt 226. Neben Ihnen wurden sämtliche Mitglieder der Untersuchungskommission VW zu dem Gespräch eingeladen. Soweit ersichtlich ist, finden sich zu diesem Gespräch aber keine näheren Informationen zum Ablauf und zum Inhalt - - der Akten. Da wollte ich halt von Ihnen wissen, was Gegenstand dieses Gesprächs, dieses Treffens gewesen ist, sofern es der öffentlichen Sitzung hier zugänglich ist.

**RAn Wiebke Jasper:** ... (akustisch unverständlich)

(Zuruf: Mikrofon, bitte!)

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Sagen Sie es ins Mikrofon, damit wir es fürs Protokoll haben. - Sagen Sie es noch mal, bitte?

**RAn Wiebke Jasper:** Also, nach meinem Kenntnisstand gab es für dieses Thema eine Vertraulichkeitsverpflichtung für die Teilnehmer des Gesprächs. Deswegen ist jetzt die Frage, ob das hier - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm. - Können Sie mir sagen, ob das eingestuft worden ist? Dann müssten wir entsprechend handeln.

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Kann ich Ihnen im Moment nichts zu sagen. Deswegen hatte ich hier Frau Jasper gebeten, ob sie da sich dran erinnert.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. - Also, ich bekomme den Hinweis - rechtlich -, es ist nicht eingestuft. Insofern sind Sie verpflichtet, darüber zu berichten.

(Zuruf)

- Also, nach unserer Kenntnis ist das nicht eingestuft oder als vertraulich bezeichnet.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Wenn es eingestuft wäre, dann gibt es jetzt keine Antwort. Wenn es nicht eingestuft ist - -

**Kirsten Lühmann (SPD):** Haben wir denn überhaupt Unterlagen zu dem Gespräch?

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Das wäre jetzt die nächste Frage gewesen.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Denn wenn wir keine Unterlagen haben, können die auch nicht eingestuft sein. Wenn es also ein neuer Vorgang ist, bei dem noch nicht geprüft wurde, ob er eingestuft ist oder nicht, dann ist es schwierig. Haben wir Unterlagen zu dem Gespräch?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Also, wir haben keine Informationen über das Gespräch, wir haben keine Unterlagen über dieses Gespräch und eben auch keinen Hinweis, ob es eingestuft worden ist. Das heißt, es hat stattgefunden. Insofern möchte ich ganz gern wissen, was Gegenstand dieses Gesprächs gewesen ist.

**Kirsten Lühmann (SPD):** Aber dann müssten wir doch, um den Herrn Rettig auch zu schützen - - Das hatte ja Frau Jasper auch gesagt. Wenn Herr Rettig eine Vertraulichkeitserklärung unterschrieben hat, dann müssten wir erst einmal klären, ob die auch für uns gilt oder nicht. Wir können ihm ja nicht sagen, er muss jetzt hier antworten, und auf der anderen Seite kriegt er dann da einen übergeben. Ich weiß nicht, ob das so ist; aber ich würde es gerne wissen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gut. - Dann fragen wir konkret nach, ob dieses - -

**RAn Wiebke Jasper:** Es gab nach meinem Kenntnisstand keine schriftliche Vertraulichkeitsverpflichtung der Teilnehmer des Gesprächs, aber eine mündliche. Und wie das dann einzustufen ist, das ist mit den Teilnehmern des Gesprächs nach meinem Kenntnisstand eben nicht weiter erörtert worden. Es ist nicht - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gibt es seitens des BMVI Hinweise darauf, dass dieses Gespräch eingestuft worden ist? Herr Neuhoff, können Sie uns dazu etwas sagen? Ist das ein streng vertrauliches Gespräch gewesen oder - -



## 5. Untersuchungsausschuss

(Zuruf: Das muss schon formal eingestuft sein!)

- Ja, also formal. Genau, ein formal eingestuftes Gespräch.

**MR Lothar Neuhoff** (BMVI): Das können wir jetzt hier ad hoc nicht beantworten. Spontan würde uns jetzt als Lösungsvorschlag einfallen, dass wir das hier vielleicht als - - dass wir unterstellen, dass es NfD eingestuft ist, und das nichtöffentlich behandeln, aber ansonsten hier beantworten jetzt.

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): Damit können wir - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann würden wir so verfahren, und dann würde ich die Öffentlichkeit - ach so, Sie sind damit einverstanden? - bitten, den Raum zu verlassen und - -

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): Ich will nicht schon wieder der Spielverderber heute sein.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Nein, nein.

(Unterbrechung des Sitzungsteils Zeugenvernehmung, Öffentlich: 13.20 Uhr - Folgt Sitzungsteil Zeugenvernehmung, NfD)

(Wiederbeginn des Sitzungsteils Zeugenvernehmung, Öffentlich: 13.28 Uhr)

**Fortsetzung der Vernehmung des Zeugen Dr. Guido Rettig**

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ich stelle fest: Die Öffentlichkeit ist wiederhergestellt. Dann darf ich der SPD-Fraktion das Wort geben. - Kirsten, ist seitens der SPD-Fraktion noch Redebedarf oder Fragebedarf?

**Kirsten Lühmann** (SPD): Wir haben immer Redebedarf, und bei Herrn Rettig haben wir sogar Fragebedarf. - Herr Rettig, bei meiner letzten Frage hatte ich mich auf die Typzulassung beschränkt.

Da hatten Sie ja gesagt, Sie haben also die Offenlegung der Software erst nach dem VW-Skandal gefordert. Die ist ja dann auch im Regelausschuss aufgenommen worden und zum 01.01. eingeführt. Ist damit Ihre Forderung erfüllt?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Wenn sie eingeführt ist, was ich im Moment nicht weiß, und zwar so, dass sie in den technischen Regeln, die unsere Arbeitsgrundlage sind - - Wenn das da so geregelt ist, dass für die Hersteller nunmehr klar ist, dass diese Software geprüft werden kann von einem Technischen Dienst, dann bin ich damit zufrieden. Ich bin mir - - Ich weiß es im Moment einfach nicht und kann es nicht bewerten, was Sie gesagt haben. Ob das sozusagen die arbeitsfähige Version für einen Technischen Dienst ist, da bin ich im Moment überfragt.

**Kirsten Lühmann** (SPD): Danke. - Ja, das hatte ein Zeuge so ähnlich gesagt. Also, er hat gesagt, das ist eingeführt. Aber die Frage ist beantwortet, danke.

Dann hatten Sie mehrfach davon gesprochen, dass Sie eingefordert haben, dass man Software offenlegt. Sie haben aber hier auch ausdrücklich gesagt, das betrifft nur die HU-Adapter. Also, das Thema Hauptuntersuchung ist ja eigentlich nicht ein Thema unseres Untersuchungsausschusses. Ich wollte das nur mal feststellen, dass das ausschließlich diesen Bereich betrifft. Sie haben ja auch gesagt, die Endrohrmessung soll eingeführt werden; das haben wir übrigens auch gemacht. Also noch mal zur Klarstellung: Das betrifft nicht unseren Untersuchungsauftrag, sondern die Hauptuntersuchungsmessung, Ihre Forderungen?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Nein, nein. Das betrifft - - Das Thema der Hauptuntersuchung des Adapters war ein Beispiel, mit welchen Schwierigkeiten wir zu tun hatten und auch immer noch zu tun haben, an entsprechende Daten des Fahrzeuges, eben auch an das Thema Software hier heranzukommen. Natürlich betrifft es im Kern die Motorsteuerungssoftware, also den Gegenstand Ihres Untersuchungsausschusses - auch.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Kirsten Lüthmann** (SPD): Na ja, bei unserem Untersuchungs- - Ja, gut. Unser Untersuchungsauftrag geht aber davon aus, dass Motorsteuerungssoftware manipuliert wurde - - und die Frage: Wie erkennen wir das im Rahmen von Typzulassung und - da wäre ich jetzt auch gleich drauf gekommen - Feldüberwachung? Sie sind der Meinung - das müsste ich jetzt noch mal fragen -, dass wir die Hauptuntersuchung eigentlich mit reinnehmen müssten in unsere Bewertung?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Nein, die Hauptuntersuchung findet ja sozusagen an den TÜV-Stationen statt - - dass - - wir reden hier - - und zwar da eben nicht heute über das Auslesen auf einem Rechner ohne Endrohrmessung, also, ich sage mal, nicht mehr so wie früher. An dieser Stelle ist das, was die Motorsteuerungssoftware uns liefert bzw. dem PC, wie sie es liefert, uns unbekannt. Wir haben hier eine Schnittstelle. Wir bekommen Daten und „that's it“ und schließen daraus, allgemein anerkannt und über lange Jahre besprochen, dann auf den Zustand dessen, was Verbrauch, CO<sub>2</sub> etc., etc. angeht. Das heißt also, auch hier wäre es wünschenswert, aus dem Grunde HU Einblick in die Software zu bekommen. Im Rahmen der Typprüfung kann das erfolgen. Das muss nicht jedes Mal gemacht werden. Was wir bei der wiederholenden Fahrzeuguntersuchung dann machen müssen, wäre ein kurzer Check - so wie mir einige Fachleute berichtet haben, wäre das relativ problemlos -, ein Check, ob diese Software geändert worden ist. Das wäre der Teil Prüfung der Software, wenn Sie mit Ihrem Fahrzeug zur TÜV-Station fahren.

Aber der umfangreichere Teil im Sinne eben einer Typprüfung wäre dann, dass dieses Paket - - Da steht was mit vier Reifen, hat einen Motor drin, hat aber auch Software, die ja immer dominanter wird, autonomes Fahren etc. Dann muss an dieser Stelle zukünftig - Herr Müller, ich sage noch mal: so schnell wie möglich - eine Prüfung nach dem Stand von Wissenschaft und Technik der Software erfolgen. Ich verwende den Begriff „Wissenschaft und Technik“ ganz besonders, nicht nur nach dem Stand der Technik.

**Kirsten Lüthmann** (SPD): Ja. - Ich wiederhole mich, wenn ich sage, die Endrohrmessung haben

wir inzwischen wieder eingeführt. Zu dem anderen gibt es im politischen Raum mehrere Forderungen. Wir werden dann schauen, wie wir sie umsetzen; das ist nicht Untersuchungsgegenstand.

Ich komme dann aber, wenn Sie sagen, die HU soll mit implementiert werden, noch mal zu dem Begriff „Feldüberwachung“ - der ist hier auch mehrfach gefallen -, „Feldüberwachung“ und „Feldüberprüfung“. Mir geht es einfach noch mal darum, dass wir das klarstellen: Das eine war, wo Sie gesagt haben, da gab es mal - das haben wir hier auch deutlich erörtert - eine gemeinsame Feldüberwachung im Sinne der Verordnung, die da lautet, es muss nachgeprüft werden, dass auch jederzeit im Laufe des Fahrzeuglebens diese Werte noch eingehalten werden. Das ist die Feldüberwachung, die laut Verordnung von dem Hersteller zu machen ist, der dann wiederum teilweise Prüforganisationen damit beauftragt, auch den TÜV Nord. Und auf der anderen Seite ist das, was Sie geschildert haben: dass man Werte sammelt im realen Fahrbetrieb, um - das hat uns auch ein Zeuge erzählt - einen Katalog darzustellen, den die gesamte EU nutzt, von den tatsächlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der verschiedensten Fahrzeuge im Realbetrieb. Ich wollte noch mal klar sagen, dass das jetzt zwei unterschiedliche Sachen sind.

Ich komme noch mal auf die Feldüberwachung nach der Verordnung. Da sagen Sie - - Also, ich habe nicht verstanden, was Sie uns in Ihren Aussagen dazu gesagt haben. Ich habe eigentlich nur Aussagen gehört zu dem anderen Teil, zu diesem CO<sub>2</sub>, zu dem Katalog, der auch aktuell sein müsste. Da haben Sie uns gesagt, der ist nicht aktuell. Das habe ich nicht ganz verstanden. Unser Untersuchungsgegenstand ist ja dann, wenn man so will, die Feldüberwachung nach der Verordnung, also die Frage: Hat das Fahrzeug in seiner gesamten Lebensdauer die gleichen Werte, die es bei der Typzulassung haben muss? Da hatten wir bisher immer den Rollenprüfstand. Sie sagen jetzt, Sie würden gerne erstens das ausweiten auf die HU, wenn ich das verstehe. Haben Sie konkret zu der Feldüberwachung nach der Verordnung irgendwelche Forderungen gehabt? Ent-



## 5. Untersuchungsausschuss

schuldigen Sie, ich habe es nicht ganz verstanden, die beiden Dinge zu trennen in Ihren Aussagen.

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Das eine, denke ich, ist klar: Die Typprüfung findet entweder in eigenen Laboren statt oder beim Hersteller. Damit ist sozusagen der Prototyp ja angesprochen, der in all seinen Belangen geprüft werden muss, ob er eben die entsprechenden Normen einhält. Ein Problem habe ich in diesem Zusammenhang erwähnt. Das ist der Rollwiderstand, wo wir eben in diesem Verfahren nicht Herr des Verfahrens sind, sondern eben bestimmte Werte zur Kenntnis nehmen. Ich könnte Ihnen jetzt noch auch bei der Typzulassung ein schönes Schaubild präsentieren, welche Rolle wir aufgrund der Regelwerke eigentlich bei diesem ganzen Zulassungsverfahren haben. Denn es ist ja nicht sichergestellt - ich sage das jetzt mal aus TÜV-Sicht; es sollte so sein, auch im Eigeninteresse, es ist aber nicht sichergestellt -, dass nachher bei der Conformity of Production - so nennt sich das -, also wenn die Serienreife so langsam anläuft - - ob dann eben noch alles qualitätsmäßig an Bauteilen so verbaut ist, wie es sein sollte. Da könnte eine Diskrepanz schon zwischen Rollenprüfstand und dieser Conformity of Production entstehen. - Abgehakt, der Teil.

Der andere Teil: Wir haben jetzt die Software geprüft, wir haben geguckt, ob da vier Räder am Auto sind, ob es Spiel im Lenkrad ist usw., inklusive Software. Nach zwei oder jetzt drei Jahren kommt dieses Auto zum TÜV. Da wäre mein Vorschlag, dass wir hier nicht - - Oder es ist ja sehr gut, dass wir hier wieder eine Endrohrmessung haben und uns nicht nur auf das, was die Software uns an Daten liefert, auf unseren Rechner spielt, verlassen, sondern auch eben hinten mal reinschauen am Auspuff, was denn da Sache ist. Mein Vorschlag, bezogen auf Software, wäre, an dieser Stelle zu prüfen, ob die Software geändert worden ist. Mehr braucht man da nicht zu prüfen. Wenn Sie mit Ihrem Auto - -

**Kirsten Lüthmann** (SPD): Im Rahmen der Feldüberwachung?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Bitte? Nein, im Rahmen Ihrer regelmäßigen Untersuchung Ihres Autos. Das ist Teil zwei. - Im Rahmen der Felduntersuchung würde man eine statistisch relevante Anzahl eines Fahrzeugtyps, ich sage mal, einsammeln, bei irgendwelchen Fahrzeugvermietern zum Beispiel - das kann man auch bundesweit machen, das kann man koordiniert machen von München bis Flensburg oder von Garmisch-Partenkirchen bis Flensburg -, und da würde man dann eben schauen oder diese Fahrzeuge eben über einen bestimmten Zeitraum begleiten und das, was Sie da sehr präzise beschrieben haben, untersuchen. Da würde man dann wieder CO<sub>2</sub> messen. Das wäre keine Typprüfung, sondern eine ganz normale Prüfung, wo Sie sagen: Ich muss da nächste Woche zum TÜV. - Das ist Felduntersuchung.

Ich kann es einfach nur als Hinweis Ihnen geben: In Schweden wird das also seit vielen Jahren gemacht. Es wird ausgeschrieben; es ist also ein europäisches Wettbewerbsthema. Und seit vielen Jahren sind wir halt immer dabei, sodass dann in diesem Zusammenhang auch sehr viele Daten zur Verfügung stehen würden, wo ich denke: Da kann vielleicht sogar auch ein Automobilhersteller dann was mit anfangen und seine Rückschlüsse daraus ziehen. Das ist ja nicht nur Beschäftigungstherapie.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Keine weiteren Fragen der SPD. - Dann geht das Wort an die Fraktion der Grünen.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich konnte ja vorhin aufgrund der Zeit nicht noch mal präzise nachfragen und will es jetzt noch mal tun. Im Rahmen des Typprüfungsverfahrens sind Sie zu keinem Zeitpunkt vom Kraftfahrt-Bundesamt beauftragt worden oder gebeten worden, in die Motorsteuersoftware reinzuschauen? Können Sie das noch mal bestätigen, weil das - -

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Ja. Also, da liegen mir keine Kenntnisse drüber vor.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay, das wollte ich noch mal klären. -



## 5. Untersuchungsausschuss

Dann hatten Sie gesagt, dass beim Thema „Offenlegung der OBD-Software oder der HU-Adapter“ die deutschen Hersteller mit Betriebsgeheimnis argumentiert haben hinsichtlich der Verweigerung sozusagen, in die Software Einblick zu gewährleisten. Das heißt, die ausländischen Hersteller - im Umkehrschluss - sehen das anders oder haben sich an der Stelle nicht sozusagen verweigert?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Nein, nein. Das ist falsch.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann stellen Sie es doch mal richtig. Also, dann sehen es die ausländischen Hersteller genauso und haben es verweigert? Oder wie darf ich das interpretieren?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Also, soweit ich es in Erinnerung habe, Herr Kühn, sind wir hier zunächst nur mal mit den deutschen Herstellern im Gespräch. „Wir“ heißt in dem Fall: die Technischen Überwachungsvereine von Nord bis Süd.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dr. Rettig, mich würde noch mal interessieren: Ist das Kraftfahrt-Bundesamt oder das BMVI oder welche Behörde auch immer mal auf Sie zugekommen und hat gefragt: Wir wollen mal gerne Tests außerhalb des NEFZ haben. - Also, Sie haben ja selber gesagt: Wir durften das nicht; das war nicht unser Auftrag. - Klar. Hat es das Umgekehrte gegeben?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Ja, und zwar im Rahmen der - - Ich nenne das - - Nein, es war im Rahmen der Feldüberwachung in einer Studie, die, meine ich, das BMVI über die Straßenzulassungsbehörde in Auftrag gegeben hat, also initiiert hat. Der Auftraggeber war in diesen Fällen, glaube ich, immer das UBA am Ende des Tages für unser Institut für Mobilität. Und zwar in dem Zusammenhang gab es einen besonderen Anlass. Ich meine, das wären Austauschkatalysatoren gewesen, wo solche Aufträge dann verteilt worden sind. Aber noch mal: Das hat jetzt - - ist keine systematische Beauftragung, meinerwegen natürlich auch im Ausschreibungsverfahren. Also, eine Systematik steht da nicht hinter, sondern das war immer anlassbezogen.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber es hat nie - - Oder ich frage mal: Hat es eine Anfrage gegeben auch im Rahmen von Typengenehmigungen: „Gucken Sie doch da mal ein bisschen; variieren Sie die Parameter mal, weil wir haben da - - Wir wollen einfach mal sichergehen“? So eine Anfrage hat es nie gegeben?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Nein.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Oder hat es sie gegeben?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Nicht nach meinem Kenntnisstand, nein.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dann würde mich noch mal interessieren: Wie läuft das eigentlich? Sie werden beauftragt von dem Hersteller. Der sagt - - Der macht ein Verfahren. Läuft das wettbewerblich? Schreiben die da was aus, oder wie geht das? Also, wenn Sie das vielleicht noch mal darstellen könnten, wie das stattfindet.

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Also - - Nein, kann ich - - Also, zu dem Thema „im Wettbewerb ausschreiben“ kann ich nichts sagen. Das weiß ich nicht; kein Kenntnisstand. Richtig ist, dass der Hersteller am Ende des Tages dann beauftragt. Ob vorher da ein Wettbewerb stattgefunden hat, das kann ich Ihnen nicht sagen. Natürlich geben wir unsere Angebote ab. Ich denke, es wird schon so sein. Weil: Was wird heute nicht im Wettbewerb ausgeschrieben? Aber das ist eine Vermutung. Wissen tue ich darüber nichts, was die Ausschreibung im Wettbewerb angeht. Beauftragt wird immer vom Hersteller.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber der schreibt Sie an und sagt: „Wir hätten gerne dieses und jenes“, und dann geben Sie ein Angebot für die Tests ab, Sie wissen aber nicht, ob da andere auch gefragt worden sind?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Ich persönlich weiß es nicht. Aber es ist so, wie Sie es gerade zusammengefasst haben, ja.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. - Das heißt, Sie müssen immer auch damit rechnen, dass Sie diesen Auftrag dann nicht bekommen?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Ja, so ist das Leben.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, ja. Ja, das ist ja - - Nein, ich will das ja nur wissen. Also, das - - klar. Die Frage, die ich dann noch in dem Zusammenhang hätte: Ist vonseiten des Kraftfahrt-Bundesamtes jemals bei Ihnen nachgefragt worden, ob die Tests tatsächlich mit Serienfahrzeugen stattfinden?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Da kann ich inhaltlich nichts zu sagen, ob es dazu eine Frage des KBA an uns gegeben hat. Ich kann Ihnen die Frage aber inhaltlich beantworten. Es ist kein Serienfahrzeug.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Können Sie das erläutern?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Es ist eine Typzulassung, und die Serie fängt so langsam mit diesem Begriff „Conformity of Production“ an. In dieser - - Ich weiß jetzt nicht - - Ich müsste jetzt eigentlich mal da nach oben gucken - nicken Sie einfach mal -: Das ist eine Vorserie, nicht? Vielleicht - - Also die Übersetzung: Es ist also eine Vorserie, und in dieser Vorserienproduktion - -

(Zuruf)

- Das ist Frau Porter, unsere Leiterin der Konzernrepräsentanz, -

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ach so, alles klar. Danke für die Aufklärung, wer da nickt.

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** - nicht der liebe Gott.

(Heiterkeit)

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich kann ja nicht da raufgucken.

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Ja. - Also, das ist eine Vorserie an dieser Stelle.

Schauen Sie, Sie können bei der Typprüfung - das, denke ich, ist Ihnen allen bekannt - irgendwo das Gewicht der Batterie reduzieren, Sie können bestimmte Temperaturen einstellen, Sie können bei der Typprüfung auf dem Rollenstand - das haben Sie ja alles, denke ich, hier auch von unseren Fachleuten erklärt bekommen - vieles tun und machen, was mit dem Serienfahrzeug - - oder sich von dem Serienfahrzeug unterscheidet. Das war mein Hinweis eben auf die CoP-Thematik: In dieser Vorseriengeschichte finden Sie keinen TÜV, keine „third party“. Da sind wir gar nicht drin. So sieht es das Regelwerk vor. Wir arbeiten nach Regelwerk.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Mhm. - Meine Zeit ist um. Ich hätte noch andere Fragen, aber - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Genau, dann setzen wir gleich fort. Bis zur Namentlichen haben wir noch einige Minuten. Wir können noch weiter fortsetzen. Das Wort ist bei der CDU/CSU-Fraktion.

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): Wir sind so weit durch.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gut. - Dann würde ich, weil wir bei diesem Thema sind, Herr Rettig, was das Prüfverfahren und den TÜV anbetrifft als Institution - - Wir haben bei der Vernehmung des Zeugen Axel Friedrich hier im Ausschuss gehört:

Wir bräuchten dringend mehr Geld, um mehr Tests durchzuführen. Ich mache es auch nicht aus Spaß, sondern ich mache es nur, weil es andere eben nicht gemacht haben. Wir haben ja versucht, auch Labore zu finden

- und jetzt kommt es -,

die für uns Tests durchführen. Alle Labore haben sich geweigert,



Tests für die Umweltverbände durchzuführen.

Das ist im stenografischen Protokoll 12 I, Seite 104, zu lesen. Meine Frage: Haben sich Umweltverbände, zum Beispiel die DUH, während Ihrer Amtszeit mit entsprechenden Anfragen an den TÜV Nord gewandt?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Also, ich meine, ja, und wir haben auch für die DUH gearbeitet. Wir halten da schon große Stücke drauf, neutral, unabhängig und sachverständig zu sein, und sortieren unsere Kunden nicht nach irgendwelchen Ansichten.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und nach dieser Anfrage ist es eben auch zur entsprechenden Durchführung von Tests gekommen? Ist Ihnen das bekannt?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Ich vermute, ja. Also, ich habe es jetzt nicht konkret vor Augen; aber ich weiß, dass unser Leiter des IFM da einiges gemacht hat. Aber, bitte, wie sagt man so schön? Nageln Sie mich da jetzt nicht fest, was die Inhalte waren und wann das abgeschlossen worden ist.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Können Sie mir ungefähr das Verhältnis nennen der Auftragsvolumina von Behörden und Industrie während Ihrer Tätigkeit beim TÜV Nord? Sind es überwiegend Behörden oder eher Privatunternehmen, die mit Beauftragungen an Sie herantreten?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Herr Vorsitzender, ich glaube, das ist eine sehr schwierige Frage, weil - - Zählen Sie die Fahrzeugprüfung, die wiederkehrende Fahrzeugprüfung, zu staatlichen Aufträgen? Im Kern müssten wir das machen, weil wir da in dem Bereich als Beliehener des Staates arbeiten, wenn wir unsere Prüfplakette sozusagen erteilen. Und dann gibt es eine ganze Menge anderer Beauftragungen aufgrund von Gesetzen, zum Beispiel im kerntechnischen Bereich nach wie vor, über die atomrechtlichen Aufsichtsbehörden. Also, ich schätze jetzt einfach mal grob, es sind ungefähr 32, 33 Prozent - nehmen wir mal

ein Drittel - der Umsätze, die auf Gesetzesgrundlagen beruhen und auch vom Staat beauftragt werden. Wie gesagt, Mobilität zähle ich jetzt mal da mit zu, weil es auch eine Gebührenordnung gibt zu dem Thema, und der Rest ist dann eben freiwirtschaftlich, wenn Sie so wollen, oder - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja. - Und welchen Anteil machen Entwicklungsaufträge an den Industrieaufträgen aus? Ist das ungefähr einschätzbar für Sie?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Ich hatte ja mal öffentlich kundgetan - das sind jetzt keine Entwicklungsaufträge -, dass das Volumen hier im Bereich der Typprüfung 3 Millionen - schauen Sie nach; 3,5; das kann sich geändert haben, aber so in dem Bereich - liegt an einem Umsatz in Summe von 1,2 Milliarden. Insofern, wenn Sie es - - vielleicht die Zielrichtung da war, auch was Umsätze angeht, bleiben wir neutral und unabhängig.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Genau dahin zielt meine Frage, und da würde ich Sie auch danach fragen, wie Sie die Möglichkeit von Abhängigkeitsverhältnissen bewerten.

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Können Sie die Frage bitte etwas präzisieren?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Also, wie haben Sie die Möglichkeit von Abhängigkeitsverhältnissen als Vorstandsvorsitzender bewertet angesichts der Zahlen, die wir eben gerade erörtert haben, wo eben doch ein großer Teil des Geschäfts auf der Privatindustrie, privaten Unternehmen erfolgt? Eingangsthema war ja, dass uns zumindest an dieser einen Stelle - von Ihnen widersprochen - von Axel Friedrich mitgeteilt worden ist, man habe sich da sehr zurückgehalten, um zu testen.

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Erlauben Sie mir, dass ich die Frage ein bisschen allgemein beantworte. Abhängig, glaube ich, ist man als Unternehmen immer oder als Arbeitnehmer. Insofern fällt es mir schwer, Ihre Frage da zu beantworten. Die Grundlage - das muss ich einfach wiederholen -



## 5. Untersuchungsausschuss

unserer Tätigkeit war, ist und wird bleiben: Neutralität und Unabhängigkeit. Wenn das verloren geht, dann können wir die Pforten als TÜV Nord zumachen. Insofern sind solche Fragen der Abhängigkeit unter anderem vor vielen, vielen Jahren im Bereich der Kerntechnik mal geklärt worden vom Oberverwaltungsgericht Lüneburg, weil man hier auch eine Einflussnahme von Energiekonzernen vermutete.

Wir haben hier ein Compliance-System. Wir haben unsere Mitarbeiter in ihrer Selbstverantwortung über viele Jahre gestärkt. Insofern, sage ich mal, behandeln wir im Kern jeden Auftragnehmer gerne, aber auch unabhängig, ob er aus der Industrie oder von Ihnen, vom Staat, von den Landesbehörden kommt. Das, ja, ist unsere DNA.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann eine letzte Frage von mir noch mal zu den Tests. Laut der Antwort auf eine Einzelanfrage zum Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ - - Das ist die Drucksache 18/8793, Seite 2. Laut dieser Antwort beauftragte das KBA für die Messung der Untersuchungskommission die Technischen Dienste Dekra, Fakt, TÜV Hessen, TÜV Nord und TÜV Pfalz. Wie viele der insgesamt 53 getesteten Fahrzeugtypen hat der TÜV Nord geprüft, und waren darunter auch Modelle, bei denen unzulässige Abschaltvorrichtungen vorgelegen haben?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Zu der Anzahl kann ich Ihnen nichts sagen. Da müsste ich meine Fachleute befragen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Waren auch Fahrzeuge dabei, bei denen man eine unzulässige Abschaltvorrichtung unterstellen konnte?

(Der Zeuge berät sich mit seinem Rechtsbeistand)

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Muss ich passen. Liegt mir im Moment keine Erkenntnis drüber vor.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke schön, dann komme ich da nicht weiter und gebe das - -

(Zuruf: Wir müssen los!)

- Ach so. - Jetzt will ich mal eben feststellen - Herr Rettig, entschuldigen Sie bitte -: Es läuft jetzt auf eine namentliche Abstimmung zu. Wir müssen gleich los als Abgeordnete.

Gibt es weitere Fragen, die wir in die Mitte zwischen die beiden namentlichen Abstimmungen packen, oder machen wir eine längere Pause?

(Zurufe)

- Es gibt zwei Fragen. Dann müssen wir nach der Namentlichen gleich wieder zurückkommen. Dann haben wir noch einige Fragen der Fraktion Die Grünen, und dann setzen wir die Vernehmung fort. Der Hintergrund ist der, dass wir eben zwei Namentliche haben und eine relativ kurze Lücke dazwischen. Die werden wir dann nutzen für die Fragen der Grünen gleich unmittelbar - -

(Zuruf)

- Ja, ja. Wir kommen sofort nach der Namentlichen hierhin zurück, um die Vernehmung des Zeugen Rettig fortzusetzen.

(Unterbrechung von 14.00 Uhr bis 14.20 Uhr)

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Liebe Kolleginnen und Kollegen, sehr geehrte Damen und Herren, die Öffentlichkeit ist wiederhergestellt, stelle ich fest. Und dann werden wir es so machen, Herr Rettig, dass Sie die noch offenen Fragen beantworten, bitte. - Vom weiteren Verfahren her würden wir dann, weil die nächste namentliche Abstimmung in ungefähr einer halben Stunde ansteht, nach dem Ende der Befragung von Herrn Rettig in die Pause gehen oder in die namentliche Pause eingehen und dann den Zeitpunkt festlegen, wann wir mit der Vernehmung von Herrn Pietsch beginnen.

Wir waren an dem Punkt, wo die Grünen ihren ersten Durchgang beendet hatten. Gibt es weitere Fragen aus der anderen Runde? CDU/CSU-Fraktion?

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Ich glaube, es war ja nur noch der Kollege Krischer.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja. - Unsererseits keine Fragen. Auch zwischendurch - kann ja sein unterwegs - nichts aufgetaucht? - Dann haben noch mal die Grünen das Wort. Bitte.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Danke, Herr Vorsitzender. - Herr Rettig, noch mal zu Ihrer Aussage eben. Sie haben eben gesagt, bei der Typengenehmigung, da gibt es Vorserien, und dann wird gemessen. Und auf die Frage, ob die dem entsprechen, was am Ende Serienfahrzeuge sind - - ist klar, das kennen wir alle: Batterie vollgeladen, also all diese Geschichten. Die Frage, die ich aber jetzt noch hätte in dem Zusammenhang, jenseits dieser Dinge, die dann offensichtlich sind: Wie stellt man - - Oder haben Sie in der Vergangenheit denn festgestellt, dass das Fahrzeug dann auch dem entspricht, baulich, was nachher auf die Straße kommen soll, also gerade, wenn wir über so Fragen wie Software und so was reden?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Darf ich noch ein Datum - ist das erlaubt? - kurz nachschieben? Das Schreiben an Herrn Odenwald ist vom 15. Dezember 2015.

Wir stellen diese - - „Baulich“ heißt Hardware. Software ist kein Thema bei der Typprüfung, -

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

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** - wie ja ausgeführt wurde von mir. Das erfolgt dann, nach meinem Kenntnisstand, eben anhand von Protokollen, dass die Bauteile - welche es auch immer sind: Lichtmaschine, Batterie etc., etc., - den entsprechenden internen Vorgaben - also aus meiner Sicht hat VW ein sehr, sehr gutes Qualitätsmanagementsystem - - dass das diesen Anforderungen genügt. Und diese Unterlagen gehen dann, wenn ich es richtig erinnere, komplett - was die Typprüfung jetzt angeht, nicht CoP - ans KBA.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Das habe ich aber nicht genau gefragt. Die Frage ist ja die: Wenn Sie ein Fahrzeug testen: Woher wissen Sie, dass das dem entspricht, das nachher dann auf die Straße kommt?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Ja, da - Entschuldigung, aber ich bitte da um Nachsicht - hatte ich gesagt, dass die Technischen Dienste im Bereich CoP nicht involviert sind. Wenn, das kann vorkommen, ist es sicherlich so eine Einzelgeschichte möglicherweise; weiß ich nicht. Es gibt vom Regelwerk her keine Systematik, die die Technischen Dienste im CoP-Bereich arbeiten lassen.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Also, verstehe ich das richtig: Sie testen ein Fahrzeug, das ist Ihr Auftrag. Das wird Ihnen vom Hersteller da hingestellt. Sie überprüfen dann, ob das den Regeln entspricht, geben die Prüfprotokolle beim KBA ab, und was nachher dann passiert, also wie dann die Produktion - - das entzieht sich Ihrer Kenntnis?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Ja, weil wir da nicht tätig sind in diesem Bereich. Das ist dann Qualität und Qualitätsbewusstsein wie bei jedem anderen Hersteller auch, das Interesse, ein gutes Produkt abzuliefern, aber - -

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ist ja nicht nur Frage von Qualität, sondern - -

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Ja.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ja. - Mich würde dann noch mal interessieren: Hat es in der Vergangenheit Ihres Wissens schon mal einen Fall gegeben, wo Abgasüberprüfungen im Rahmen der Typengenehmigungen dazu geführt haben, dass das KBA dann gesagt hat: „Nein, das machen wir so nicht“ und „Das lassen wir nicht zu“? Oder kennen Sie solche Fälle, sind Ihnen die irgendwie mal untergekommen?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Ich selber habe lediglich aus den Medien entnommen, dass es hier bei den Umrüstmaßnahmen solche Fälle gegeben hat.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Aber bei der eigentlichen Typgenehmigung?

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Da weiß ich nichts drüber.



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

Also, ist ja nur die Frage, ob bei Ihnen da mal irgendwas aufgeschlagen ist, weil könnte man sich ja vorstellen beim Vorstandsvorsitzenden, wenn da jetzt mal so ein Ding nicht funktioniert, dass das da auftaucht. Ist bei Ihnen - -

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Nein, da kann ich Ihnen nichts - - da weiß ich nichts drüber.

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

Okay. - Gut, das wären dann meine Fragen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann darf ich feststellen, dass wir Ihre Vernehmung für heute beenden können, Herr Rettig. Im rechtlichen Sinne ist die Vernehmung dann abgeschlossen, wenn Sie die Gelegenheit hatten, sich das Protokoll anzusehen, noch mal zu überprüfen, ob es Korrekturen oder Übertragungen oder Richtigstellungen und Ähnliches gibt. Erst wenn wir nach diesen 14 Tagen die Rückmeldung haben, dann würde der Ausschuss darüber beschließen, dass die Vernehmung abgeschlossen ist.

Vielen Dank für Ihr Kommen, und ich wünsche Ihnen noch einen schönen Tag.

**Zeuge Dr. Guido Rettig:** Vielen Dank.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Liebe Kolleginnen und Kollegen, bevor wir in die Zeugenvernehmung Pietsch einsteigen, ein Verfahrensvorschlag: Die nächste namentliche Abstimmung wird gegen 15 Uhr stattfinden. Wenn wir die Zeit davor nutzen wollen und vielleicht noch ein paar Minuten danach, dann würden wir uns um 15.15 Uhr hier wiedersehen. Wäre das eine Verfahrensweise? Ist das in Ihrem Sinne? - 15.15 Uhr wieder hier nach der Namentlichen dann. Danke, dann sind wir erst mal jetzt im Pausenmodus.

(Unterbrechung von 14.28  
Uhr bis 15.17 Uhr)



**Vernehmung des Zeugen  
Klaus Pietsch**

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir machen weiter. Der Herr Pietsch ist jetzt auch anwesend. Die Öffentlichkeit ist hergestellt. Dann können wir beginnen.

Herr Pietsch, noch mal herzlich willkommen. Das Prozedere war ja schon für Sie gemeinsam gelaufen, das ist jetzt an dieser Stelle nicht mehr erforderlich. Aber bevor ich in die Vernehmung zur Sache einsteige, muss ich Sie noch mal zur Person vernehmen und würde Sie bitten, Ihren Namen, Vornamen, Alter, Wohnort und Beruf uns anzugeben. Bitte.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Guten Tag, Herr Vorsitzender, guten Tag, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, mein Name ist Klaus Pietsch. Ich bin 54 Jahre alt, Ingenieur und wohnhaft in Flensburg.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke schön. - Herr Pietsch, Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung informiert, schriftlich, und deshalb verzichte ich darauf, noch mal mündlich einzuführen, um den Untersuchungsgegenstand darzustellen; das ist Ihnen bekannt. Dann können wir gleich weitermachen. Und wenn Sie es wünschen, Herr Pietsch, dann haben Sie jetzt die Möglichkeit, im Zusammenhang darzustellen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist, dann hätten Sie hierzu jetzt die Möglichkeit.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Davon möchte ich nicht Gebrauch machen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gut. - Dann möchte ich Ihnen ein paar einleitende Fragen stellen, bevor es dann in die Runde zum Untersuchungsgegenstand geht. Ich will das ganz kurz halten und Sie zunächst fragen - wie andere Zeuginnen und Zeugen auch -, dass Sie noch mal kurz darstellen: Ihre Tätigkeit beim KBA im Zusammenhang mit dem Themenkomplex Pkw-Emissionen ganz allgemein.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Gut, also ich möchte auch ganz kurz darstellen, wie sich der Arbeitsbereich darstellt, und dann natürlich auch auf das Thema Emissionen eingehen.

Also, ich bin seit Herbst 2009 Leiter des Referates Typgenehmigungserteilungen. Typgenehmigungserteilungen muss man sich so vorstellen, dass wir nach 250 Einzelrechtsakten Genehmigungen erteilen. Ein Rechtsakt davon ist der hier untersuchungsgegenständliche, also die 715/2007.

In meinem Referat erfolgt die Anfangsbewertung des Herstellers im Hinblick auf sein Vermögen, qualitätsgesichert Dinge herstellen zu können. Anfangs bewertete Hersteller erhalten auf Antrag eine Typgenehmigung. Der Hersteller hat dazu eine Produktbeschreibung und einen Prüfbericht über die Einhaltung der technischen Anforderungen einzureichen. Produktbeschreibung heißt: Beschreibungsunterlagen, wie sie nach EG gefordert sind im konkreten Fall.

Mit der Erstellung des Prüfberichtes beauftragt der Hersteller einen Technischen Dienst. Die Technischen Dienste, die der Hersteller beauftragen darf, müssen durch das KBA benannt sein. Und neben der Erteilung von Typgenehmigungen - was ja der Idealfall ist - obliegt es den Mitarbeitern meines Referates auch, den Widerruf oder die Rücknahme von Typgenehmigungen durchzuführen.

Zum Verständnis, welche Qualifikationen die Kolleginnen und Kollegen dort mitbringen: Im Referat arbeiten Verwaltungsfachangestellte und es arbeiten Ingenieure, jedoch keine Juristen. Rechtliche Bewertungen werden gleichwohl, bezogen auf den technischen Sachverhalt, im Referat durchgeführt, und in Zweifelsfällen arbeiten wir mit dem Grundsatzreferat bzw. dem Rechtsreferat innerhalb des KBA zusammen.

Im Zusammenhang mit dem Thema Emissionen ist es so, dass wir aufgrund der besonderen Situation, die wir seit September 2015 haben, nicht immer ganz nach Geschäftsverteilungsplan arbeiten können, sondern eben dort mit den entsprechenden Kapazitäten haushalten müssen und



## 5. Untersuchungsausschuss

dann die Leute quasi das eine oder andere, was vielleicht nicht im Organisationsplan drinsteht, dann doch tun, damit man die Arbeit bewältigt bekommt.

Als Punkt, den ich hier herausheben möchte, der dann auch nach Organisationsplan lief: Das ist das Thema Volkswagen, das Thema Anordnen nachträglicher Nebenbestimmungen und die gesamte Freigabeprozedur, dort die entsprechenden Regeln zu beschreiben, nach denen das abgenommen wird. - So viel dazu.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke sehr. - Und wie haben Sie sich auf die Vernehmung heute hier vorbereitet? Haben Sie noch mit Kolleginnen und Kollegen drüber gesprochen oder Akten gesichtet?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Ich hatte gestern eine kurze Einweisung in verfahrenstechnische Dinge hier durch den Stab und habe ansonsten - ich sage mal, auch in der Kürze der Zeit, in der die Nominierung hier als Zeuge stattgefunden hat - jetzt nicht ein Aktenstudium machen können, also sprich, dass, was hier veraktet wurde, dann noch mal nachvollzogen werden konnte. Ich habe aber gleichwohl Gespräche mit Kollegen geführt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann möchte ich schon die eine oder andere Frage zum Untersuchungsgegenstand an Sie richten. Das betrifft den Band 9 des Verbands der Deutschen Automobilindustrie mit dem Titel „Qualitätssicherung Emissionen und Verbrauch“. Darin ist zu lesen, dass das KBA diesen Band 9 als verbindlichen Maßstab für Konformitätsprüfungen, also CoP, nimmt.

Herr Pietsch, meine ersten Fragen beziehen sich auf diese Broschüre. Und in der mir vorliegenden dritten Auflage, die im Mai 2010 herausgegeben worden ist - - weist darauf hin, dass mit der dritten Auflage 2010 den Anpassungen in der Abgasgesetzgebung von der Automobilindustrie, die zum Teil 2007 und 2008 in Kraft getreten sind, Rechnung getragen wurde. - Kennen Sie diesen Band 9?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Ich kenne den Band 9 aus, ich sage mal, vorherigen Vorschriftenständen, als ich auch einen anderen Zuständigkeitsbereich hatte. Ich kenne den VDA-Band 9 nicht in der Fortschreibung, die Sie jetzt genannt haben. Und es ist auch rein von der organisatorischen Zuweisung ein Thema, das im Bereich der Konformitätsüberprüfungen läuft, und kein Typgenehmigungsthema.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Aber trotzdem möchte ich Sie danach fragen, auch wenn die direkte Verbindung nicht da ist. Der genannte Band enthält den Hinweis, wie ich schon eben gesagt hatte: Vom KBA wird der Band als verbindlicher Maßstab anerkannt. - Das ist auf der Seite 10.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Ich kenne diese Formulierung im VDA-Band 9 nicht.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Kennen Sie nicht. - Sie sagten eben, CoP ist nicht Ihr Bereich, sondern Sie sind für Typgenehmigung zuständig, verantwortlich, und alles, was CoP anbetrifft, sind Sie nicht so sprechfähig, wie man sich das möglicherweise wünscht.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Also ich bin schlicht und ergreifend von der Aufgabenverteilung innerhalb des KBA nicht zuständig für den Bereich. Gleichwohl gibt es natürlich Rückkopplungen aus dem Bereich Konformitätsüberprüfung in den Bereich Typgenehmigungserteilung.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und welcher Art sind diese Rückkopplungen?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Die Rückkopplungen sind derart, dass, wenn Auffälligkeiten im Bereich der Konformitätsüberprüfungen festgestellt werden - also unabhängig davon, ob das jetzt Systemüberprüfungen sind, die durch die Dresdner Kollegen durchgeführt werden, oder ob das durch die Flensburger Kollegen eine Produktprüfung ist -, wenn dort Auffälligkeiten sind, wo dann gesagt werden muss: Halt mit weiteren Genehmigungserteilungen! - Und dann kommt eine entsprechende Information von da, und dann ist natürlich die Typgenehmigungserteilung erst mal, ich sage es mal salopp, auf Stopp gestellt.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. - Dann will ich es für mich erst mal bis hierher belassen und das Wort weitergeben an die CDU/CSU. Bitte.

**Uwe Lagosky (CDU/CSU):** Herr Pietsch, ich würde ganz gerne mal so auf die Anfänge der VW-Affäre zeitlich kommen. Im Umweltbundesamt wurde nach Bekanntwerden der Vorwürfe der EPA gegen VW eine Sprachregelung formuliert, die mit den Worten beginnt:

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

Da hier vielfach auch etwas verwechselt wird, die Frage: Die Mitteilung der EPA über Abgasmanipulationen bezog sich auf verbotene Abschalt-einrichtungen damals. Können Sie Ihrer Erinnerung nach bestätigen, dass das UBA seit längerem auf solche Missstände aufmerksam gemacht hat?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Ich kann das aus der Erinnerung nicht bestätigen. Also, wenn es in die Richtung geht, dass man sagt, im realen Verkehr, also sprich mit anderen Anforderungen als in der Typprüfung, dann ist das, ich sage mal, ingenieurtechnisch nachvollziehbar, wenn ich ein anderes Lastprofil fahre. Das wäre insofern aber auch kein Anlass, dass man im Bereich der Typgenehmigung etwas tun müsste.

**Uwe Lagosky (CDU/CSU):** Okay, danke. - Dann möchte ich Bezug nehmen auf eine Kleine Anfrage, die die Grünen gestellt haben. Das ist - für das Protokoll - die Bundestagsdrucksache 18/8445, Frage 3:

Hatte das KBA die Möglichkeit, unzulässige Abschalt-einrichtun-

gen sowie Systematiken zur Prüfstands- und Zykluserkennung auf der Grundlage möglichst realitätsnaher Straßenfahrten zu erkennen, und wenn nein, warum bestand diese Möglichkeit nach Bekanntwerden der Vorwürfe gegenüber dem VW-Konzern?

Dazu haben Sie dem BMVI im Referat LA 27 einen Antwortvorschlag in Abstimmung mit LA 23 zugeleitet. - Für das Protokoll: Das ist die Materialnummer A BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 27-7357.2-3, Ordner 25 von 79, Seite 108 ff., in Klammern: Seite 108 [sic!]. - Jetzt mal den Ansatz wiederfinden! - Dieser Antwortvorschlag lautete:

Dem KBA fehlt eine Rechtsgrundlage zur Durchführung von Felduntersuchungen. Nach Bekanntwerden der Problematik wurde das KBA im Erlasswege angewiesen, diese Sachverhalte im Rahmen einer Felduntersuchung prüfen.

Können Sie uns bitte präzisieren, in welcher Vorschrift eine solche Rechtsgrundlage hätte enthalten sein können oder müssen, damit es für das KBA eine Rechtsgrundlage gegeben hätte, auf das Vorhandensein bzw. Nichtvorhandensein von Abschalt-einrichtungen zu prüfen?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Gut, also ich sage das - - Ich bin kein Jurist. Hier geht es nach meinem Verständnis darum - - um eine anlassbezogene Felduntersuchung, die wir hätten durchführen sollen. Und die anlasslose Felduntersuchung ist nichts, wofür ich eine Rechtsgrundlage sehe. Eine Rechtsgrundlage wäre nach meiner persönlichen Auffassung - also dazu gibt es jetzt nicht irgendwie eine abgestimmte Meinung im Hause KBA -, dass man das eben entsprechend, ich sage mal, ins KBA-Gesetz schreibt. Wir sind aber dann - - In dem Zusammenhang haben wir - nach meiner Erinnerung - auf mündlichem Wege die Anweisung bekommen, also letztlich den Erlass, eine entsprechende Felduntersuchung durchzuführen. Und hier ist wiederum der Anlass gegeben gewesen, das eben durchzuführen, durch den VW-Fall.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Uwe Lagosky** (CDU/CSU): Das war ja vom Grundsatz her nach dem Bekanntwerden, dass VW manipuliert hat, -

**Zeuge Klaus Pietsch:** Ja.

**Uwe Lagosky** (CDU/CSU): - relativ einfach, durch den Erlass, der dann gekommen ist. Wäre es auch möglich gewesen, dass Sie im Vorfeld darauf hingewirkt hätten, dass solch ein Erlass entsprechend an Sie gerichtet wird? Und warum ist das in der Zeit davor nicht passiert?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Es gab schlicht und ergreifend keinen Anlass. Also diese Manipulationen, wie sie durch VW dann offenbar wurden, dafür - - es gab keinerlei Erkenntnisse, dass so was praktisch im Markt passiert durch einen Fahrzeughersteller.

**Uwe Lagosky** (CDU/CSU): Zunächst einmal recht herzlichen Dank. - Ich gebe weiter.

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

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Voraussetzung für eine Typgenehmigung ist ja, dass keine unerlaubten Abschaltvorrichtungen verwendet werden. Das regelt ja die bekannte EU-Verordnung 1715 [sic!]. Und mich würde natürlich interessieren, wie das KBA geprüft hat, dass eben solche Abschaltvorrichtungen, die nicht zulässig sind, verbaut wurden oder nicht verbaut wurden. Also, wie haben Sie das sozusagen im Genehmigungsprozess überprüft?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Im Genehmigungsprozess ist es nicht geprüft worden. Abschaltvorrichtungen - also unzulässige Abschaltvorrichtungen sind verboten. Und von daher: Das ist nichts Ungewöhnliches, dass der Ordnungsgeber ein Verbot einfach deklariert, ohne das in irgendeiner Form mit einer Prüfvorschrift zu unterlegen. Also es gibt zur Prüfung, ob unzulässige Abschaltvorrichtungen vorhanden sind oder nicht, keine technischen Prüfgrundlagen. Allein, es gibt Kriterien, nach denen sie zulässig wären. Und wir sind davon ausgegangen, dass die Hersteller sich im

Rahmen dieser Vorgaben, also sprich der zulässigen Abschaltvorrichtungen, bewegt haben.

Es gibt auch innerhalb der Vorschriften selbst, im Antragsverfahren, keine Informationen, die der Hersteller - - also die durch den europäischen Gesetzgeber letztlich in den Beschreibungsunterlagen - - die einzureichen sind. Deswegen sagte ich das vorhin eingangs, dass die Produktbeschreibung, also die Beschreibungsunterlagen, letztlich das Maß festlegen, was der Hersteller an Informationen preiszugeben hat, wenn er an die Behörde herantritt. Und dort gibt es keinen Punkt, in dem das Thema Abschaltvorrichtung behandelt wird.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also Sie haben sozusagen nicht überprüft oder nachgeprüft, ob das, was Ihnen an Unterlagen übermittelt wurde, auch - - Also Sie haben sozusagen nicht überprüft, ob das, was Ihnen als zulässige Abschaltvorrichtung kundgetan wurde, auch dem entspricht so. Und Sie haben sozusagen nur die Unterlagen hinsichtlich der Vollständigkeit oder Plausibilität bewertet, oder wie kann man sich das vorstellen?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Nein. In den Beschreibungsunterlagen - - Es gibt keinen einzigen Beschreibungspunkt in den Beschreibungsunterlagen, der Angaben zu Abschaltvorrichtungen fordert; also in die eine Richtung nicht wie auch in die andere Richtung nicht, dass zulässige beschrieben werden. Das ist der damalige Rechtsstand.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, obwohl das in der Verordnung geregelt ist, gibt es aber sozusagen keine Operationalisierung, würde ich jetzt mal damit meinen.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Ja, genau. - Das ist aber nicht ungewöhnlich. Also, spontan fällt mir eine Regelung ein bei Bremsbelägen, wo gesagt wird: Bremsbeläge müssen asbestfrei sein. Aber es gibt nirgendwo eine wie auch immer geartete Prüfung, die durchzuführen wäre, um die Asbestfreiheit nachzuweisen.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und war das ein Umstand, der, ich



## 5. Untersuchungsausschuss

sage jetzt mal, in Ihrem Hause diskutiert wurde im Sinne von - - dass es ein Problem ist, dass es zwar eine gesetzliche Regelung auf der EU-Ebene gibt, aber sozusagen kein Instrument, um tatsächlich das zu überprüfen, dass es so ist, wie der europäische Gesetzgeber letztendlich das vorgesehen - - und wünscht, sage ich jetzt mal?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Also bis zum Fall Volkswagen hat es keinerlei Gespräche, an die ich mich erinnern könnte, gegeben, die das Thema Abschaltvorrichtungen überhaupt, ich sage mal, berührt hätten.

**Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Und generell die Frage: Meine Fraktion hat ja zu dem Thema auch verschiedene Anfragen gestellt. Wir haben auch mal gefragt: Wie genau hat eigentlich das KBA die Unterlagen der Hersteller geprüft? Und der Grundtenor war sozusagen immer: Vollständigkeit und Plausibilität. Können Sie das noch mal näher beschreiben, mit welchen Instrumenten Sie das letztendlich gemacht haben? Weil wir haben ja auch zu klären den Fall, dass offensichtlich dort Dinge vorgekommen sind, die Ihnen eben nicht bekannt gemacht wurden seitens insbesondere eines Herstellers. Also, wie kann man sich das genau vorstellen? Was heißt das konkret: Vollständigkeit und Plausibilität? Wie überprüft man das?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Also, ich weiß nicht, inwieweit Sie in die entsprechenden Vorschriften reingeschaut haben. Es ist durch die EU normiert, welche Angaben zu machen sind zu einzelnen technischen Sachverhalten, also die sind abschließend über viele Seiten sind die entsprechend gelistet. Und dort wird natürlich geprüft: Welche Angaben sind da? Und ist das, was der Hersteller uns dort schildert, plausibel? Aber, wie gesagt, im Rahmen der Angaben, die dort gefordert sind. Und das Ganze wird dann entsprechend flankiert durch einen technischen Bericht eines Technischen Dienstes, wo dann eben, ich sage mal, Zahlen, Daten, Fakten drinstehen: Hat der jetzt die Typ-1-Prüfung, hat er - Typ-1-Prüfung - die Grenzwerte eingehalten, oder hat er eine Typ-6-Prüfung durchgeführt? Und dieser Gegencheck wird im KBA gemacht.

**Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Es ist ja jetzt so, dass das Kraftfahrt-Bundesamt zur Durchsetzung oder Einhaltung oder Prüfung der Typgenehmigungsvorschriften wieder eigene Tests machen soll und dafür sozusagen ein Abgaslabor wieder eingerichtet wird mit dem Rollenprüfstand. Das ist mir in einer Anfrage, Drucksache 18/8789, beantwortet worden und war meines Erachtens auch Gegenstand von Berichterstattung. Das heißt, nach meinem Kenntnisstand hat das KBA irgendwann mal eigene Rollenprüfstände oder Abgaslabore gehabt. Die wurden dann irgendwann geschlossen oder nicht mehr genutzt, und jetzt baut man wieder auf. - Also, können Sie noch mal sagen: Gab es tatsächlich schon mal ein Abgaslabor bzw. eigene Rollenprüfstände? Und warum wurden die dann abgeschafft? Können Sie das - - was zu sagen?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Also, ich war schon fast unterwegs und wollte allem zustimmen, was Sie sagten, wenn da das kleine Wörtchen „wieder“ nicht gewesen wäre. Also, wir haben nie Prüfstände besessen. Ich bin jetzt seit 1991 beim KBA, und in der Zeit haben wir definitiv keine Prüfstände gehabt.

**Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Gut. Ich sage jetzt mal, der zuständige Parlamentarische Staatssekretär Barthle hatte mir in einer Fragestunde im Parlament das anders dargestellt. - Aber dann haben wir die Sache aufgeklärt. Okay. - Und gab es darüber eine Diskussion, dass das sinnvoll wäre - also ich meine jetzt vor Bekanntwerden des Abgasskandals, also vor September 2015 - und notwendig wäre, um eben die Typgenehmigungsvorschriften mit eigenen Tests überprüfen zu können und das nicht nur alles sozusagen an technische Dienstleister zu beauftragen bzw. auszulagern?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Mir ist keine Diskussion in dem Zeitraum dazu bekannt gewesen. Also ich bin mit dem historisch gewachsenen Umfeld, dass die Genehmigungsbehörde nämlich nicht über eigene Prüfeinrichtungen verfügt, groß geworden.

**Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Okay. - Mir ist beantwortet worden



## 5. Untersuchungsausschuss

auf eine schriftliche Frage - Drucksache 18/6845, für das Protokoll -, dass eine Offenlegung der Motorensoftware durch die Automobilhersteller im Rahmen der Typgenehmigung gegenüber den Technischen Diensten oder eben der Typgenehmigungsbehörde aufgrund begründeter Nachfrage bereits heute möglich ist. Gab es einen Fall, an den Sie sich erinnern können, wo diese rechtliche Möglichkeit auch tatsächlich in Anspruch genommen wurde, also wo Sie selber sozusagen das bei dem Hersteller eingefordert haben, die Offenlegung, bzw. einen technischen Dienstleister gebeten haben oder beauftragt haben, dies von dem Automobilhersteller sozusagen einzufordern?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Es gab keinen Anlass dazu, das einzufordern. - Also die Antwort ist völlig korrekt. Die Genehmigungsbehörde kann nach Artikel 7 Absatz 3 der Richtlinie 2007/46 über die Angaben, die ich vorher nannte, also im Beschreibungsbogen, darüber hinausgehend Dinge anfordern, hat das allerdings zu begründen. Also wir hatten keinen Grund gehabt, weitergehende Dinge von den Herstellern anzufordern. Das hat sich natürlich im September 2015 deutlich geändert.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich muss später weiterfragen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja. - Die SPD-Fraktion ist an der Reihe.

**Arno Klare** (SPD): Herr Pietsch, wollen wir diesen Begriff „Typgenehmigung“ erst mal, im ersten Schritt, quantitativ ein wenig einfangen? - Was muss ich mir vorstellen, wenn wir über Typgenehmigungen reden? Wie viele Verfahren sind das so pro Jahr in Deutschland? Auf Pkw jetzt, wir reden über Autos.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Also, ich kann das jetzt nicht runterbrechen auf Pkw, ich kann nur sagen: Die Gesamtzahl der Typgenehmigungsverfahren, die laufen, liegt so in einer Größenordnung 15 000, 17 000, bis hin zu 20 000 Genehmigungen in extremen Jahren.

**Arno Klare** (SPD): Sie haben ja gerade gesagt, Sie sind seit 1991 dabei, also haben ja einen langen

langen Überblick und damit auch den Zugriff auf lange Zeitreihen sozusagen im Kopf. Ich will ja auch keine exakten Zahlen haben, sondern nur so Einschätzungen. War es so üblich, dass die deutschen Hersteller die Typengenehmigungen haben in Deutschland vornehmen lassen?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Man muss dazusagen, wir haben mit dem Jahr 1996 im Pkw-Bereich im Grunde eine vollständige Liberalisierung gehabt, also sprich, dass das EG-Typgenehmigungsverfahren für den Bereich Pkw vollständig harmonisiert war und damit spätestens zu dem Zeitpunkt für jeden Hersteller die Möglichkeit bestand, sich eine der existierenden Genehmigungsbehörden auszusuchen. Und das Verfahren ist das, dass eine durch eine Behörde eines Mitgliedstaates erteilte Typgenehmigung nach diesen Regeln in anderen Mitgliedstaaten anzuerkennen ist.

**Arno Klare** (SPD): Ja, okay. - Wie ist so die zahlenmäßige Verteilung? Also, wir sind einer der größten Automobilhersteller oder der größte in Europa, also in EU-Europa, weltweit natürlich auch. Ist es so, dass hier bei uns die meisten Typgenehmigungsverfahren laufen und andere Länder dagegen deutlich weniger haben? Oder wie ist die Verteilung Ihrer Erfahrung nach?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Also, wir haben keine Statistiken dazu, wie sich die Marktanteile zwischen den Genehmigungsbehörden jetzt über das gesamte EG-Typgenehmigungsverfahren bzw. die UNECE-Vorschriften darstellen. Ich kann es Ihnen nicht sagen. Aber das, was ich Ihnen sagen kann, ist, dass bei Weitem nicht jeder hier in Deutschland ansässige Hersteller Typgenehmigungen beim KBA macht.

**Arno Klare** (SPD): Frage, die sich da anschließt: Nachdem das mit VW passiert ist, also September 2015, ist da beobachtbar, dass deutsche Hersteller eher dazu neigen, in anderen europäischen Ländern die Zulassung zu erlangen, oder bleiben die sozusagen dem Standort, dem Zulassungsstandort Deutschland, treu?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Wir haben keine statistischen Erhebungen dazu gemacht, ob es jetzt Wanderungsbewegungen gegeben hat. Ich kann



## 5. Untersuchungsausschuss

das rein so aus dem Gefühl heraus sagen, dass wir keinesfalls feststellen können, dass die Hersteller, die vorher bei uns waren, jetzt abwandern, in dem Zeitraum abgewandert wären.

**Arno Klare** (SPD): Bei der nächsten Frage könnte es sein, dass der Vorsitzende mich gleich zurückpfeift; weise ich vorher schon mal - - Deshalb - -

(Stephan Kühn (Dresden)  
(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Du musst ihn doch nicht noch warnen!)

- Ja, ich wecke schon mal die Sensibilität des Vorsitzenden, weil ich ein fairer Mensch bin. - Mal angenommen, wir würden die Typzulassung in Deutschland national so, sagen wir mal, in den Bereichen „Normal Use“ und Motorschutz, und was da so alles genannt wird, verschärfen, und zwar nur national, was man ja könnte. Man kann ja sozusagen schärfer werden, man darf nur nicht laxer werden. Was für Konsequenzen hätte das?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Arno, da hast du genau das angekündigt, was jetzt eintritt.

(Heiterkeit)

**Arno Klare** (SPD): Ich habe es so gedacht, aber die Frage wollte ich gern mal stellen.

(Ulli Nissen (SPD): Die sollte ins Protokoll rein!)

**Zeuge Klaus Pietsch:** Also, ich hätte sie auch beantwortet, allerdings nur in der Form, dass ich sage: Das ist hypothetisch. Ich kann es nicht sagen.

**Arno Klare** (SPD): Logisch, kann man nicht. - So. Wir haben gerade von Herrn Rettig, den Sie ja wahrscheinlich kennen - TÜV Nord, ehemals Präsident TÜV Nord -, erfahren, dass man es bei dem Typgenehmigungsprozess, der dann in Laboren stattfindet - unter anderem dort stattfindet -, die dem TÜV Nord gehören, mit Vorserienfahrzeugen zu tun hat, die da geprüft werden. Das habe ich bei Herrn Rettig nicht so ganz verstanden, es gab aber keine Gelegenheit mehr der

Nachfrage. Könnten Sie mir das noch mal erläutern? Was muss ich mir unter einem „Vorserienmodell“ vorstellen?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Also, ich sage es mal populärwissenschaftlich: Da müssen Sie sich was vorstellen, was man auf keinen Fall so auf den Kunden loslassen würde, aber was in - - also entspricht ganz einfach nicht dem Qualitätsstandard im Hinblick auf das, was der Kunde an Qualität erlebt, entspricht aber in den zu prüfenden Kriterien dem, was das neue Fahrzeug abbildet. Also von daher: Für uns eher unproblematisch.

**Arno Klare** (SPD): Jetzt haben Sie es hier mit einem, der Sie jetzt gerade befragt, zu tun, der sich durchaus damit befasst hat. Also, vielleicht können Sie doch noch ein paar Details nennen, inwieweit sich dieses Vorserienfahrzeug vom Serienfahrzeug unterscheidet.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Also ein Vorserienfahrzeug kann sich beispielsweise, wenn - - Wir sind ja bei Emissionen unterwegs: Wenn ich ein Vorserienfahrzeug habe, was dann hinsichtlich des Antriebsstrangs und der Abgasnachbehandlung dem entspricht, was dann in Serie gebaut werden soll, aber obendrauf ein anderer Hut ist, aber hinsichtlich der Massen alles passt beispielsweise, dann ist es legitim, damit eine Emissionsprüfung durchzuführen.

**Arno Klare** (SPD): Jetzt haben Sie gerade ausgeführt, schon auf eine andere Frage, dass Sie mit CoP, also mit der Conformity of Production - - dass das woanders angesiedelt ist, nicht bei Ihnen. Aber es könnte ja durchaus sein, dass, wenn Sie anlassbezogen - das steht ja auch in Ihren Bestimmungen - das einmal machen, dann haben Sie ja kein Vorserienfahrzeug mehr, sondern ein Serienfahrzeug.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Ja.

**Arno Klare** (SPD): Gab es irgendwann mal den Anlass, dass Sie das selber gemacht haben und nicht dem QM-System des Herstellers überlassen haben?



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Klaus Pietsch:** Ich habe jetzt die - - Gibt es eine Verknüpfung zu der vorherigen Frage, oder ist das eine eigenständige Frage?

**Arno Klare (SPD):** Es geht mir darum, wenn Sie sagen: Wir haben typzugelassen ein Vorserienfahrzeug, das aber in den technischen Kriterien, Prüfkriterien durchaus vergleichbar ist mit dem Serienfahrzeug, nur eventuell komplett anders aussieht oder so; -

**Zeuge Klaus Pietsch:** Ja.

**Arno Klare (SPD):** - also jetzt wahrscheinlich so schlimm auch nicht, aber es kann anders sein von der Konfiguration her. Und jetzt gehen Sie - - Jetzt gibt es anlassbezogen, so steht es ja auch in den Bestimmungen - - dass Sie sagen: Okay, jetzt prüft KBA selber und überlässt das nicht dem QM-System, die Qualität, die Konformität der laufenden Produktion sicherzustellen, gemessen - - der Typenzulassung. Erstens: Hat es so einen Fall jemals gegeben Ihrer Erinnerung nach, dass KBA geprüft hat, Conformity-of-Production-Test gemacht hat? Und wenn ja: Welche Anlässe waren das, und gab es dann Abweichungen?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Das kann ich Ihnen nicht beantworten. Da müsste ich jetzt spekulieren drüber, was die Kollegen konkret für Fälle im Bereich Konformitätsüberprüfung hatten.

**Arno Klare (SPD):** Aber - -

**Zeuge Klaus Pietsch:** Also, ist jetzt kein böser Wille, aber ich kann - -

**Arno Klare (SPD):** Nein, nein, es ist okay. Nein, nein. Wenn Sie darauf nicht antworten können, können Sie darauf nicht antworten, ganz einfach. Aber kann ich den Worten entnehmen, dass es so Anlässe durchaus gab? Oder sind Sie dann - -

**Zeuge Klaus Pietsch:** Was ist Ihr Verständnis von „KBA prüft selbst“?

**Arno Klare (SPD):** Also bisher habe ich gelernt, dass diese Conformity of Production, dass das eine Überprüfungssystematik des Qualitätssicherungssystems des jeweiligen Herstellers ist.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Ja, es ist ein kaskadierendes System, also jetzt, ich meine, mit - -

**Arno Klare (SPD):** Ja, aber es ist dokumentationspflichtig etc., etc.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Ja. Ja.

**Arno Klare (SPD):** So, aber es verbleibt sozusagen in der Hand des OM. Und jetzt kann aber durchaus sein, dass Sie ja selbst sagen: Jetzt haben wir einen Anlass und nehmen das und gehen dann zum Werk und sagen: Nächstes Auto ist unser, was vom Band läuft, und prüfen dann selber. - Gab es solche anlassbezogenen Prüfungen das KBA?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Ich sage - das ist allerdings außerhalb des Zeitraums, der hier zu betrachten ist -: Diese Anlässe hat es danach gegeben. Davor kann ich keine Antwort dazu geben, weil ich dazu das wirklich nicht weiß, ob die Kollegen da was gemacht haben.

**Arno Klare (SPD):** Ja, gut. - Sie haben von Ihrer Stelle aus, von Ihrem KBA aus, in einem Verwaltungsakt das Vorliegen von illegalen Abschaltrichtungen bei VW festgestellt.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Ja.

**Arno Klare (SPD):** Erste Frage: Für wie viele Modelle, auf wie viele Modelle bezog sich das, und wie viele Fahrzeuge waren davon erfasst?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Es sind mehrere Bescheide erlassen worden. Ich kann Ihnen jetzt nicht die Anzahl der Fahrzeuge, die davon betroffen waren, sagen. Also Hintergrund ist der: Die Bescheide beziehen sich natürlich nur auf Hersteller, die beim KBA entweder eine Fahrzeugtypgenehmigung haben oder eben die Emissionsgenehmigung oder beides bei uns haben. Und da waren die Rechtsträger Volkswagen AG, die Audi AG und Seat betroffen, währenddessen Skoda komplett nicht betroffen war.

Über die Anzahl der Fahrzeuge, also da müsste ich in die Unterlagen reingehen. 2,4 Millionen



## 5. Untersuchungsausschuss

waren es in Summe, und dann einmal bestimmte abziehen.

**Arno Klare** (SPD): Alles klar. - Das bedeutete ja, dass Sie eine Nichtkonformität festgestellt haben. Frage jetzt: Wieso haben Sie die Typgenehmigung nicht entzogen?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Also, ich bin jetzt nicht der große Verwaltungsrechtler. Das ist so: Die Genehmigung, obwohl sie zustande gekommen ist - also wir wissen, wie sie zustande gekommen ist, sprich, dass da eben unzulässige Abschalt-einrichtungen drin waren -, die ist rechtswidrig gewesen, aber dennoch galt sie bis zu dem Zeitpunkt, wo die Behörde Maßnahmen ergreift. Und verwaltungsrechtliche Maßnahmen wären die Rücknahme der Genehmigung, der Widerruf der Genehmigung oder aber das, was wir gemacht haben im § 25 Absatz 2 EG-FGV, die nachträgliche Anordnung von Nebenbestimmungen. Und nachdem, was mir mein Jurist beigebracht hat, ist verwaltungsrechtlich immer das mildeste Mittel zu nehmen. Und das mildeste Mittel war in dem Zusammenhang die Anordnung nachträglicher Nebenbestimmungen.

**Arno Klare** (SPD): Also, auf diese Anordnung hin sind ja dann Rückrufe passiert, und die Fahrzeuge sind, was die Software angeht - es sind auch teilweise Hardwareteile eingebaut worden -, dann sozusagen auf den Konformitätsstand gebracht worden, den man eigentlich erfüllen musste.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Ich würde das Wort „Konformität“ hier nicht verwenden wollen, sondern sie sind vorschriftsmäßig gemacht worden.

**Arno Klare** (SPD): Vorschriftsmäßig, okay. Gut, dann habe ich das jetzt synonym gebraucht, wahrscheinlich in Ihrem speziellen Denken dann - - Danke für die Regulierung meines Kopfes hier, wahrscheinlich falsch verwendet; werde ich auch nicht wieder tun.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Na, ich - - Es ist so:

**Arno Klare** (SPD): Ja, ja, ist schon klar. Ist schon klar.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Ich glaube, wir brauchen nur eine gemeinsame Sprachebene. Also das ist - -

**Arno Klare** (SPD): Nein, ich habe schon verstanden, dass Sie das als Korrektur auch allgemein gemeint haben; aber bin ich Ihnen ja auch dankbar für. - Nachdem diese Korrekturen vorgenommen worden waren: Wissen Sie etwas darüber zu sagen, ob es noch immer Abschaltvorrichtungen gibt in der Software dieser Fahrzeuge?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Sie sprechen jetzt von unzulässigen Abschalt-einrichtungen?

**Arno Klare** (SPD): Ich spreche überhaupt von Abschalt-einrichtungen. Unzulässige darf es so wieso nie geben.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Ja. Also es gibt sicher - - Ich sage mal - Techniker hier in dem Kreis, denke ich, werden das ganz schnell nachvollziehen können -: Natürlich, wenn ich eine technische Einrichtung habe, werde ich sie irgendwo unter bestimmten Bedingungen mal abschalten müssen und Dinge anders regeln. Ja, es sind Abschalt-einrichtungen sicher vorhanden, die aber als zulässig eingestuft werden.

**Arno Klare** (SPD): Okay. - In der Runde erst mal nichts mehr.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und ich schließe mal daran an. Wenn Sie sagen, dass es Abschalt-einrichtungen sind, die als zulässig dann anzusehen waren, da würde mich das noch mal interessieren: Waren auch solche Fälle Gegenstand, wenn es zu Rückkopplungen kam zwischen KBA und den Herstellern? Sie hatten ja vorhin gesagt: Wenn es Unklarheiten gab, hat sich das KBA an den Hersteller gewandt, und es wurde dann rückgekoppelt. - Ging es auch um solche Fragen dabei?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Also das Thema Abschalt-einrichtungen ist, wie gesagt, so wie ich es vorhin ausgeführt hatte, nie ein Thema gewesen in all den Jahren, in denen ich da im KBA unterwegs war. Es ist erst erstmals auf den Tisch gekommen mit dem 21. September 2015.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und gab es nach dem September 2015 Rückkopplungen dieser Art?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Rückkopplungen in welcher Art? Also, dass Hersteller auf uns zu -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** In Bezug auf Abschaltleinrichtungen.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Dass Hersteller auf uns zugekommen wären und gesagt hätten: „Ich hätte da mal eine Frage“?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Oder Sie festgestellt haben, dass da was unklar ist.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Also, Unklarheiten hat es sicher gegeben. Also, wenn man den Untersuchungsbericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ anschaut, dann haben wir bei den Gruppe-II-Fahrzeugen die Frage oder die Zweifel, ob das, was da an Abschaltungen stattfindet, in Ordnung ist oder nicht in Ordnung ist. Also die Zweifel waren zumindest da gewesen. Das ist aber nicht so, dass da die Hersteller jetzt freiwillig auf uns zugekommen wären in dem Zusammenhang.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Nein, darum - - Aber wenn Sie etwas feststellen und das von den Herstellern erläutert haben wollen, sind sie ja auch in der Pflicht, dann was dazu zu sagen. Aber dann hat es auch diese Antworten auf Ihre Fragen gegeben, sagen Sie?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Das war nur eine Ergänzung zu dem, was wir eben gerade hatten. - Ich will noch mal eben zurückkommen auf das, was ich eingangs gefragt hatte. Sie haben ja gesagt, dieses VDA-Papier „Qualitätssicherung Emission und Verbrauch“, die dritte Auflage ist Ihnen unbekannt, die Neuauflage aus 2010. Und dann will ich mich einfach auf den Zeitraum davor an Sie wenden, und zwar auf die vorangegangenen Auflagen aus dem Jahr 2008.

In einer E-Mail an Sie vom 5. September 2008 schildert Ihnen Herr Gersdorf von der Volkswagen AG, er habe im Jahr 2005 mit dem VDA-Arbeitskreis die zweite vollständig überarbeitete Auflage des Bandes 9 schreiben dürfen, die mittlerweile veröffentlicht worden sei. - Das ist das Material A KBA-2-1, Ordner A9, Blatt 1. - Zum Hintergrund seines Anliegens erläuterte er, dass es in den einzelnen VW-Werken immer wieder Abteilungsleiter gebe - Zitat -,

denen man die Notwendigkeit und die Pflicht zur Serienüberwachung CoP von Zeit zu Zeit klar machen muss,

- und fährt fort -

am besten funktioniert das natürlich mit einem amtlichen Schreiben bzw. wenn wir sagen: „Das ist eine gesetzliche Forderung, siehe Schreiben vom KBA“.

So ist das zitiert, was so empfohlen wird. - Das ist das Material, das eben genannte, ebenfalls auch Seite 1. - Haben auch Sie, Herr Pietsch, von den geschilderten Schwierigkeiten und der Akzeptanz von CoP bei den Abteilungsleitern der Herstellung gehört?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Ich hatte es in dem Zusammenhang gehört. Also, Hintergrund dieser Veranstaltung war: Ich war im Jahr 2008 zuständiger Sachgebietsleiter für Produktsicherheit und Rückrufe und hatte in dem Zusammenhang vor den Qualitätssicherern von Volkswagen einen Vortrag gehalten, wie sich die Rückrufprozeduren gestalten, also wie diese Dinge nach dem Geräte- und Produktsicherheitsgesetz damals abzuwickeln waren. Und der Herr Gersdorf ist nach meinem Kenntnisstand einer, der in dem Bereich, ich sage mal, In-Use Compliance bei Volkswagen - also auch ein Qualitätssicherer - da unterwegs ist. Und wenn er mir den Band da in die Hand gedrückt hat, dann war er für meine Arbeit nicht erheblich, weil ich in dem Bereich nicht zuständig war. Aber wenn ich so einen Band bekommen habe, habe ich das sicher an die Kollegen im Bereich der Konformitätsüberprüfung weitergereicht.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Es geht um die Formulierung, auf die ich gleich noch eben kommen wollte und die ich vorhin schon angesprochen habe. Aber jetzt ist Herr Gersdorf von Volkswagen an Sie herangetreten und hat gesagt, irgendwie muss man das den Abteilungsleitern immer noch mal wieder sagen, was sie zu tun und zu lassen haben, und hat Ihnen eine Formulierung vorgeschlagen, die Sie seitens des KBA machen könnten. Wurde mit den Herstellern auch darüber gesprochen, dass Sie das selbstverständlich machen wollen, dieses Schreiben des KBA vorzulegen?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Also, ich erinnere mich an die Veranstaltung mit Volkswagen. Wenn Sie mir hier helfen könnten, ob es dazu ein Antwortschreiben von mir gegeben hat, dann wäre das für mich von Interesse.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja, kommen wir gleich dazu, und zwar, wo Ihr damaliger Mitarbeiter Herr Sturm Ihnen etwas vorgelegt hat. - Also, Herr Gersdorf bat Sie, ihm eine Bestätigung oder Anerkennung neueren Datums für diese zweite Auflage auszustellen, und Sie, Herr Pietsch, seien bereits mit der ersten Auflage vor etlichen Jahren entsprechend so verfahren.

**Zeuge Klaus Pietsch:** 1994, ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Darauf verweist Herr Gersdorf und schloss das mit der Bemerkung ab, er wäre auch im Namen der deutschen Automobilhersteller sehr dankbar und würde diese Bestätigung/Anerkennung natürlich an die Mitglieder des Arbeitskreises weiterleiten.

Sie leiten diese Mail vom 05.09. an Herrn Turm [sic!] mit den Worten weiter:

... kannst du Herrn Gersdorf helfen? Vielleicht läuft so etwas ja auch über 41, keine Ahnung ...

Zitat Ende. Das ist KBA-2-1, Ordner A9, Blatt 1.

Dann hatte Herr Sturm - Entschuldigung, nicht Herr Turm, sondern Herr Sturm! - Herr Sturm fertigte schon am 08.09. dann einen Vermerk und

entwarf das erbetene Bestätigungsschreiben. Und darin heißt es dann - Zitat -:

Die Überprüfung dieser Auflage lieferte keine Bedenken gegenüber einer entsprechenden Anerkennung, ähnlich der ursprünglich erteilten Bestätigung.

Ebenda, Seite 3. - Das Schreiben mit dem Betreff „VDA-Band 9 ... Zweite vollständig überarbeitete Auflage von September 2008 [sic!]“ lautete - Zitat:

... die 2. vollständig überarbeitete Auflage 2005 des oben genannten VDA-Bandes 9 entspricht mit seinen Inhalten den Interpretationen der gesetzten Vorschriften durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA)

Das KBA akzeptiert die Inhalte dieser Auflage als verbindlichen Maßstab bei den Konformitätsprüfungen im Rahmen der CoP-Überprüfung für alle Genehmigungs-Inhaber

Jetzt meine Frage, die darauf abzielt: In welchen Rechtsvorschriften oder Leitfäden war seinerzeit innerbehördlich die Interpretation des Rechtsrahmens für CoP durch das KBA festgelegt? Sie sagen ja: Es ist alles genau so, wie wir das vorgegeben haben.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Der VDA-Band 9, also soweit ich ihn aus der Entstehung in 1994 kenne - - kann nur sagen: Das ist ein Abbild der entsprechenden Vorschriften im Anhang X der damalig- - also der Vorläufervorschrift zur 2007/46, also der Rahmenvorschrift, und ist dann nur detaillierter ausgeführt, um den Herstellern eben klar zu sagen, was sie für eine Losgröße ziehen. Das Verfahren selbst, was drinsteht im VDA-Band 9 - also ich kann nur über die Fassung 1994 reden - - Da ist im Grunde das statistische Verfahren abgebildet, wie es auch in der entsprechenden Emissionsvorschrift drin ist. Also von daher ist diese Bestätigung im Grunde nicht notwendig, weil sie geltendes Recht abbildet. Aber offensichtlich haben wohl die Kollegen QMer in den Firmen auch nicht immer ein leichtes Brot.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. - Ich danke Ihnen und gebe das Wort weiter an die CDU/CSU.

**Uwe Lagosky (CDU/CSU):** Herr Pietsch, noch mal zu dem Thema ab dem 21.09.2015. Nachdem das von VW bekannt geworden ist und die VW-Mitarbeiter in den USA ein Geständnis abgelegt haben, haben Sie ja auch in Deutschland ermittelt und geschaut, ob auch VW in Deutschland gegen Emissionsvorschriften verstoßen hat. Und auf der Basis der von VW dargestellten Abgasnachbehandlungsstrategie und den Manipulationen an der abgasrelevanten Software der Fahrzeuge mit den Motoren der Baureihe EA189 und den Erkenntnissen aus den unabhängigen Abgasmessungen an den betroffenen Fahrzeugen kamen Sie auch im KBA zum Ergebnis, dass es eben Manipulationen mit Software und Abschaltvorrichtungen gegeben hat, die der Verordnung EG-Nummer 715/2007 entsprechend entgegenstehen, und haben ja dann auch den Rückrufbescheid unterschrieben. - Mich würde noch mal interessieren - -

**Zeuge Klaus Pietsch:** Moment! Darf ich an der Stelle ganz kurz was sagen?

**Uwe Lagosky (CDU/CSU):** Ja, bitte.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Also, „Rückrufbescheid“ ist hier nicht die treffende Formulierung. Es ist - - Wir haben einen Bescheid erstellt, der fordert, dass Volkswagen bei allen im Verkehr befindlichen Fahrzeugen die Vorschriftsmäßigkeit wiederherstellt. Und der Rückruf ist an sich nur die Maßnahme, die zwangsläufig ist, wenn sie das machen wollen. Also es ist kein Rückruf angeordnet im Zuge dieses Bescheides, sondern es ist angeordnet worden, dass die Vorschriftsmäßigkeit der Fahrzeuge wiederhergestellt wird.

**Uwe Lagosky (CDU/CSU):** Vielen Dank. - Vielleicht noch zu den beiden Fragen, die ich dazu noch habe: Bei der Bewertung des Verstoßes, ist es da so, dass Sie auf den von VW dargestellten Sachverhalt entsprechend begründet haben, oder handelt es sich dabei um ein Geständnis? Und inwieweit haben Sie auch technisch nachvollzogen, was in den Abschaltvorrichtungen - - als

Abschaltvorrichtung entsprechend verwendet wurde und wie das gemacht wurde?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Nach meiner Erinnerung hat VW nie ein Geständnis abgelegt, dass sie manipuliert hätten. Also sie haben uns dargestellt, was sie technisch getan hatten. Und die Darstellung, die ließ überhaupt keinen Raum für eine andere Entscheidung, als wir getroffen haben.

**Uwe Lagosky (CDU/CSU):** Aber haben Sie auch als Grundlage eigene Tests genommen?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Entschuldigung, den zweiten Teil hatte ich - - Ich wollte ihn nicht verdrängen, ich habe ihn schlicht vergessen. Wir haben - - Das, was VW uns geschildert hat, war letztlich für uns die Vorlage dafür, ein Lastenheft zu erstellen, in dem eben diese - - Die im Untersuchungsbericht auch geschilderten eingangs sieben Prüfzyklen - - hat uns durchprüfen lassen bei den Fahrzeugen. Und der achte kam dann noch hinzu, als die Temperaturproblematik offenbar wurde. Also wir haben im Zusammenhang - - Also das, was VW uns technisch geschildert hat, haben wir im Rahmen der Untersuchung durch die Untersuchungskommission „Volkswagen“ an den EA189er-Fahrzeugen nachvollziehen können.

**Uwe Lagosky (CDU/CSU):** So, um es richtig verstanden zu haben: Es ist eine Kombination aus der Beurteilung der zugeleiteten Unterlagen und Aussagen und der technischen Nachprüfungen?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Ja. Ja, es gab kein Eingeständnis, es gab eine technische Schilderung des Sachverhalts. Und es gab dann in der Folge auch eine Überprüfung der Richtigkeit dessen, was VW geschildert hat, eben über die technische Prüfung. Korrekt.

**Uwe Lagosky (CDU/CSU):** Und was war jetzt genau der konkrete Punkt, der dazu geführt hat?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Zur Einstufung als unzulässige Abschaltvorrichtung?

**Uwe Lagosky (CDU/CSU):** Mhm.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Klaus Pietsch:** Das war der Punkt, dass VW einen Modus - nageln Sie mich jetzt nicht fest, ob das der Modus 0 oder Modus 1 war - - Jedenfalls haben sie eine Kennung drin gehabt, die Weg und Zeit mit getriggert hat und nur mit einer sehr, sehr niedrigen prozentualen Abweichung dann eben dazu geführt - - also wenn man sich aus diesem Bereich rausbewegt hat, dass er in einen anderen Modus geschaltet hat. Dieser andere - - Also der erste Modus war der, wo ich niedrige NOx erziele, also sprich im NEFZ. Und dann, sobald ich aus diesem Modus raus bin, bin ich dann eben auf den partikelreduzierten Modus, auf gut Deutsch gesagt, gegangen.

Und das Entscheidungskriterium, warum das eine unzulässige Abschaltvorrichtung ist: dass, wenn er einmal in den anderen Modus gegangen ist, also den, wo NOx hochgegangen ist, dann ist er, selbst wenn er dieses, ich sage mal, ein NEFZ-ähnliches Profil wieder durchfahren hätte - - wäre es nicht wieder eingetreten, dass er in den NOx-verminderten Modus gefallen wäre. Das war - - Deswegen sage ich: Die Begründung hierfür war relativ einfach aufgrund der eigenen Schilderung von VW.

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

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann setze ich da noch mal wieder ein bei der Interpretation der gesetzten Vorschriften durch das KBA; ist ja Bestandteil dieses Bandes vom VDA, Band 9. Und Sie sagen: Alles okay, die Interpretationen entsprechen dem.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Mit der Einschränkung: Ich kann nur was sagen zu dem Stand 1994. Ich habe den Band - - Also die Fortschreibung -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Die zweite Auflage.

**Zeuge Klaus Pietsch:** - aus 2008, die hat mir der Herr Gersdorf nach dem, was Sie vorgelesen haben, angedient. Aber es war in der Zeit nicht meine Zuständigkeit, mich um Konformitätsüberprüfungen zu kümmern. Von daher ist das unbe-

sehen weitergegangen an den zuständigen Kollegen. Und ich kann keine inhaltliche Aussage dazu machen, ob es jetzt so ist oder nicht.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Können Sie denn aus der ersten Auflage sagen, dass es eben ja eine innerbehördliche Interpretation gegeben hat? Ist Ihnen das erinnerlich? Wenn das in der zweiten wiederholt wird oder in der dritten. Also ich frage deshalb nach, um zu wissen: Wer hat diese Interpretation vorgenommen? Gab es dazu eine Abteilung innerhalb des KBA, die das entsprechend geprüft hatte?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Das ist damals im Grundsatzreferat so besprochen worden. Also, ich kann mich daran erinnern, dass wir das auch mit Mitarbeitern des VDA bzw. von VDA-Mitgliedsfirmen an der Vorschrift durchdiskutiert haben und dort auch keinen Mangel haben feststellen können. Im Gegenteil: Aus der Erinnerung heraus erschien das, was praktisch umgesetzt wurde, eine recht restriktive Auslegung des Anhangs X der damaligen 70/156.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und wurde denn letztendlich - wenn Sie ja inhaltlich nun nicht mehr mit befasst waren - vor dem Absenden des Bestätigungsschreibens an Herrn Gersdorf die ihm zugrunde liegende Verfahrensweise - - wurde das mit Ihnen abgestimmt, oder ist das so rausgegangen, wie es da von Herrn Sturm vorbereitet worden war?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Darf ich fragen, wer es unterschrieben hat?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ist von Herrn Sturm gezeichnet.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Ja, also für mich aus der Erinnerung heraus - also ich bin da ein relativ klar strukturierter Mensch - als erste Pflicht: Zuständigkeit prüfen. - Ich bin nicht zuständig gewesen und habe das an den zuständigen Bereich gegeben.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann möchte ich Sie zunächst über weitere Auswirkungen der Er-



## 5. Untersuchungsausschuss

gebnisse der Untersuchungen der Untersuchungskommission auf Typgenehmigungen fragen mit einem Blick zurück. Sie sind jetzt Leiter der Abteilung Genehmigungserteilung beim KBA.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Referat Typgenehmigungserteilung, ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja. - Bei VW hat dann die Untersuchungskommission, wie eben schon gesagt, diese nicht zulässigen Abschalteneinrichtungen festgestellt und eine Gruppe II gebildet. Da hat die Untersuchungskommission den Verdacht auf eine unzulässige Abschalteneinrichtung dokumentiert; betrifft Opel Insignia und Opel Zafira. Das ist das Blatt 98; das ist der Ordner KBA-2-1, wenn ich das hier richtig sehe. - Ach nein, Entschuldigung, das ist der Bericht der Untersuchungskommission, Seite 98 und 100. - Und bei weiteren Fahrzeugen wird Zweifel an der Zulässigkeit von Abschalteneinrichtungen - wie bei dem Audi A6 und anderen - erklärt. Das ergibt sich eben auch aus den Seiten 72, 94, 110 und 112. Teilten Sie seinerzeit diese Zweifel bzw. den Verdacht der Untersuchungskommission?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Ich war temporär, aus den eingangs schon geschilderten Kapazitätsgründen, das eine oder andere Mal in Aktivitäten eingebunden, die rund um das Prüfen der Fahrzeuge gingen, und sicher auch fachliche Diskussionen untereinander. Aber ich war nicht verantwortlich im Zusammenhang mit der Einordnung von Fahrzeugen in bestimmte Gruppen und habe auch nicht, also nach meiner Erinnerung, an entsprechenden Gesprächen mit Herstellern teilgenommen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ist Ihnen denn innerlich, welche Gründe das KBA seinerzeit davon abgehalten haben, festzustellen, dass die vorgefundenen Abschalteneinrichtungen unzulässig sind, und dies mit einem rechtsmittelfähigen Bescheid zu attestieren?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Sie sprachen jetzt von den Fahrzeugen der Gruppe II, oder?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Also, Sie sind nicht beim Fall Volkswagen? Sie sind bei Fahrzeugen der Gruppe II, die - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** II sind der Verdacht auf - -

**Zeuge Klaus Pietsch:** Wo ein Zweifel - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Genau.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Ja. Weil Sie sagten, es wäre festgestellt, dass - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Nein. - Was hat Sie davon abgehalten, festzustellen, dass es sich um unzulässige Abschalteneinrichtungen handelt in der Gruppe II?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Ja, das sind die Argumentationen, die durch die Hersteller vertreten wurden, die im Kern darauf hinausliefen - wie gesagt, ohne dass ich an einzelnen Diskussionen dabei war - - die den Bauteilschutz als Begründung angeführt haben, warum dort Abschaltungen stattfinden. Aber, wie gesagt, im Detail kann ich Ihnen dazu nichts sagen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ist Ihnen denn bekannt - so haben wir es vorhin von einem Zeugen, von dem Zeugen Domke, erfahren -, dass der in Gruppe II eingestufte Opel Zafira - - dass der eben über eine Abschalteneinrichtung verfügt, die sich irgendwann rausschaltet, aber dann, wenn man wieder an den Zustand gerät, der eigentlich vom NEFZ abgedeckt ist, nicht wieder zurückschaltet? Also ähnlich wie Sie es eben dargestellt haben für das, was bei VW vorliegt? Deshalb frage ich nach. Wer hat denn gesagt: „Da ist es zulässig“?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Die Beurteilungen - das ist jetzt letztlich das, was in die freiwilligen Aktionen der Hersteller mündet -, diese Verfahren sind noch nicht abgeschlossen, also sind noch laufende Verfahren, und deshalb würde ich dazu nichts sagen wollen, -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Klaus Pietsch:** - dürfen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann meine Frage noch mal: Welche Auswirkungen hatten demgegenüber die Erkenntnisse des KBA bezüglich der VW-Fahrzeuge der Gruppe III in Hinblick auf die erteilte Typgenehmigung? War diese gültig, oder ging das KBA davon aus, dass Fahrzeuge mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen über eine fehlerhafte oder ungenügende Typgenehmigung verfügen?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Gut, der Fall Volkswagen war für die Masse der Fahrzeuge ja insofern etwas anders, weil wir dort Fahrzeuge - - in der Hauptsache Fahrzeuge betroffen hatten, die zu dem Zeitpunkt schon im Verkehr waren, also keine Fahrzeuge auf Basis der Typgenehmigung weiterhin hergestellt wurden. Aber - ich hatte es vorhin schon gesagt - die Genehmigung ist aus den bekannten Gründen - - sie ist rechtswidrig gewesen, aber hat gleichwohl Gültigkeit, bis die Behörde eine entsprechende Anordnung dazu trifft. Und eine Anordnung ist getroffen worden, indem nach § 25 Absatz 2 EG-FGV nachträgliche Nebenbestimmungen angeordnet wurden.

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

**Arno Klare (SPD):** Ja, Herr Pietsch, wir haben ja in dem ganzen Prozess zu dem ganzen Verfahren seit September 2005 [sic!] sehr blumige Worte und Begriffe kennengelernt, also „Thermofenster“ und was es da alles so gibt. Und ich möchte jetzt noch mal auf zwei weitere zu sprechen kommen: „Akustikfunktion“ und „Lenkwinkelüberwachung“. Was muss man sich darunter vorstellen? Und, wenn ich mir mal darunter was vorstellen kann, sind das illegale sozusagen Softwareelemente?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Ich habe mir die technische Argumentation, die dahintersteht - - die ist mir nie zuteil geworden. Ich kenne den Begriff wohl, und ich kann bei dem, was ich weiß, nur sagen, dass der Begriff „Akustikfunktion“ dann in Gesprächen, die wir mit Volkswagen hatten, bezogen auf die EA189er-Problematik eben benutzt wurde und dass gesagt wurde, das, also diese

Schaltung, verbirgt sich dahinter. Also, das war mein Verständnis aus den Besprechungen, aber es ist auch nicht für uns entscheidungserheblich gewesen, wie sich eine Sache nennt, und auch, was da aus USA rübergekommen ist. Wir haben es anhand der technischen Schilderungen dann entschieden.

**Arno Klare (SPD):** Wie nehmen Sie die Zusammenarbeit mit VW oder auch anderen Herstellern seit Aufkommen des Skandals wahr? Sind Ihnen stets die von Ihnen angeforderten Informationen komplett und auch plausibel und so, wie Sie es erwünscht haben, auch zugegangen?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Ja. Also, ich kann mich nicht erinnern, dass wir Informationen nicht bekommen hätten. Also der Zugang, sicher, das ist auch eine Kurve, die dann nach oben läuft. Anfangs waren Diskussionen etwas anstrengender gewesen, aber es gibt - - schon nach kurzer Zeit gab es nichts, was wir hätten beanstanden müssen als Behörde.

**Arno Klare (SPD):** Ich frage das deshalb, weil ich bei der nächsten Frage auf so einen Punkt komme: Sie haben ja mal von Opel die Zustellung eines Steuergeräts, eines Motorsteuergeräts - Engine Control Unit, also ECU - verlangt. Da ist Ihnen dann beschieden worden, das sei nicht so einfach, Ihnen das zukommen zu lassen. Die Frage ist jetzt: Was wollten Sie mithilfe von diesem Steuergerät, was Sie dann ja auch bekommen haben, herausfinden? Und die zweite Frage ist natürlich - -

**Zeuge Klaus Pietsch:** Können Sie mir sagen, wann das stattgefunden hat? Sie haben ja das Dokument vorliegen.

**Arno Klare (SPD):** Ich muss mal gucken. Das ist ja eine Mail vom Mai - - vom 15.07.2016. - Ist das noch drin? Nein, nicht?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Nein.

**Arno Klare (SPD):** Nicht mehr. Ist nicht mehr drin. Alles klar. - Gut, also wäre schön gewesen, mal zu erfahren, warum die das als nicht so ganz einfach beschrieben haben.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Klaus Pietsch:** Ich beantworte Ihnen die Frage aber trotzdem.

**Arno Klare (SPD):** Ja, schön.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Und zwar, der Hintergrund ist der gewesen, dass es bestimmte Freigaberichtlinien bei Opel gibt. Die sind amerikanisch geprägt. Und von daher war es nicht ganz so einfach, im eigenen Konzern die entsprechende Freigabe zu bekommen, dass ein Steuergerät mal einfach ohne Fahrzeug durch die Gegend geht. Also, das war jetzt nicht irgendwie eine Verweigerungshaltung, sondern einfach die Abläufe in einer riesengroßen Organisation.

**Arno Klare (SPD):** Aber schlussendlich haben Sie das Steuergerät gehabt?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Ja, ja. Das wird Ihnen Herr Domke wahrscheinlich bestätigt haben. - Gut.

**Arno Klare (SPD):** Okay, danke.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, bitte.

**Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Vielen Dank. - Wir waren ja vorhin bei dem Umstand, dass die Offenlegung der Motorensoftware im Typpengenehmigungsverfahren bei begründeter Nachfrage möglich gewesen wäre, der Fall aber nie eingetreten ist. Deshalb würde ich an der Stelle auch noch mal anknüpfen und fragen: Was hätte denn sozusagen für eine Situation oder für ein Umstand vorliegen müssen, damit dieser Fall eingetreten wäre? Also, was hätte dazu geführt, dass man das tatsächlich dann hätte machen müssen oder entsprechend beauftragt hätte?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Also, es ist so: Ich habe jahrelang Produktsicherheit gemacht, und da ist man mit Dingen konfrontiert, da lässt mal jemand eine Information los, die mehr oder minder fundiert ist. Ich kann Ihnen jetzt hier nicht anhand harter Kriterien sagen, was der Auslöser gewesen wäre. Aber natürlich, wenn eine Stelle, eine vertrauenswürdige Stelle - was das auch immer sein mag - uns gesagt hätte: „Hört mal zu! Da scheint

irgendwas nicht in Ordnung zu sein mit den Fahrzeugen; die scheinen da mit Software rum-zumaniplulieren“, dann wäre das ein Punkt gewesen, wo man natürlich losmarschiert. Denn Sie müssen es sich andersrum vorstellen: Wenn man das nämlich nicht tun würde, dann würde derjenige, der davon überzeugt ist, dass das, was er da geschildert hat, fundiert ist, das irgendwo publik machen, und das ziemlich schnell.

**Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Also, es hätte sozusagen einen Hinweisgeber geben müssen, der gesagt hätte: „Guckt euch das mal genau an!“?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Ja.

**Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Das ist eine gute Überleitung, weil wir sind ja bei dem Punkt gewesen - Sie hatten ja gesagt: die Verwendung von Abschaltvorrichtungen ist in der 17/15 geregelt, aber es gibt sozusagen - - Der europäische Gesetzgeber hat nicht geregelt, ob und wie sozusagen eine Überprüfung stattfinden soll, nicht? Das hatten Sie ja so gesagt.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Korrekt.

**Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Wir wissen ja: Auf amerikanischer Seite, von der EPA aufgedeckt, gab es ja schon mal bei einem Lkw die Situation, dass eben das, was illegal ist, nämlich dass sozusagen der Motor so programmiert ist, dass er weiß, wann er auf der Rolle steht bzw. wann er auf der Straße ist, also eben genau diese Zykluserkennung - - Ende der 90er-Jahre bei einem Lkw. Insofern: Gab es da nicht sozusagen die Diskussion, dass man gesagt hätte, das, was beim Lkw möglich ist, ist grundsätzlich technisch ja auch bei einem Pkw möglich? Und müsste man dann nicht eigentlich - Sie als sozusagen Fachbehörde - drauf drängen, dass auf europäischer Ebene die Rahmenbedingungen so gesetzt werden, dass man das auch tatsächlich kontrolliert? Weil dass so was möglich ist, mussten Sie ja wissen.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Ich weiß nicht, aus welchem Zeitraum die Information resultiert. Also, mir ist er auch nicht bekannt. Für mich wäre jetzt



## 5. Untersuchungsausschuss

auch hier die Frage rein verfahrenstechnisch: Wir haben, meine ich, als Ausschlussgründe drinstehen auch Dinge, die nicht behandelt werden, die schweren Nutzfahrzeuge, die 595/2009.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Nein, es ist tatsächlich nicht bei Pkws, sondern bei Lkws. Nur, es ging mir darum, dass - -

**Zeuge Klaus Pietsch:** Also, ich habe keinerlei Informationen derart gehabt, wie Sie sie geschildert haben.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, es wurde sozusagen nie drüber diskutiert oder seitens der Experten beim KBA sich ausgetauscht, dass so was technisch möglich ist und dass man so was überprüfen müsste? - Weil es ist ja komisch, dass der EU-Gesetzgeber sagt, das und das ist verboten und das und das ist erlaubt bei der Abschaltanlage, aber erstens nicht sagt, dass es geprüft werden muss, und zweitens nicht sagt, wie es geprüft werden soll. Und da gab es nie seitens der Fachbehörde, die dann sozusagen mit dem operativen Geschäft betraut war - - die Rechtsverordnung, die europäische Rechtsgrundlage umzusetzen und zu sagen: „Liebe EU, ihr müsst mal sagen, ob und wie wir es machen müssen“?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Also, ich kann Ihnen das mal ganz klar sagen, und ich bin auch nicht allzu vergesslich: Es gibt kein Gespräch über das Thema Abschaltanlagen, es gibt keine Anfrage zu Abschaltanlagen, die mir über die ganze Zeit, in der ich im KBA bin, sagen wir mal, zuteil geworden wäre.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, Sie haben auch nicht in Richtung EU signalisiert: „Liebe Kommission, ihr müsst mal präzisieren bei der Durchsetzung der 17/50 [sic!], ob und wie das zu prüfen ist“?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Also, solche Fälle gibt es durchaus. Es gibt eine - - Nur, wir haben den in der - - Also, es gibt Fälle in anderen Vorschriften. Ich kann Ihnen jetzt kein Beispiel sagen, aber es

gibt Fälle - das liegt dann jetzt wirklich am Erinnerungsvermögen -, es gibt durchaus Fälle, wo man sieht: Mensch, die Vorschrift, die hat dort echt einen Kinken. Also, das merkt man dann, wenn Anfragen kommen von Technischen Diensten oder von Herstellern. Also, wenn mal eine Frage, ich sage mal, in den Raum geworfen wird, dann wird sie natürlich auch entsprechend verfolgt. Aber es hat schlicht und ergreifend zu Abschaltanlagen nicht eine Frage gegeben.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich frage das auch deshalb, weil wir jetzt auch bei Expertenanhörungen und Zeugenvernehmungen natürlich auch auf die Untersuchungen von ICCT, DUH und anderen gekommen sind, die ja immer wieder deutlich gemacht haben, dass die Diskrepanz sozusagen zwischen Rollenwerten und Straßenwerten immer weiter auseinandergeht.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Sind Sie jetzt bei - -

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

**Zeuge Klaus Pietsch:** Sie sind jetzt bei CO<sub>2</sub>, oder?

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Nein, bei NO<sub>x</sub>, also bei Stickoxiden. - Also, dass die Werte sozusagen immer weiter auseinandergehen und nie übereinstimmen, war das ein Grund mal für eine Diskussion, zu sagen: Vielleicht müssen wir bestimmte Sachen anders überprüfen hinsichtlich sozusagen dieser Messergebnisse oder Veröffentlichungen, die es dazu gibt ... (akustisch unverständlich)

**Zeuge Klaus Pietsch:** Also, es ist nie über Abschaltanlagen gesprochen worden. Und für einen Ingenieur ist es an sich klar - und dann für jemanden, der noch in der Behörde arbeitet -: Das Einzige, was rechtssicher ist in Richtung des Herstellers, ist, dass man das normierte Verfahren verwendet. Das ist auch rechtssicher; da kann man Maßnahmen einleiten. Da ist nie irgendwie was auffällig geworden.

Und wenn ich einen Motor, einen Verbrennungsmotor, dynamisch betreibe, dann ist es klar, dass



## 5. Untersuchungsausschuss

- da kann er sich anstrengen mit der Emissionsminderung, wie er will - die Dynamik, die ich hineinbringen kann, die Dynamik, die da noch größer ist als, ich sage mal, in den offiziellen Prüfzyklen - - dass die zu einer Erhöhung der Schadstoffe ganz zwangsläufig führen muss. Also, für einen Ingenieur ist das nicht jetzt ein Punkt, dass man sagt: Mensch, da könnten Abschaltanlagen die Ursache sein. - Überhaupt nicht. Also, das Thema Abschaltanlagen war in dem Zusammenhang überhaupt nicht gegenwärtig.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe die Frage ja bewusst eher offen formuliert. Also, ich habe gar nicht sozusagen jetzt bezüglich Abschaltanlagen gefragt, sondern allein, dass es diese Messungen und Untersuchungen gab, die veröffentlicht und publiziert wurden, dass eben die Laborwerte und die Straßenwerte immer weiter auseinandergehen bzw. die Rollenprüfwerte eben auf der Straße sozusagen mit einem Faktor 6, 7 massiv abweichen, also dass sozusagen diese Untersuchungen von DUH, ICCT und Co. dazu geführt hätten, dass man im KBA gesagt hat: Mensch, hier müssen wir vielleicht noch überlegen, ob wir im Rahmen der Typgenehmigung anders prüfen müssen, weil diese Werte sind doch irgendwie merkwürdig.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Nein, das - -

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also unabhängig von Abschaltanlagen.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Na ja, aber das ist dann eben auch der Punkt. Also, ich bin mir nicht sicher, oder ich bin mir relativ sicher, dass in den Studien dann selbst oder in den Veröffentlichungen das Wort „unzulässige Abschaltanlage“ nicht verwendet wurde; bin ich also - -

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das war ja auch gar nicht meine Frage. Dass man generell - -

**Zeuge Klaus Pietsch:** Nein, aber ich hatte Ihnen ja - - Als Techniker habe ich Ihnen ja eine Antwort gegeben. Also, das ist für mich klar: Wenn

ich einen dynamischeren Zyklus fahre, dann werde ich andere Emissionswerte erreichen, als ich sie in einem nicht ganz so dynamischen gesetzlich geregelten Fahrzyklus habe.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay, dann haben Sie die Frage indirekt beantwortet.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke schön. Das war es für diese Runde dort. - Das Wort geht an die CDU/CSU-Fraktion.

**Uwe Lagosky** (CDU/CSU): Wir geben erst mal weiter.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann würde ich den Zusammenhang mit dem Nichtvorhandensein unzulässiger Abschaltanlagen weitermachen, und zwar bezüglich der Bescheinigungen des Herstellers in dieser Frage. Dazu ziehe ich das Beispiel des VW Amarok heran.

In einem von Ihnen gezeichneten Bestätigungsvermerk des KBA an die Volkswagen AG vom 27. Januar 2016 an Herrn Dr. Postel, dem Justiziar von VW, heißt es zu dem Betreff „Bestätigung für den Fahrzeugtyp 2H“ - das ist die Verkaufsbezeichnung für den Amarok -, VW sei mit entsprechendem Bescheid verpflichtet worden - Zitat -:

... bei allen betroffenen Fahrzeugen mit dem Aggregat EA 189 EU5 die unzulässige Abschaltanlage zu entfernen ...

und - Zitat -

den Nachweis zu führen, dass nach Entfernen der unzulässigen Abschaltanlage alle technischen Anforderungen der relevanten Einzelrechtsakte der Richtlinie 2007/46/EG erfüllt werden.

Dazu konstatieren Sie gegenüber Volkswagen, die Überprüfung der Verpflichtung, zulässige Abschaltanlagen beim Modell Amarok offenzulegen, habe ergeben, dass die offengelegten Abschaltanlagen bei diesem Modell als zulässig eingestuft worden seien. - Das ist das Material



A BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 23/7363 1/1-1, Blatt 59 ff., im Ordner 8.

Zudem steht in dem Bestätigungsschreiben vom 27.01. - Zitat -:

Die Grenzwerte und die anderen Anforderungen wurden eingehalten.

Außerdem bestätigten Sie - auch das ist so festgehalten -, zitiert:

Die ursprünglich vom Hersteller angegebenen Kraftstoffverbrauchswerte ... wurden in Prüfungen durch einen Technischen Dienst bestätigt.

Meine Frage: Auf welche Grenzwerte, NEFZ oder RDE oder andere, bezieht sich Ihre Feststellung in dem Schreiben: „Die Grenzwerte und die anderen Anforderungen wurden eingehalten“?

**Zeuge Klaus Pietsch:** In dem Fall bezieht sich das auf die - also, nageln Sie mich jetzt nicht auf das Regelwerk fest, ob das jetzt die 715/2007 ist oder die ECE-Regelung 83 -, ich sage jetzt mal, die einschlägigen Emissionsvorschriften, die für diese Fahrzeuge zum Zeitpunkt des erstmaligen In-den-Verkehr-Bringens galten, und das war in dem Fall, meine ich, EU 5, Emissionsstufe. Diese Grenzwerte haben sie eingehalten.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** In dem Bericht der Untersuchungskommission wird festgehalten, dass der Amarok NEFZ kalt eingehalten hatte, aber der Amarok siebenfach erhöhte RDE-Emissionen aufwies. Der NEFZ warm ist fast zweieinhalbmal so hoch wie im NEFZ kalt. Und die NEFZ-10-Grad-Messung ergab eine mehr als sechsfache Überschreitung. Welchen Stand gibt der Bericht an dieser Stelle wieder?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Sie fragen, weil die - - Also nur, um es richtig zu verstehen; ich versuche jetzt mal, zu rekapitulieren. Sie sagen, mein Bescheid stammt vom 27.01.2016, währenddessen der Untersuchungsbericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ am 22.04.2016 veröffentlicht wurde.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Genau von diesem ... (akustisch unverständlich), genau.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Gut. - Also, der Volkswagen, der in dem Bericht vermessen wurde, hat nichts zu tun mit der Freigabe. Also die Freigabe - - Den Bescheid, den ich geschrieben habe - - dort ist einmal die unzulässige Abschaltvorrichtung entfernt worden, all diese ganzen Sachen, die da stehen. Und im Rahmen der Verifizierungsprüfung wird das Lastenheft ja gegengefahren. Und da dürften sich die Werte, die dort genannt sind - ich kann sie jetzt nicht sagen; das ist in der Arbeit - - Arbeitsteilig ist es so, dass die Kollegen, die die Verifizierungsprüfung gemacht haben, nach Lastenheft uns zugeliefert haben, also dem Genehmigungsbereich, sprich mir, und gesagt haben, bei den Prüfungen nach Lastenheft - also Überprüfung, ob unzulässige Abschaltvorrichtungen vorhanden sind - wurde festgestellt, dass alles in Ordnung ist, also sprich, dass die Abschaltvorrichtungen raus sind. „Abschaltvorrichtung raus“ heißt, dass sich das Emissionsniveau dort bei dem freigegebenen Fahrzeug - durch mich freigegebenen Fahrzeugen - günstiger darstellen müsste als das Emissionsniveau, das im Bericht der Untersuchungskommission genannt ist.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Wie muss ich mir den zeitlichen Ablauf da vorstellen? Also, es gibt die Feststellung: Es ist nicht in Ordnung. Und dann gibt es eine Maßnahme; dann gibt es die Anordnung, zu sagen: Jetzt ist das mal in Ordnung zu bringen.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Also, ich versuche es jetzt mal auf der Zeitschiene zu - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja, gern.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Also, das sind unabhängige Kanäle voneinander. Das eine ist die Untersuchung der Untersuchungskommission „Volkswagen“. Die ging kurz nach dem 21. September 2015 los. Dort wurden die Fahrzeuge, die VW-Fahrzeuge, meine ich, auch direkt am Anfang mit vermessen, mussten sie ja zwangsläufig, weil letztlich nachvollzogen werden sollte, ob die geschilderte Abschaltvorrichtung oder Abschaltstrategie in den Fahrzeugen tatsächlich



## 5. Untersuchungsausschuss

durch unsere Prüfung nachvollzogen werden kann. So, diese Fahrzeuge sind dort geprüft worden mit dem Emissionsniveau, was sie mit Abschaltvorrichtungen hatten.

Währenddessen das Fahrzeug, was ich zur Freigabe hatte, oder die Fahrzeuge: Die hatten schon die neue Applikation, also neue Software draufgehabt und sind dann entsprechend auf dem anderen Kanal geprüft worden. Also, es bestand jetzt keine Querverbindung zwischen der Freigabe, die ich da unterschrieben habe, und den untersuchten Fahrzeugen im Rahmen des Berichtes der Untersuchungskommission.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** In dem Bericht der Kommission zum VW AmaroK steht außerdem - Zitat -:

Wenn der Hersteller, wie beabsichtigt, die Maßnahmen ergreift ..., würden Zweifel an der Zulässigkeit der Abschaltvorrichtung ... nicht weiter bestehen.

Aufgrund welcher Tatsachen und Erkenntnisse sind Sie, Herr Pietsch, am 27.01. zu der Einschätzung gelangt, dass die Abschaltvorrichtung entgegen der ursprünglich geäußerten Zweifel nun zulässig - -

**Zeuge Klaus Pietsch:** Also, auf Basis der Messungen, die die Kollegen gemacht haben im Rahmen der Verifizierungsprüfung. Das ist das eine. Und natürlich die anderen Prüfungen, also spricht die Vorschriftsmäßigkeit über alle betroffenen Regelwerke: Geräusch, Kraftstoffverbrauch, Emissionen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Das sind da die Kriterien, die Sie herangezogen haben, das zu beurteilen?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Also, das eine ist das, was der Hersteller gesetzlich im Rahmen der Typprüfung abzuliefern hat. Und das andere sind die Tests, um festzustellen: Hat der noch eine Abschaltvorrichtung drin, ja oder nein? Das sind diese Verifizierungsprüfungen, die Kollegen in einem anderen Bereich durchgeführt haben, die

mir ihr Prüfungsergebnis zur Verfügung gestellt haben, dass ich dann den AmaroK freigeben kann.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und haben Sie bei der Bewertung der Zulässigkeit der Abschaltvorrichtung eine Erwägung vorgenommen, in der die Höhe der gemessenen Realemissionen berücksichtigt wird, also die damit verbundenen Belastungen für die Luftqualität?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Also, man muss ja ganz klar sagen - das ist auch im Rahmen des Berichtes, der durch die Untersuchungskommission dort veröffentlicht wurde -: Alle Werte, die ausgewiesen wurden, außer für NEFZ kalt, sind alles Werte, die nicht in irgendeiner Form an einem rechtlich zulässigen Maß, an einem Grenzwert, zu messen wären. Es gibt schlicht und ergreifend keine Grenzwerte für diese Prüfzyklen, die dann durchgeführt wurden. Hintergrund war eben, die Abschaltvorrichtungen herauszubekommen. Und es sind Kriterien gebildet worden, wo man dann sagt: Okay, die einen sind noch gut, und die anderen sind schlecht. - Also, die, die definitiv schlecht waren, das sind auf jeden Fall die, wo die Manipulation vorgelegen hat bei den VW-Fahrzeugen.

Aber es gibt keine - - Also, das ist vielleicht auch ein Missverständnis in der öffentlichen Diskussion: Diese Faktoren, RDE, die sind bis heute ja noch nicht verpflichtend für die Hersteller - sondern die Gesetzgebung setzt erst im September 2017 ein -, sind aber gleichwohl als ein Maßstab, wie man Fahrzeuge einordnen könnte, als ein sinnvoller Maßstab, angesetzt worden, aber ohne dass es in irgendeiner Form eine Rechtsgrundlage gäbe, Hersteller auf diese Werte pinnen zu können, jetzt mal flapsig gesagt.

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

**Arno Klare (SPD):** Herr Pietsch, seit April vorigen Jahres müssen die Hersteller - ich mache es mal auf Deutsch - diese Standardemissionsstrategie und auch diese zusätzlichen Emissionsstrategien offenlegen, also BES und AES, wenn man dann die englischen Abkürzungen nimmt. Wie



## 5. Untersuchungsausschuss

muss ich mir das vorstellen: In welcher Form liegt das bei Ihnen vor, wenn es überhaupt bei Ihnen vorliegt?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Es liegt vor.

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

**Zeuge Klaus Pietsch:** Also, wir sind ja dann - das war dann so eine Parallelität einmal der Gesetzgebung, die zu dem Zeitpunkt eben in die Richtung geändert wurde, dass überhaupt erst mal eine Dokumentation zu Abschaltvorrichtungen durch die Genehmigungsbehörde einzufordern ist an dieser Stelle - - und dem entsprechenden Erlass des BMVI - aufgefördert worden, diese Nachweise zu fordern.

Man muss sich das Ganze so vorstellen, dass wir dort in einer unstrukturierten Form Papiere bekommen, die dann so zwischen 50 und 700 Seiten haben können, wo dann eben der Hersteller - also Sie sehen schon an der Anzahl der Seiten - in unterschiedlicher Detailliertheit darlegt, wie er seine Emissionsstrategie festgelegt hat. Also, das sind Papiere, aus denen man richtig was nehmen kann. Was man dort an der Stelle eben derzeit hat, ist die Schwierigkeit, dass man erst mal Struktur reinbringen muss, dass man auf der einen Seite nicht mit Papier zugeschossen wird und auf der anderen Seite aber auch nicht zu wenig Information gebracht wird.

Aber ja - um Ihre Frage zu beantworten -, seit April werden die Unterlagen entsprechend eingefordert; hat es auch ein Informationsschreiben des KBA dazu gegeben, dass die Hersteller zu liefern haben.

**Arno Klare (SPD):** Sind diese Strategien, diese Offenlegungsstrategien, sind die typgenehmigungsrelevant?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Ja.

**Arno Klare (SPD):** Ja. - Wenn sie das sind und wenn Sie sagen, die liegen etwas unstrukturiert vor, da muss man sozusagen noch Systematik hineinbringen, damit die quasi vergleichbar werden auch formal im Aufbau: An welchen Werten,

Basiswerten, messen Sie denn, ob Sie das akzeptieren oder nicht akzeptieren?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Das ist eine technische Diskussion, die natürlich auch nicht ganz einfach ist, weil die Hersteller legen uns ja eine Emissionsstrategie vor, die jetzt entwicklungsseitig schon ein paar Jahre vorher festgelegt wurde. Also, da kann man auch nicht so einfach raus.

Wir schauen uns die technischen Kriterien an. Also, das ist auch dann der reale Ablauf: das Verständnis des Papiers erarbeiten. Da steht ja ganz klar drin, was da für Sensoren drin sind, wann was geschaltet wird, welche Auswirkungen das auf das Emissionsniveau hat - wird es besser? wird es schlechter? -, also ist wirklich detailliert beschrieben. Und dort ist es so, dass - - Wenn wir dort in irgendeiner Form Zweifel haben, also dass ein Hersteller nicht ausreichend Informationen gebracht hat oder wir das nicht verstehen in der ganzen Aussage, die gemacht wird, dann sind wir in der Lage, mit PEMS-Prüfungen genau diesen, ich sage mal, Punkt anzufahren.

Und wenn wir dann noch Zweifel haben, dann wäre der nächste Punkt, dass man hinuntergeht - also genau in diesen Schritten dann auch, aus meiner Sicht jetzt als Ingenieur, wie man rangehen müsste -, runter in die Software, um zu gucken: Ja, was hat er denn dort ins Programm reingeschrieben?

**Arno Klare (SPD):** Jetzt mal eine ganz blöde Frage: Also, Sie haben es immer noch mit einem Laien zu tun, der sich da zwar sehr mit befasst hat; aber mal angenommen, da steht in einer Emissionsstrategie drin: Wir schalten unseren SCR-Kat aus Motorschutzgründen - 715 aus 2007, Artikel 5 - ab, weil sonst haben wir die Gefährdung des Motors. So zwischen 20 Grad und 25 Grad Außentemperatur funktioniert der sonst nicht. - Was machen Sie dann?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Ich will jetzt nicht unhöflich sein. Schlechtes Beispiel, Herr Abgeordneter. Also, SCR ist, was den Motorschutz betrifft, relativ weit draußen.

**Arno Klare (SPD):** Ja, okay, okay. - AGR.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Klaus Pietsch:** Zwischen 20 und 25 Grad? Na ja, gut. Dann geht die Diskussion natürlich los hinsichtlich: Welche Argumente führt er an? Wenn er mit Bauteilschutz kommt - und ich kann mir das schlecht vorstellen, dass jemand heute noch mit AGR um die Ecke kommt, also das Gros der Hersteller, und sagt: Ich muss die dort bei der Temperatur wegschalten. - Also wird wahrscheinlich nichts werden.

**Arno Klare (SPD):** Aber noch mal die Frage: Sie müssen ja einen objektiven Maßstab haben, an dem Sie das bewerten.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Also, das, was ich - - Es gibt keinen Katalog, also eine Checkliste, wo ich reingehen kann und für jeden Hersteller sage: Ich setze diese Temperatur an. - Ich habe ja auch unterschiedliche Konstruktionen. Es ist wirklich eine Betrachtung des Einzelfalls, die auch geboten ist nach verwaltungsrechtlichen Vorschriften. Und dann wird das durchdekliniert. Also, das kann auch eine ziemlich anstrengende Geschichte werden, unter Anlegung eines strengen Maßstabs.

**Arno Klare (SPD):** Können Sie mir, wiederum als Laien, erläutern, inwieweit diese Offenlegung dieser Standardemissionsstrategie und der zusätzlichen Emissionsstrategie mit WLTP- und RDE-Gesetzgebung zusammenhängt? Oder sind das völlig voneinander getrennte Bereiche?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Das sind völlig voneinander getrennte Dinge. Sie bieten aber - - Also, die RDE-Vorschriften werden natürlich in der Form etwas bringen, dass man einen etwas besseren Blick auf das reale Emissionsverhalten der Fahrzeuge hat. Wobei aber auch im Definieren wiederum unterstellt wird, auch bei RDE, dass es bestimmte Belastungen eben gibt, die nicht überschritten werden.

Derzeit haben wir in der Gesetzgebung eben diese RDE-Konformitätsfaktoren noch nicht verpflichtend drinstehen. Und in der Zeit ist es das aus meiner Sicht wirklich einzig sinnvolle Mittel, diese Beschreibung, erkennen zu können: Wie wird sich das Fahrzeug unter Lastbedingungen

außerhalb des NEFZ auch verhalten? Um und bei.

**Arno Klare (SPD):** Okay, danke.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Bündnis 90/Die Grünen. Stephan.

**Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Vielen Dank. - Ich knüpfe ein bisschen an das an, was der Kollege Klare schon angesprochen hat. Zur Emissionsstrategie seit April 2016 per Erlass: Gab es vor dem Erlass irgendeine Form - - Oder ich sage es jetzt mal anders formuliert: Gab es die Verpflichtung im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens, in irgendeiner Form die Emissionsstrategie zu dokumentieren vor dem Erlass?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Nein, gab es nicht. Wobei man sagen muss: Das Wissen darum, wie die Hersteller die Emissionsstrategien anlegen, hat sich dann so sukzessive vom 21. September hin dann so Monat für Monat aufgebaut, eben auch insbesondere aus den Gesprächen heraus, die wir mit den Herstellern selbst geführt haben, wo die eben wirklich dann blankgezogen haben und ihre Konstruktionen offengelegt haben und man dann eben auch überhaupt erst mal einen Eindruck davon bekommen hat, was im Dieselmotor heutzutage überhaupt los ist.

**Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Also, vorher war das sozusagen hinsichtlich der Emissionsstrategie gar kein Thema im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Ja.

**Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Okay. - Sie haben dann noch mal gesagt, wie die Rechtssituation ist, obwohl die Typgenehmigung insbesondere bei Volkswagen ja dann für EA189 usw. rechtswidrig war, mildeste Mittel verwendet sozusagen in der Form, dass Aufforderung erteilt wurde, die Vorschriftsmäßigkeit wiederherzustellen.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Ja.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und ich wollte noch mal in diesem Zusammenhang fragen, was die Sanktionspraxis angeht, wenn also sozusagen die Wiederherstellung der Vorschriftsmäßigkeit nicht erfolgt. Was ist dann sozusagen die - -

**Zeuge Klaus Pietsch:** Durch wen? Durch den Hersteller oder durch den Halter?

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sowohl als auch. Beide Aspekte sind ja wichtig, nicht? Weil das eine operativ ja sozusagen - - operativ ja durch den Rückruf. Und da gibt es ja dann die Frage: Was ist, wenn sich der Eigner des Fahrzeugs dann nicht dran beteiligt? Also, welche Folgen hinsichtlich Sanktionen hat es für den Hersteller und für den Besitzer des Fahrzeugs?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Also für den Hersteller, das wäre jetzt hypothetisch, weil VW hat bis auf die Euro-6-Fahrzeuge, ich sage mal so, die knapp 2 Promille der Gesamtpopulation hier, die betroffen sind - - haben die ja alles abgearbeitet und haben die Vorschriftsmäßigkeit - - also haben nachgewiesen, dass sie in der Lage sind, mit dem, mit ihrer technischen Maßnahme, alle Fahrzeuge wieder vorschriftsmäßig machen zu können.

Jetzt ist natürlich die Frage: Was macht der Fahrzeughalter daraus? Also, der wird im Rahmen der Rückrufaktion natürlich informiert, bekommt Anschreiben, er möge da bitte zur Rückrufaktion gehen. Die große Masse wird das sicher auch machen, aber am Ende wird - das ist meine Erfahrung aus dem Bereich Produktsicherheit/Rückrufe in ganz anderen Fällen - - Es gibt da immer so eine Restpopulation, die, aus welchen Gründen auch immer, da nicht hingeht. Die Sanktionen, die dann also, was den einzelnen Halter betrifft - - Die Sanktionen, die sich herleiten können, sind allesamt nicht im Einflussbereich des KBA. Also wir können einen Halter nicht - - Als KBA können wir rein auf Basis des bestehenden Vorschriftenwerkes niemanden dazu zwingen, zum Rückruf zu gehen. Das ist Ländersache.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dennoch ist ja die Frage -

noch mal ein Blick auf die Sanktionen, beziehend auf die 1715/2007 [sic!]: Da waren ja die Nationalstaaten aufgefordert, auch da sozusagen Sanktionen - -

**Zeuge Klaus Pietsch:** Vertragsverletzungsverfahren läuft dazu. Dazu würde ich nichts sagen wollen.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay, das ist Ihr gutes Recht. Läuft ja, okay. - Dann würde ich noch mal auf das Thema der - - Der Herr Vorsitzende hat es ja auch schon angesprochen: Wir haben ja sozusagen die verpflichtenden Maßnahmen in Form der Rückrufe. Wir haben ja auch die freiwilligen Rückrufe, und würde mich da noch mal interessieren, was da jetzt operativ sozusagen in der, ich nenne das jetzt mal einfach, Begleitung durch das KBA passiert.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Also das, was auch in der öffentlichen - - also insbesondere durch die Darstellung in der Presse, ich sage mal, etwas durcheinandergelassen ist, ist eben das, dass man hier Produktsicherheitsrecht verwechselt mit dem, was man jetzt hier im Bereich der Wiederherstellung der Vorschriftsmäßigkeit im Typgenehmigungsverfahren macht. Deswegen war ich vorhin, als das, ich meine, vom Abgeordneten Lagosky kam - - war es mir wichtig, zu sagen, dass wir keinen Rückruf angeordnet haben, sondern wir haben angeordnet, dass die Vorschriftsmäßigkeit wiederhergestellt wird. Und wenn VW das machen will, dann kann es letztlich nur in das praktische Verfahren reinmünden, dass die Fahrzeuge zurückgerufen werden müssen. Also, VW muss ja wieder Herr der Fahrzeuge werden für einen gewissen Zeitraum.

Diese Anordnung der Rückrufe, das kommt aus dem Produktsicherheitsrecht. Dort haben wir es tatsächlich so drinstehen, dass die Behörde, wenn der Hersteller dort nicht willens oder in der Lage - na ja, in der Lage schon, aber nicht willens - ist, einen Rückruf durchzuführen, den Rückruf anordnet. Und die freiwilligen Rückrufe in dem Zusammenhang sind die, dass eben ein Hersteller sagt: Hör mal zu! Ich habe ein Problem



## 5. Untersuchungsausschuss

mit, was weiß ich, irgendwas Verkehrssicherheitsrelevantem, aber, ich sage mal, von untergeordneter Bedeutung. - Und dass dann eben der Hersteller die Möglichkeit hat und auch einen Rechtsanspruch hat, wenn er aufs KBA zugeht mit einer entsprechenden Begründung, was an seinem Fahrzeug ist - - dann eben Halteranschriften herausgegeben bekommt. Aber mit der Herausgabe der Halteranschriften hat sich für den Produktsicherheitsbereich dann auch die Sache erledigt.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ah, okay. - Dann wollte ich fragen, anderes Thema - mal gucken, ob wir es in ... (akustisch unverständlich) schaffen: Der Bundesverkehrsminister hat ja Anfang 2016 so, ich glaube: sogar November 2015 schon, gegenüber der Presse angekündigt, sogenannte Schadstoff-Antidopingtests einzuführen. Sind Sie da sozusagen KBA-seitig in irgendeiner Form - und wenn ja: in welcher Form - sozusagen beteiligt? Und können Sie sagen, was konkret da eigentlich stattfinden soll?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Ich bin nicht zuständig. Das ist in dem Bereich Konformitätsüberprüfung, Marktüberwachung, also die Bereiche, die jetzt gerade aufgebaut werden. Aber es hat - - Also, welcher davon dann tätig sein wird, kann ich nicht sagen. Aber ich kann mit Sicherheit sagen, dass der Bereich Typpenehmigungserteilung damit nichts zu tun hat.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. Dann ist die Frage auch beantwortet.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** So. - Gibt es Fragen Ihrerseits? - Herr Lagosky.

**Uwe Lagosky** (CDU/CSU): Ich habe noch eine Frage. - Herr Pietsch, nach der Verordnung 715/2007 ist in Artikel 5 Absatz 3 vorgesehen, dass die EU-Kommission einen Tertiärrechtsakt vorlegt zur Präzisierung der Abschalteneinrichtungen. Was ist Ihnen darüber bekannt, und in welchem Stadium befindet sich diese Regelung?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Also, da ist Gesetzgebung unterwegs, aber die ist - - Ich sage mal, die Aktivitäten, nach dem, was ich wahrgenommen habe, die sind auch nach dem Untersuchungszeitraum angelaufen. Aber da kommt was. Es sieht derzeit so aus, als ob was kommen würde, sagen wir es so rum.

**Uwe Lagosky** (CDU/CSU): Danke.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Herr Pietsch, in den hier vorliegenden Akten finden wir eine von Juristen der Daimler AG „etwas modifizierte Version des Bestätigungsschreibens“, heißt es da, vom 4. Mai 2016. - Das ist die Fundstelle MAT - jetzt kommt hier ein langer Titel - A DA-1-5/01 Jörg Breuer/01\_2016: MAT A DA-1-5 01\_Breuer 01\_2016, Ordner 1, PDF, Blatt 194.

Also, in uns vorliegenden Akten findet sich eine zuvor von den Juristen der Daimler AG etwas modifizierte Version des Bestätigungsschreibens vom 4. Mai 2016, mit dem Daimler und andere Hersteller seither gegenüber dem KBA bestätigen sollen, keine unzulässigen Abschalteneinrichtungen zu verwenden, die als - in Anführungszeichen - „Bescheinigung des Herstellers über das Nichtvorhandensein unzulässiger Abschalteneinrichtungen“ - - Das ist die gleiche Signatur, die ich eben lang vorgelesen habe, und dort ist es das Blatt 196. - Und die Formulierung heißt:

Hiermit erklären wir ... gemäß Artikel 3 (10) der VO (EG) Nr. 715/2007 in Verbindung mit Artikel 5 Absatz 2 der VO ... als unzulässig zu klassifizieren sind.

- Gleiche Quelle und Fundstelle, dann auch Blatt 196. - Was genau ist das Ziel dieser Erklärung aus der Sicht des KBA?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Also, ich kann jetzt zu dem konkret benannten Schriftverkehr nach meiner Erinnerung nichts sagen. Ich weiß nicht, ob ich dort mit involviert gewesen bin. Ich kann nur sagen, was die Erklärung als solche bezweckt.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja, Sie sind ja auch als Zuständiger in einem Genehmigungsverfahren natürlich mit diesen Dingen konfrontiert, vermute ich mal.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Ja, ja. Also, mir geht es nur darum, ob ich den Schriftverkehr gesehen habe oder nicht gesehen habe bzw. aktiv beteiligt war.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ach, okay.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Darum geht es nur. - Also vermutlich nicht.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Also, wenn Sie Einsicht nehmen wollen: Die Unterlagen sind alle hier. Die Gelegenheit besteht schon.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Okay, muss ich - - Also, ich kann die Frage so beantworten. Wir haben ein Informationsschreiben rausgegeben. Also, nachdem der Erlass gekommen ist, dass wir Abschaltanlagen uns dokumentieren zu lassen haben durch die Hersteller, hatten wir ein zweistufiges Verfahren. Und zwar, es war ja, auf gut Deutsch gesagt, Knall auf Fall - - war im Typgenehmigungsverfahren den Herstellern abzuverlangen, dass sie keine unzuläs- - also in irgendeiner Form nachzuweisen, dass sie keine unzulässigen Abschaltanlagen verbauen.

Und, ich sage mal, das eine ist, wie man sich das Ministerium denkt, also es gibt einmal Order, und das andere ist die operative Umsetzung. So, und zur operativen Umsetzung haben wir das so gemacht, dass sich der Hersteller, weil sie ja die Unterlagen nicht sofort bereitstellen können und weil das ja, ich sage mal, ein Vierteljahr oder auch länger dauert bzw. auch gedauert hat, die Unterlagen dann zur Verfügung zu stellen - - dass sie erst mal eine Erklärung abgeben, dass sie so was nicht haben. Also, das ist im Grunde, ich will nicht sagen, eine Ehrenerklärung, aber das ist eine Erklärung, wo der Hersteller eben sagt: Ich habe so was nicht. - Und das war erst mal dazu da, allein eine Schwelle aufzubauen, dass der Hersteller sich der Sache ernsthaft nähert und dann eben bewusst eine Erklärung abgibt: Ich habe so was nicht.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und wirkt sich das auf mögliche Ermittlungen des KBA aus: dass man eben nicht mehr so intensiv danach sucht?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Nein, überhaupt nicht. Wie gesagt, das war einfach nur, um eine Schwelle aufzubauen, wenn der Hersteller kommt, dass man ihm nicht einfach so ungesehen die Sachen abnimmt, sondern dass er sich erklären muss dazu. Er hat natürlich parallel, also mit der Abgabe der Erklärung - - Es gibt auch ein Informationsschreiben des KBA, wo das alles ausgeführt ist, wie die Regularien dazu sind; also, es ist transparent. In der Zeit, also nachdem er - - Er hat die Erklärung sofort abzugeben und hat dann aber innerhalb einer recht knapp bemessenen Frist für den Arbeitsumfang, der zu leisten war, seine Dokumentation der Abschaltanlagen dem KBA beizubringen gehabt. Also, so ist das zu verstehen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja. - Auch bei VW hatte zu den Euro-6-Fahrzeugen laut Bericht der Untersuchungskommission - - Die Unbedenklichkeitserklärung ist abgegeben worden. Welche Folgen hatte das für die weitere Prüfung der Kommission? Insbesondere: Überzeugte sich Ihrer Kenntnis nach das KBA auch bei Vorliegen einer solchen Erklärung des Herstellers noch selbst vom Vorliegen oder von der Zulässigkeit der Abschaltanlagen, oder war es genug mit dieser Erklärung?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Ich habe jetzt den Zusammenhang nicht verstanden zwischen Bericht der Untersuchungskommission und Abgabe der Erklärung.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Also, VW hatte laut Bericht - so sagt uns das der Untersuchungskommissionsbericht - diese Unbedenklichkeitserklärung bei den Euro-6-Fahrzeugen abgegeben. Und ich frage danach, ob das ausreichte oder ob es dann trotzdem weitere weiter- und tiefgehende Untersuchungen gegeben hat.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Also das - - Ich hatte es vorhin gesagt: Ich bin nicht in jeder Phase der Erstellung des Berichtes dabei gewesen und auch bei



## 5. Untersuchungsausschuss

den Untersuchungen praktisch nicht dabei gewesen. Aber das betraf, aus meiner Erinnerung heraus jetzt, den Fall: VW hatte ja eine laufende Produktion mit EA288er-Motoren. Und das war ja primäres Augenmerk auch von unserer Seite darauf, dass man erst mal schaut, ob die laufende Produktion auch verseucht ist. Und dort ist nach meiner Erinnerung diese Erklärung - - hatte VW diese Erklärung abzugeben, dass das eben nicht so ist. Und letztlich, wenn man im Untersuchungsbericht die EA288er-Fahrzeuge anschaut, dann liegen die weit weg von den EA189er-Fahrzeugen, soweit mir der Bericht präsent ist hinsichtlich der Werte.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann noch eine letzte Frage: Hat das KBA Ihres Wissens nach bei Fahrzeugen, deren Abschalt einrichtung als zulässig angesehen worden ist, die aber trotzdem besonders hohe Realemissionen aufwiesen - das sind zum Beispiel Renault 13- bis 14-fach, Seite 104 bis 106; Fiat Ducato, Seite 78; Crafter 7,5-fach - - Haben die einen Rückruf nach dem Produkthaftungsgesetz wegen Gefahren für die Gesundheit und Umwelt erwogen? Und erfolgte ein solcher seit Bekanntwerden des Abgasskandals?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Ist mir nicht bekannt, aber ist auch nicht mein Zuständigkeitsbereich hinsichtlich der Rückrufaktionen. Was getan wurde, ist, die entsprechenden Genehmigungsbehörden darüber zu informieren, wie sich die Ergebnisse darstellen. Aber ab dort geht es dann auch in das Verfahren rein, dass jede erteilende Genehmigungsbehörde sich dann diesen Befund zu eigen macht und was veranlasst oder eben nicht veranlasst.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke. - Kollege Klare, hat die SPD noch Fragen an den Zeugen?

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

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann Bündnis 90/Die Grünen. - Stephan, bitte.

**Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ich gehe noch mal auf das Thema ein: Wiederherstellung der Vorschriftsmäßigkeit. Ziel der Übung ist es ja, denke ich, auch, dass da eine

dauerhafte Wiederherstellung der Vorschriftsmäßigkeit erzielt wird. Jetzt haben wir ja die Situation, dass es regelmäßig sozusagen Softwareupdates gibt wie ja jetzt von den technischen Lösungen, die VW vorgeschlagen hat ja - - die im Wesentlichen aus Softwareupdates besteht. Hat man sich Gedanken gemacht jetzt im ganzen Prozess der Umrüstung oder im ganzen Prozess der Verpflichtungen hinsichtlich der Wiederherstellung der Vorschriftsmäßigkeit, wie man das dauerhaft sicherstellen kann, wenn es nicht unüblich ist, in bestimmten Intervallen Softwareupdates aufzuspielen? Also, wie ist man mit diesen Problemen - - Oder wie geht man mit diesen Problemen um?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Also, ich sage dazu, dass die Dauerhaftigkeit der Maßnahmen oder die Nachvollziehbarkeit, dass das, was VW jetzt eingebracht hat, um den vorschriftsmäßigen Zustand herzustellen, also die - - Von VW bekommen wir auf die einzelne Fahrzeugidentifizierungsnummer bezogen die entsprechende Softwarekalibrierungsnummer. Diese Softwarekalibrierungsnummer ist, wenn entsprechende Tools vorhanden sind bei Überprüfungseinrichtungen, beispielsweise Hauptuntersuchungen - - Mit diesen Tools kann die korrekte Softwarekalibrierungsnummer ausgelesen werden. Und damit kann festgestellt werden: Okay, ist der Softwarestand der, der von VW zu dem Fahrzeug mal aufgespielt wurde, oder ist ein Softwarestand, der eben, ich sage mal, noch den manipulierten darstellt?

**Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Also das heißt, letztendlich kann das gar nicht das KBA dann langfristig sicherstellen, sondern das geht nur über die -

**Zeuge Klaus Pietsch:** Regelmä -

**Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** - Hauptuntersuchung, nicht?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Also, wie gesagt, nicht unser Beritt. Und ich möchte jetzt hier auch nicht sagen, dass da irgendwelche Maßnahmen irgendwie festgelegt werden. Das ist nicht unser Beritt.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Nein, nein, nur zum Verständnis.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Aber es ist eine Möglichkeit, mit der man feststellen könnte, ob denn die saubere Software auf den Fahrzeugen drauf ist. Fahrzeug für Fahrzeug.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich wollte noch eine Frage stellen, die sich aus einer Antwort auf eine Kleine Anfrage von unserer Fraktion [sic!] ableitet, Drucksache 18/9975. Da geht es jetzt noch mal um eben diese Anordnung der Nebenbestimmungen zur Typgenehmigung mit dem Ziel, eben die Vorschriftsmäßigkeit herzustellen. Da bin ich mir jetzt nicht ganz sicher, ob ich es hier, wie ich es vortrage, falsch verstehe oder ob ich Ihre Aussagen vorhin falsch verstanden habe. Da heißt es in der Antwort:

Das KBA hat den VW-Konzern auf Grundlage des § 25 Absatz 2 der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung dazu verpflichtet, die im Verkehr befindlichen Fahrzeuge in einem mit der Typgenehmigung konformen technischen Zustand zu überführen, also die unzulässige Abschaltvorrichtung zu entfernen.

So weit, so gut.

Da die meisten Fahrzeuge sich nicht mehr in der Verfügungsgewalt des VW-Konzerns befinden, bedarf es dafür der Mitwirkung der Halter oder Eigentümer. Diese sind aber nicht Adressat der Typgenehmigung, so dass sich aus der dem VW-Konzern auf Grundlage des § 25 Absatz 2 der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung auferlegten Pflicht zur Umrüstung keine unmittelbare Mitwirkungspflicht der Halter oder Eigentümer ableiten lässt.

Das heißt letztendlich - ich sage es mal in meinen Worten -: VW ist jetzt nicht aus dem Schneider, wenn sie technische Lösungen entwickelt haben

zur Herstellung der Vorschriftsmäßigkeit, sondern sie müssen - so lese ich das hier - auch tatsächlich dafür sorgen, dass das überall eben - - sagen wir mal, die Bauteile bzw. die Softwaretools aufgespielt werden.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Also, VW muss lückenlos dafür sorgen, dass jeder, der antritt, eben sein Fahrzeug entsprechend einem Update unterziehen kann. Aber die Gestaltungswirkung - sage ich jetzt mal; klingt immer toll so, was die Juristen so an Begriffen haben - unseres Bescheides betrifft natürlich nur Volkswagen. Also, es ist wirklich - - Der Halter muss mitwirken, damit Volkswagen die Möglichkeit hat, ich sage mal, dem Bescheid gerecht zu werden. Und das kann Volkswagen natürlich nur bis zu einem gewissen Punkt. Es würde am Ende, wenn man eine solche Sache durchsetzen möchte, schwierig für den Hersteller.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und das Dilemma kann man nur über sozusagen die zuständigen Landesbehörden dann VW-seitig lösen, oder? Also, ich weiß nicht, ob Sie die Frage beantworten können. Ich versuche das nur sozusagen weiterzudenken, was das für Konsequenzen letztendlich hat.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Ich will mich ungern zu Dingen äußern, die sich außerhalb unseres Zuständigkeitsbereiches befinden.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wer wäre dann der, den man dazu fragen müsste?

**Zeuge Klaus Pietsch:** Also, letztlich für die Zulassung der Fahrzeuge und die Überwachung der im Verkehr befindlichen Fahrzeuge sind die Länder zuständig.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Die Länder, dann. Okay. - Okay, danke.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** So. - Gibt es aus dieser Runde weitere Fragen an den Zeugen Pietsch?

**Uwe Lagosky** (CDU/CSU): Nein.



## 5. Untersuchungsausschuss

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

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Das ist dann nicht der Fall. Und auch keinen Wunsch, den Zeugen in einer eingestuften Sitzung zu befragen? - Gut.

Dann können wir Ihre Befragung für heute beenden, Herr Pietsch. Sie bekommen das Protokoll zugestellt. Sie haben die Möglichkeit, binnen 14 Tagen dort Veränderungen, Korrekturen vorzunehmen, Richtigstellungen und Ergänzungen. Und wenn wir das Protokoll dann zurückhaben, wird der Ausschuss darüber beschließen, dass die Vernehmung abgeschlossen ist. - Ich bedanke mich für Ihr Erscheinen und wünsche Ihnen noch einen schönen Tag.

**Zeuge Klaus Pietsch:** Danke.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Nun darf ich auch den Zeugen Ekhard Zinke bitten.



**Vernehmung des Zeugen  
Ekhard Zinke**

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Nehmen Sie Platz, Herr Zinke. Nochmals herzlich willkommen! - Über das weitere Vorgehen sind Sie schon von mir informiert worden. Das ist damit erledigt. Bevor wir dann zur Vernehmung in der Sache kommen, möchte ich auch Sie bitten, sich kurz vorzustellen, Ihren Vornamen, Namen, Alter, Beruf und Wohnort uns mitzuteilen. - Bitte.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Ich heiße Ekhard Zinke, bin 62 Jahre alt, wohnhaft in Flensburg, von der Ausbildung her Jurist und bekleide das Amt des Präsidenten beim Kraftfahrt-Bundesamt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke schön. - Herr Zinke, Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung schriftlich informiert, sind also - - Es ist Ihnen vertraut, um welche Fragen es uns heute geht. Dann muss ich das nicht noch mal erläutern. - Herr Zinke, Sie haben die Möglichkeit zu Beginn der Sitzung im Zusammenhang darzulegen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist. Dann hätten Sie jetzt dazu das Wort.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Herr Vorsitzender, ich möchte auf ein eingehendes Statement verzichten und Ihnen gleich sofort für Fragen zur Verfügung stehen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja. Dann wollen wir auch damit gleich beginnen. - Die Frage vorab, die ich auch anderen Zeugen stelle: Ich möchte von Ihnen wissen, wie Sie sich auf die heutige Vernehmung vorbereitet haben, mit wem Sie gesprochen haben und ob Sie Einsicht in Akten genommen haben.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Herr Vorsitzender, ich habe mich nicht in besonderer Weise auf die heutige Sitzung vorbereitet. Ich hatte gestern eine, ich nenne es mal, Einweisung in die förmlichen Prozeduren durch den Stab 5. UA beim BMVI, aber das war nur eine Einweisung hinsichtlich des Geschehensablaufes und der Formalitäten.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm. - Dann möchte ich Sie bitten, kurz Ihren beruflichen Hintergrund zu schildern, inwiefern Sie selbst im KBA mit dem Themenbereich Pkw-Emissionen befasst sind.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Als Präsident des Kraftfahrt-Bundesamtes ist die Thematik, die uns hier heute auch zusammenbringt, eine sehr zentrale; denn das KBA ist nun mal eine der führenden Typgenehmigungsbehörden in Europa und im Übrigen auch hier in diesem Sachzusammenhang, bei dem es insbesondere ja auch um den Hintergrund der VW-Thematik geht, auch noch bei den einschlägigen Motoren hier oder den Modellen die Typgenehmigungsbehörde hier im Inland.

Wie auch ansonsten in dem übrigen Aufgabenbereich des Hauses KBA bin ich vielfach nicht unmittelbar in der Sachbearbeitung involviert, aber alle wichtigen Dinge, die a) von Erheblichkeit sind, b) Entscheidungsbedarfe verlangen, werden mir selbstverständlich vorgetragen und werden dann auch von mir gegebenenfalls zur Chefsache, das heißt zu meiner intensiven, eigenen Hinwendung erhoben, so auch in diesem Fall.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm. - Und seit wann sind Ihnen die Abweichungen bei Emissionswerten zwischen Rollenprüfstand und Realverkehr bekannt?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ich habe zum ersten Mal - ich weiß es noch ziemlich genau - am Wochenende des 18./19./20. September 2015 aus den *Tagesthemen* entnommen, dass dort ein Abgasbetrugsvorwurf in den Vereinigten Staaten gegenüber VW erhoben worden sei. Bereits - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Darf ich vielleicht eben noch mal präzisieren. Also, erst mal ging es mir darum, überhaupt den Begriff der Emission, der Abweichung bei Emissionswerten allgemein, noch nicht die Abschaltvorrichtungen - das würde ich dann ganz gerne fortsetzen - -

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ja.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und noch mal die Frage an Sie, inwieweit Abweichungen bei Emissionswerten generell Ihnen bekannt sind.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Konkrete Kenntnis hatte ich davon nicht; keine, nein.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und hatten Sie vor September 2015 mal eine Vermutung, dass bei zumindest öffentlich bekannten Abweichungen von Emissionswerten - - Das ging ja auch durch die Presse, das waren Behauptungen oder Darstellungen von Umweltverbänden, wo gesagt worden ist: Es gibt eine Lücke. Es klappt auseinander, die Rollenwerte und die realen Werte. - Und hatten Sie vor September 2015 die Vermutung, dass möglicherweise Abschaltvorrichtungen dahinterstecken könnten, dass es diese Abweichungen gibt? Wie haben Sie sich das erklärt?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Nein. Diese Vermutung hatte ich nicht. Ich muss gestehen, zu dem Zeitpunkt vor letztem Drittel September 2015 war mir der Terminus technicus in diesem Zusammenhang einer Abschaltvorrichtung noch nicht einmal bekannt. Das Einzige, was als Autofahrer mir klar ist: Das Verhalten von Motoren und Verbrennungsvorgängen und den damit verbundenen Emissionen von unterschiedlichen Einflussfaktoren, äußeren Einflussfaktoren bis hin zu - - dass man schon sehr früh als Fahrerlaubnisinhaber und Teilnehmer im Straßenverkehr merkt, wie ich denn das Gaspedal bediene, wie binär ich dort vorgehe mit eins und null, dass es Einfluss hat auf Verbräuche und wahrscheinlich dann auch allem anderen. Das entspricht dem physikalischen Grundverständnis, das man hat.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Sind Ihnen Hinweise bekannt seitens Ministerien gegenüber dem KBA, dass es Missstände, also vor dem Aufdecken des Skandals, unter Umständen geben könnte im Bereich der Abgase?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Nein. Diese sind mir nicht bekannt gewesen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Bestand also Ihrer Ansicht nach - jetzt die Fragen direkt zum Untersuchungsgegenstand - ein Unterschied zwischen

einer Rollenprüfstands- und einer Zykluserkennung? War Ihrer Ansicht nach eine Zykluserkennung von Fahrzeugen nötig, damit diese überhaupt auf dem Rollenprüfstand getestet werden können?

**Zeuge Ekhard Zinke:** In Kenntnis, dass heutige Fahrzeuge schon seit geraumer Zeit über Features verfügen, wie zum Beispiel ABS und ähnliche fahrwerkstabilisierende Steuerungstechniken, die abhängig sind von bestimmten lateralen und anderen Bewegungsabläufen in einem Auto, ist für mich nachvollziehbar, dass derartige Dinge bekannt sind und auch entsprechend abgeschaltet werden müssen, wenn ein Fahrzeug auf einem Prüfstand geprüft wird, weil eben dort keine Vorwärtsbewegung eines Fahrzeuges stattfindet, sondern nur eben auf der Rolle.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm. - Werden Sie darüber informiert, welche Dinge alle abgeschaltet werden, wenn es - -

**Zeuge Ekhard Zinke:** Nein.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Nein. Das ist - - Nein.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Welche Mittel und Verfahren stehen oder standen dem KBA zur Verfügung, um feststellen zu können, ob es sich - - oder um das Verbot von Abschaltvorrichtungen zu überwachen oder auch durchzusetzen? Und was hat sich nach der Aufdeckung des Skandals daran verändert?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Na ja, das Typgenehmigungsverfahren, Herr Vorsitzender, ist nach meiner Kenntnis vom äußeren Ablauf her dadurch geprägt, dass ein Hersteller ein Fahrzeug entwickelt, es dann zur Produktionsreife bringt, dann es einem von ihm ausgewählten Technischen Dienst übergibt, damit es dort hinsichtlich der Konformität mit den technischen Vorschriften sowohl national als auch europäisch oder international geprüft werde. Dieser Technische Dienst, den sich der Hersteller wählt, frei wählt, muss einer sein, der von uns anerkannt und benannt ist. Das ist ein Benennungsverfahren, wenn Sie so



## 5. Untersuchungsausschuss

wollen, eine Art Akkreditierung, Zertifizierung. Und es wird daraufhin ein Gutachten erstellt von dem Technischen Dienst. Zusammen mit den Unterlagen des Herstellers gelangt dieses zum KBA. Und dort werden die dort in den Gutachten festgelegten Werte und Feststellungen geprüft, inwieweit diese mit den technischen Vorschriften konform gehen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm.

**Zeuge Ekhard Zinke:** So sieht die Prüfung aus. Das ist meine Kenntnis des Prüfverfahrens, prozessual betrachtet.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm. - Also, direkte Mittel sind Ihnen, sagen Sie, jetzt so nicht erinnerlich, um wirklich zu gucken, ob es Abschalteneinrichtungen gibt, die über das Zulässige hinausgehen?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Nein, überhaupt nicht. Wie gesagt, allein die Begrifflichkeit der Abschalteneinrichtung ist mir erst nach dem September 2015 bekannt geworden.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm. - Trotzdem erscheint sie ja in der VO, in der Verordnung EG 715/2007, wo es eben auch so genannt ist, dass Abschalteneinrichtungen unzulässig sind, so heißt es dort. Und meine Fragen beziehen sich jetzt darauf. Vielleicht können Sie da ein paar Dinge darauf sagen, unabhängig davon, wann Ihnen der Begriff bekannt ist. Also, nach der Legaldefinition nach Artikel 3 Nummer 10 der Verordnung, der zitierten, liegt eine Abschalteneinrichtung dann vor, wenn

die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird;

Können Sie mir sagen, was das KBA unter der Bedingung verstand, „die bei normalem Fahrbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind“?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ich habe, Herr Vorsitzender, in den vergangenen 16 Monaten eine, ich

nenne es mal, persönliche Lernkurve durchlaufen und dabei Folgendes gelernt: dass die Unbestimmtheit des Begriffes der Abschalteneinrichtung und weitergehend die Normenklarheit hinsichtlich der Prüfmöglichkeiten und der Prüfverfahren letzten Endes Ursache auch - - oder so gesehen werden kann, dass dort außer einer deklaratorischen Wirkung wir auch gar keinen Anlass hatten, weil es eben auch gar keine Indizien gab, dort weiter nachzuhaken.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Also, einen eigenen Maßstab - - Zu sagen, was die Definition sein könnte „bei normalem Fahrbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind“, das setzt ja schon so ein bisschen voraus, dass man Extremwerte offenbar nicht damit gemeint hat. Darum hatte ich Sie gefragt, ob es da eine Interpretation dieser Bedingungen gab.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Nein. Ich habe dazu keine Interpretation, nein.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm. - Also hat sich das KBA vor Aufdeckung des Abgasskandals auch nicht damit befasst, dass es eine solche Interpretation und etwas handhabbarere Vorlage gab?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Dazu liegt mir keinerlei Kenntnis vor.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm. - Gut. Dann danke ich Ihnen bis hierher und gebe das Wort weiter an die Kollegen der CDU/GSU-Fraktion.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Herr Vorsitzender! Herr Zinke, ich möchte zunächst mit einem anderen Komplex beginnen, der ja auch schon durch die Medien gegangen ist. Ich denke, wir sollten diesen relativ am Anfang aufarbeiten. Das ist die Frage des Nähe-Verhältnisses oder des behaupteten Nähe-Verhältnisses zwischen KBA und Industrie. So sagt zum Beispiel die Deutsche Umwelthilfe in der *Welt am Sonntag* am 27. September 2015 schon: „Da existiert eine enge Kooperation von Autoindustrie, Politik und Verwaltung.“ Die präsentiert sie mit einer E-Mail - Sie kennen Sie wahrscheinlich, ich werde sie jetzt aber hier trotzdem noch mal vorlesen -:



## 5. Untersuchungsausschuss

Hallo Jungs, bis auf die recht kühn geratene Interpretation des rechtl. Begriffs „Abschalteinrichtung“, die ich so nicht aus der techn. Vorschrift herauszulesen vermag, halte ich Opels Ausführungen insbesondere im techn. Teil im Grunde nach für nachvollziehbar. - Mit industriefreundlichem Gruß.

Ich frage jetzt einmal ganz offen: Wie industriefreundlich ist das KBA und/oder ihr Präsident? Und gibt diese Mail der Deutschen Umwelthilfe, zumindest prima facie, nicht doch ein bisschen recht?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Herr Abgeordneter, ich danke ausdrücklich für diese Fragestellung, weil sie mir Gelegenheit gibt, auf Folgendes hinzuweisen. Ich bin in der glücklichen Lage, eine Mannschaft zu haben, die kompetent, hochmotiviert und auch sehr engagiert sich ihrer Aufgabenstellung in aller Neutralität und Unvoreingenommenheit und Objektivität seit Jahren, Jahrzehnten widmet - in allen Bereichen, nicht nur im Bereich der Technik. Dieses ist mir ein und war mir immer ein sehr, sehr hohes Anliegen mit großer Ernsthaftigkeit, eine Selbstverständlichkeit, aber die man gar nicht oft genug auch betonen kann. Sie ist dabei Bestandteil von uns allen, des Bewusstseins von uns allen KBAlern, wie ich es mal hier etwas salopp formuliere.

Wenn Sie vor dem Hintergrund, wie Sie große Teile der Mannschaft in diesem Zusammenhang mit extremen Arbeitslasten beaufschlagen müssen, dann medial vernehmen unsubstantiierte Vorhaltungen hinsichtlich - ja, ich nenne mal - Begrifflichkeiten wie „Kungelei“, „Mauschelei“ bis hin zu sehr persönlich treffenden Vorhaltungen oder Betitelungen wie „Bettvorleger der Industrie“ - - Wenn Sie das sehen, dass Ihre Mannschaft, die für das KBA steht, für ihre Arbeit und sich einsetzt, dann trifft es, dann trifft es mich und hat mich in der Situation zu einer - ich nenne es mal - bitter-ironischen Formulierung greifen lassen, die ich allerdings nur einem sehr kleinen, mir eng vertrauten Personenkreis innerhalb des Kraftfahrt-Bundesamtes, namentlich zwei meiner engsten Kollegen, habe zukommen lassen, in der ganz offensichtlichen

Annahme, zu Recht auch, dass das von mir als flapsig-ironisch, sarkastisch Gemeinte auch nicht den Funken einer Ernsthaftigkeit besessen hat und von den beiden Kollegen, die Adressaten dieser Mail waren, auch zu keinem Zeitpunkt anders verstanden worden ist.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Gut. - Jetzt kann man natürlich über das Stilmittel der Ironie auch diskutieren. Es ist manchmal besser und manchmal nicht ganz so glücklich.

(Stephan Kühn (Dresden)  
(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gehört zum Glück nicht zum Untersuchungsgegenstand!)

Das war jetzt hier eine durchaus - - Jetzt hätte ich natürlich schon fast wieder gesagt: ironische Bemerkung.

(Heiterkeit)

Jetzt würde mich trotzdem noch mal ein bisschen die Einstellung des KBA zu den Herstellern interessieren und auf der anderen Seite natürlich auch Einstellungen oder Zusammenarbeit mit den Umweltverbänden. Wenn Sie da vielleicht bitte auch noch zwei, drei Sätze dazu sagen könnten, dann ließe sich das Ganze entsprechend einfacher hier auch für uns einordnen.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ja, das will ich gerne machen, Herr Vorsitzender. - Es ist eine rein geschäftliche Angelegenheit, so wie es eigentlich durch die Rollenverteilung, die die entsprechenden Typzulassungsvorschriften auch vorgegeben - - geprägt ist. Wir halten uns da sehr, sehr streng an den äußeren Gegebenheiten hinsichtlich der Vorgehensweise, was auch die unterschiedlichen Rollen angeht.

Ich habe eben eingangs die groben Schritte des Typgenehmigungsverfahrens skizziert. In diesem Rahmen - und auch nur in diesem Rahmen - befinden sich die Kontakte zu der Automobilindustrie. Es gibt einen Austausch, ja, manchmal auch im Vorwege von Genehmigungserteilungen, indem wir durchaus von unserer Kompetenz Gebrauch machen und die Einschätzung abgeben,



## 5. Untersuchungsausschuss

hinsichtlich möglicher Zulassungsfähigkeiten, oder auch nicht, von neuen Entwicklungen. Aber ansonsten ist es eben das, ich sage mal, ganz normale, professionelle und von unterschiedlichen Positionen bearbeitete Geschäftsfeld, das vom KBA gepflegt wird.

Ähnlich professionell und völlig neutral ist auch der Umgang mit anderen Nichtherstellern, NGOs, also auch von Umweltverbänden oder auch anderen Verbänden, die sich mit ihren spezifischen Anliegen an uns wenden und Hinweise erteilen, Anregungen und dergleichen mehr. Auch diese werden von uns in aller Neutralität und gebotenen Objektivität behandelt.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Gut. Danke. - Dann, denke ich, verlasse ich diesen Komplex, aber er war doch in unseren Augen zunächst einer der prioritären aufgrund auch der medialen Wahrnehmung. - Ich möchte noch mal zum Thema Kenntnis kommen, sowohl von Abweichungen wie von der Manipulation. Ich fasse das jetzt noch mal zusammen. Der Vorsitzende hatte ja auch schon über die Kenntnis nachgefragt. Oder ich gehe noch mal explizit auf den Punkt ein: Kenntnis der Manipulation von den unzulässigen Abschaltanlagen in den USA, wenn ich das richtig verstanden habe, erst aus den Medien.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Zuallererst aus den Medien.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Sie haben dann am 13. Oktober 2015 ein Interview gegeben, *Spiegel Online*. Und auf die Frage, ob das KBA nicht Kenntnis von den Täuschungen hätte haben müssen, haben Sie geantwortet: „Nein.“ Und jetzt zitiere ich Sie:

Was in der Öffentlichkeit häufig verkannt wird, ist, dass es bekannte Unterschiede gibt zwischen den Verhältnissen, die auf dem Rollenprüfstand herrschen, und denjenigen draußen auf der Straße. Das hat nichts mit Manipulation zu tun. Nichts.

Jetzt muss ich Sie noch mal fragen im Hinblick nämlich auf das, was der Vorsitzende gefragt hat,

nicht dass da ein Missverständnis vorliegt. Vorhin haben Sie auch gesagt, Sie hatten keine Kenntnis der Unterschiede. In dem Interview am 13.10.2015 sagen Sie aber: Das hat nichts mit den bekannten Unterschieden zu tun, die wir zwischen Realbetrieb und NEFZ - ja, jetzt sage ich doch mal - „bekanntermaßen“ immer wieder hatten. - Können Sie das bitte noch mal aufklären?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Das will ich - -

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Oder habe ich das an der Stelle falsch verstanden?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Herr Abgeordneter, das will ich gerne präzisieren. Mit dem „bekanntermaßen“, das Sie eben zitiert haben, habe ich gemeint schlicht und ergreifend die - ich habe das, glaube ich, vorhin auch gesagt - physikalischen Grunderkenntnisse, die man hat, dass eben Verbrennungsabläufe und entsprechende, von Verbrauch bis Emissionen, abhängig sind von verschiedensten Randbedingungen, dass das in einer typisierten Rollenprüfstandsituation anders sich - - nicht gleichförmig in der Realität bei unterschiedlichen Bedingungen, bei unterschiedlichen Temperaturen, unterschiedlichen Feuchtigkeitsgraden der Luft und vielen anderen und der Art der Beschleunigung des Fahrzeugs und Abbremsen verhalten wird und man selten zu gleichen Ergebnissen kommen wird wie auf einem Rollenprüfstand. Das meinte ich mit „bekanntermaßen“: dass es dort Abweichungen gibt zwischen Rollenprüfstand und den Bedingungen, die manchmal draußen herrschen, die eben nicht immer denen entsprechen, die auf dem Rollenprüfstand vorliegen.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Also, jetzt muss ich schon noch mal ganz - - damit wirklich kein Missverständnis an der Stelle aufkommt; denn jetzt sind wir so ein bisschen scharf. Das „bekanntermaßen“: Damit bestätigen Sie aber, dass natürlich oder auch Ihnen bekannt ist, dass zwischen dem gesetzlichen Prüfzyklus und dem realen Betrieb des realen Fahrens bekanntermaßen Abweichungen bestehen. Habe ich das jetzt richtig - -

**Zeuge Ekhard Zinke:** Bestehen können und vielfach auch bestehen werden.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): Ja, weil die Frage des Vorsitzenden hatte ich vorhin schon so allgemein verstanden, als ob das mit auch umfasst gewesen wäre. Und das hatten Sie verneint.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Nein. - Dann habe ich mich da missverständlich ausgedrückt.

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): Okay. - Dann haben wir das nämlich an der Stelle geklärt. Denn ansonsten hätte ich -

**Zeuge Ekhard Zinke:** Das tut mir leid.

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): - wirklich fragen müssen, ob wir jetzt hier eine Erkenntnis haben, die Sie als Präsident des KBA nicht hätten. Und dann hätte ich mich als Jurist schon fast als Techniker gefühlt.

(Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Nicht ganz unberechtigt!)

**Zeuge Ekhard Zinke:** Mhm.

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): Ja. - Ich frage jetzt auch noch mal, weil immer wieder die Frage kommt: Hätte diese Abweichung, diese bekanntermaßen Abweichung - - Hätte sich da nicht beim KBA eine Art Verdacht aufdrängen müssen: „Da kann doch was nicht stimmen, da kann was nicht passen. Diese Abweichungen sind zu groß“?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Insofern nicht, als das durch das Regelwerk der Typgenehmigung vorgegeben ist, und zwar ganz strikt vorgegeben ist, welcher Prüfmodus, Prüfzyklus zu durchlaufen ist hinsichtlich der Typgenehmigung von Fahrzeugen. Dort gibt es in den Vorschriften keine Alternativuntersuchungsmethoden und dergleichen mehr, sondern dort gibt es den NEFZ, der ja - - Und das ist wahrscheinlich auch eben der treibende Grund: der so als neu betrachtete - so heißt er ja: Neuer Europäischer Fahrzeugzyklus - eben keineswegs mehr so neu ist und dringend - und das sieht man ja auch an der gesetzgeberischen Arbeit - angepasst werden muss an deutlich

realere Straßenverhältnisse oder Betriebsverhältnisse. Ich erwähne hier RDE und WLTP und derartige Größenordnungen.

Insofern: Es gab keinerlei Verdachtsmomente, ob das, was dem Kraftfahrt-Bundesamt vorgelegt worden ist, in irgendeiner Art und Weise manipuliert vorgelegt worden sei, dass irgendein Versuch einer Täuschung betrieben wurde; denn der NEFZ-Zyklus war bei allen uns vorgelegten Unterlagen aller Typgenehmigungsinhaber ja erfüllt.

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): Ich mache Ihnen an dieser Stelle, so wie wir das eigentlich fast bei jedem Zeugen machen - - halte ich Ihnen ja diese „Sprachregelung“ des Umweltbundesamtes nach dem Bekanntwerden der Vorwürfe durch das EPA gegen VW vor: Dort heißt diese „Sprachregelung“ der DUH - das hatten wir schon zigfach zitiert: MAT A, UBA 2-1, Ordner 48 von 88, Seite 446 -:

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

Ende dieses Zitats. - Auch die Deutsche Umwelthilfe behauptet, dass die regelmäßigen Abweichungen von Schadstoffwerten bei Überprüfungen und normalen Fahrten nur mit systematischer Manipulation zu erklären sind. Es stellt sich noch mal die Frage: Gab es Hinweise, insbesondere des Umweltbundesamtes, an das KBA, die diese Sprachregelung stützen würde?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ich erkenne nicht oder ziehe nicht die Schlussfolgerung und habe sie auch zu keinem Zeitpunkt geschlossen, dass Abweichungen Prüfstand - Realbetrieb nur auf manipulative Eingriffe zurückzuführen wären - so



## 5. Untersuchungsausschuss

wie ich eben das Zitat verstanden habe, wie Sie von der DUH das zitiert haben.

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): Das war vom UBA auf der Basis -

**Zeuge Ekhard Zinke:** Auf der Basis - -

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): - DUH. Aber okay. - Dann wäre ich für die Runde fertig und würde weitergeben.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Bündnis 90/Die Grünen sind an der Reihe.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Herr Zinke, ich war schon, ehrlich gesagt, etwas überrascht. Sie haben ja noch einmal deutlich gemacht, Sie sind der Chef der vielleicht größten oder einer der größten europäischen Typgenehmigungsbehörden und kennen aber - - oder haben uns hier mitgeteilt, dass Sie wesentliche Inhalte der entsprechenden rechtlichen Rahmenseetzungen auf EU, nämlich der 715, nicht kennen, nämlich den Begriff der „Abschalteinrichtung“, obwohl er dort definiert ist.

Ich frage das jetzt noch mal nach. Es gab ja bereits Fälle bei Lkw in den 90er-Jahren, wo eben mit einer Zyklusoptimierung, also einer illegalen Abschalteinrichtung, gearbeitet wurde und beispielsweise im Ergebnis dessen eben bei Lkw und Motorrädern die Emissionsstrategie aus diesen Gründen - - und damit natürlich die Frage Einsatz von Abschalteinrichtungen Gegenstand sozusagen des Rechtsrahmen ist. Also, das Thema Abschalteinrichtungen ist bei Lkw, Motorrädern Thema. Es gab entsprechende illegale bekannt gewordene Fälle schon. Und es ist Gegenstand der europäischen Rahmengesetzgebung seit etwa zehn Jahren. Und Sie als Behördenchef kennen den Begriff „Abschalteinrichtung“ erst seit September 2015?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Das ist zutreffend.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - In diesem Zusammenhang möchte ich fragen: Über der 1715 (sic!) gibt es

eine Rahmenrichtlinie zur Genehmigung von Fahrzeugen: Das ist die 2007/46/EG. Und darin gibt es den Artikel 46: Da geht es um Sanktionen. Und da heißt es:

Die Mitgliedstaaten legen die Sanktionen fest, die bei Verstößen gegen diese Richtlinie ...

- und so weiter -

anzuwenden sind und ergreifen alle für ihre Durchsetzung erforderlichen Maßnahmen. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

Können Sie mir erläutern, welche Sanktionen im nationalen Recht auf Grundlage dieser Rahmenrichtlinie, dieser europäischen, verankert sind und wie diese Sanktionen bisher sozusagen zur Anwendung bzw. Durchsetzung geführt wurden oder erfolgt sind?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Herr Abgeordneter, ich bitte um Verständnis, dass ich vor dem Hintergrund, dass derzeit ein Pilotverfahren im Rahmen eines Vertragsverletzungsverfahrens gerade im Hinblick auf die Sanktionsmöglichkeiten läuft, es also um ein noch nicht abgeschlossenes Verfahren sich handelt, von der Beantwortung der Frage Abstand nehmen möchte.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber Sie können mir unabhängig von dem Vertragsverletzungsverfahren doch die geltende Rechtslage, nationale Rechtslage bzw. deren Anwendung und Durchsetzung darstellen? Ich wüsste jetzt nicht, warum das an der Stelle unbeantwortet bleiben muss.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ich bin der Auffassung, dass hier gerade die Tatbestandsweite und -tiefe eine der zentralen Fragen sind, die sich im Rahmen dieses Verfahrens ergeben werden und die zu klären sind. Insofern, ich bitte um Verständnis, dass ich mich deswegen dazu nicht einlassen möchte.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Wir hatten am heutigen Tag schon Zeugen, die von einem technischen Dienstleister, die ja im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens auch von Ihnen beauftragt werden - - Und der hat noch mal deutlich gemacht, dass das Problem bei den Typgenehmigungsverfahren ist, dass man de facto bei den Fahrzeugen eine Hardwareüberprüfung oder Prüfung macht, aber keine Softwareüberprüfung. Und ich wollte fragen, wie Sie das als Behördenchef bewerten, dass die bisherige Prüfung der Unterlagen, die die Hersteller eingereicht haben, nur hinsichtlich Vollständigkeit und Plausibilität möglich war, aber sozusagen ein Blick in die Software nie stattgefunden hat. Also, gab es einen Zeitpunkt, wo Sie das als Problem erkannt haben und gesagt haben: „Da müsste man das eigentlich anders prüfen im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens“?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Bevor ich eine Antwort darauf gebe, Herr Abgeordneter, ich meinte, Sie eben so verstanden zu haben, dass Sie sagten: im Rahmen der Inanspruchnahme der technischen Dienstleistungen der Technischen Dienste durch Sie im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens. Eine kleine Korrektur: Es ist der Hersteller, der sich den Technischen Dienst aussucht und dann dieser ein Gutachten erstellt.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sorry. - Ja, Sie haben recht.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ja?

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Entschuldigung, das war nicht ganz präzise.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Es ist nicht so, wie Sie es - -

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Nein, nein. Es ist völlig in Ordnung.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Nur damit wir eine Vorstellung bekommen über die unterschiedliche Rollenverteilung innerhalb des Typgenehmigungsgeschäftes.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Der Hersteller kann ja auch die Typgenehmigungsbehörde aussuchen; völlig richtig.- Entschuldigung.

**Zeuge Ekhard Zinke:** So, jetzt aber zu der eigentlichen inhaltlichen Frage: Nein. Nach meiner Kenntnis gab es bislang oder hat es bislang derzeit keinen Anlass gegeben, an der Richtigkeit der vorgelegten Urkunden und Berichte und dergleichen mehr auch nur einen anfänglichen Zweifel zu haben, ob dort in - womöglich - manipulativer Art und Weise unzulässig in eine Motorsteuerung eingegriffen worden sei. Und deswegen hat es dort auch keinerlei Rückfragen gegeben.

Ich sage mal: Ich habe vorhin bei mir persönlich von einer Lernkurve gesprochen. Im Verlaufe des gesamten Prozesses ist es ja nicht ohne Not dazu gekommen, dass ab April letzten Jahres die Basisemissionsstrategien und die darauf aufsattelnden weitergehenden Emissionsstrategien - in der Fachsprache abgekürzt BES und AES - tatsächlich offengelegt werden müssen und offengelegt werden, im Rückschluss: vorher eben nicht, weil auch gar kein Anlass gesehen wurde, das hinterfragen zu müssen.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe das eigentlich generell, sozusagen unabhängig von diesem Thema Abschalteinrichtungen, gefragt, sondern generell, dass eben allgemein immer mehr Software in den Fahrzeugen ist und ohne Software sozusagen die Systeme überhaupt nicht funktionieren, aber Gegenstand des Typgenehmigungsverfahrens letztendlich nur der Blick und die Prüfung der Unterlagen etc. pp., nur der Hardware ist, aber eigentlich keine Softwarebetrachtung, die aber natürlich ein wesentlicher Baustein für das Funktionieren der Fahrzeuge ist und natürlich auch für die Einhaltung sozusagen der Konformität letztendlich, und dass das eigentlich ein Problem ist oder ein Widerspruch, wenn man nur einen Aspekt oder einen Teil prüft, nämlich die ganzen Hardwarethemen, aber die ganzen Softwarethemen letztendlich außen vor bleiben, dass das mal ein Thema war, wo man gesagt hat: Hier müssten wir doch eigentlich hingehen und sagen: Wir



## 5. Untersuchungsausschuss

brauchen einen anderen Rahmen, um in einem Typgenehmigungsverfahren auch die Aspekte der Software zu prüfen, jetzt einmal ganz unabhängig von dem Thema Abschaltvorrichtungen.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ich habe gelernt, dass die technischen Vorschriften in diesem Zusammenhang im Wesentlichen Wirkvorschriften sind. Das heißt, ich muss ganz bestimmte Werte, wenn sie denn gesetzlich normiert sind, Grenzwerte, einhalten, für bestimmte Eigenschaften sorgen. Das ist die Vorgabe. Die Art und Wege sind dort nicht im Einzelnen beschrieben. Ich habe also Wirkvorschriften und Mindeststandards, die durch diese Vorschriften definiert werden. Die Erkenntnisgewinnung oder der Erkenntnisprozess ist sicherlich jetzt weiter gediehen als er noch vor etlicher Zeit gewesen ist, Herr Abgeordneter.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ich darf das Wort weitergeben an die SPD-Fraktion.

(Stephan Kühn (Dresden)  
(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Leider! Das frage ich später!)

**Arno Klare (SPD):** Herr Zinke, meine erste Frage geht in die Richtung, dass ich sozusagen noch mal das Typgenehmigungsverfahren ein bisschen besser verstehen möchte. Sie haben gerade dazu gesagt, dass Ihre Behörde, das KBA, die wahrscheinlich europäisch größte Typgenehmigungsbehörde sei. Was muss ich mir unter dieser Größe vorstellen? Also, was wickeln Sie da ab pro Jahr? Und können Sie auch ein paar Aussagen machen, wie das sozusagen über den Rest Europas verteilt ist und welchen Anteil das KBA an allen Typgenehmigungen, die in Europa - EU-Europa, ich rede von EU-Europa natürlich - vonstattengehen, hat?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Wir, von der Größenordnung, nur von der Quantität her, bewegen uns pro Jahr in einer Größenordnung von rund 20 000 Genehmigungen. Wobei bitte, nicht damit ein falsches Verständnis auftaucht: Bei diesen 20 000 Genehmigungen, da fragt man sich natürlich: So viele neue Autos sehe ich eigentlich pro Jahr gar

nicht, so viele neue Typen. - Es sind nicht immer Gesamtfahrzeuggenehmigungen. Manchmal sind es Nachträge zu bestehenden Genehmigungen.

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

**Zeuge Ekhard Zinke:** Es sind Genehmigungen zu Einzelsystemen, zu technischen Einheiten und dergleichen mehr. Nur, aufaddiert - wir führen darüber eine Geschäftsstatistik - kommen wir auf die Größenordnung von 20 000. Wenn Sie sagen, zu Recht, dass das Kraftfahrt-Bundesamt zumindest eine der größten Typgenehmigungsbehörden in Europa ist, dann ist diese Größe nicht quantitativ gemeint. Ich habe auch keine Vergleichszahlen, wie hoch die Typgenehmigungszahlen in den anderen Typgenehmigungsbehörden im Einzelnen sind. Größe definiert sich manchmal auch nicht nur quantitativ.

**Arno Klare (SPD):** Wenn Sie gerade sagen, es gibt keine sozusagen europaweite Statistik, EU-europaweite Statistik, -

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ja.

**Arno Klare (SPD):** - wie das jetzt verlagert ist, dann gibt es wahrscheinlich auch keine Zahlen, belegbaren, erhärteten Zahlen dazu, ob es eventuell zu einer Verlagerung vielleicht schon gekommen ist der Typgenehmigungen, weg von Deutschland vielleicht in andere Länder Europas. Oder gibt es da so was? Gibt es auch ein Bauchgefühl dafür?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ja, mit dem Bauchgefühl ist es manchmal schwierig. Also, es verhält sich nicht statisch, die Anzahl der Typgenehmigung. Das sind schon unstete oder volatile Verläufe. Allerdings, wie ich schon ausführte: Es pendelt so in der Größenordnung 2 000 [sic!]. Die haben wir so, ich glaube, im Jahr 2014 mal erreicht und liegen heute nicht darunter. Da gibt es immer mal Variationen. Das kennen wir aber auch aus der langjährigen Betrachtung, dass es mal ein paar 100 oder vielleicht auch mal 1 000 Genehmigungen weniger sind in einem Jahr, und im anderen sind es dann wiederum mehr. Ich vermag momentan, um Ihre Frage abschließend zu beantworten, keine unmittelbaren Auswirkungen auf



## 5. Untersuchungsausschuss

unser Typgenehmigungsgeschäft seither entdecken.

**Arno Klare (SPD):** Habe ich Sie gerade richtig verstanden, Herr Zinke, als Sie ausführten, dass die Unternehmen, die eine Typgenehmigung, jetzt egal, ob sie ein neues Fahrzeug zulassen oder einen Teil dieses Fahrzeugs, eine neue technische Einrichtung, haben wollen, sich den Technischen Dienst, bei dem sie das machen, sozusagen frei wählen können? Ist das richtig, oder habe ich das gerade falsch verstanden?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Nein, das haben Sie richtig verstanden.

**Arno Klare (SPD):** So. Diese Technischen Dienste, haben Sie gerade gesagt, müssen aber von Ihnen, vom Kraftfahrt-Bundesamt, sozusagen zugelassen sein, -

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ja.

**Arno Klare (SPD):** - das zu tun.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ja.

**Arno Klare (SPD):** Dann könnte man feststellen, dass diese Technischen Dienste, also TÜV, Dekra und Co., und diese Familie, die da dranhängt, sozusagen eine doppelte Akkreditierung haben und dann die Zulassung von Ihnen haben. Das heißt, DAkKS ist wahrscheinlich vorgängig. Und dann sagen Sie: Okay, die erkennen wir auch an. - Ist das so richtig in dieser Reihenfolge dargestellt?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Nach meinem Kenntnisstand ist es so. Deswegen habe ich vorhin bewusst den Terminus technicus der Benennung gebraucht, dass die Technischen Dienste, so sie denn bei uns mit den Herstellerunterlagen vorstellig werden, benannt sein müssen, bei der Europäischen Union, bei der Kommission.

**Arno Klare (SPD):** Das heißt, es würde von Ihnen keine einzige - -

**Zeuge Ekhard Zinke:** Akkreditiert sind sie, Entschuldigung. Sie haben die Akkreditierung angesprochen. Dort käme in der Tat die DAkKS.

**Arno Klare (SPD):** Aber die DAkKS-Akkreditierung ist Bedingung der Möglichkeit ihrer Benennung, -

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ja.

**Arno Klare (SPD):** - wenn man das juristisch ableitet sozusagen. - Okay. Also, sind die sozusagen doppelt - in meiner Sprache jetzt - zertifiziert, diese Arbeit auch tun zu dürfen?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Mhm.

**Arno Klare (SPD):** Pardon. - Jetzt noch mal eine Frage zu dem, was Sie gerade gesagt haben, nämlich AES und BES. Das wird seit April letzten Jahres vorgelegt. Wir haben gerade von Herrn Pietsch erfahren, dass das relativ unterschiedliche Konvolute sind, die Sie an Papier da bekommen, so irgendwo zwischen 60 und 600 oder 700 Seiten. Wie muss ich mir den Vorgang der Auswertung vorstellen? Da werden also die Emissionsstrategien offengelegt. Wie geht Ihr Haus damit um? Mit welchem Maßstab, mit welchem Kriterienkatalog werten Sie diese Ihnen vorgelegten Strategien aus?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Also, ein fester Kriterienkatalog ist mir dort nicht bekannt. Ich hätte beinahe formuliert: Es handelt sich da noch um eine junge Wissenschaft. Aber das ist wirklich - - bitte ich, in Parenthese gesetzt wissen zu wollen. Wir sichten diese Strategien, die dort beschrieben sind. Aufgrund unserer laufenden und zunehmenden Erfahrung können wir ziemlich genau sehen und dann auch hinterfragen, wo eventuell an welcher Stelle der Kennfelder, der Bedatung und Ähnlichem mehr und der eingesetzten Strategien es vielleicht noch weiteren Aufklärungsbedarf gibt. Das ist zum Teil - Sie haben darauf hingewiesen - - Ich habe - räume ich ein - eine derartige AES oder BES auch noch nicht gesehen. Aber meine Kollegen versichern mir, dass es also tatsächlich - - Zum Teil sind das richtig dicke Bände, durch die sich dann die Kollegen durchwühlen müssen.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Arno Klare (SPD):** Ich frage Sie das jetzt auch, weil ich den Herrn Pietsch das auch gefragt habe: Mal angenommen, da kommt ein Hersteller und legt Ihnen jetzt eine AES oder BES -, nehmen wir das mal an -, die normale Strategie, also Basic, vor. Und da steht jetzt drin, er müsse jetzt aufgrund des Motorschutzes, Bezug nehmend auf Artikel 5, 715/2007 EU-Verordnung, sein Abgasreinigungssystem nur noch im Fenster zwischen 20 und 25 Grad Außentemperatur betreiben. Alles andere sei für den Motor schädlich, und deshalb dem Kunden nicht zuzumuten. - Dann sagen Sie: Na ja, das ist plausibel, das haken wir ab. - Oder was machen Sie damit?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ich habe keine Kenntnis, wie dort AES und BES beschrieben sind, ad eins. Ich bezweifle, dass eine derartige deskriptive Darlegung, wie Sie sie eben vorgetragen haben, sich dort drin so finden würde.

**Arno Klare (SPD):** Aber zumindest müssen ja sozusagen äußere Bedingungen benannt werden, wie das ganze System funktioniert.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ja, ja.

**Arno Klare (SPD):** Und wenn sie dann sagen: „Im Grunde ist das sehr kasuistisch, die Betrachtungsweise, auch die Entscheidung“, dann kann ich mir ja unterschiedliche Entscheidungen vorstellen, je nachdem, welcher Sachbearbeiter gerade in welcher - ich übertreibe jetzt bewusst - Tagesform das Ganze vor sich liegen hat. Oder ist das harmonisiert an irgendeiner Stelle, dass sozusagen auch Dinge gleich bewertet werden?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Auch das KBA ist an dieser Stelle und in diesem Fachbereich eine, wenn Sie so wollen, lernende Organisation. Dort gibt es zwischen den Sachbearbeitern und den verantwortlichen Leitern der jeweiligen Organisationseinheiten einen sehr engen Austausch über Analysen, über Gedanken, über Probleme. Dort findet ein laufender, sehr, sehr enger Informations- und damit Erfahrungsaustausch statt, der gewährleistet, dass eine gleichmäßige Rechtsanwendung und eine gleichmäßige Sicht der Dinge obwalten.

**Arno Klare (SPD):** Ein anderer Bereich. Wir kommen jetzt zu dem ganzen Komplex, der etwas mit den Untersuchungen zu tun hat, die angestellt worden sind, nachdem der VW-Skandal halt da war und dann Fahrzeuge untersucht worden sind. Es hat im Rahmen dieser Untersuchungskommission, wie wir wissen, zahlreiche Treffen mit Automobilherstellern gegeben, was ich erst einmal völlig okay finde; denn wenn ich da Abweichungen feststelle, lasse ich mir das erst mal von den Technikern da und Leuten erklären: Woran liegt das? Und wenn die, wie gesagt, eine plausible Erklärung haben, dann wäre das ja sehr hilfreich gewesen.

Es gibt allerdings auch die Vermutung bzw. die Behauptung, dass Ergebnisse nachträglich erstens mit den Herstellern abgestimmt worden sind und eventuell sogar verändert worden sind. Können Sie das bestätigen, oder war das nie der Fall?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ich kann nur bestätigen, dass die Messungen, die wir durchgeführt haben, von uns sehr genau analysiert worden sind, zum Teil unter Herbeiziehung auch der jeweiligen Modaldaten, dann sich eine Erkenntnis gebildet hatte. Und wenn bei den Fahrzeugen, die halt auffällig waren, in ihrem Emissionsverhalten - - Dort wurde dann bei den Herstellern nachgehakt und nachgefragt. Die wurden einbestellt, zum Teil vom KBA, zum Teil von der Untersuchungskommission, um den Dingen auf den Grund zu gehen, wie ich das mal formulieren möchte. Und dort kamen dann die unterschiedlichen technischen Erklärungen bzw. dann auch Hinterfragungen hinsichtlich der Validität der Messungen und Ähnliches mehr.

In keinem Fall hat sich das Kraftfahrt-Bundesamt in der Bewertung, zu der es dann gekommen ist, von der Industrie in irgendeiner Art und Weise beeinflussen oder gar formulieren lassen. Aber richtig ist, dass die von uns gewonnenen Erkenntnisse schon den betroffenen Herstellern präsentiert worden sind, um auch sicher zu sein: „Gehen wir von den zutreffenden Sachverhalten aus?“, bevor ich eine, womöglich auch in das Juristische hineingehende, Bewertung vornehme - Rückfragen nur hinsichtlich des Sachverhaltes,



## 5. Untersuchungsausschuss

nicht eine Einflussnahme in irgendeiner Art und Weise auf unsere Bewertung.

**Arno Klare (SPD):** Aus den Akten geht auch hervor, dass es einen recht regen Austausch gegeben hat zwischen Kraftfahrt-Bundesamt und VW über das Themenfeld CO<sub>2</sub> und CoP-Messungen, Verfahren, also Conformity of Production. Haben Sie dort - - Können Sie da ein paar Worte zu sagen zu den Hintergründen und zur Diskussion und zu diesem Abstimmungsprozess, der da mit VW stattgefunden hat?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ja, es gab parallel zu dem - ich nenne es mal - Handlungsstrang NO<sub>x</sub>, wo es eben um die Emissionen von Schadstoffen ging - hier NO<sub>x</sub> -, durchaus den Strang CO<sub>2</sub>. Allerdings, weil dort vom Hersteller nicht ausgeschlossen werden konnte anfangs, ob nicht auch in *dem* Feld gegebenenfalls Unstimmigkeiten - will ich mal jetzt ganz neutral formulieren - vorlägen - - Deswegen ist das Kraftfahrt-Bundesamt dort in Untersuchungen eingestiegen, die allerdings in der Finalität dieser Untersuchung noch nicht zu einem abschließenden Ergebnis gekommen sind. Insofern kann ich dort an dieser Stelle auch nicht mit weiteren Details aufwarten.

**Arno Klare (SPD):** Es gibt den Vorwurf von einem Hersteller - von Opel nämlich -, die sagen, dass es da intensive Gespräche mit VW gegeben hat, aber eben nicht ebenso intensiv mit Opel zum Beispiel. Wie war so die Verteilung? Mit wem haben Sie intensiver gesprochen? Oder haben Sie mit einigen weniger intensiv geredet? Haben Sie da irgendwelche Daten, Fakten, Erlebnisse, die Sie schildern können?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Zahlen, Daten, Fakten habe ich nicht, nein. Das liegt in der Natur der Sache, dass mit VW - Ursprung ja des Themas, das uns auch hier zusammenführt - intensiverer Gesprächsbedarf bestand als bei anderen Herstellern. Aber wie oft und wieso? - Nein. Mein Eindruck ist nicht, dass wir gegenüber irgendeinem Hersteller a) mit unterschiedlichem Maß und b) mit unterschiedlichem fachlichen Interesse agiert hätten.

**Arno Klare (SPD):** Das heißt, jeder Hersteller, der von Ihnen getestet wurde, der in dieser Untersuchung drin war, hatte sozusagen die gleiche Chance - bei vorliegender Abweichung -, dazu erläuternd Stellung zu beziehen?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ja, das trifft zu. Wir haben nicht alle Hersteller eingeladen. Dazu bestand auch nicht in allen Fällen Veranlassung. Wenn ich unterhalb der von uns selbst gewählten Grenze gelegen habe, dann bestand da kein weiterer Erläuterungsbedarf, sondern uns hat natürlich interessiert - -

Wir sind ja so gestartet mit dem Untersuchungsauftrag, bitte festzustellen durch eigenveranlasste Untersuchungen und Prüfungen, ob die Manipulation, die in den USA entdeckt wurde, auch hier für Fahrzeuge auf dem europäischen und insbesondere deutschen Markt vorhanden wäre. Das war der Untersuchungsansatz: zunächst mal speziell VW, aber dann eben auch weiter auf weitere Modelle und Hersteller, die wir ausgewählt haben, nachdem - - Wir führen ja auch das Zentrale Fahrzeugregister und haben eine Abteilung Statistik. Wir kennen die Verteilung von Fahrzeugen bestimmter Antriebsarten und haben dort - nicht unbedingt statistisch repräsentativ, aber doch zumindest anhand der Marktgegebenheiten - die Auswahl der Fahrzeuge vorgenommen.

So. Und alles Weitere hat sich dann eigentlich iterativ ergeben, und da gab es eine Reihe von Herstellern, bei denen hatten wir Gesprächsbedarf - manchmal auch mehrfach, weil man die Erkenntnis ja auch jedes Mal bewerten muss -, und bei anderen hatten wir eben keinen Gesprächsbedarf.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Herr Zinke, ich bin immer noch ein bisschen irritiert angesichts Ihrer Aussagen. Ich meine, wir haben es mit dem KBA zu tun. Sie haben es gesagt: mit der größten Typgenehmigungsbehörde Europas. Wir haben von Ihrem Mitarbeiter erfahren, dass 15 000 bis 17 000 Verfahren durch Ihr Haus gehen, und ich habe aber im Moment überhaupt noch kein richtiges Gefühl für Ihre Behörde. Darum würde ich Sie ganz gerne noch mal bitten, zu den Strukturen was zu sagen.



## 5. Untersuchungsausschuss

Sie sind verantwortlich dafür, dass europäische Gesetzgebung eingehalten wird. Sie sind dafür verantwortlich, ob die Interpretationen, die Sie anwenden, auch korrekt sind, und von daher möchte ich von Ihnen einfach nur wissen, wie Sie das gewährleisten, strukturell, dass die technischen Abteilungen, die für Typgenehmigungen oder für CoP zuständig sind, auch wirklich vorschriftenkonform arbeiten.

Meine Frage: Arbeiten Techniker und Juristen in Ihrem Haus zusammen? An wen können und sollen die sich gegebenenfalls wenden, wenn die technischen Mitarbeiter da nicht weiterwissen und in Zweifelsfragen jemanden brauchen, der ihnen hilft? Da bei der Auslegung von Gesetzen dann auch zu helfen und ihnen einfach Sicherheiten zu geben! Also, wer in Ihrem Hause arbeitet an den doch sehr komplexen Rechtsvorschriften - das sogenannte Regelwerk -, auf deren Grundlage ja Ihre Entscheidungen auch stehen und mit denen wir uns hier befassen? Mit wem werden diese komplexen Rechtsvorschriften juristisch durchgearbeitet? Haben Sie - - Klären Sie mich einfach auf über die Strukturen Ihres Hauses.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ja, gerne, Herr Vorsitzender; will ich gerne machen. - Zunächst einmal: Das Kraftfahrt-Bundesamt untergliederte sich - ich nehme ganz bewusst die Vergangenheitsform - in vier Abteilungen. Nur eine Abteilung davon ist der Bereich der Fahrzeugtechnik. Daneben haben wir eine Zentralabteilung, Abteilung für zentrale - - für die großen Register und Statistik.

So. Weswegen ich das erwähne: Es ist ein Prozess mit verteilten Rollen. Die Rechts- - Wir sind ja eine exekutiv wirkende Behörde, das heißt, wir wenden das Recht an. Auch die technischen Vorschriften werden an der Stelle angewendet, wo tatsächlich der Sachverhalt sich abspielt. Bei den Vorschriften, die hier in Rede stehen, ist es die Abteilung Fahrzeugtechnik, dort das typprüfende Referat. Daneben - davon getrennt - gibt es auch das überprüfende Referat mit der CoP, die sie angewandt haben. Das heißt, die technischen Vorschriften werden angewandt und auch ausgelegt in der Abteilung Technik.

Wenn es in Einzelfällen juristisch schwierige Fragestellungen gibt - auch verfahrenstechnischer Art; denn immerhin: eine Typgenehmigung ist ja ein Verwaltungsakt, den wir erlassen, das heißt, hier spielt nicht nur das fachliche thematische Recht hinein, sondern auch das Verfahrensrecht im verwaltungsprozessualen Sinne -, wenn es dort Fragestellungen gibt, Unsicherheiten, gerade was Nebenbestimmungen angeht und all diese Dinge, die mit dem Verwaltungsverfahrenrecht zusammenhängen: Dort wird auch auf die Assistenz, wenn Sie so wollen, der Querschnittseinrichtung und des Justizariats zurückgegriffen vonseiten der Fachabteilung. Aber die Anwendung der Vorschriften erfolgt zunächst mal vom Fachbereich, hier des Fachbereiches Fahrzeugtechnik.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Können Sie mir sagen, ob es Handlungsanweisungen zur Umsetzung von Vorschriften zur CoP oder Typgenehmigung - - aus dem BMVI vorliegen?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Nein, habe ich keine Kenntnis von.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und können Sie mir sagen - -

**Zeuge Ekhard Zinke:** Da könnte es sicherlich - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja, bitte.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Das ist aber - - Die Abteilung - - So muss ich es formulieren: Auch die Abteilung Fahrzeugtechnik befindet sich in einem ständigen und engen Dialog mit dem Ministerium - gar keine Frage. Aber Sie sprachen eben von Handlungsanweisungen in Form von Prüflisten oder -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Zur Umsetzung der Vorschriften, ja.

**Zeuge Ekhard Zinke:** - ausformulierten Vorgangsbeschreibungen und dergleichen mehr. - Habe ich keinerlei Kenntnis von, nein.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Nach Aktenlage hatten Mitarbeiter vom BMUB und auch vom



## 5. Untersuchungsausschuss

BMVI als Möglichkeiten zur Verringerung der Realemissionen bereits im Jahr 2010 unter anderem Antimanipulationsmaßnahmen und auch - so ist es da genannt in Anführungszeichen - „technische Überwachung“ ins Auge gefasst. - Das ergibt sich aus dem Material LA 27/7353.5/3-2-RDE; das ist der Ordner 60, Blatt 2 ff. - Sind Ihnen diese Vorschläge bekannt?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Nein.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und wer in Ihrem Hause *muss* das wissen und kennen? Es geht ja um -

**Zeuge Ekhard Zinke:** Das wäre - - Das ist rein - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** - Abgasemissionen, wo festgestellt worden ist, es gibt Abweichungen, und wo eben Hinweise kamen aus dem BMUB und auch BMVI.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Das wäre jetzt - - Eine Antwort darauf wäre aus meiner Sicht rein spekulativ. Also - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Aber die Abteilung müssen Sie mir schon nennen können, wo das bekannt sein muss, wenn es diese Vorschläge gibt.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ich weiß nicht - - Ich habe keine Kenntnis darüber, ob diese Vorschläge sich ihren Weg in das Haus Kraftfahrt-Bundesamt gebahnt haben.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ich gebe erst noch mal wieder weiter. - Bitte, dann ist die CDU/CSU dran.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Ja, Herr Zinke, ich will auch noch mal ein bisschen auf die Prüftätigkeit des KBA und auf, so wie der Vorsitzende auch - wie soll ich sagen? -, Zuständigkeiten und Strukturen in dem Haus eingehen; denn auch mir sind die nicht so ganz klar geworden.

Und auch hier ja, bei den diversen Zeugen, die wir schon hatten, ist da auch die eine oder andere Unsicherheit geblieben im Hinblick auf die

Prüftätigkeit bei diesen unerlaubten Abschalteneinrichtungen. Nämlich die Mitarbeiter von Ihnen, die schon da waren, antworteten - so der Zeuge Sturm - auf die Frage nach den unerlaubten Abschalteneinrichtungen, dass sie da nichts dazu weiter sagen können. Der Zeuge Maag sagte: „Ich kenne die ganze Thematik nicht“, und der Zeuge Paeslack sagt: „Ich bin kein Jurist“, und der Zeuge Liebhart sagt dann, er hat keine Wahrnehmung, keine Beobachtung; er sei Jurist und kein Ingenieur.

So. Jetzt, glaube ich, habe ich alle Möglichkeiten durch.

(Heiterkeit)

- Doch, so war es. Ich war ja da.

(Heiterkeit - Oliver Kri-scher (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, ist ja okay.)

So. Jetzt können Sie uns bitte erläutern, wer wo im Haus wann für was zuständig ist bei dieser Prüfung der Abschalteneinrichtungen.

Und dann, was uns natürlich auch interessiert - Sie sind ja der Präsident des Ganzen; Sie haben ja auch die Organisation des Ganzen dadurch in der Hand -: Wie kontrollieren Sie dann die sachgerechte Wahrnehmung dieser Aufgabe?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Die beiden ersten von Ihnen genannten Mitarbeiter - der Herr Maag, der ehemalige Mitarbeiter, und der Herr Sturm - sind beide - oder waren - tätig in dem Bereich „Conformity of Production“, das heißt, in dem Prüfbereich, ob die von der Industrie nach Maßgabe unserer Typgenehmigung hergestellten Fahrzeuge den Vorgaben der Typgenehmigung entsprechen.

Dieser Bereich ist organisatorisch streng getrennt von dem Typgenehmigungsbereich. Der Typgenehmigungsbereich ist der erteilende - - die Typgenehmigung erteilende Bereich. Und aufgrund - ich sage jetzt mal - des auch Vieraugenprinzips und der klaren Trennung von den Aufgaben her - dass es nicht ein und derselbe ist, der eine Typgenehmigung erteilt und dann hinterher auch



## 5. Untersuchungsausschuss

darüber urteilt, ob die Produktion auch entsprechend konform läuft, sondern ein anderer Bereich nimmt das wahr; der prüft das - - Wenn die Aussagen von den beiden Mitarbeitern darauf zusammenzufassen sind, dass sie keine Kenntnis von Abschaltvorrichtungen hatten, so wird das zutreffend sein.

Demgegenüber die Frage - - Herr Paeslack sagte, er sei kein Jurist, und Herr Liebhart sagte, er sei kein Techniker. Noch mal: Die Rechtsanwendung der technischen Vorschriften, seien sie national oder seien sie europäisch, erfolgt im Fachbereich, hier im Typgenehmigungsbereich der Abteilung Fahrzeugtechnik. Typgenehmigungsbereich! Der Rechtsbereich tritt nur dann an bei speziellen Fragestellungen, die im Genehmigungsbereich auftauchen und nicht von dortiger Sicht, weil sie insbesondere rechtlicher Natur sind, beantwortet - - können. Dann tritt der Rechtsdienst als, ja, Assistenz für den technischen Bereich auf.

Das ist also von daher ein klar voneinander abgegrenzter Aufgabenbereich - namentlich in der Abteilung Fahrzeugtechnik - durch eine ganz klare Rollentrennung der unterschiedlichen Bereiche.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Und Sie führen das Ganze dann zusammen?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ich leite das Ganze. - Wie ich vorhin sagte: Der Technikbereich ist einer von mehreren Bereichen des Hauses. Bei schwierigen Fragestellungen, die eine auch Virulenz entfalten können, werde ich involviert. Aber vieles von dem ist natürlich auch Tagesgeschäft und gelangt nicht zu meiner persönlichen Kenntnis.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Ja, aber es muss ja irgendeine Form - - Also, ich bin jetzt mal ganz böse. Ich könnte jetzt Ihre Behörde auch nehmen und in unterschiedliche Einzelbehörden aufteilen, dann würde auch nichts passieren, weil die untereinander dann keinen Austausch haben.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ich habe jetzt nicht verstanden, was Sie meinen mit „es würde nichts passieren“. Bei uns passiert eine ganze Menge.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Na ja, also, so wie Sie es jetzt geschildert haben, sind es derart voneinander getrennte Stränge, dass mir die Klammer fehlt im Austausch. Mir fehlt momentan das Vorstellungsvermögen, dass eine Behörde so funktionieren kann, wie Sie sie gerade schildern.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Also, es gibt mehrere Klammern. Die eine Klammer ist bereits in der Abteilung Fahrzeugtechnik - wird sichergestellt und gewährleistet durch die Abteilungsleitung. Unterhalb der Abteilungsleitung bilden sich unterschiedliche Referate ab: der Typgenehmigungsbereich und der, wenn Sie so wollen, kontrollierende CoP-Bereich. Beide finden ihre Klammer in der Abteilungsleitung - durch den Abteilungsleiter Fahrzeugtechnik.

So. Und daneben gibt es die gemeinsame Klammer, in der Tat, in der Funktion des Präsidenten, der gewährleistet, dass die Prozesse, die notwendig sind, damit ein geordnetes, dem Recht entsprechendes, effektives und effizientes Verwaltungsgebaren auch in diesem Sachzusammenhang stattfinden kann - - dafür Sorge zu tragen hat.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Gut, ich lass das jetzt einfach mal so stehen. Ich sage ganz offen: Verstanden habe ich es noch nicht. - Aber ich mache jetzt noch mal an einer anderen Stelle weiter, nämlich beim Kollegen Klare. Der ist vorhin schon mal eingegangen auf den Untersuchungsbericht und die Aussagen bzw. die Andeutungen, dass kritische Passagen getilgt worden wären. Und es ging da schon mal um das Thema Opel.

Mich würde allgemein noch mal zur Klarstellung interessieren, wie Sie im Zusammenhang mit dem Bericht vor Veröffentlichung den Austausch - konkret: mit den Herstellern - - wie Sie da im Austausch gestanden sind oder dieser Austausch stattgefunden hat.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Der Austausch hat sich in mehreren Phasen - oder auch anders ausgedrückt: auf mehreren Stufen - entfaltet. Wir, KBA, haben Messungen durchgeführt, durchführen lassen, haben die dort gewonnenen Erkenntnisse genom-



## 5. Untersuchungsausschuss

men und, so sie auffällig waren - in nur den Fällen -, die Hersteller damit konfrontiert, um Erklärungen dafür zu erhalten. Das ist dann manchmal durch eine Sitzung, manchmal aber auch durch mehrere Sitzungen, manchmal auch mit der UK - das heißt auch, nicht nur mit KBA-Personal - erfolgt. Darauf haben sich der Erkenntnisgewinnungsprozess und auch der Bewertungsprozess dann intensiviert.

Abstimmung hinsichtlich der Bewertung, wie sie auch letzten Endes in dem UK-Bericht zum Ausdruck gekommen ist - Abstimmung in der Bedeutung des Wortes „Abstimmung“ -, hat es mit der Industrie dort nicht gegeben. Dort war immer allein die Frage: Welche Erklärung haben Sie dafür, dass bestimmte Dinge so geregelt sind, wie Sie sie geregelt haben, und bestimmte Erscheinungsformen - sprich: Emissionen - aufgetreten sind?

Und wir haben aus dieser Sachverhaltsdarstellung - und mit „wir“ meine ich KBA und Untersuchungskommission; denn dort war ja auch der Herr Professor Dr. Wachtmeister Mitglied, das heißt mit einer sehr hochkompetenten technischen Expertise - diese Sachdarlegungen bewertet, die letzten Endes dann in ihrer verdichteten Form in dem UK-Bericht - so wie er am 22.04 des letzten Jahres veröffentlicht worden ist - niedergeschrieben wurden.

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): Ich komme jetzt noch mal auf diese Untersuchungskommission und auf den Bericht, den Sie dann gefertigt haben, aber insbesondere auf die Kommission unter der Leitung von Staatssekretär Odenwald zurück. Da waren Sie als KBA beauftragt, die zentrale Fragestellung zu untersuchen, die lautete:

Wurden von weiteren Herstellern Abschaltvorrichtungen im Sinne der Vorschriften verbaut, mit denen die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb zu erwarten sind, unzulässig verringert ...

Vielleicht können Sie mir noch mal erläutern, wie Sie die Tests durchgeführt haben, wie Sie sie

selber durchgeführt haben und auf welcher Basis. Amtsermittlung? - Fragezeichen!

**Zeuge Ekhard Zinke:** Fachlicher Hintergrund war ja, dass VW bei einer bestimmten Motorenreihe - namentlich: EA189 - manipulativ unzulässigerweise eine Motorsteuerung vorgenommen hat, die insbesondere - oder auch ausschließlich - auf den definierten - - oder im Bereich des definierten Prüfzyklus NEFZ wirkte. Außerhalb wirkte diese optimierte Emissionsstrategie dann nicht mehr. Von daher war die Fragestellung „Haben wir es hier womöglich mit einem flächendeckenderen Problem zu tun?“ zu beantworten. Das heißt: Gibt es diese Erscheinungsform, die man bei VW vorgefunden hat, auch in anderen Motorreihen, sei es desselben Herstellers, sei es bei anderen Herstellern?

Das war die Ausgangslage, die dazu führte, dass das KBA - beauftragt mit diesen Untersuchungen - ein Testkonzept entwickelt hat und wir uns gefragt haben: Wie kann man möglicherweise eine Abschaltvorrichtung, die so wirkt, wie sie bei VW wirkt, am besten überführen? - Und da gab es verschiedene Testszenarien, nämlich, dass man neben dem allein verbindlichen NEFZ kalt, wie wir ihn nennen - oder NEFZ 1 -, auch noch einen Zyklus fährt gleicher Art, gleicher Randbedingungen im Warmzustand, dass man den Zyklus einmal umdreht - der hat im Wesentlichen zwei Komponenten, dieser Fahrzyklus: einmal einen innerstädtischen Fahrzyklus und daneben einen Außerortsfahrzyklusbereich -, dass man hier einfach die Hälften umdreht, um dann zu sehen: Reagiert das Fahrzeug womöglich dann auch anders? Nimmt man leichte Variationen hinsichtlich des Geschwindigkeitsprofils im NEFZ vor - da haben wir einmal erhöht um 10 Prozent und einmal um 10 Prozent geringer angesetzt - - Fahrten mit portablen Emissionsmessungssystemen - kurz: PEMS - gefahren, um zu sehen: Was passiert, wenn man den NEFZ zum Beispiel auf der Straße fährt, unter den Bedingungen dort? Bis hin zu RDE-Messungen.

Und ein Prüfzyklus, den wir noch im Laufe der Zeit - oder relativ schnell, aber doch eben nicht von Anfang an - drin hatten, nämlich mal bei



## 5. Untersuchungsausschuss

10 Grad zu testen: „Wie verhält sich da ein Fahrzeug“, weil wir halt bemerkten, dass die Umgebungstemperatur durchaus von einer nicht unerheblichen Bedeutung für die Emissionsstrategien einzelner Hersteller sein konnte: Das war der - - So haben wir das Prüfkonzept ausgelegt.

Und nach diesem Prüfkonzept wurden dann alle Fahrzeuge dann auch untersucht. Wenn ich mich richtig entsinne, hat ein Fahrzeug nicht den 10-Grad-Test durchlaufen. Das lag aber daran: Das war ein sehr frühes Fahrzeug, und wir haben diesen Test erst später hinzugefügt. Und das Fahrzeug war unauffällig. Von daher musste es auch nicht ein zweites Mal getestet werden.

Das war die Vorgehensweise, die wir auch den von uns beauftragten Technischen Diensten vorgegeben haben, wobei wir - das unterscheidet eben das Typgenehmigungsverfahren von dem Verfahren, was wir dort gewählt haben - die Auftraggeber waren. Es wurde *nicht* beim Hersteller auf dessen Prüfständen geprüft, sondern es wurde auf anderen Prüfständen geprüft. Wir haben die Fahrzeuge, die ursprünglich bei der Typgenehmigungserteilung beim - ich sage jetzt mal - TÜV X geprüft wurden, bei der Überprüfung eben *nicht* diesem, sondern einem anderen Technischen Dienst vorgestellt.

Das war die Herangehensweise, um eben - und zum Teil eben auch mit eigenem Personal vor Ort, das begleitet hat - - Wir haben die Fahrzeuge, so wir sie nicht von Vermietfirmen uns gekauft bzw. gemietet haben - - Bei Fahrzeugentnahmen waren wir selbst vor Ort und haben selbst festgelegt, welche Fahrzeuge entnommen werden aus der Produktion, um dann einem Test zugeführt zu werden.

Also, wir hatten da sehr, sehr eng eigentlich unserer Auge drauf, um ein wirklich nicht von irgendeinem Hersteller beeinflussbares Verfahren zu garantieren.

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): Die Rechtsgrundlage? Amtsermittlung?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ja.

**Ulrich Lange** (CDU/CSU): Ich bin dann so weit durch für diese Runde.

**Stellvertretender Vorsitzender Oliver Krischer:** Wir können jetzt - weil jetzt wäre eigentlich die Linke dran, aber der Kollege ist gerade draußen - - Ich würde vorschlagen, dann ziehen wir Herrn Kühn für die Grünen vor.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Danke, Herr Vorsitzender. - Ich greife noch mal den Faden von vorhin auf. Wir waren bei dem Thema, dass ja die Richtlinien zur Typgenehmigung das Ziel haben - - Sie haben es beschrieben: Es sind Wirkvorschriften, Mindeststandards, deren Einhaltung man sozusagen im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens prüfen muss.

Und ich wollte trotzdem noch mal nachfragen - ganz unabhängig von dem Thema Abschalteneinrichtung -: Die Fahrzeuge haben sich - und Sie sind ja seit 1992 beim Kraftfahrt-Bundesamt - ja wesentlich geändert. Immer mehr sozusagen Software in den Fahrzeugen drinne! Und dennoch hat man immer nur die Hardware geprüft. Hat denn das nicht - ich frage das noch mal - zu Diskussionen geführt, ob man in die Prüfung dessen, was man an Unterlagen von den Herstellern erwartet, nicht stärker auch sozusagen die Fragen der Software, die natürlich sehr viel auch mit dem Thema „Einhaltung der Vorschriften“ zu tun haben - - stärker in die Prüfung einbeziehen muss?

Ich frage das deshalb, weil wir ja auch hinsichtlich der Verwendung von Abschalteneinrichtungen in der Europäischen - - im Rechtsrahmen ja beschrieben ist, was zulässig ist und was nicht zulässig ist, aber nicht geregelt wurde, dass eine Prüfung erfolgen soll bzw. wie. Das muss doch sozusagen - - Dieser Umstand muss doch mal zu Diskussionen geführt haben in Ihrem Haus, wie man diese Herausforderungen letztendlich meistern kann, und - - in konkretes, verwaltungstechnisches Handeln umsetzen.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Die Antwort auf Ihren Fragenkomplex wäre aus meiner Sicht spekulativer



## 5. Untersuchungsausschuss

Art. Ich müsste hier Mutmaßungen - oder Vorstellungen, Visionen, was auch immer - darlegen, aber nicht meine eigenen Wahrnehmungen und Erkenntnisse. Ich kann nur sagen: Derartige Beleuchtungen der Software in den unterschiedlichsten Feldern haben nach meiner Kenntnis nicht stattgefunden.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also ihre Mitarbeiter, die sozusagen ganz praktisch -

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ja.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): - die Typgenehmigungsverfahren - - die Zuständigkeit hatten, das durchführen mussten - die Zahl der Anträge, der jährlichen, haben wir ja gehört -, die mussten doch konkret das Problem haben, dass die Rechtsvor- - also die 1715/2007 [sic!] sagt: keine Abschaltin- - Beziehungsweise die definiert die Abschaltinrichtungen und sagt, welche zulässig sind und welche nicht, hat aber kein Instrument mitgegeben, wie diese zu prüfen sind.

Da müssen doch die Leute sozusagen - ich sag jetzt mal das Stichwort - an der Basis, ja, Ihnen sagen: Also hören Sie mal zu, wir müssen sozusagen den EU-Rechtsrahmen einhalten, aber wir wissen gar nicht, wie wir das machen sollen. Herr Zinke, setzen Sie sich doch mal bei ihrem Ministerium oder auf europäischer Ebene - auch vielleicht im Austausch mit anderen Typgenehmigungsbehörden - dafür ein, dass wir hierfür eine Operationalisierung bekommen. - War das jemals mal Gegenstand von Beratungen, Gesprächen, sowohl in Ihrem Haus als auch mit den Kollegen Präsidenten anderer Typgenehmigungsbehörden?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Nein.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Haben Sie generell - um das auch mal einordnen zu können - einen Gesprächsfaden oder bestimmte Gremien, wo Sie die Kollegen aus anderen Typgenehmigungsbehörden in Europa oder eben beispielsweise die

amerikanischen treffen bzw. eben in der Vergangenheit getroffen haben, um sich sozusagen in der Praxis und in Problemen, die so Typgenehmigungsbehörden haben, auszutauschen? Also, in welcher Form fand da ein Austausch sozusagen auf europäischer Ebene bzw. mit den Kollegen in den USA überhaupt statt?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ad eins: Es gibt zwischen den europäischen Typgenehmigungsbehörden einen institutionalisierten Arbeitskreis, der sich regelmäßig auch trifft und in dem Fragen des Typgenehmigungsgeschäfts auch hinsichtlich der Auslegung von europäischen Rechtsvorschriften diskutiert werden. Das findet regelmäßig statt. Dieser Austausch, der nennt sich TAAM, T-A-A-M. Das ist also schon ein eingespielter Dialog, der auf europäischer Ebene dort gepflegt wird.

Zum anderen, Austausch mit den Vereinigten Staaten: Da stehen wir ja vor dem Problem - - Oder: Was heißt Problem? Es muss nicht immer alles ein Problem sein. Aber wir stehen vor dem Faktum, dass wir uns dort in einem anderen Rechtskreis bewegen, in den Vereinigten Staaten, oder, von dort aus betrachtet, wir uns in einem anderen Rechtskreis bewegen. Wir haben - das kann ich definitiv sagen - zeitlich sehr, sehr nahe nach dem Bekanntwerden der Dinge in den Vereinigten Staaten mit der EPA dort Kontakt aufgenommen. Das Erste war ein Telefonat, was Herr Zielke aus dem BMVI - der Unterabteilungsleiter LA 2 - und meine Wenigkeit - eine Telefonkonferenz - dort mit EPA geführt haben. Darüber hinaus - - Um uns auszutauschen, nach dem Motto: Erkenntnisgewinnung und dergleichen mehr. Darüber hinaus habe ich den Herrn Minister begleitet Ende Oktober 2015 auf einer Fahrt unter anderem zur EPA und dort mit der Ministerin McCarthy und ihren Kollegen zu diesem Thema konferiert. Und es hat infolgedessen ein Treffen im Frühjahr des Jahres 2016 in Michigan gegeben, wo sich Typgenehmigungsbehörden, unter anderem auch das Kraftfahrt-Bundesamt, zusammen mit der EPA ausgetauscht haben über Vorgehensweisen, Ideen und dergleichen mehr.

Also, es findet dort schon ein über die Kontinente hinweg beinahe - - ein Austausch statt. Man darf aber wirklich nicht vergessen, dass wir



## 5. Untersuchungsausschuss

es dort mit einem anderen Rechtskreis, auch mit ganz anderen Normen zu tun haben, als wir es hier auf europäischer Ebene bzw. namentlich hier in Deutschland - -

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber - - Genau, zwei Nachfragen dazu, die ich noch in 30 Sekunden stellen kann: Das heißt, innerhalb des Arbeitskreises der Typgenehmigungsbehörden - Europa, wo sie einen regelmäßigen Austausch haben - war das Thema Abschalteneinrichtung vor September 2005 [sic!] kein Thema?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Nach meiner Kenntnis: Nein.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und Gespräche mit der amerikanischen EPA vor September 2015: War dort das Thema Abschalteneinrichtung jemals mal Thema eines Gesprächs?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ich habe keine Kenntnis darüber, ob vor dem September 2015 es Gespräche des KBA mit der EPA gegeben hat. Nach meiner Kenntnis nicht.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay, das war der Teil für euch. - Jetzt hat es irgendwie eine Abweichung gegeben während meiner Abwesenheit. - Bitte schön, die SPD Fraktion. - Ja?

(Stephan Kühn (Dresden)  
(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wir haben das schamlos ausgenutzt!)

**Arno Klare** (SPD): Herr Zinke, ich möchte noch mal zu unser aller Lernkurve sozusagen - vor allen Dingen die vielleicht von dem Kollegen Lange, der ja gerade auch schon ein paar Nachfragen zu der Organisationsstruktur gestellt hat - beitragen.

Wenn ich richtig informiert bin, gliedert sich Ihr Haus in sechs Abteilungen.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Fünf.

**Arno Klare** (SPD): In fünf! Entschuldigung, in fünf, genau. - Jetzt lassen wir mal Zentrale Dienste und Zentrales Register und Statistik weg. Mich interessieren jetzt nur noch vier und fünf. Bei vier geht es um Typgenehmigung und Systemüberwachung und Genehmigungen überhaupt. Bei fünf geht es um Marktüberwachung und so was wie Produktsicherheit. - Richtig!

So. Jetzt gibt es ja - kommen wir noch mal zurück auf dieses CoP, also Conformity of Production - zwei Varianten, einmal Q und einmal P.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Mhm.

**Arno Klare** (SPD): Q ist bei vier angesiedelt, -

**Zeuge Ekhard Zinke:** Mhm.

**Arno Klare** (SPD): - und P ist bei fünf angesiedelt.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Mhm.

**Arno Klare** (SPD): Jetzt gibt es, wie ich gerade schon mal festgestellt habe - und Sie haben es ja auch dann bestätigt, und das finden wir ja auch beide alle ganz gut -, diese Emissionsstrategie-Dokumentation.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ja.

**Arno Klare** (SPD): Ist die jetzt in der Abteilung vier oder Abteilung fünf?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Die ist in der Abteilung vier.

**Arno Klare** (SPD): Vier! - Wenn das da drin ist, dann - - Wenn ich jetzt mal schaue, was Sie mit CoP-Q machen: Da überprüfen Sie ja kein Auto, -

**Zeuge Ekhard Zinke:** Nein.

**Arno Klare** (SPD): - sondern Sie überprüfen nur das QM-System der OEMs.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ja.

**Arno Klare** (SPD): Richtig?



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Ekhard Zinke:** Richtig.

**Arno Klare (SPD):** Und auf der anderen Seite, bei CoP-P, also bei der Produktsicherheit -

**Zeuge Ekhard Zinke:** Mhm.

**Arno Klare (SPD):** - und der Produktkonformität: Da geht es dann über so was - - geht so was wie Feldüberwachung ein; die Abteilung gibt es ja auch.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Mhm.

**Arno Klare (SPD):** Da überprüfen Sie reale Autos?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Mhm.

**Arno Klare (SPD):** Oder auch nicht?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Also, Produktsicherheit und CoP sind jetzt beide im Bereich der Abteilung fünf, waren vorher, bis zum Jahresende 2016, in der Abteilung vier. Die Abteilung fünf ist ja sehr, sehr neu mit der Marktüberwachung.

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

**Zeuge Ekhard Zinke:** Und dort haben wir die Produktsicherheit als auch die „Conformity of Production“-P, wie Sie richtigerweise sagen, umgeklappt auf die Abteilung fünf. Aber das ändert nichts an der Aufgabenwahrnehmung; es ist der gleiche Personenkreis.

Wie funktioniert CoP-Produktsicherheit? Da geht es darum, Hinweisen nachzugehen aus allen Bereichen, wenn - hier kommt wieder die Amtsermittlung - vielleicht mit einem Fahrzeug, einem Teil, irgendetwas nicht in Ordnung sein könnte, was aus Verkehrssicherheitsgründen, ja, zu einem Rückruf führen kann, führen muss oder wie auch immer. Das ist die Produktsicherheit nach dem Produktsicherheitsgesetz.

Daneben, getrennt, ist eben CoP-P, was eine hohe Affinität, Konnexität mit der Typgenehmigung hat, ja, aber bewusst organisatorisch getrennt in einer eigenständigen Einheit - jetzt sogar in einer

anderen Abteilung - wahrgenommen wird, um hier nicht das zu sehr ineinandergreifen zu lassen. Wenn man so will: eine bewusste Trennung.

CoP-P: Wie läuft das dann ab? Der Hersteller - nach meiner Kenntnis der Vorschriften, muss ich dazu sagen - eines Fahrzeugs und Inhaber einer Typgenehmigung ist verpflichtet, regelmäßig Untersuchungen vorzunehmen durch eigene Tests, inwiefern tatsächlich der von ihm hergestellte Typ dem Grundgenehmigungstyp entspricht. Diese Bewertungen und Erkenntnisse werden uns - dem Kraftfahrt-Bundesamt - überreicht. Das heißt, wir gehen nicht selbst - - haben nicht bei uns im Keller ein Fahrzeug, das wir uns angucken, sondern diese CoP-P-Tests werden uns übermittelt, und wir prüfen sie hinsichtlich der Konformität, ob das auch alles so stimmt oder eben auch nicht. - Nur von der Vorgehensweise, Herr Abgeordneter!

**Arno Klare (SPD):** Jetzt gibt es in Abteilung fünf ja auch einen - - „SGB“ steht für „Sachgebiet“, nehme ich mal an, nicht?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ja, ja. Ja, ist richtig.

**Arno Klare (SPD):** Die Abkürzungen da in diesen Organigrammen: Ich muss - - Ich bin ja kein so Bürokrat ... (akustisch unverständlich)

**Zeuge Ekhard Zinke:** Nein, das ist richtig.

**Arno Klare (SPD):** Alles richtig, gut. - Da gibt es ja auch ein Sachgebiet, das heißt Feldüberwachung. Wenn aber gar kein reales Auto untersucht wird, sondern nur die QM-Dokumentation der OEMs: Wann macht die - - Dann ist die Feldüberwachung gar nicht im Feld.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ja, jetzt müssen wir der noch recht jungen Entwicklung Rechnung zollen. Diese Abteilung, die gibt es tatsächlich erst seit Jahresbeginn. - Die Feldüber-

**Arno Klare (SPD):** 2017?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ja.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Arno Klare** (SPD): 2017! Also die ist ein paar Tage alt jetzt?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ja, 2017, ja. Ja, ja. - Dort - - Wir haben schon bereits im letzten Jahr zwei portable Emissionsmesssysteme beschafft, entsprechend auch die Qualifizierung der Mitarbeiter vorgenommen, sodass wir auch die sogenannten PEMS-Messungen durchführen können.

Es sei mir gestattet, an dieser Stelle auf einen ganz - für mich - wichtig erscheinenden Punkt hinzuweisen, was PEMS-Messungen angeht: PEMS-Messungen bei Pkws, so meine Erkenntnis technischer Sicht, sind erst seit - na, ich sage jetzt mal - gut drei Jahren möglich, weil vorher die Apparaturen einfach viel zu groß, viel zu wuchtig waren, als dass man sie im Pkw-Bereich hätte einsetzen können. - Das war nur eine Randbemerkung.

Also, wir haben diese portablen Systeme, die wir auch schon im Realbetrieb zu Untersuchungen realer Fahrzeuge durchaus haben. Daneben Felduntersuchung, Marktüberwachung und dergleichen mehr, eigene Messungen: Das ist etwas, was wir uns erst infrastrukturell auch aufbauen werden, mit eigenen Prüfanlagen, mit eigenen Prüfständen - - dann auch nicht nur Externe gegebenenfalls beauftragen, Messungen vorzunehmen, wenn wir Anlass sehen, sondern auch selbst in der Lage zu sein, unabhängig von allen anderen, aber mit hohem Fachverstand Prüfungen durchzuführen.

**Arno Klare** (SPD): Ja. - Der Hinweis - -

**Zeuge Ekhard Zinke:** Das ist in der Aufbauphase, -

**Arno Klare** (SPD): Der Hinweis - -

**Zeuge Ekhard Zinke:** - Herr Abgeordneter. Es ist in der Aufbauphase.

**Arno Klare** (SPD): Der Hinweis war jetzt sehr, sehr wichtig. Wissen Sie, warum? Weil, wenn man das Organigramm liest oder sieht, was ich gerade gemacht habe - man hat ja heute so Dinger hier, da kann man ja sofort nachgucken -, dann

stellt man fest: Die haben das schon, und irgendwie entsteht der Eindruck: Die machen nichts. - Wenn Sie aber sagen: „Das gibt es ab dem 01.01.2017“ und Sie haben in 2016 schon zwei PEMS-Geräte beschafft und fangen jetzt an, das zu tun, dann ist das sofort ein völlig anderer Aktivitätsgrad Ihrer Behörde, als wenn Sie dann sozusagen Feldüberwachung ohne Feld machten, nicht?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ja.

**Arno Klare** (SPD): Insofern wäre das wahrscheinlich taktisch bei Ihren einführenden Worten gut platziert gewesen und nicht erst durch meine Frage, die hier durch Zufall entstanden ist. Ich bedanke mich gleichwohl für diese Steigerung meiner Lernkurve.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann möchte ich jetzt ganz gern einsteigen auch mit ganz konkreten Dingen, die das KBA betreffen. Da wäre die erste Frage, wie das KBA eigentlich ermittelt, ob eine Abschaltvorrichtung zulässig oder unzulässig ist? Ein Regelwerk oder ein Leitfaden oder Ähnliches für Mitarbeiter, die mit der Einführung der Verordnung der EU 715/2007 zu beachten ist?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Die Grundsystematik der 715/2007 ist ja nach meinem Verständnis die, dass es dort heißt, Abschaltvorrichtungen, die bestimmte Wirkungsweisen haben und die dort im Einzelnen genannt sind, die eben auf das Emissionsverhalten Einfluss nehmen, seien unzulässig, es sei denn - nach Artikel 5 Absatz 2, meine ich - - es Ausnahmetatbestände gibt. Und jetzt ist es eben genau der Punkt, an dem man die Hersteller fragen kann, welche Strategien überhaupt verwendet, eingesetzt werden und, wenn ja, warum? Und da befindet sich dann eben der Hersteller in der Nachweispflicht, warum er so eine Strategie entwickelt, gegebenenfalls abschaltet - - und dort tatsächlich den Hinweis zu geben, den Sachverhalt zu erläutern. Die Bewertung letzten Endes, ob wir es im Rahmen der geltenden Vorschriften, die ja unbestimmt genug sind, für noch rechtmäßig oder - und das ist das Wichtige - für unzulässig halten, -



## 5. Untersuchungsausschuss

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Genau das war meine Frage.

**Zeuge Ekhard Zinke:** - ist eine ganz strikte Einzelfallbewertung, eine ganz, ganz strenge. Da gibt es keinen generellen Leitfadens, sondern das ist eine strikte Einzelfallbewertung, und die wird dann von dem technischen Fachdienst unternommen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Das ist dann Aufgabe des technischen Fachdienstes, -

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** - diesen Zweifeln, die dann möglicherweise auftreten, nachzugehen.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ja, ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ich stelle mir das immer so vor, dass natürlich auch ein gewisses Regelwerk - einfach auch zur Rechtssicherheit - dem zugrunde gelegt werden muss, damit auch unterschiedliche Menschen zu gleichen Ergebnissen kommen, nicht dass man relativ willkürlich einem solchen Prozess ausgeliefert wird, und der eine das als regelkonform und der andere das als regelwidrig einstuft. Also, diese Grundlage interessiert mich eigentlich, ob es ein Regelwerk gibt trotz der Individualität der Probleme.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ein derartiges Regelwerk ist mir nicht bekannt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Stimmt es, wie es der Zeuge Liebhart ausgesagt hat, dass die Abteilung Fahrzeugtechnik im KBA, hier konkret das Grundsatzreferat, für die Vorschriftenauslegung und -entwicklung zuständig ist? Das ist das Stenografische Protokoll 14 I, Seite 59. Und welcher Mitarbeiter hat sich konkret mit diesen Fragen beschäftigt? Hat dieser Mitarbeiter auch einen juristischen Fachhintergrund?

**Zeuge Ekhard Zinke:** In dem Grundsatzreferat der Abteilung Fahrzeugtechnik - das ist das Referat 41 - sind bis dato keine Juristen beschäftigt. Es handelt sich um Ingenieure, die dort tätig sind.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Aber der Zeuge Liebhart sagte, diese Abteilung sei für die Vorschriftenauslegung und -entwicklung zuständig.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ja, das ist zutreffend. Bei Zweifelsfragen, die sich ergeben, bei Unsicherheiten wird der Rechtsdienst des Hauses dann in Anspruch genommen. Aber zuständig für die Auslegung von technischen Vorschriften ist zunächst einmal der Fachbereich.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann gehe ich bei dieser recht komplexen Rechtsangelegenheit in der Frage der Zulässigkeit oder Unzulässigkeit noch mal weiter. Wir haben eben Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung diskutiert, wo eben die Ausnahmetatbestände normiert sind, in denen eine Abschaltvorrichtung im Einzelfall zulässig ist. Nach Artikel 5 Absatz 2 Satz 2 - und dann kam der Buchstabe a der Verordnung - ist das der Fall - Zitat - „wenn ... die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigungen zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten“; Zitat Ende. Wann war nach Auffassung des KBA eine Abschaltvorrichtung nach dieser Vorschrift notwendig und damit zulässig? Bereits dann, wenn für die Dauerhaltbarkeit des Motors ein Abschalten förderlich ist?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Das ist, Herr Vorsitzender, wie ich das eben schon versucht habe zu verdeutlichen, eine sehr einzelfallbezogene Fragestellung. Eine Guideline gibt es so nicht. Das ist wirklich eine Frage, wo man sich die einzelnen technischen Parameter, das Kennfeld, die Bedeutung, vieles, angucken muss, um tatsächlich hier dann letzten Endes zu einer Entscheidung - so oder so - zu kommen. Ich bin mir auch nicht ganz sicher, ob das mittels einer Guideline möglich wäre. Aber das ist eine Einschätzungsfrage; danach kann es hier nicht gehen. Auf jeden Fall ist das immer eine Einzelfallfrage.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ich suche ein Zitat; aber ich finde es gerade nicht. - Na ja, wir haben von Ihrem Mitarbeiter Sven Paeslack gehört, der uns hier sagte:

Es bestand nie ein Grund, in diesem Bereich



- es geht da um die Frage der unzulässigen und zulässigen Abschaltvorrichtungen -

überhaupt tätig zu werden oder um Auslegung der Vorschrift zu bitten. Das ist nicht passiert. ... Weder von Herstellerseite noch vonseiten der Technischen Dienste oder aufseiten der Genehmigungsbehörden ist das der Fall.

Und es wird eben auch noch darauf hingewiesen, dass weder von Herstellerseite noch vonseiten des Technischen Dienstes noch aufseiten der Genehmigungsbehörden über diesen Fall je diskutiert worden ist, was eine Abschaltvorrichtung genau ist und wann sie zulässig und wann unzulässig ist. Das muss doch in einer Grundsatzabteilung zumindest irgendwo mal erfasst worden sein, um da eine wirklich zuverlässige Grundlage zu haben, auf der dann entschieden werden kann.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Also, was der Zeuge Paeslack in diesem Zusammenhang ausgeführt hat, nach Ihrem Zitat, entspricht meinem Unterrichts- und damit Kenntnisstand.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke sehr. - Ach so, Entschuldigung, fürs Protokoll: Stenografisches Protokoll 12 I, Seite 63. - Jetzt geht es weiter bei der CDU/CSU.

**Ulrich Lange (CDU/CSU):** Wir haben zunächst keine weiteren Fragen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann würde ich Sie ganz gern mit weiteren fachlichen Fragen konfrontieren, und zwar geht es um die Berechtigung des KBA, andere Fahrzyklen als den NEFZ zum Test zu verwenden. Meine Frage konkret: Durfte das KBA nach Ihrer damaligen Einschätzung vor der Aufdeckung des Abgasskandals zum Zweck der Entdeckung von Abschaltvorrichtungen anders als mittels NEFZ auf dem Rollenprüfstand prüfen?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Lassen Sie mich die Frage so beantworten: Nein; denn der NEFZ ist der einzig verbindliche Maßstab, sozusagen die Messlatte dessen, was gelten darf und gelten kann.

Andererseits: Ja, hätten wir Anlass im Sinne von Indizien gehabt - und seien es auch nur Anfangsindizien -, dass vielleicht, womöglich etwas nicht ganz vorschriftenkonform gelaufen sein könnte, hätten wir in jedem Fall auch rechtlich die Möglichkeit gehabt, ergänzende Prüfungen vorzunehmen. Aber verbindlich ist, dass der NEFZ - noch mal - sowohl im Typgenehmigungsverfahren das einzig zulässige Prüfverfahren ist und auch die dort geregelten Bedingungen das einzig zulässige Mittel im Rahmen der CoP-P-Messungen sind. Das heißt, die Vorschriften geben einem - mit „einem“ meine ich jegliche europäische Typgenehmigungsbehörde - gar nicht den Rahmen und die Möglichkeit, mittels - ich nenne sie mal - standardisierter Prüfmethoden weitere Prüfungen vorzunehmen, die irgendwie belastbar wären.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Haben Sie zu einem bestimmten Zeitpunkt darauf hingewirkt, dass die Befugnisse des KBA, was die Prüfsituation anbetrifft, erweitert werden? Oder war das für Sie völlig selbstverständlich: Der NEFZ ist gegeben, und darüber hinaus ist auch nichts in Betracht zu ziehen.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Na ja, also, letzten Endes: Ja. Ich muss mich ja an den Rechtsrahmen halten und - orientieren mit meinen Handlungen, der vorgegeben ist. - Nun ist mir seit geraumer Zeit ja bekannt, dass es eine Diskussion um die Ablösung des NEFZ gibt, weil man eben mittels RDE, wie ich dann im Laufe der Jahre erfahren habe, und einem WLTP zu realitätsnäheren Prüfverfahren kommen will. Diese waren ja noch lange Zeit in der Abstimmung und sind ja erst in jüngster Vergangenheit finalisiert worden, nach meiner Kenntnis.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und auf welcher Rechtsgrundlage hat das KBA im Rahmen der Untersuchungskommission „Volkswagen“ außerhalb des NEFZ geprüft? Welcher Unterschied bestand eigentlich zwischen der Situation September 2015 und der davorliegenden Zeit?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Der Unterschied war der, dass wir hier zumindest bei einem Hersteller nicht nur Indizien hatten, sondern einen eindeutig von uns als unzulässig erachteten Tatbestand



## 5. Untersuchungsausschuss

haben und hier auf der Basis des Amtsermittlungsgrundsatzes Prüfungen durchgeführt haben, inwiefern hier von diesem - ich nenne es mal - Phänomen auch andere Hersteller betroffen sein würden.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Also, ich bin nun nicht Jurist, im Unterschied zu Ihnen. Und Sie sagen, im Rahmen des Amtsermittlungsgrundsatzes war es Ihnen möglich, -

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** - dann außerhalb des bisherigen Verfahrens zu messen. - Dann gehe ich noch ein Thema weiter, und zwar geht es um die Motorsteuerung. Da geht es um das Auslesen. War das KBA vor der Aufdeckung des Abgasskandals befugt, das Motorsteuerungsgerät auszulesen und nach Abschalteneinrichtungen zu suchen? Oder war das KBA eventuell sogar dazu verpflichtet?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Berechtigt: Ja. Wenn es Zweifel gibt, hat die Typgenehmigungsbehörde - sei sie KBA oder eine andere - durchaus die Rechte, sich Gewissheit zu verschaffen. Und dazu könnte im Einzelfall dann auch gehören, sich die Motorsteuerung anzusehen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ist Ihnen ein solcher Fall bekannt, dass Zweifel auftauchten?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Nein.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** War die Offenlegung der Motorsteuerung im Rahmen von Typenehmigungen jemals Thema zwischen KBA und TÜV, das zu generalisieren und unabhängig zu machen von Zweifeln?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Weiß ich nicht.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Seit der EU-Verordnung 2016/646 ist die herstellerseitige Offenlegung der Emissionsstrategien in der Typprüfung ausdrücklich und verpflichtend im europäischen Regelwerk vorgesehen. War es schon vor Erlass der Verordnung möglich, vom Hersteller

die Offenlegung der Emissionsstrategie zu verlangen? Das heißt: War dieser verpflichtet, sie auf Anfrage des KBA offenzulegen?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Auf Anfrage des KBA: Ja. Wenn wir den Zweifel gehabt hätten: Ja. Sie gehörte nicht zu dem Standarddokumentenumfang, der im Rahmen des bisherigen Typgenehmigungsverfahrens vorgelegt wurde. Wir haben unsere eigene Genehmigungspraxis aber dann umgestellt und genau diese Auskunft verlangt und damit, wenn ich mich richtig entsinne, im April letzten Jahres begonnen. Ziemlich zeitgleich - oder ein paar Wochen nachgeschaltet - trat dann auch die neue Verordnung in Kraft, in der das dann verpflichtend vorgesehen war.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gab es eine entsprechende Weisung, das umzustellen?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Nein, das war die iterativ gewonnene Erkenntnis, dass es notwendig, erforderlich sei, dass man sich hier tatsächlich einen Einblick in die gegebenenfalls ja sehr virulente Morphologie von Kennfeldern - - Ich spreche bewusst von Morphologie, weil, wenn man sie wirklich abbildet, sie durchaus so ein Wellengebirge darstellt. Dass das schon ein wichtiges Thema ist, das hat sich - da sind wir wieder bei der Lernkurve - gezeigt. Da sind wir deutlich sensibler geworden. Wenn man so will, haben wir dort die Unschuld verloren. Aber dieser Ausdruck ist bitte nicht wörtlich zu nehmen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** So, die Zeit hier ist abgelaufen. Dann ist die SPD-Fraktion an der Reihe.

**Arno Klare (SPD):** Wir haben keine Fragen mehr.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gibt es Fragen seitens der Grünen?

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ja. - Herr Zinke, ich würde noch mal gerne darauf kommen: Wir haben ja jetzt alle gelernt - die Lernkurve ist ja ein schönes Wort; also, ich jedenfalls habe gelernt -: Es gibt Thermofenster, es gibt alle möglichen Parameter, anhand derer Hersteller ihre



## 5. Untersuchungsausschuss

Emissionsreinigungsanlagen rauf- oder runterregeln. Seit wann ist Ihnen klar, dass das bei Fahrzeugen, die in Ihrem Hause typgenehmigt worden sind, Praxis ist?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Zunächst einmal erlaube ich mir einen kleinen Hinweis. Sie sprachen von Thermofenstern.

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

**Zeuge Ekhard Zinke:** „Thermofenster“, Herr Abgeordneter, ist kein gesetzlich definierter Begriff und wird, zu meinem Leidwesen, auch in unterschiedlichen Interpretationen benutzt. Aber Sie meinen damit eine lufttemperaturabhängige Motorsteuerung.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Selbst der Verkehrsminister spricht davon, also, insofern - -

**Zeuge Ekhard Zinke:** Und zum anderen: Ein Abgasrückführungsventil wird noch zur innermotorischen Steuerung gezählt, während ein Emissionsbehandlungssystem wie NOx-Speicherkat oder SCR ein Nachbehandlungssystem ist. Aber das sind alles nur vergleichsweise Feinheiten. Derartige temperaturabhängige Bedatungen und Einstellungen der Motorsteuerung sind mir erst im Laufe der - ich nenne das mal - Ermittlungen, die wir im Rahmen zu der Untersuchungskommission unter Leitung von Herrn Staatssekretär Odenwald durchgeführt haben, bekannt geworden. Vorher hatte ich davon keine Kenntnis, nein.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Also, diese ganzen Fragen - ich rede jetzt nicht von VW und illegal - -

**Zeuge Ekhard Zinke:** Mhm. Sondern überhaupt.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Das war alles auch bei Ihnen vorher nicht bekannt, dass Hersteller so etwas tun?

**Zeuge Ekhard Zinke:** War mir nicht bekannt.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Kennen Sie das Handbuch für Emissionsfaktoren des Umweltbundesamtes?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Nein.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ist Ihnen denn bekannt - das war auch teilweise in breiten Massenmedien nachzulesen -, dass nachgewiesen wurde - wir haben auch Zeugen, die das hier bestätigt haben; das ist auch dokumentiert -, dass mit der Umstellung von Euro 4 auf Euro 5 die Stickoxidemissionen sogar gestiegen sind in den Fahrzeugen in den Realmessungen? War Ihnen das bekannt, oder haben Sie das vor September 2015 mal gehört?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Nein. Also Euro 4, da greifen wir schon sehr weit in die Vergangenheit zurück. Aber das war nicht Gegenstand meiner eigenen Wahrnehmung.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** War Ihnen denn bekannt, dass es in Städten große Probleme mit Stickoxidbelastung gibt?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Mit Stickoxidbelastung, ja, und auch mit Partikelbelastung. Das war mir durchaus bekannt. Da ist auch ein gehöriger, wenn man so will, Sensitivitätsgrad bei mir spätestens seit der Thematik PMS vorhanden. PMS, Partikelminderungssysteme, das war mal ein Thema, das uns im Jahre 2007, 2008 beschäftigt hat.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Haben Sie sich denn vor September 2015 irgendwann mal gefragt, ob zwischen dem, was Sie tun, also Typenzulassung, und den Dingen, die da ganz offensichtlich nicht zueinander passen, also eine Erneuerung der Fahrzeugflotte und gleichzeitig nicht in dem gleichen Maß sinkenden Stickoxidbelastungen in den Städten, ein Zusammenhang besteht?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Diese Fragestellung habe ich mir nicht gestellt und weiter dann auch keine Schlussfolgerung daraus gezogen. Ich wende im Rahmen des Typgenehmigungsgeschäfts bei der



## 5. Untersuchungsausschuss

Fahrzeugtypgenehmigung die geltenden Rechtsvorschriften, seien sie nationaler, europäischer oder auch internationaler Provenienz, an. Dort wird mir der Rahmen vorgegeben, manchmal sogar deutlich mehr als der Rahmen, sondern sogar eine sehr strikte Handlungsanweisung. In diesem Rahmen bewege ich mich im Rahmen meiner Zuständigkeit.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Jetzt haben wir ja nun seit September 2015 gelernt, dass die Hersteller Dinge anwenden - das haben Sie ja gerade bestätigt -, die den Genehmigungsbehörden nicht klar sind, die aber ja eigentlich nach gesundem Menschenverstand da betrachtet werden sollen. Haben Sie sich denn nach September 2015 mal gefragt, was sich eigentlich konkret in ihrem Aufgabenfeld ändert oder was da möglicherweise falsch war, dass Ihnen das nicht aufgefallen ist?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Also, mit der Begrifflichkeit „falsch“ tue ich mich ein wenig schwer. Aber wir sind ja heute auch hier sehr oft bei dem Thema der Lernkurve. Ich bin ja eigentlich, was das Technische angeht, eher sachfremd. Also, für mich war das eine wirklich sehr erhellende - auch vom technischen Verständnis her - Zeit. Zu meiner Kenntnis oder Erkenntnis ist gelangt, dass es sich hier auch in der Motorenentwicklung um wirklich große Schritte, um nicht zu sagen: vielleicht sogar Sprünge, gehandelt hat und handelt hinsichtlich namentlich und insbesondere auch der Abgasnachbehandlung. Was seinerzeit die Motoren, die hier auffällig waren, Beispiel EA189 - - Das sind Motoren, die entwickelt wurden 2004, so in dem Dreh rum, 2005 vielleicht auch noch. Das heißt, das ist schon so ein bisschen her.

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

**Zeuge Ekhard Zinke:** Heutzutage gibt es technische Möglichkeiten - eingangs erwähnte ich NOx-Speicherkat und insbesondere das SCR-System -, um diesem Problemkreis der Emissionen in effektiverer Weise beizukommen, als es noch seinerzeit auf dem Stand der Technik gewesen ist.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dann würde ich mal gern zum Themenfeld Untersuchungskommission kommen, der Sie ja angehört haben.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ja.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Die Kollegen haben da eben schon nach gefragt. Ich würde noch mal konkret - - weil mir da nicht ganz klar geworden ist, inwieweit Sie die Ergebnisse mit den Herstellern diskutiert haben, inwieweit da die Kommunikation - - Ich frage mal ganz konkret: War es da so, dass Sie Texte, Textentwürfe für den Untersuchungsbericht an die Hersteller geschickt haben?

**Zeuge Ekhard Zinke:** In aller Regel: Nein. Sondern es waren Feststellungen, die wir aufgrund unserer eigenen und selbstveranlassten Messungen vorgefunden haben. Die haben wir in Sitzungen mit den Herstellern präsentiert und gefragt: Gibt es dafür eine plausible Erklärung, ja oder nein? Das haben wir schon gemacht. In Einzelfällen ist auf, ich sag mal, Frühstadien - - Dieser Bericht hat sich auch iterativ in Stufen entwickelt. Es gibt ja keinen Bericht, der heute geschrieben und morgen veröffentlicht wird, schon gar nicht in derartig komplizierten Sachverhalten. Da haben wir die Erklärungen der Hersteller entgegengenommen, haben sie selbst bewertet, haben auch natürlich die Expertise des ja geradezu höchst kompetenten Herrn Professor Dr. Wachtmeister in Anspruch genommen. Und so hat sich dann ein Meinungsbild herauskristallisiert. Das war die Vorgehensweise.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie haben gesagt, in aller Regel haben Sie das nicht gemacht. Also, ich habe es so verstanden, in aller Regel haben Sie die Texte nicht an die Hersteller verschickt. Was heißt das, „in aller Regel“? Also, es hat doch Fälle gegeben, wo Sie das gemacht haben.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ja, die hat es gegeben, und zwar nur aus dem wirklich singulären Grund heraus, bestätigt zu bekommen, ob wir von einem



## 5. Untersuchungsausschuss

richtigen technischen, wenn man so will, Lebenssachverhalt ausgehen. Das war die einzige Zielrichtung.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Bei welchen Herstellern oder welchen Fahrzeugen war das?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Das machen wir in der nächsten Runde.

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

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann ist noch Gelegenheit, vielleicht auch zu überlegen, wenn die Frage noch mal neu gestellt wird. - Gibt es noch Fragen der CDU/CSU-Fraktion? - Nicht. - Okay, ich befinde mich auch im Sachverhalt Untersuchungskommission VW und möchte ganz gern von Ihnen erläutert wissen: Wir lesen hier im Untersuchungsbericht über die Überprüfung des VW Amarok. Wir lesen in diesem Bericht, dass es offenbar Zweifel gibt, dass sich das alles im grünen Bereich befindet. Die Schlussfolgerung ist, dass, wenn der Hersteller, wie beabsichtigt, die Maßnahmen ergreift und das KBA sich von der Wirksamkeit überzeugt hat, Zweifel an der Zulässigkeit der Abschaltvorrichtung aus Motorschutzgründen nicht weiter bestehen würden. Ich lese daraus: Es bestehen Zweifel an der Zulässigkeit der Abschaltvorrichtung. - Das ist der Untersuchungsbericht, Seite 110. - Heute hat uns der Herr -

**Zeuge Ekhard Zinke:** Pietsch?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** - Pietsch, Entschuldigung, auf die Nachfrage hin, warum hier in diesem Bericht - veröffentlicht am 22. April; aber Sie sagen ja auch: das hat ein bisschen länger gedauert; also nehme ich an, dass es ein paar Monate vorher auch schon so ähnlich formuliert worden war - hat uns der Herr Pietsch erklärt, dass er an anderer Stelle mit dem Amarok beschäftigt war und der Volkswagen AG mit Datum vom 27.01.2016 bezüglich dieses Fahrzeugtyps schreibt: Die

... Sachverhalte wurden durch das KBA mit den dargestellten Ergebnissen überprüft:

Und dann gibt es vier Punkte:

- A) Nichtvorhandensein unzulässiger Abschaltvorrichtungen  
... Es wurden keine ... festgestellt.
- B) Offenlegung zulässiger Abschaltvorrichtungen  
... Die vorhandenen ... wurden als zulässig eingestuft.
- C) Schadstoffemissionen und Dauerhaltbarkeit ...

Die Ergebnisse wurden eingehalten.

- D) Kraftstoffverbrauchswerte ...  
... wurden in Prüfungen durch einen Technischen Dienst bestätigt.

Also, offenkundig überhaupt keine Zweifel an den Ergebnissen den Amarok betreffend. Können Sie mir das erklären? Sind da zwei unterschiedliche Stränge gelaufen? Wie muss ich mir das vorstellen, dass am 21.01. dieser Bescheid erstellt wird? Das ist Materialnummer BMVI-2-1, Aktenzeichen LA-23/7363.1/1-1, Ordner 8 von 23, Seite 53. - Entschuldigung, ich muss bei der Quelle - - Ich mache das immer ein bisschen durcheinander. - Also, parallel und gleichzeitig wird einmal gesagt, Amarok ist okay, und auf der anderen Seite sind Zweifel an der Zulässigkeit der Abschaltvorrichtung. Können Sie mir das erklären?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ich bin mir - - Also, das mit dem Amarok, was den Januar angeht, das kann ich erklären. Ich bin mir nicht sicher, ob wir von den identischen Fahrzeugen sprechen, ob das beides Mal ein M1-Fahrzeug ist oder einmal vielleicht ein leichtes Nutzfahrzeug, das zusammen mit dem Crafter eventuell ein Schicksal teilt.

Hinsichtlich erstens, unserer Freigabeerklärung, hinsichtlich des Aufspielens einer neuen Software, auch „Flashing“ genannt, durch VW: Das ist ein Fahrzeug, was eben dem praktisch angeordneten Rückruf unterfallen ist. Das heißt, hier



## 5. Untersuchungsausschuss

war das Unternehmen VW, die Konzernmarke VW, durch unseren Bescheid gehalten, diese beanstandete unzulässige Software aus dem Fahrzeug, aus diesem Typ zu entfernen und entsprechend eine neue Motorsteuerung einzubauen. Diese haben wir dann mit den Ergebnissen, die Sie vorgelesen haben, Herr Vorsitzender, getestet und haben daraufhin dann unser Okay in Form der Freigabeerklärung gegeben. Das kann sich also durchaus um - ich weiß es jetzt wirklich nicht; ich weiß es im Einzelnen nicht - unterschiedliche Fahrzeuge gehandelt haben, die aber beide Amarok heißen - einmal kann es sich um ein N1, das heißt leichtes Nutzfahrzeug, gehandelt haben, und beim anderen um ein M1. M1 ist die technische Begrifflichkeit oder die Abkürzung für Pkw: M1. Aber ich kann es ansonsten - - Ich kann es hier so nicht aufklären. Ich weiß es nicht.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke schön. Das reicht mir so als Antwort erst mal aus. - Ich würde ganz gerne noch die besondere Situation in der Untersuchungskommission erfassen können. Das war ja nun alles auch schon recht dramatisch, was dort zu behandeln war. Trotz dieser Rückrufaktion steht VW auf dem Standpunkt, dass der Konzern keine nach EU-Recht unzulässige Abschaltvorrichtung verbaut habe. Hat zu dieser Aussage eine Meinungsbildung im Kraftfahrt-Bundesamt stattgefunden?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ich habe die Bewertung und Auffassung anderer nicht zu kommentieren. Ich kann nur sagen: Das Kraftfahrt-Bundesamt ist nach der Vorlage der Gegebenheiten davon ausgegangen - und hat das auch sehr klar so benannt -, dass es sich bei der von VW getätigten Manipulation - nenne ich es mal - um eine unzulässige Abschaltvorrichtung gehandelt hat. Dieses hat das Kraftfahrt-Bundesamt in seinem Bescheid auch zum Ausdruck gebracht. Dieser Bescheid ist rechtskräftig geworden.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Jetzt noch mal kurz auf die unterschiedlichen Gruppen, die gebildet worden sind. Für die VW-Fahrzeuge Gruppe III hat das KBA eine unzulässige Abschaltvorrichtung angenommen, -

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** - entgegen der Einlassung von VW, wie gesagt. Die Messwerte dieser Fahrzeuge belaufen sich auf die Überschreitung der Grenzwerte im RDE von etwa 2,9 bis maximal 4,7. Meistens liegen sie etwa bei 3.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Mhm.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Das ist aus dem Bericht der Untersuchungskommission, Seite 114 ff. - Deutlich höhere Überschreitungen der Grenzwerte im RDE wurden bei den in Gruppe II einsortierten Fahrzeugen der Marke VW festgestellt. Da ist der Crafter dabei, Amarok, und da sind Werte auch gemessen worden in unterschiedlichen Zyklen: 10 Grad, NEFZ-Messergebnisse usw., usf. Und da ist meine Frage dazu: Warum bestehen im Gegensatz zu den VWs in der Gruppe III bei diesen Fahrzeugen lediglich Zweifel an der Zulässigkeit, obwohl die Werte dort deutlich höher sind als bei den Fahrzeugen, bei denen eine unzulässige Abschaltvorrichtung festgestellt worden war?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Na ja, die Höhe der Emissionswerte an sich - solange sie nicht die gesetzlich festgeschriebenen Höchstgrenzen überschreiten - ist noch nicht alleine ausschlaggebend. Die unzulässige Abschaltvorrichtung hatte ja auch die Erscheinungsform, dass die dort unter dem NEFZ-Regime getesteten Fahrzeuge ja eigentlich unauffällig gewesen sind, weil sie die Werte erfüllt haben. Aber das waren ja gerade Ursache und Wirkung, eben weil die Software eingesetzt wurde. Und hier haben wir Überschreitungen im RDE gehabt und haben dann gefragt: Woran liegt das, dass wir so hohe Überschreitungen haben, die wir als auffällig charakterisieren und zu denen wir, bitte schön, eine sachlich fundierte Auskunft haben wollen, warum es zu dieser Erscheinungsform gekommen ist?

Und das ist eben konkret die Frage im Einzelfall nach den Abschaltstrategien. Wir hatten vorhin den Begriff „Thermofenster“ hier schon mal benutzt und dergleichen mehr. Da kommen wir in solche Sphären hinein. Es gab eben die verschie-



## 5. Untersuchungsausschuss

denen Gruppierungen, einmal diejenigen, die unauffällig waren, die schon zu einer Zeit, wo es noch nicht verlangt werden kann, sogar die RDE-Norm erfüllt hätten. Dann gab es die Fahrzeuge, die zwar erhöhte Werte hatten, aber wo die Erklärung sehr plausibel und nachvollziehbar erschien. Dann gab es am anderen Ende der Messlatte die Fahrzeuge, die Sie erwähnt haben, die eben definitiv eine unzulässige Abschalt einrichtung hatten. Das waren die VW-Motoren EA 189. Und dazwischen gab es eine Gruppierung, wo die Werte hoch waren, auffällig waren, wo es Erklärungen gegeben hat, die aber noch nicht endgültig alle letzten Zweifel so beseitigt haben. Auf der anderen Seite ist es auch schwierig gewesen, hier zu sagen: Das ist eindeutig eine unzulässige Abschalt einrichtung. Das war so - ich nenne es mal - die Grauzone. Das ist eben der Bereich, wo es dann hinsichtlich der Selbstverpflichtung, was Sie eben zitiert haben - Servicemaßnahmen usw. -, zum Greifen kommt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Fragen seitens der SPD-Fraktion? - Bündnis 90/Die Grünen, bitte schön.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ja, ich würde noch mal da weitermachen, wo ich eben war, und zwar der Frage, bei welchen Herstellern Sie dann - - Sie haben eben gesagt, in Einzelfällen gab es das, um, wenn ich es richtig erinnere, ein lebensnahes Bild oder eine lebensnahe Einschätzung Ihrer Textentwürfe zu bekommen. An welche Hersteller haben Sie das denn geschickt? Welche waren das denn?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ich weiß es jetzt nicht im Einzelnen. Es ist aber richtig, es ging darum: Gehen wir - das war unsere Fragestellung - bei einer Bewertung vom richtigen Sachverhalt aus? Das wäre ja nichts schlimmer, als wenn wir eine Bewertung vornehmen, womöglich diese dann publik würde, und wir wären von einem falschen Sachverhalt ausgegangen. Hier stehen ja immense wirtschaftliche Fragen im Raume.

Ich weiß nicht im Einzelnen - - Ich meine mich zu entsinnen - mit all der gebotenen Unsicherheit, die ich hier formuliere, Herr Abgeordneter -, dass es in einem Fall auch Mercedes gewesen sei.

Ja. Aber weitere sind mir wirklich, wirklich so nicht erinnerlich, nein.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Wir hatten heute auch schon Zeugen zum Thema Opel. Da gab es ja auch im Nachgang öffentliche Diskussionen über mögliche unzulässige Abschalt einrichtungen. Wie war das denn mit den Opel-Modellen in der Untersuchungskommission? Die Frage stand ja im Raum. Wir haben Herrn Domke befragt. Ich schätze, das wird an Ihnen nicht vorbeigegangen sein, die öffentliche Berichterstattung darüber, was da festgestellt worden ist. Wie sind Sie denn damit in der Untersuchungskommission umgegangen und dann auch nachher bei den Feststellungen zu den Modellen im Untersuchungsbericht?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Also, wir haben bei Opel die gleiche Vorgehensweise gehabt, wie wir es auch bei anderen Herstellern hatten, und so Opel mit Fahrzeugen in der Gruppe II gelandet ist. Das ist diese Gruppe, die auffällig hohe Werte hat, wo wir eben nachgefragt haben und die noch nicht mit letzter Beseitigung aller verbleibenden Zweifel beseitigt werden konnten. Auch dort haben wir die Befragung bei Opel vorgenommen. Und auch dort in dem Fall gibt es ebendiese erklärten Servicemaßnahmen. Das ist aber eine Entwicklung, Herr Abgeordneter, zu der ich en détail hier nicht weiter vortragen möchte, weil es sich hier schlicht und ergreifend noch um ein laufendes Verfahren handelt. Das ist noch nicht abgeschlossen.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Das gehört jetzt erst mal zum Untersuchungsbericht; der ist doch veröffentlicht.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ja, ja, zum Untersuchungsbericht. Das ist von der Vorgehensweise völlig identisch wie bei allen anderen Herstellern auch.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Aber im Fall von Opel ist ja auch der öffentliche Verdacht geäußert worden: unzulässige Abschalt einrichtungen. Wir haben Herrn Wachtmeister hier gehört, der die Untersuchungen und Nachmessungen von Herrn Domke und der Deutschen Umwelthilfe ausdrücklich bestätigt, als richtig



## 5. Untersuchungsausschuss

bewertet hat. Wenn ich dann jetzt in den Bericht gucke, ist aber im Falle von Opel nicht mehr von unzulässigen Abschaltvorrichtungen die Rede. Können Sie mir das erklären?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ich meine, auch dort - - Also einmal der Hinweis auf einen iterativen Erkenntnisprozess, den wir im Rahmen der UK durchlaufen haben. Da gab es manchmal Einschätzungen primärer Art, die sich dann in der weiteren Diskussion und der weiteren Auseinandersetzung mit dem technischen Rahmen so dann nicht mehr weiter ergeben haben, sondern zu einer anderen Bewertung und Gewichtung der Sachverhalte geführt haben. Das kann hier in dem Fall durchaus auch so sein.

Es wird nicht zu einem fixen Tag einmal ein Urteil sozusagen gefällt, und das bleibt dann bis zum Ende stehen. Es kann durchaus sein, dass es neuere Erkenntnisse gibt, die dazu führen, dass man die Dinge doch in einem etwas anderen Licht bewertet, ohne abschließend sicher sagen zu können: Das ist so, oder das ist anders. Deswegen sind die Opel-Fahrzeuge in dem UK-Bericht dann auch letzten Endes in der Gruppe II wohl aufgetaucht.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Mhm. - Herr Wachtmeister hatte uns erklärt, dass er zu jedem Fahrzeug ein Gutachten gemacht hat, oder nicht zu jedem, zu den Fahrzeugen, wo, ich sag mal, Fragen und Auffälligkeiten - - Aber er hat das so dargestellt, dass das eine ganze Reihe waren. Was hat das denn bei Opel Zafira und Insignia Ihrer Erinnerung nach ergeben?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Also, meiner Erinnerung nach ist es zutreffend, dass Herr Professor Dr. Wachtmeister bei so mancher Befragung der Hersteller auch zugegen war, um dann auch auf der Aussagengrundlage seine Expertise abzugeben. Insofern ist das zutreffend. Hier konkret in der Entwicklung - es waren ja mehrere Fahrzeuge von Opel -, wie sich dort ein Meinungsbild vollzogen haben mag und vielleicht sogar geändert haben mag: Ich kann es aus heutiger Sicht wirklich nicht mehr darlegen. Ich weiß es einfach nicht. Ich bitte das mir auch irgendwo nachzusehen.

Wir, KBA, haben in sehr, sehr kurzer Zeit eine Vielzahl von Fahrzeugen, von Messungen in einem Messprogramm durchlaufen - mit Ergebnissen -, das seinesgleichen wirklich sucht. Nirgendwo sonst werden Sie das in Europa finden, nirgendwo sonst. In einem derartigen Intensitätsgrad sind wir den Dingen auf den Grund gegangen.

Es ist richtig: Ich habe das insofern zur Chefsache erklärt, als dass ich mich in diesen Prozess dann eingeklinkt habe und auch bei diesen Besprechungen, die wir mit Herstellern hatten, in den allermeisten Fällen zugegen war. Wie gesagt, ich war auch drüben mit in den Vereinigten Staaten. Aber ich bitte mir nachzusehen, dass ich mich an Einzelheiten in diesen verdichteten und massiven, detaillierten Sachverhalten dann auch manchmal einfach nicht mehr erinnern kann.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Gut. - Dann kommen wir mal zu etwas, was im Moment ja durchaus auch Gegenstand von Medienberichterstattung ist, aber auch Gegenstand der Untersuchungskommission offensichtlich war: Das ist das Thema Fiat. Welche Feststellungen gab es denn da aus Ihrer Sicht?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Welche Feststellungen es gab, ist hier nicht berichtsfähig, weil der Sachverhalt - ich nenne das einfach mal die Causa Fiat - ist noch nicht abgeschlossen.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ich frage ja im Hinblick auf den Untersuchungsbericht.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Wie bitte?

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ich frage ja im Hinblick auf den Untersuchungsbericht.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Da sind die Dinge so: Wie es im Untersuchungsbericht dargelegt worden ist, war das der Erkenntnisstand der Untersuchungskommission zu dem Zeitpunkt und damit auch unser Erkenntnisstand. Weiter gehende Dinge sind halt weiter gehend und Gegenstand eines Mediationsverfahrens bei der Kommission.



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

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay, danke. - Ihrerseits Fragen? - Dann würde ich noch mal wieder den Typ wechseln und zum VW-Konzern kommen, und zwar zur - zumindest für mich - offenkundig unterschiedlichen Behandlung von Fahrzeugen von VW und Audi. Da bitte ich Sie um Aufklärung.

Wir stellen fest, dass weitere Euro-6-Fahrzeuge der Marke VW mit dem Motor EA288 in die Gruppe I eingeordnet worden sind - das ergibt sich aus dem Bericht, Blatt 114 -, weil die Ergebnisse waren alle im grünen Bereich, NEFZ. Das einzig Auffallende war, dass die NEFZ-Werte warm höher waren als im NEFZ kalt. Aber aufgrund der Werte ging dieses Fahrzeug mit dem EA288 ein in die Gruppe I. Trotzdem gibt es eine Erklärung von VW gegenüber dem KBA, dass VW keine unzulässigen Abschaltvorrichtungen verwendet. Ist das denn aufgrund dieses sehr eindeutigen Ergebnisses nicht überflüssig gewesen? Was ist die Grundlage dieser Erklärung VWs gegenüber dem KBA?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Das weiß ich nicht. Also, einmal haben wir es hier mit - - Sie sprachen - oder so habe ich es verstanden - einmal Audi an und dann VW. Nun weiß ich nicht, ob die Aussage VW, auf die Sie referenzieren, eine Konzernaussage gewesen sei oder eine Markenaussage. Das kann aber dahingestellt bleiben, weil ich nicht beurteilen kann, was VW bestimmt haben mag, diese Einlassung in der Form zu treffen, wie VW sie offenbar getroffen hat.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** In der Tat, es bezog sich nicht auf einen bestimmten Typ, sondern auf den Motortyp EA288, der in verschiedenen VW- und Audi-Fahrzeugen eingebaut ist. - Hat der VW-Konzern, Ihrer Kenntnis nach, zum Audi A6 eine Erklärung abgegeben?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ich habe keine Kenntnis darüber, nein. Ich habe aber Kenntnis darüber, dass wir den EA288 natürlich gleich - - weil das ist die laufende Produktion gewesen. Wir haben natürlich nicht nur nach hinten gucken wollen

nach dem Motto „Wo ist welcher Schaden aufgetreten?“, sondern womöglich befinden wir uns derzeit noch in Produktionsphasen, wo diese Manipulationssoftware sich in perpetuierter Form zeigt. Deswegen haben wir wegen der hohen Virulenz sehr schnell auch EA288-Fahrzeuge mit in die Prüfungen hineingenommen. Die sind nach meiner Erinnerung in Gruppe I gelandet, nicht nur ein Fahrzeug. Wir haben eben das nicht - - dort keinerlei Abschaltvorrichtungen, nach denen wir gesucht haben, gefunden.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Eine Nachfrage zu Begriffen, die Sie im Untersuchungskommissionsbericht verwendet hatten, die Ihnen möglicherweise bekannt sind und an deren Formulierung Sie auch möglicherweise beteiligt waren. Und zwar gibt es bei Fahrzeugen der Gruppe II einmal den Begriff des Verdachts auf eine „unzulässige Abschaltvorrichtung“. Das bezieht sich auf den Opel Insignia und den Opel Zafira. Das ist aus dem Untersuchungskommissionsbericht auf den Seiten 98 und 100. Und bei weiteren gibt es „Zweifel an der Zulässigkeit“. Das betrifft den Audi A6 V6 und Mercedes V250 und Amarok und Crafter. Das ist auf den Seiten 72, 94, 110 und 112 zu finden. - Haben Sie bei der Formulierung dieser Ergebnisse für den Bericht einen Unterschied gesehen zwischen dem Begriff „Verdacht auf eine unzulässige Strategie“ oder „Zweifeln an der Zulässigkeit“?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ich meine, es handelt sich hier nur um die redaktionell reziproke Ausdrucksweise. Ich glaube nicht, dass hier ein unterschiedlicher technischer Sachverhalt bewertet wurde.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. - Und welche Auswirkungen haben diese Begriffe - Zweifel oder auch Verdacht, die unter Umständen synonym verwendet werden - für bereits erteilte Typengenehmigungen?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Das ist ja das Schicksal der Gruppe II, so wir dort - wir heißt: Kraftfahrt-Bundesamt - Typgenehmigungsbehörde sind. Das ist ja keineswegs in allen Fällen so. In nicht wenigen Fällen der Gruppe II sind es ja andere europäische Typgenehmigungsbehörden, die zuständig



## 5. Untersuchungsausschuss

sind. In den Fällen, in denen wir zuständig sind, haben wir mit den Herstellern ja gesprochen - mehrfach. Und die Hersteller haben eben zugesichert, hier im Rahmen von freiwilligen Serviceaktionen für im Feld befindliche Fahrzeuge vorzugehen - vorzugehen im Sinne von Optimierungsmaßnahmen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja. - Dann ist das KBA davon ausgegangen, dass bei diesen Fahrzeugen die entdeckte Abschaltstrategie - also Thermofenster - von der erteilten Typengenehmigung erfasst ist.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Wir, die UK, haben letzten Endes kein Wert- oder Unwerturteil getroffen, sondern wir haben - so, wie es dort festgelegt ist, ist eigentlich das Bewertungsergebnis - eben auf die Hersteller darauf hingewirkt, hier emissionsmindernde Maßnahmen an im Feld befindlichen Fahrzeugen ihrer Herstellung zu arbeiten und Konzepte diesbezüglich vorzulegen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Hat das KBA Maßnahmen veranlasst zur Erhebung von Sanktionen wegen des Feilbietens oder Inverkehrbringens von Fahrzeugen mit einer ungültigen Übereinstimmungsbescheinigung?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Nein.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Hat das KBA auch hier, analog zu VW, durch Absprachen mit Herstellern sichergestellt, dass die geforderten Maßnahmen dann seitens der Hersteller erfolgten?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Nein, wir haben hier - - Das sind unterschiedliche Sachverhalte, die auch unterschiedlich behandelt werden müssen. Wir haben im Falle VW unzulässige Abschaltseinrichtungen, die von uns auf dem Verwaltungsverfahrensweg entsprechend dann auch behandelt wurden und darin mündeten, dass VW aufgefordert ist, diese unzulässigen Softwarekonstrukte, nenne ich sie jetzt mal, aus den betroffenen Fahrzeugen herauszubauen und eine neue Bedatung - das ist ja das, was diese Rückrufaktionen, die derzeit laufen, beinhalten - durchzuführen.

Das muss man sehr genau trennen von der Bereitschaft der Hersteller, die in Gruppe II gelistet sind, eigene freiwillige Serviceaktionen durchzuführen, um ihre im Markt befindlichen Fahrzeuge emissions technisch zu optimieren. Das sind zwei unterschiedliche und auch rechtlich unterschiedliche Sachverhalte.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann sind Bündnis 90/Die Grünen noch mal mit weiteren Fragen dran.

**Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ich wollte auch anknüpfen an zahlreiche Fragen betreffend die Untersuchungskommission „Volkswagen“, der Sie ja angehört haben. Ich wollte fragen, ob Sie Kenntnis darüber haben, warum sozusagen jenseits der Vertreter des KBA und des BMVI nur ein externer Experte in die Arbeit der Untersuchungskommission einbezogen wurde. Wissen Sie das, warum nur ein Externer mit der Aufklärung betraut wurde?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Nein, weiß ich nicht.

**Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Sie sind also davon auch nicht unterrichtet worden, aus welchen Gründen die Untersuchungskommission so gebildet wurde, wie sie gebildet wurde?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Nein, unterrichtet schon gar nicht, informiert vielleicht. Nein, aber auch das nicht. Ich weiß noch, wie die Untersuchungskommission, zumindest wir - - Ich wurde gefragt: Wer könnte denn aus Ihrem Hause dort neben Ihnen als fachlich fundiert die Untersuchungskommission förderlich, ich sage mal, bestücken? Namentliche Nennung. Hinsichtlich der anderen Zusammensetzung und dergleichen mehr: Warum und wieso nur einer? - Nein.

**Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Also der Vorschlag, Herrn Professor Wachtmeister einzubeziehen, der kam auch nicht vom KBA.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ich weiß es letzten Endes nicht. Ich erinnere mich nur an ein Telefonat in einem sehr frühen Stadium, das ich mit Herrn



## 5. Untersuchungsausschuss

Professor Dr. Wachtmeister führte. Ich glaube sogar, das war das Initialtelefonat, in dem ich ihn nach seiner Bereitschaft, an dieser Untersuchungskommission mitzuarbeiten, gefragt habe. Aber woher der namentliche Vorschlag gekommen ist, vermag ich heute nicht mehr zu rekonstruieren.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Im Ergebnis der Arbeit der Untersuchungskommission ist ja auch an dem, ich sage jetzt mal, Konzept für Schadstoff-Antidopingtests als Konsequenz sozusagen des Abgasskandals gearbeitet worden. Das durchzuführen, hat ja der Bundesverkehrsminister Ende - ich erinnere mich - November 2015 schon bekannt gegeben und dann in weiteren Veröffentlichungen - - Können Sie kurz erläutern, woraus diese Schadstoff-Antidopingtests bestehen, also was die konkret beinhalten und in welchem Umfang die jetzt schon stattgefunden haben? Klären Sie uns mal bitte auf.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ich zögere jetzt so ein bisschen und gucke ein bisschen Hilfe suchend den Herrn Vorsitzenden an. Ich bin mir nicht ganz sicher, ob die Frage einen Zeitraum und Verfahrensstand betrifft, der untersuchungsgegenständlich ist, soll heißen - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Das klärt Herr Kühn jetzt auf.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, 13. Dezember 2015, *Bild am Sonntag* - das war nicht November, Verzeihung -, Interview mit Bundesverkehrsminister Dobrindt. Und darin kündigt er eben Kontrollen für Kraftfahrzeuge im Stile von Dopingtests - also dann auch später ... (akustisch unverständlich) Schadstoff-Antidopingtests - an. Und ich vermute mal, dass Sie in das Konzept, was da in welchem Umfang wie und von wem geprüft wurde, natürlich zentral eingebunden waren. Und deshalb wollte ich fragen, was die genau beinhalten und ob de facto im Untersuchungszeitraum, über den wir ja hier reden, bereits diese Tests aufgenommen bzw. durchgeführt wurden.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Im Untersuchungszeitraum wurden noch keine derartigen Tests durchgeführt, -

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut, das beantwortet die Frage zwei, aber die Frage eins - -

**Zeuge Ekhard Zinke:** - was daran liegt - ich hatte es ja vorhin schon gesagt -, dass wir Ende letzten Jahres überhaupt erst die portablen Emissionsmesssysteme beschafft haben.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut, aber können Sie noch mal - -

**Zeuge Ekhard Zinke:** Eine Konzeption - so habe ich die Fragestellung jetzt verstanden - im Sinne eines „Wie gehen wir vor?“ lag allenfalls im Groben, als Gedankenkonstrukt irgendwie vor, ohne irgendwo deskriptiv aufgetaucht zu sein und dergleichen mehr. Das ist auch ein bisschen schwierig. Man muss sich ja in diese Technik der portablen Messtechnik auch erst mal reinfuchsen, um dann zu sehen: „Wie gehen wir eigentlich am besten vor?“ und dergleichen mehr. Das Einzige, was man sich vielleicht - - Wo kriegen wir die Fahrzeuge her? Das ist ja auch so eine banal erscheinende Frage, aber die letzten Endes überhaupt nicht banal ist.

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

**Zeuge Ekhard Zinke:** Gehen wir da auf den Bürger zu und nehmen dort quasi einen enteignungsähnlichen Eingriff vor? Nein, selbstverständlich nicht. Ähnlich, wie wir es bei unseren Feldversuchen im Rahmen der UK praktiziert haben, indem wir uns junge Fahrzeuge - das heißt: mit relativ geringer Fahrleistung - aus der Vermietung geholt haben, so werden wir auch im Rahmen der Dopingtests, so war die Vorstellung, vermutlich vorgehen. Aber weitere Festlegungen gab es zu dem Zeitpunkt bis zum 07.07. überhaupt nicht.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich hoffe mal, dass jetzt außerhalb des Untersuchungszeitraums das Konzept dafür



## 5. Untersuchungsausschuss

steht. Aber das ist ja ein wichtiger Aspekt sozusagen: die Stichprobe und welche Fahrzeuge das sind, die da PEMS-Messungen unterzogen werden sollen.

Sie haben vorhin von Fahrzeugen mit geringer Fahrleistung gesprochen. Aber ist es denn nicht zentral, dass auch Fahrzeuge untersucht werden, die schon eine höhere Kilometerleistung haben? Weil wir wollen ja, dass die Fahrzeuge - so verstehe ich das mit der Typgenehmigung - dauerhaft sozusagen eine Konformität aufweisen, also nicht nur nach 5 000 km, nach 10 000, sondern eben im Zweifelsfall auch nach 80 000 oder 120 000. Deshalb will ich da noch mal genau nachfragen, wie das Konzept für die, ich sage jetzt mal, Stichprobe der Fahrzeuge für die Straßen-PEMS-Messung zustande gekommen ist, also welche Konzeption dahinter gestanden hat, welche Überlegung.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Herr Abgeordneter, noch mal zur Präzisierung - ich bitte um Entschuldigung, dass ich mich da vielleicht ungenau ausgedrückt haben mag -: Richtig ist, dass wir im Rahmen der Untersuchungskommission Fahrzeuge aus dem Verleihmarkt entnommen haben, die relativ geringere Fahrleistungen hatten, was manchmal nicht ganz einfach war, weil es zum Teil ältere Fahrzeuge waren. Das ist auch eine der Schwierigkeiten, wenn man solche Dinge macht. Finde mal ein Fahrzeug, das schon seit sechs, acht Jahren auf dem Markt ist, und das soll dann auch noch geringe Laufleistung haben. Das ist eine Herausforderung. Das bedeutet aber bitte - - Das war das Vorgehen, was wir seinerzeit genommen haben, um möglichst taugliche Fahrzeuge zu finden, die nicht schon irgendwelche anderen Defekte hatten, die dann auf das Emissionsverhalten durchschlagen würden. Das war die Untersuchung UK.

Etwas anderes ist der Ansatz, den wir fahren werden hinsichtlich der Fahrzeuge, die wir aus dem Markt dann nehmen. Das ist etwas anderes. Ja. Punkt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke schön. - Keine Fragen von dort? - Dann würde ich ganz gerne noch auf eine Formulierung eingehen, die

im Untersuchungskommissionsbericht zu lesen ist. Die Kommission kommt zu dem Schluss, dass die derzeitige Regelung - Artikel 5 Absatz 2 Satz 2 der Verordnung 715/2007 - die Auslegung zulässt, dass Gründe des Motor- und Bauteilschutzes stets zur Zulässigkeit der Abschaltvorrichtung führen - Zitat -, seien sie „auch noch so klein“. Das ist der Bericht auf Seite 123.

Was genau ist damit gemeint? „Woher - oder auf welcher Grundlage - stammt diese Formulierung, und wer hat sie veranlasst?“, ist meine Frage an Sie.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Zu den beiden letzten Fragen: Ich weiß es nicht, wer sie veranlasst hat und aufgrund welcher - - Ich weiß nur eines - - Nein, ich meine zu wissen, dass der Motorschutz und der Bauteilschutz als Argument herangeführt wird, aber natürlich nicht nur als Behauptung, sondern da bedarf schon auch eines substantiierten Vortrages im Rahmen, den wir auch so manches Mal erlebt haben, nach dem Motto: Wir haben bestimmte Schadensquoten im Feld gehabt und mussten deshalb und dergleichen mehr ...

Das war hier halt unterschiedlich. Es gibt eben in der Welt der Technik, ich sage mal, superiore Technik und andere, die hat diesen Standard vielleicht noch nicht so ganz erreicht. Es ist denkbar oder nachvollziehbar, dass dann auch entsprechende motor- oder bauteilschützende Maßnahmen in dem einen Fall anders gelagert sein können, dürfen, müssen als in dem anderen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Also, seinen Ursprung hat dieser Begriff - seien sie „auch noch so klein“ - in einem Gutachten von Herrn Dr. Brenner, der sich an anderer Stelle dazu folgendermaßen äußert. Das ist Untersuchungskommissionsbericht auf der Seite 252. Also, er schreibt in seinem Gutachten, dass die erkennbare Absicht des Gesetzgebers sei, dass sich durch eine allzu weite Interpretation der Ausnahmestimmungen die Regelungsabsicht nicht in ihr Gegenteil verkehrt. Aber trotzdem sagt er, die Verwendung könne dann stets gerechtfertigt sein, wenn Gründe des Motor- und Bauteilschutzes darzulegen werden, „seien diese auch noch so klein“.



## 5. Untersuchungsausschuss

Können Sie sich an die Genese dieses Gutachtens erinnern? Wann wurde dieses Gutachten in Auftrag gegeben, und wann wurde es von Professor Dr. Brenner übermittelt?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Daran habe ich keinerlei Erinnerung.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann direkt auf den Abschlussbericht der Untersuchungskommission bezogen: Waren Sie selbst daran beteiligt, den Abschlussbericht der Untersuchungskommission zu verfassen?

**Zeuge Ekhard Zinke:** In einem frühen Stadium, ja. Ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Das heißt, es hat unterschiedliche Phasen der Berichtserstellung gegeben?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ja, ja. In der frühen Fassung - - Ich kann mich sehr gut dran erinnern. Das war ein Wochenende bis spät in die Nacht am Sonntag, ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und im weiteren Verlauf der anderen Phasen der Berichtserstellung: Gab es Ihrer Ansicht nach Versuche der Automobilindustrie, auf den Abschlussbericht Einfluss zu nehmen?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Habe ich keine Kenntnis drüber.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ich meine - - Nein, habe ich keine sichere Kenntnis drüber. Nein.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Laut einem Artikel des *Spiegel* schrieben Sie, Herr Zinke, einem Beamten Ihres Hauses und setzten sich in dem - - Ach so, Entschuldigung, das ist schon durch, höre ich gerade. - - Dann nur noch auf einen Fall bezogen. Es gibt Hinweise - - Ich frage gerade nach, ob ich da möglicherweise was über - - Gut, ich bekomme den Hinweis, dass das bereits beantwortet ist. Das können wir uns dann ja wirklich sparen an der Stelle.

Gut. Dann lassen Sie es gut sein, dann bin ich durch mit meinen Fragen hier. - Fragen von der SPD? - Von den Grünen? - Bitte schön.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Also, am 11.11. hat der *Spiegel* geschrieben - -

**Zeuge Ekhard Zinke:** 2016, ja?

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** 2016, ja, 11.11.2016. - Da heißt es, dass das Opel-Management den Entwurf des Untersuchungsberichts zum Opel Zafira kommentiert hat:

Man könne dem Entwurf „nicht zustimmen“, die Formulierungen würden „einen Gesetzesverstoß“ des Konzerns nahelegen, was der Hersteller zurückweist. Man verwahre sich gegen die Formulierung ..., es handele sich „um manipulierte Fahrzeuge“.

So. Und daraufhin hätten Sie in einer Mail geantwortet an einen Mitarbeiter Ihres Hauses, dass die Ausführungen von Opel nachvollziehbar seien und die Formulierungen dann entsprechend - so lese ich den Text - geändert werden sollen. Entspricht das den Tatsachen?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Also, die Konnexität kann ich wirklich nicht herstellen. Wenn ich seinerzeit in der ja anfangs schon von dem Herrn Kollegen Abgeordneten zitierten Mail die Aussage getroffen habe, dass mir die eine Formulierung hinsichtlich der Abschaltanlage in der Definition etwas kühn geraten schien, ich aber andererseits die technischen Ausführungen der vor mir liegenden Erklärung für nachvollziehbar erachte, dann war das zu dem Zeitpunkt in jedem Fall genauso zutreffend, sonst hätte ich das in der Form auch nicht geschrieben. Ich weiß heute, hier und heute, allerdings nicht, welche Einlassungen seinerzeit von Opel dargelegt worden sind, die mich zu der Festlegung in der Mail geführt haben.

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

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ob es dort eine Konnexität zu dem gibt, was Sie aus dem *Spiegel* vom



## 5. Untersuchungsausschuss

11.11.2016 zitiert haben, kann ich beim besten Willen nicht beurteilen.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Mhm. - Aber Sie müssen sich doch erinnern an so einen Vorgang. Da erinnert man sich doch dran. Also, kam da was von Opel, und Sie haben das dann weitergeleitet? Oder wie viele solcher Vorgänge haben Sie jeden Tag auf dem Tisch?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Also, von solchen - - Ich habe das vorhin schon versucht zu erklären. Wir haben mit einer derartigen Fülle von Befragungen, mit Listen, mit Charts und Einwendungen und Nachklappern von Erklärungen zu tun gehabt, dass es mir hier und heute sehr, sehr schwer fällt, tatsächlich einzelne Vorgänge auch nur zeitlich, geschweige denn, wer wo was wie wann gesagt hat, einzuordnen. Das kann ich nicht. Ich weiß nur eines - oder meine zu erinnern -, dass es dort in dem einen oder anderen Fall durchaus auch sehr unterschiedliche Auffassungen gab. Das betrifft im Übrigen nicht allein den von Ihnen zitierten Hersteller.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Mhm. - In dem Stück vom Spiegel geht es dann auch um Porsche. Da ist auch davon die Rede in einem Mailverkehr mit dem KBA, dass die Texte mit dem Hersteller abgestimmt sind. Also, war das doch - - Sie haben eben davon gesprochen, es sei in Einzelfällen gewesen. Könnten Sie das denn noch mal so - es sind 53 Fahrzeuge getestet worden - ungefähr wenigstens quantifizieren, wo man da Texte ausgetauscht hat?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Nein.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie haben mal gesagt, Mercedes gab es noch. Das würde mich einfach interessieren.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Nein, das ist doch immer die Frage, in welchem Stadium des Berichtes wir uns befunden haben. Der Terminus „abgestimmt“, der kann natürlich eine höchst sensible, um nicht zu sagen: virulente, Konnotation bekommen. Eine Abstimmung im Sinne von „abgleichen“ hat es nur und lediglich beschränkt auf

Sachverhalte, nicht auf technische Bewertungen gegeben.

Sie fragten nach der Fallzahl. Ich weiß es nicht, weil ich auch den diesbezüglichen Schriftverkehr - - Der geht ja auch in den Fällen nicht immer über meinen Tisch. Ich kann es also wirklich im Einzelnen nicht sagen.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. Dann belasse ich es mal dabei.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann meinerseits noch mal eine Frage, wo Ihr Kommentar auftaucht bezüglich CO<sub>2</sub>-Problematik bei VW-Fahrzeugen. Zu den erhöhten Werten bei VW-Fahrzeugen, die jetzt im November 2015 öffentlich gemacht worden sind, heißt es in einem Antwortentwurf des KBA auf die Frage der Abgeordneten Höhn: Im Rahmen VW-eigener Konformitätsprüfungen wurden nach Mitteilung von VW CO<sub>2</sub>-Werte ermittelt, die sich nicht in Deckung mit den im Rahmen der Typgenehmigung ermittelten und freigegebenen Werten befinden, den CO<sub>2</sub>-Katalogwerten.

Das KBA prüft im ... Jahresrhythmus stichprobenartig die Ergebnisse der Fahrzeughersteller aus der Überprüfung von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen ...

Das ist die In-Service Conformity.

Zusätzlich zu den in der Gesetzgebung vorgeschriebenen Abgasemissionen werden bei den ISC-Prüfungen durch die Hersteller die CO<sub>2</sub>-Emissionen ermittelt und durch das KBA bewertet. ... Das KBA auditiert stichprobenartig ausgewählte Motortypen im Zuge dieser Untersuchungen und wohnt

- in solchen Fällen -

den Abgasprüfungen bei.

Das geht hervor aus den Unterlagen KBA-2-1, Ordner A102/1, Ordner A112, 4.1, Blatt 56.



## 5. Untersuchungsausschuss

Hierzu warfen Sie, Herr Zinke, in einer Kommentarbemerkung die Frage auf:

War das vorliegend bei VW auch der Fall? Wohl eher

Und dann kommt eine Klammer mit einem Minuszeichen dazwischen: „(-)“.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Wohl eher nicht.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Wohl eher nicht.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Das wäre die Bedeutung des Klammerzeichens mit dem Minus.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Wie kam es zu dieser Einschätzung?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Wenn ich das geschrieben habe, -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja, das haben Sie. Ja.

**Zeuge Ekhard Zinke:** - und ich mache das manchmal, dann mache ich in Klammern minus. Das heißt: „nein“ und „wohl eher nicht“.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke schön. - Wie kam es denn zu dieser Einschätzung, dass das bei VW nicht der Fall war?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ich bin mir nicht ganz sicher, ob ich die Fragestellung jetzt inhaltlich richtig erfasst habe.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ich kann es gern noch mal sagen.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ich wäre Ihnen sehr verbunden, Herr Vorsitzender.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Klar. - Es geht um die Frage: Das KBA auditiert stichprobenartig ausgewählte Motortypen im Zuge dieser Untersuchung und wohnt in solchen Fällen den Abgasprüfungen bei. - Und dann taucht Ihre Frage auf: Bei VW wohl eher nicht.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Bei Co- -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** CO<sub>2</sub> .

**Zeuge Ekhard Zinke:** Bei CoP-Prüfungen. - Bei CoP-Prüfungen, die - - Generell beim CO<sub>2</sub>-Thema müssen wir - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Bei ISC-Prüfungen.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Was?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Bei ISC-Prüfungen ist das.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Bei ISC?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Das heißt In-Use- oder In-Service-Conformity-Prüfungen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Genau.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Das sind, wenn man so will, Prüfungen, zu denen der Hersteller verpflichtet ist, -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja, genau.

**Zeuge Ekhard Zinke:** - um nachzuweisen, dass auch eine Langzeittauglichkeit der Systeme gewährleistet ist. Ich drücke das mal mit meinen eigenen Worten aus.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja, ist bekannt.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Das ist etwas anderes als die CoP-Prüfung; -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Genau, das ist mir bewusst.

**Zeuge Ekhard Zinke:** - denn bei der CoP-Prüfung entnehme ich Fahrzeuge ganz frisch vom Band - neu, und zwar so neu, da ist der Lack noch kaum trocken, würde ich beinahe formulieren. Das ist das eine. Und das Zweite, wozu der Hersteller verpflichtet ist: ISC-Prüfungen durchzuführen.



Und dort gibt es durchaus - und darauf wird referenziert - die Möglichkeit, tatsächlich diesen Prüfungen beizuwohnen bzw. Stichproben zu entnehmen oder wie auch immer. Wenn ich geschrieben habe sollte: „Bei VW im Zusammenhang mit CO<sub>2</sub> wohl eher minus“, dann bezog sich das, vermute ich, nicht auf ISC-Prüfungen, sondern auf CoP-Prüfungen. Oder? Ich kann mir sonst - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Im Vorhalt hatte ich - - Ja, Sie können das Schreiben - - Das Schreiben können wir Ihnen zeigen. Es geht um einen Antwortentwurf des KBA an Frau Bärbel Höhn.

(Dem Zeugen wird ein Schriftstück vorgelegt - Der Zeuge liest darin)

**Zeuge Ekhard Zinke:** Entschuldigung, wenn es ein bisschen gedauert hat, aber ich musste es erst mal lesen und auch verstehen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Das ist in Ordnung, das gehört zum Verfahren.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ich erkläre mir das wie folgt, dass von der Zahl der von VW selbst in Zweifel, zumindest in anfänglichen Zweifel gezogenen Werte und Prüfungen und dem Hinweis, den ich hier aus dem Antwortentwurf entnehme, dass eben sporadisch, stichprobenartig diese Prüfung oder Überprüfung der eingereichten Unterlagen erfolgt, das in der breiten Quantität, in der es uns von VW vorgetragen wurde, wohl nicht stattgefunden habe - bei diesen Fahrzeugen. Das heißt, wir hatten - - Damit, mit dem Kommentar, wollte ich eigentlich nur zum Ausdruck bringen: Haben wir davon gewusst, waren wir involviert, oder nein?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Natürlich, wenn Sie sagen „stichprobenartig“, ist ja die Grundgesamtheit erst mal gleichgültig, und wenn Sie „Stichproben“ sagen, dann können Sie eine entsprechende kleine Menge auch nehmen. Sie sagen jetzt, dass es aufgrund der Menge unter Umständen unterblieben ist, überhaupt Stichproben zu nehmen.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Nein, nein, nein.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Aha.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Nein, es wurden bestimmt nicht - - keine Stichproben genommen. Das ist das normale Verfahren, was hier auch geschildert ist. Die Frage ist, bei den Fahrzeugen oder Motortypen, bei denen im Einzelnen aus einer Liste heraus CO<sub>2</sub>-Implausibilitäten anfangs aufgetaucht waren - bei VW -, da ist die Fragestellung dazu, ob - das ist mein Kommentar - wir daran beteiligt waren. Wussten wir davon? Waren wir involviert? - In der Richtung.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann über diesen Fall oder diesen Brief hinaus: Hat das KBA im Fall von VW vor Bekanntwerden der Manipulationsvorwürfe dort die Messergebnisse der herstellereigenen Überprüfung von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen im Jahresrhythmus dann überhaupt stichprobenartig überprüft?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Hat denn das KBA zusätzlich auch noch im Jahresrhythmus die CO<sub>2</sub>-Werte von VW-Fahrzeugen ermitteln lassen und auch bewertet?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Welche Werte?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** CO<sub>2</sub>-Werte.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ja, im Rahmen der - - Also, bei CO<sub>2</sub> muss ich vielleicht auch dazu erläutern: Im Gegensatz zu Schadstoffemissionen, wo wir feste Grenzwerte für bestimmte Fahrzeugentwicklungsstufen oder Motorentwicklungsstufen haben, gibt es das bei CO<sub>2</sub> in der Form nicht. Dort gibt es den sogenannten Typprüfwert oder auch Katalogwert, der pro Fahrzeug im Rahmen der Typgenehmigungserteilung festgestellt und auch in der Typgenehmigungsurkunde festgehalten wird. - So. - Und im Zuge von CoP-P-Maßnahmen wird überprüft, ob tatsächlich das vom Band entnommene Fahrzeug diesem Typkatalogwert, diesem Typprüfwert/-katalogwert entspricht. Da gibt es ein festgelegtes Prüfverfahren - ad eins. Da gibt es bestimmte Prozeduren, die einzuhalten sind,



## 5. Untersuchungsausschuss

und dergleichen mehr. Insofern werden auch CO<sub>2</sub>-Werte überprüft. - Ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke schön. - Weitere Fragen aus dieser Runde? - Stephan Kühn, bitte.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich wollte auf das Thema Rückrufe zu sprechen kommen und da anknüpfen an die Fragen, die ich Herrn Pietsch schon gestellt habe. Mir ist es aber nicht ganz so klar geworden hinsichtlich der Konsequenzen. Also mir ist klar geworden, dass man eine nachträgliche Anordnung einer Nebenbestimmung zur Typgenehmigung gemacht hat, mit dem Ziel, die Vorschriftsmäßigkeit wiederherzustellen. Dann haben wir folgende Antwort auf eine Kleine Anfrage bekommen - Drucksache 18/9975 -, da ist das noch mal erläutert, und da heißt es:

Das KBA hat den VW-Konzern auf Grundlage des § 25 Absatz 2 der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung dazu verpflichtet, die im Verkehr befindlichen Fahrzeuge in einem mit der Typgenehmigung konformen technischen Zustand zu überführen, also die unzulässige Abschaltvorrichtung zu entfernen. Da die meisten Fahrzeuge sich nicht mehr in der Verfügungsgewalt des VW-Konzerns befinden, bedarf es dafür der Mitwirkung der Halter oder Eigentümer. Diese sind aber nicht Adressat der Typgenehmigung, so dass sich aus der dem VW-Konzern auf Grundlage des § 25 Absatz 2 der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung auferlegten Pflicht zur Umrüstung keine unmittelbare Mitwirkungspflicht der Halter oder Eigentümer ableiten lässt. Erweist sich allerdings ein nicht umgerüstetes Fahrzeug nach Abschluss der Rückrufaktion als nicht vorschriftsmäßig, trifft auch den Halter die Pflicht zur Herstellung der Vorschriftsmäßigkeit.

Also das Problem, was jetzt ganz praktisch VW hat, ist doch: Die sind auf die Mitarbeit der Halter angewiesen, aber die kann man sozusagen nicht verpflichten, oder zumindest VW kann sie nicht unmittelbar verpflichten. Sie haben das Ziel der Operation, dass die Vorschriftsmäßigkeit wiederhergestellt wird, und zwar bei allen Fahrzeugen. Aus diesem Text, den ich zitiert habe, ist mir aber jetzt nicht klar, wie das tatsächlich zu 100 Prozent operationalisiert werden kann. Also wie muss das jetzt stattfinden, dass die Rückrufaktion bei allen Fahrzeugen, also zu 100 Prozent, auch tatsächlich umgesetzt wird, weil ja die Verpflichtung ist, so leite ich das ab, dass nicht nur bei 70 Prozent oder 80 Prozent der betroffenen Fahrzeuge die Konformität wiederhergestellt werden muss, sondern bei allen? So lese ich Ihre Anordnung. Wie setzt man das jetzt konkret durch? Das ist mir noch nicht so ganz klar geworden, auch im Zusammenspiel mit Landesbehörden usw., usf.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Wir haben es hier insofern mit einer atypischen und doch typischen Rückrufsituation eines - wir nennen es - überwachten Rückrufs oder auch eines angeordneten Rückrufs zu tun, auch wenn es keine Rückrufanordnung gegeben hat. Die kennen wir sonst nur aus dem Produktsicherheitsgesetz. Dort, wenn ein Fahrzeug als verkehrsunsicher erscheint, und zwar in gesteigertem Maße, dann kommt es nicht nur zu einer freiwilligen Rückrufaktion, sondern zu einer von uns überwachten, mit dem Ziel - und jetzt sind wir bei den möglichst 100 Prozent -, die gesamte im Markt befindliche Fahrzeugflotte wieder in einen verkehrssicheren Zustand zu bringen.

Und da gibt es dann anhand von mehreren Durchläufen im Sinne von mehrmaligen Anschreiben gegebenenfalls und der Rücklaufquote vom Hersteller, der eben weiß, welche Fahrzeuge in seine Werkstätten gekommen sind, um sich dann wieder verkehrssicher ertüchtigen zu lassen - - Aus dem Delta ergibt sich dann die nächste Welle des Anschreibens, bis hin zu dem nochmaligen und immer deutlicher werdenden Hinweis an den Halter: Pass mal auf! Du hast dein nicht mehr verkehrssicheres Fahrzeug noch nicht zur Umrüstung gebracht. Mach das, weil sonst am Ende



## 5. Untersuchungsausschuss

des Tages eventuell eine Entziehung der Betriebserlaubnis drohen könnte! - „Drohen könnte“ schreibe ich - also nicht ich persönlich -, ist die Formulierung, weil schlicht und ergreifend die Außerkehrbringung eines Fahrzeuges zulassungsrechtlicher Art nicht Aufgabe des Bundes, sondern der Länder ist. Das müssen die Zulassungsstellen im Einzelnen bewirken.

Das heißt, wenn wir bei einem nicht sicheren Fahrzeug noch eine Reihe von Fahrzeugen (sic!) haben, die aufgrund welches Umstandes auch immer ihr Fahrzeug nicht haben umrüsten lassen, dann geben wir diese Fahrzeuge - wir wissen ja, welche Zulassungsstellen das sind - in die zuständigen Zulassungsbezirke, und von dort mögen dann nach pflichtgemäßem Ermessen weitere Schritte unternommen werden. Aber das ist dann nicht mehr Bundesangelegenheit. Ja? So müssen Sie sich das mit den Rückrufen vorstellen.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. Also sagen wir mal - - Bitte?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Kein Problem.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das heißt: Um Ihre Anordnung durchsetzen zu müssen, müssen Sie im Zweifelsfall den Ländern sagen: Hier, folgende Fahrzeuge sind nicht umgerüstet, und die müsst ihr noch mal anschreiben, und am Ende heißt es dann: Betriebserlaubnis erlischt. - Also das ist dann letztendlich das Ergebnis.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Das kann das Ergebnis sein, weil ich erwähnte eben das pflichtgemäße Ermessen. Das auszuüben, ist Aufgabe der zuständigen Stellen vor Ort. Also es kann aber dazu führen, dass im Endergebnis die Betriebserlaubnis erlischt.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber was ist die Alternative? Ich muss ja die Konformität herstellen. Und gibt es dafür ein Zeitfenster? Ich sag jetzt mal: Wie viel Mahnstufen oder Androhungsbriefe kann es da eigentlich geben? Weil das Ziel der Übung ist ja, so schnell wie möglich dafür zu sorgen, dass die

Dreckschleudern - ich sage es mal ganz umgangssprachlich - keine Dreckschleudern sind, sondern konform der Typgenehmigung eben die Abgasgrenzwerte einhalten. Deshalb kann sich das ja nicht über fünf Jahre ziehen, die ganze Umsetzung der Anordnung einer Nebenbestimmung zur EU-Typgenehmigung. Gibt es da zeitliche Fristen? Wie muss man sich das vorstellen? Weil: Das kann ja nicht über drei oder fünf Jahre gehen - das Verfahren.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Nein, geht es auch nicht. Aus der forensischen Praxis, wenn ich jetzt mal die Formulierung so nutzen darf, gibt es diese Fälle, wo wir nach Ablauf dann, ich sag mal, von zwei Jahren in aller Regel so eine Rückrufaktion - 18 Monate, in dem Bereich, aber kann auch durchaus mal länger sein, je nach Komplexität - - gibt es dann eben die Meldung an die Behörden, die dann selbst im eigenen Ermessen auch noch mal Fristen setzen können, bis wann der widrige Zustand behoben sein kann. Aber das ist alles schon - - Ich befinde mich eigentlich mitten im Sachverständigenteil. Das ist nicht Gegenstand der eigenen Wahrnehmung, sondern so, wie ich die Praxis halt kenne.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Damit wäre diese Runde beendet. - Gibt es weiteren Bedarf für Fragen? - Gibt es noch eine bei den Grünen? - Ja.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann kann ich noch mal nachfragen?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das heißt, nach Ihrer Kenntnis vergehen dort üblich anderthalb bis zwei Jahre, bis sich erst das KBA an die zuständigen Landesbehörden wendet und sagt: Hört mal zu, die und die Fahrzeughalter haben noch nicht umgerüstet. Kümmert euch bitte, dass die das schleunigst tun, und droht ihnen - sage ich jetzt mal - den Entzug der Betriebserlaubnis an! - Wenn ich das so verstanden habe, heißt das, dass die begonnene Rückrufaktion der Fahrzeuge im Ergebnis der Untersuchungskommission „Volkswagen“ sich also jetzt noch über zwei oder mehr Jahre noch ziehen kann?



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Ekhard Zinke:** Nein, nein. - Ich habe von empirischen Werten gesprochen. Es gibt eine ganz klare Absprache, dass innerhalb von 18 Monaten nach Freigabe für das jeweilige Fahrzeugmodell - -

**Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ah, mit Volkswagen sozusagen. Und das ist in dieser Anordnung beinhaltet, oder ist das, ich sag jetzt mal, eine mündliche Zusage oder von mir aus auch schriftliche Zusage vom Volkswagen-Konzern? Oder ist das tatsächlich Gegenstand der von KBA erlassenen Anordnung?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Nein, im Grundbescheid, den Sie zitiert haben, meine ich, steht das nicht drin. Im Übrigen, das ist - - Ja, ich meine, das steht dort nicht drin.

**Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Das heißt, es gibt auch keine rechtliche Regelung, die jetzt irgendwelche Fristen definiert?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Hinsichtlich der Durchführung von Rückrufen, seien sie freiwillig oder seien sie überwacht, gibt es keine gesetzlich definierten Fristen, nein - also nach meiner Kenntnis.

**Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ja, ja.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Immer nach meiner Kenntnis.

**Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ja, gut. - Das bedeutet also im Umkehrschluss: Volkswagen hat das zugesagt, aber Sie haben jetzt keine Durchgriffsmöglichkeiten. Also, Sie können die jetzt nicht bestrafen, sage ich mal, wenn die das nach 18 Monaten nicht vollständig hinbekommen haben. Das interpretiere ich jetzt so.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Das sind Interpretationen und nicht Fragen an - - und Einschätzungen, die, bitte ich, können nicht Gegenstand der Befragung eines Zeugen sein.

**Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ich formuliere es andersherum: Es gibt keine Sanktionsmöglichkeiten seitens des Kraftfahrt-Bundesamts, dass, wenn nach 18 Monaten die Umrüstung nicht vollständig abgeschlossen ist, irgendwelche Sanktionen drohen?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Das entzieht sich momentan meinem Überblick. Da kann ich nichts zu sagen.

**Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Die Frage, die sich anschließt: Diese 18-Monate-Verabredung, ist das nur eine Art Verabredung mit Volkswagen, oder ist das auch eine mit anderen Herstellern, die betroffene Fahrzeuge haben im Rahmen der Untersuchungskommission?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ich habe hier nur auf der Grundlage eines Bescheides gegenüber VW mit der Nebenbestimmung und Punkt, Punkt, Punkt - -

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

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gibt es weitere Fragen aus dieser Runde? - Das ist nicht der Fall. Fragen in eingestufte Sitzung? - Das ist auch nicht der Fall. Dann, Herr Zinke, ist die Befragung für heute beendet. Im Rechtssinne abgeschlossen ist Ihre Vernehmung dann allerdings erst, wenn Sie die Möglichkeit hatten, das Protokoll sich anzusehen, und binnen 14 Tagen notwendige Korrekturen an der Übertragung vornehmen müssen oder Richtigstellungen oder Ergänzungen Ihrer Aussage mitteilen müssen. Erst danach beschließt dann der Ausschuss den Abschluss der Vernehmung. Ich bedanke mich bei Ihnen und wünsche Ihnen einen guten Nachhauseweg.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Den werde ich erst morgen antreten, aber vielen Dank.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Kolleginnen und Kollegen, es geht weiter mit der Zeugenvernehmung von Christoph Albus. Ich bitte, den Zeugen in den Raum zu führen.



**Vernehmung des Zeugen  
Christoph Albus**

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Herr Albus, noch mal herzlich willkommen und danke, dass Sie uns noch zur Verfügung stehen können. - Über das Prozedere hatte ich Sie ja bereits vorhin informiert, und bevor ich in die Vernehmung zur Sache einsteige, bitte ich Sie, noch mal zur Vernehmung der Person folgende Angaben zu machen: Ihren Vornamen, Ihren Namen, Ihr Alter, Ihren Beruf und Ihren Wohnort, bitte.

**Zeuge Christoph Albus:** Guten Abend zusammen! - Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Mein Name ist Christoph Albus, ich bin 55 Jahre alt, wohne in 53804 Much und bin Maschinenbauingenieur.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Herr Albus, Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung schriftlich informiert. Sie haben sich darauf vorbereiten können. Dann kann ich darauf verzichten, es noch mal zusammenzufassen, und dann geht es gleich in medias res. Sie können, falls Sie es wünschen, auch jetzt zunächst im Zusammenhang darlegen, was Sie über den Gegenstand der Vernehmung wissen. Dann hätten Sie jetzt das Wort, wenn Sie diesen Wunsch haben.

**Zeuge Christoph Albus:** Vielen Dank für das Angebot, aber ich möchte kein Eingangsstatement machen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann würde ich zunächst als Vorsitzender ein paar einleitende Fragen an Sie richten, und dann geht es weiter in der Runde hier, wo je nach Fraktionsstärke Fragen an Sie gerichtet werden. Auch Sie möchte ich fragen und Sie darum bitten, dass Sie kurz den beruflichen Hintergrund und Ihre Tätigkeit beim BMVI im Zusammenhang mit dem Themenkomplex Pkw-Emissionen schildern.

**Zeuge Christoph Albus:** Ich bin Referatsleiter im Referat Kraftfahrzeugtechnik (Umweltschutz) seit etwa 2007. Das Referat heißt jetzt LA 27, war aber vorher in anderen Abteilungen - S 34 und UI 44 -, aber die Aufgaben des Referates sind quasi gleich

geblieben über die zehn Jahre. Wir sind insbesondere zuständig für die Vorschriftenentwicklung von kraftfahrzeugrelevanten, umweltrelevanten Vorschriften insbesondere im internationalen Bereich - das heißt, in Brüssel die EU-Richtlinien und -Verordnungen in Zusammenarbeit mit den anderen Mitgliedstaaten und der Europäischen Kommission, aber insbesondere auch in Genf bei der UNECE; dort werden ja die UN-Regelungen, globale technische Regelungen usw. entwickelt -, insbesondere dann die Bereiche Schadstoffemissionsvorschriften, Geräuschvorschriften und CO<sub>2</sub>-Kraftstoffverbrauche.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke. - Und wie haben Sie sich heute auf die heutige Vernehmung in diesem Ausschuss vorbereitet? Haben Sie jetzt noch Gespräche mit Kollegen geführt oder Akten eingesehen?

**Zeuge Christoph Albus:** Also Gespräche mit Kollegen nur im normalen Rahmen des Dienstgeschäfts. Wir hatten gestern eine kurze Vorbereitungssitzung im BMVI, wo es um administrative und organisatorische Dinge der Sitzung heute ging. Ansonsten: Akteneinsicht habe ich nur punktuell gemacht, nicht im großen Stil.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke schön. - Ich würde gleich einsteigen in den Untersuchungsgegenstand selbst, und da geht es mir zunächst um die Begrifflichkeit von Testzykluserkennung. Dieser Untersuchungsausschuss, Herr Albus, hat sich in seiner Beweisaufnahme um die Konkretisierung und Klärung der Begrifflichkeiten „Abschalteinrichtung“ und „Testzykluserkennung“ bemüht, und die VO (EG) 715/2007 enthält in ihrem Artikel 5 ein ausdrückliches Verbot des Einsatzes von Abschalteinrichtungen. Der Begriff „Testzykluserkennung“ taucht in dieser Verordnung nicht wörtlich auf.

Laut einem von Ihnen gekennzeichneten Antwortentwurf am 8. Oktober 2015 auf die Schriftliche Einzelfrage Nr. 31 - im Oktober 2015 - der Abgeordneten Bärbel Höhn heißt es:

Welche Hinweise hat die Bundesregierung, dass bei der Lärmwertmessung und beim Spritverbrauch



## 5. Untersuchungsausschuss

von Autos und Motorrädern ggf. ebenfalls nicht rechtmäßige Vorrichtungen seitens der Hersteller dafür sorgen, dass Grenzwerte bzw. Verbräuche auf dem Prüfstand eingehalten werden ...

Habe die Bundesregierung „bereits in der Vergangenheit vorangetrieben, die Anforderungen der UN-Regelung Nr. 41 in die delegierte Verordnung (EU) Nr. 134/2014 über „Anforderungen an die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit“ zu übernehmen.“

Dann heißt es weiter:

Demnach müssen Motorräder zur Erlangung einer Typgenehmigung ab dem 01.01.2016 u. a. folgende ... Anforderungen erfüllen:

1. neues, repräsentativeres Geräuschemessverfahren, ...

Dann - 2 lasse ich aus -:

3. Grenzwertbefreiung in allen Betriebsarten bzw. Schalldämpferklappenstellungen,

4. Verbot der Testzykluserkennung,

5. Manipulationserschwerende Maßnahmen ...

Das geht hervor aus dem Material BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 27-7357.2-2, Ordner 8 von 79, Blatt 507 f.

Anhang 2 der darin genannten delegierten Verordnung regelt die Anforderung für die Auspuffemission nach Kaltstart bei der Prüfung Typ 1, also der durchschnittlichen Emission von gasförmigen Schadstoffen und CO<sub>2</sub> sowie des Kraftstoffverbrauchs in einem charakteristischen Fahrzyklus, und dort heißt es:

2.2 Verborgene Strategien, mit denen der Antriebsstrang des Fahrzeugs beim Durchlaufen des betreffenden Laborprüfzyklus „optimiert“ wird, so dass die Auspuffemissionen geringer ausfallen und die Betriebsbedingungen sich vom

tatsächlichen Fahrbetrieb erheblich unterscheiden, gelten als Abschaltstrategie und sind untersagt, falls sie nicht vom Hersteller zur Zufriedenheit der Genehmigungsbehörde dokumentiert und angegeben wurden.

Frage aus diesem langen Vorhalt: Was genau beinhaltet mit Blick auf diese Regelung das in Ihrem Antwortentwurf aufgeführte Verbot der Testzykluserkennung in der delegierten Verordnung 134/2014 der EU?

**Zeuge Christoph Albus:** Zum ersten Teil der Frage - da hatten Sie sich ja auf die EU-Verordnung 715/2007 bezogen - werde ich gleich Stellung nehmen. Den zweiten Teil verstehe ich nicht ganz, weil es sich sowohl um Vorschriften handelt, die die Geräusche von Motorrädern betreffen, als auch die Durchführungsbestimmungen von motorisierten Zweirädern, und das ist nicht untersuchungsgegenständlich - weder die Geräusche noch die motorisierten Zweiräder. Also, denke ich, brauche ich dazu nicht ausführen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ich beziehe mich auf das Verbot der Testzykluserkennung. Das interessiert mich in dem Zusammenhang.

**Zeuge Christoph Albus:** Da muss man aber wirklich die unterschiedlichen Fahrzeugarten unterscheiden. Wir reden - so ist zumindest mein Verständnis vom Untersuchungsgegenstand - über Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, also alles, was unter der Verordnung 715/2007 läuft, und da hatten Sie ja angesprochen: Abschaltvorrichtung bzw. Zykluserkennung. Und dazu kann ich ganz gern was sagen. Sie hatten richtigerweise gesagt, „Abschaltvorrichtung“ ist dort im Artikel 5 ja näher beschrieben, im Artikel 3 ist definiert, was es ist. Im Artikel 5 heißt es, es ist ausdrücklich verboten - die Abschaltvorrichtung. Es gibt drei Ausnahmegründe, womit man begründen kann, dass man eine Abschaltvorrichtung als zulässig erklärt. Ansonsten ist sie unzulässig. Das ist mein Verständnis von diesem Artikel 5 in Zusammenhang mit der Definition.



## 5. Untersuchungsausschuss

Man muss hier ein bisschen aufpassen. Ich würde auch vorschlagen, dass wir im weiteren Laufe des Abends uns auf diese Definition und auf diese Vorschrift beziehen, denn die UN-Regelung 83, die ja auch für Pkw gilt - und die Vorläufferrichtlinie 98/69, die die Euro-3- und Euro-4-Vorschriften beinhaltet -, hat ein etwas anderes Verständnis von Abschaltvorrichtungen, hat aber letztendlich die gleiche inhaltliche Wirkung. Also, wenn wir uns auf die Begrifflichkeit „Abschaltvorrichtung - zulässig, unzulässig“ aus der 715 beziehen im Weiteren, das wäre mir ganz lieb.

Sie hatten auch noch den Begriff „Zykluserkennung“ genannt. Ist ja nicht definiert, wie Sie auch schon gesagt haben, ist auch aus meiner Sicht erst mal nicht unzulässig. Es gibt in dem Zusammenhang ja auch noch weitere Begriffe, die häufig gebraucht werden wie „Prüfstandserkennung“ oder „Testererkennung“ - also, dass ein Fahrzeug sich im Test befindet, was manchmal aus technischen Gründen bei den heutigen modernen Fahrzeugen auch nötig ist. Eine Zykluserkennung - weiß ich nicht, ob man die unbedingt braucht, aber sie ist per se erst mal nicht verboten. Mein Verständnis ist: Es ist eine unzulässige Abschaltvorrichtung, wenn ich in einem Test eine andere Emissionsstrategie fahre als außerhalb des Tests im realen Verkehr. - Das ist für mich eine unzulässige Abschaltvorrichtung.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Aus dem Antwortschreiben geht ja auch hervor, dass Dinge von der Bundesregierung in der Vergangenheit vorangetrieben worden sind. Seit wann und weshalb hat die Bundesregierung, wie es in diesem Schreiben heißt, die Bestrebungen vorangetrieben, dieses Verbot in die Verordnung für die Anforderungen an die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit zu übernehmen?

**Zeuge Christoph Albus:** Also speziell zu dem Antwortschreiben möchte ich mich nicht äußern, weil es, wie gesagt, um Geräusche ging und um motorisierte Zweiräder. Das ist nicht untersuchungsgegenständlich. Grundsätzlich kann ich sagen - zumindestens was mein Referat betrifft und auch die Zusammenarbeit mit den Ressorts -:

Wir setzen uns in den Verhandlungen auf internationaler Ebene in Brüssel und in Genf immer dafür ein, dass wir ein hohes Maß an Sicherheit und Umweltschutz erreichen - ich ja speziell im Umweltschutzbereich. Von daher sind wir sehr daran interessiert, dass moderne zielführende Vorschriften entwickelt werden und auch eingeführt werden. Dafür haben Deutschland und mein Referat eigentlich in der letzten Zeit immer gestanden.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja, ja. Sie haben recht. Also nicht untersuchungsgegenständlich sind Lärmgeschichten. Das habe ich auch nie bestritten. Aber ich konzentriere mich ausdrücklich auf das hier auch in dem Antwortschreiben Erwähnte: und beim Spritverbrauch von Autos und Motorrädern und dass Grenzwerte bzw. Verbräuche auf dem Prüfstand eingehalten werden, habe die Bundesregierung bereits in der Vergangenheit vorangetrieben. Also daraus leite ich ab, dass diese Frage dann auch hier in Rede steht, und deshalb meine Frage noch mal: Können Sie mir sagen, wie diese Bestrebungen vorangetrieben worden sind - in Bezug auf Verbräuche?

**Zeuge Christoph Albus:** Gut, wenn es um Verbräuche und Pkws und leichte Nutzfahrzeuge geht, muss ich das Stichwort „WLTP“ sagen - die Entwicklung des weltweit harmonisierten Zyklus, was in Genf unter dem 98er-Abkommen vorangetrieben worden ist. Da hat sich Deutschland sehr dafür eingesetzt, dass dieser moderne Zyklus bzw. - was ja noch viel wichtiger ist - die Testbedingungen, die damit definiert werden, wo wir ja Flexibilitäten einengen wollen, die in der Vergangenheit zu diesen Abweichungen geführt haben - - Da hat sich Deutschland sehr stark für eingesetzt, dass dieser WLTP entwickelt wird - so schnell wie möglich und so gut wie möglich -, und das ist, glaube ich, mit der Aussage gemeint gewesen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und können Sie mir sagen, welche Organisationseinheiten des BMVI seinerzeit die in dem Antwortentwurf beschriebene Übernahme des Verbots der Testzykluserkennung in die delegierte Verordnung und in welcher Form vorangetrieben haben?



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Christoph Albus:** Also, wie gesagt, da handelt es sich dann wieder um Motorräder, weil in den Pkw-Vorschriften ist ja die Abschalt einrichtung schon sehr viel länger drin, und hier geht es im Zusammenhang auch um die Geräuschvorschriften. Ich gehe davon aus, dass es nur mein Referat war, aber, wie gesagt, meiner Meinung nach nicht untersuchungsgegenständlich.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Der von Ihnen gezeichnete Antwortentwurf auf die Frage der Kollegin Höhn wurde nach Aktenlage zwar von Herrn Zielke gebilligt - das ist Material BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 27 7357.2-2, Ordner 8 von 79, Blatt 507 -, in der Antwort, die Frau Höhn schließlich mit Datum vom 13. Oktober 2015 von Staatssekretär Barthle bekam - das ist ebenda, Seite 505 -, fehlten dann jedoch die Ausführungen zum Verbot von Testzykluserkennung und auch der Begriff der „manipulationserschwerenden Maßnahmen“ in der delegierten Verordnung für Anforderungen an die Umweltverträglichkeit usw. Weshalb und auf wessen Betreiben wurde Ihres Wissens der bereits von Ihrer Abteilungsleitung abgesegnete und vom BMUB mitgezeichnete Antwortentwurf noch derart stark verändert und gekürzt? - Das ist ebenda, Blatt 507.

**Zeuge Christoph Albus:** Das kann ich Ihnen nicht sagen. Es ist so, dass wir sehr häufig keine direkte Rückmeldung aus den höheren Bereichen bekommen, wenn etwas geändert wird. Manchmal gibt es Rückfragen, nicht immer. In diesem Falle weiß ich es einfach nicht.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke. - Das Wort ist bei der CDU/CSU-Fraktion. Herr Müller.

**Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):** Herr Vorsitzender! Sehr geehrter Herr Albus, erst mal vorweg: Ich fand, das war nach einigen dunklen Momenten am heutigen Tage mal eine lichtreiche, sehr kompakte Erklärung, was wir unter einer unzulässigen Abschalt einrichtung verstehen sollten. Vielen Dank dafür. Das hat schon mal sehr geholfen.

Folgende Frage hätte ich an Sie: Sie waren ja im gesamten Untersuchungszeitraum im Verkehrs-

ministerium für den Bereich Kraftfahrzeugtechnik (Umweltschutz) federführend tätig, und dann kam es um den 18. bis 20. September dazu, dass die Öffentlichkeit eine Mitteilung der EPA bekannt wurde, dass Mitarbeiter des VW-Konzerns eingeräumt hätten, in den USA unzulässige Abschalt einrichtungen in Fahrzeugen verwendet zu haben. Wann haben Sie persönlich von dem Umstand Kenntnis erhalten, dass VW in den USA eine derartige Software bzw. dort unzulässige Abschalt einrichtung verwendet hat, die den Abgasausstoß hinsichtlich Stickoxiden manipulierte, und auf welchem Weg haben Sie davon erfahren?

**Zeuge Christoph Albus:** Erst mal vielen Dank für das Lob, Herr Abgeordneter, und dann zu Ihrer Frage: Das weiß ich noch ganz genau, wie das gewesen ist. Denn ich war in Urlaub mit meinem Motorrad, komme montags aus Frankreich zurück und tanke an der Tankstelle und sehe die Schlagzeile auf der Zeitung. Vorher habe ich nichts davon gehört und erfahren. Am liebsten wäre ich direkt umgedreht und wieder zurückgefahren.

(Heiterkeit - Ulli Nissen  
(SPD): Das verstehe ich!)

Also an dem Montag, den - ich weiß nicht - 20. oder so etwas.

**Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):** 21. war das.

**Zeuge Christoph Albus:** Ja.

**Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):** Wäre ein guter Anlass gewesen. - Also, Sie hatten vor dem 19., 20. September - so etwas in der Größenordnung - keine weiteren Anhaltspunkte? Oder hatten Sie irgendwelche Zweifel an der rechtlichen Zulässigkeit von Abgasreinigungsanlagen bei Pkw oder leichten Nutzfahrzeugen?

**Zeuge Christoph Albus:** Nein, es gab keine Zweifel. Es ist auch im internationalen Expertenkreis das nie diskutiert worden - vor diesem Hintergrund des Artikels 5 der europäischen Verordnung. Es gab keine Zweifel, es gab keine Hinweise. Wir wussten alle von den Unterschieden



## 5. Untersuchungsausschuss

zwischen den Laborergebnissen und den Realergebnissen auf der Straße. Das ist ja hinlänglich bekannt und diskutiert.

Insbesondere bei den NOx-en im Schadstoffbereich, da haben wir ja dann in den letzten Jahren die Vorschrift RDE entwickelt, um das in den Griff zu kriegen. Und bei den Kraftstoffverbräuchen war es WLTP, um da die Messvorschriften besser zu machen, um realitätsnähere Werte zu bekommen. Aber dass etwas Illegales passiert - also das, wofür der Artikel 5 eigentlich da ist, um das zu verhindern, um dann auch wirklich eine juristische Grundlage zu haben, um dagegen vorzugehen, wie jetzt im VW-Fall -, das war bis zu dem Zeitpunkt vorher nicht bekannt, und ich bin auch, wie gesagt, fast vom Stuhl gefallen, als ich das zum ersten Mal dann intensiver gehört habe, was dahintersteckte. Ich hätte es nicht für möglich gehalten.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Also mit anderen Worten: Dieser, wie Sie sagten, allgemein bekannte Umstand, dass Verbrauchs- und insofern auch Emissionswerte - das korreliert ja -, die auf dem Prüfstand ermittelt worden sind, die dann veröffentlicht werden, mit den Realverbräuchen nicht übereinstimmen, diese Differenz hat sich dann aus Ihrer Sicht durch die Unzulänglichkeiten der bis dato verwendeten Prüfzyklen erklärt?

**Zeuge Christoph Albus:** Unter anderem der Prüfzyklen. Ich hatte jetzt eben schon gesagt: Es ist nicht nur der Zyklus allein, es sind auch die Rahmenbedingungen der Messungen, die Besonderheiten einer Labormessung. Es gibt auch bestimmte administrative Vorschriften in den europäischen Vorschriften, die dazu führen, dass es Flexibilitäten gibt. Das ist ja bekannt seit quasi schon - - Ja, seit ich Referatsleiter bin, ist das Thema bekannt. Wir haben bei den Schadstoffemissionen, also speziell beim NOx, nachdem wir das Partikelproblem ja mehr oder weniger in den Griff gekriegt haben, bei den NOx-en mit Sorge gesehen, dass die Grenzwertabsenkung von Euro 3, 4, 5, 6 nicht zu den erwarteten Verbesserungen in der Luftqualität geführt hat.

Dann gab es dazu ja auch Studien und Ergebnisse, und uns war klar, dass da etwas gemacht werden muss; denn so macht Gesetzgebung keinen Sinn, dass wir immer schärfere Grenzwerte einführen und der Effekt draußen in der Realität spiegelt sich nicht wider. Deswegen ist 2010, 2011 von der Europäischen Kommission ja dieses Projekt RDE ins Leben gerufen worden, unter Zustimmung der Mitgliedstaaten, und da arbeiten wir konzentriert oder haben wir damals konzentriert daran gearbeitet, eben neben dem Labor test einen Zusatztest zu führen.

Zunächst war noch in der Diskussion, ob man das als Zufallstest auf der Rolle im Labor macht oder als Straßenmessung. Man hat sich dann vor etwa vier Jahren dazu entschieden, das als Straßenmessung zu machen, und das ist für den Bereich „Abweichungen Labor - Realität“ für die Schadstoffe, also speziell NOx. Im CO<sub>2</sub>-Bereich ist es der WLTP gewesen. Das war der Schwerpunkt. Der ist ja in Genf entwickelt worden als globale technische Regelung.

Damit wird ein neuer Zyklus eingeführt, der allerdings nicht so große Effekte hatte, wie wir es am Anfang erwartet haben, aber die Prüfbedingungen, die wir neu definiert haben wie die Ausrollversuche, die Massedefinitionen, Einbeziehung der aerodynamischen Verhältnisse des Fahrzeuges und, und, und - - Das ist eine lange Liste von Einzelkriterien, die wir verbessert haben, hohe Flexibilität da eingegrenzt haben - plus noch die administrativen Themen, die ja jetzt in Brüssel vor ein paar Monaten, im Juli, entschieden worden sind für den WLTP und die Umsetzung in europäisches Recht. Das hat alles dazu geführt oder wird in Zukunft dazu führen, dass wir insbesondere im CO<sub>2</sub>-Bereich - und der Kraftstoffverbrauch korreliert ja damit - realitätsnähere Werte haben werden - im Typgenehmigungsverfahren.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Zu diesen Überlegungen, die angestellt worden sind - wie gesagt, aber schon deutlich vor dem September 2015 -, gehört dazu auch so etwas wie diese Feldüberwachungen und Feldüberprüfungen, oder ist das in einem anderen Zusammenhang zu sehen?



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Christoph Albus:** Also, ich würde keinen direkten Zusammenhang sehen. Die Feldüberwachung, die wir ja seit 2010, 2011 mit einem Forschungsprojekt der BASt und des KBA und des Umweltbundesamtes durchgeführt haben, diente mehr dazu, eine gewisse Unabhängigkeit von dem im Typgenehmigungsverfahren festgelegten Verfahren zur Überprüfung der im Verkehr befindlichen Fahrzeuge zu schaffen; denn das nach Richtlinie oder nach Verordnung vorgesehene Verfahren ist ja quasi eine Selbstüberprüfung des Herstellers. Der Hersteller holt sich die Fahrzeuge aus dem Feld, misst die und legt dann der zuständigen Typgenehmigungsbehörde die Werte vor.

Es gab in der Verordnung die Möglichkeit von solchen nationalen Überwachungsmaßnahmen, diese Feldüberwachungen, und da hat sich Deutschland neben drei anderen Ländern dazu entschieden, so etwas durchzuführen, in erster Linie, um zu gucken, ob da irgendetwas nicht in Ordnung ist - das Forschungsvorhaben hat gezeigt, dass der Typ-1-Test und die Überprüfung der im Verkehr befindlichen Fahrzeuge in Ordnung sind -, aber auch, um Hinweise zu kriegen, wo wir die Vorschriften eventuell etwas anpassen müssen. Das war dann im Bereich, dass wir gesehen haben: a) das statistische Verfahren, was derzeit in der Vorschrift drin ist, ist sehr aufwendig und nicht unbedingt zielführend - also sehr hoher Aufwand, sehr wenig Effekt -, und wir haben gemerkt, dass wir die CO<sub>2</sub>-Emissionen in dieses Verfahren zur Überprüfung der im Verkehr befindlichen Fahrzeuge hineinbekommen wollen. Das ist ein Vorschlag, den Deutschland schon seit längerer Zeit jetzt in Brüssel vorträgt.

Also zwei Ziele: Einmal, zu gucken: Ist da irgendwas im Argen mit der Überprüfung der im Verkehr befindlichen Fahrzeuge? - Haben wir nicht festgestellt, es gab keinen Anlass, da in Sachen Typgenehmigungsrecht gegen irgendeinen Fahrzeughersteller vorzugehen. Zweitens: Vorschriftenverbesserung. - Das Beispiel zeigt aber auch: Wir haben in dem Zusammenhang nie, nie das Thema Artikel 5 irgendwie ins Spiel gebracht. Das war für uns gar kein Thema, dass man damit

diesen Gesamtbereich „Verringerung der Emissionen und größere Realitätsnähe der Emissionen“ irgendwie in den Griff kriegen kann.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Da will ich noch mal nachfragen. Hat dieses erste Felduntersuchungskonzept des UBA Ihrer Erinnerung nach Prüfprozeduren ausdrücklich erwähnt oder diesen Gedanken jedenfalls vorformuliert, dass eine solche Feldüberwachung dann schließlich auch dazu führen sollte, unzulässigen Abschaltvorrichtungen auf die Spur zu kommen?

**Zeuge Christoph Albus:** Von unzulässigen Abschaltvorrichtungen war meines Wissens nach in dem Projektvorschlag nicht die Rede. Es war, glaube ich, einer der vielen Punkte, die in dem Vorschlag drin waren, die Testzykluserkennung. Das ist aber nie großartig thematisiert worden, was uns damals umtrieb, und ich habe ja an einer Sitzung auch mit den Ressortkollegen teilgenommen, ansonsten war ich mit dem Projekt Feldüberwachung persönlich gar nicht so eng befasst. Das hat ein Mitarbeiter von mir gemacht. Aber in den Gesprächen, die wir damals - 2008, 2009 - geführt haben, ging es mehr darum, diesen Wechsel zu vollziehen. Das war ja nicht einfach. Feldüberwachung hat bisher - davor - immer in der Historie das Bundesumweltamt gemacht. Wir hatten nie einen offiziellen Auftrag, als BMVI so etwas zu machen.

Ich hatte jetzt eben schon gesagt: Wir waren einer von vier Mitgliedstaaten, die so etwas überhaupt durchgeführt haben. Das heißt, es war Neuland, und der Wunsch wurde vom BMUB an uns herangetragen - damals war es noch das BMU -, und das wurde diskutiert: Zuständigkeiten, welche Inhalte schwerpunktmäßig. - Aber wir haben dieses Thema Zykluserkennung oder unzulässige Abschaltvorrichtungen damals nicht intensiv diskutiert, weil wir auch keine Hinweise hatten, dass da irgendwas mit zu holen ist, dass da was im Argen ist.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Insofern noch mal dann trotzdem etwas weitergehend eine Frage: Was wäre denn technisch geboten oder erforderlich, um unerlaubte Motorsteuerungssoftware rechtssicher nachzuweisen?



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Christoph Albus:** Das kann ich Ihnen nicht beantworten. Das geht ja auch ein Stück weit in die Zukunft, ist eine Frage: Was wäre erforderlich? - Ich bin an der Stelle auch kein Experte, der das sagen kann. Mit dem Bericht der Untersuchungskommission hat das BMVI ja Vorschläge gemacht, was in Zukunft gemacht werden soll. Herr Minister Dobrindt hat ja auch schon mit Sofortmaßnahmen das Kraftfahrt-Bundesamt beauftragt, jetzt bei neuen Typgenehmigungen und Erweiterungen von Typgenehmigungen im Vorgriff auf die zukünftigen Vorschriften etwas zu machen. Das ist veröffentlicht, das ist von uns geäußert worden, aber jetzt detailliert zu sagen, was aus meiner Sicht notwendig wäre, dazu bin ich nicht in der Lage.

**Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):** Okay. Vielen Dank. - Das war es erst mal für die erste Runde.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann ist das Wort bei Bündnis 90/Die Grünen.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Herzlichen Dank. - Herr Albus, Sie haben ja eben so ein bisschen geschildert, Ihnen ist das Problem „Realemissionen - Emissionen auf der Rolle“ - also das, was da ist - schon länger bekannt. Jetzt gibt es ja - ich vermute, das kennen Sie auch - das Handbuch der Emissionsfaktoren aus dem Umweltbereich, und da kann man ja so Dinge feststellen - ich rede jetzt über Stickoxide -: steigende Emissionen von Euro 4 nach Euro 5. Die Diskrepanz wird also immer größer. Wie haben Sie sie vorher für sich denn dann erklärt? - Klar, Sie haben gesagt: Illegale Abschaltvorrichtungen oder so was kannte keiner. - Aber wie war denn Ihre Erklärung vorher dafür?

**Zeuge Christoph Albus:** Vielen Dank, Herr Abgeordneter, für die Frage. - Steigende Emissionen von Euro 4 nach Euro 5 kann ich jetzt so nicht bestätigen. Dazu kenne ich mich aber auch im Bereich der Emissionsfaktoren, dieses Handbuchs, zu wenig aus. Was mir immer geläufig war, ist, dass die erwarteten Absenkungen über die Grenzwertsprünge von Euro 4 nach Euro 5 - - Und da muss man ja auch noch unterscheiden: Über welchen Schadstoff reden wir? Euro 5 hat ja

vor allem die Partikelemissionen angepackt, Euro 6 hat ja dann vor allen Dingen die NOx-Emissionen eingeschränkt, stärker eingeschränkt - auf 80 mg/km jetzt in Euro 6. Und das spiegelte sich in den Emissionsfaktoren nicht wider. Ich würde nicht sagen: Euro 4 nach Euro 5 waren dann auf einmal höhere Emissionen. - Das würde ich so nicht sagen.

Sie haben nach den Gründen gefragt, wie wir uns damals dafür - - Bleiben wir mal im Schadstoffbereich. Wir sind davon ausgegangen, dass die Fahrzeughersteller über die technischen Möglichkeiten, die bei modernen Fahrzeugen heute gegeben sind - mit einer unendlichen Vielzahl von Motorkennfeldern, Einstellgrößen und, und, und -, sich darauf konzentrieren, dass sie so optimal wie möglich und so effizient wie möglich die gesetzlichen Vorschriften erfüllen. Das heißt, im Fahrzyklus NEFZ - auf der Rolle im Test - wollen sie optimale Ergebnisse erzielen, und sie haben die Außenbereiche nicht so im Vordergrund gesehen, das heißt - so haben wir das immer ausgedrückt - auf den Zyklus hin konstruiert. Das war aus unserer Sicht aber legal - nicht schön, aber legal.

Zweiter Grund ist: Wenn man in der Realität rumfährt, hat man es mit ganz anderen Bedingungen zu tun. Man fährt andere Lastverhältnisse, man fährt mal bergauf, was über das Typgenehmigungsverfahren zum Beispiel nicht abgedeckt ist, man fährt in anderen Temperaturbereichen und, und, und. - Das ist der zweite Grund, warum es erhöhte Emissionen gab.

Und dann natürlich der dritte Grund: Es gibt den Artikel 5 mit den zulässigen Abschaltvorrichtungen, die mit diesen drei Gründen: Motorschutz, Start des Motors, und wenn es sich im Zyklus zeigt. Das sind ja diese drei Gründe, die man nehmen kann. Das mag sicherlich auch gewesen sein, aber auch da haben wir das immer so eingeschätzt, dass das im legalen Bereich ist, also nicht im illegalen Bereich. Und ich muss sagen, bisher ist mir der Fall VW - - Das ist aus meiner persönlichen Sicht eine illegale Abschaltvorrichtung, eine unzulässige Abschaltvorrichtung. Das ist im Moment für mich aber auch das Einzige, was nachgewiesen ist.



## 5. Untersuchungsausschuss

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

Also die Frage wäre ja - oder die schließt sich aufgrund Ihrer Äußerung dann an -: Wir haben ja jetzt auch gelernt seit anderthalb Jahren, dass bei bestimmten Temperaturen, Höhenlagen, Lenkwinkeln - da gibt es ja alles Mögliche -, Motor-drehzahlen die Abgasreinigungseinrichtungen heruntergeregelt, abgeschaltet und dann auch gegebenenfalls nicht wieder angeschaltet werden - je nachdem. Ein Hersteller hatte das. War Ihnen also gerade beispielsweise die Frage der Außentemperaturen - - War Ihnen das denn vorher bekannt, dass Hersteller so was machen, von mir aus mit der Begründung Motorschutz, dass beispielsweise unterhalb von 17 Grad so eine Abgasreinigung komplett abgeschaltet oder stark heruntergeregelt wird?

**Zeuge Christoph Albus:** Sie hatten ja jetzt einige Kriterien genannt. Lenkwinkel würde ich jetzt mal nicht als das gängige Kriterium nehmen, was zu einer Abschaltvorrichtung - zu einer zulässigen - zählen würde. Kann ich aber letztendlich auch nicht beurteilen. Die Dinge, die wir diskutiert haben, das waren eben diese andere Dinge, andere Lasten, andere Temperaturen und, und, und. Ich war in den damaligen Prozessen auch nie so stark involviert, um das damals mitbekommen zu haben.

In den letzten 16 Monaten haben wir natürlich über verschiedene Recherchen alte Unterlagen durchgesehen und, und, und. Da konnte man sehen, dass im RDE-Prozess, wo ja unendlich viele Arbeitsgruppensitzungen gelaufen sind, unendlich viele Studien gelaufen sind und, und, und, dass da das Thema „Temperatur und Abschaltung“ auch schon mal vorkam. Das haben wir in der Rückschau jetzt, nachdem wir den VW-Fall aufgearbeitet haben und nachdem wir uns um diese Nachmessungen des Kraftfahrt-Bundesamtes gekümmert haben, wo ja dieses sogenannte Thermofenster auch aufgedeckt worden ist - - Da haben wir gesehen, dass das früher schon mal thematisiert worden ist, aber immer in dem Zusammenhang: Wir wollen eine gute RDE-Vorschrift entwickeln. - Das war eigentlich die Motivation und Ziel der ganzen Sache. Wir haben es nie in den Expertengruppen vor dem Zusammenhang des Artikels 5 diskutiert.

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

Okay. - Aber die Frage ist: War Ihnen denn klar oder bekannt, dass Hersteller so etwas einsetzen, also bei bestimmten Temperaturen das runterfahren - ob legal oder illegal jetzt mal völlig beiseitegelassen? Der Fakt an sich, dass das stattfindet - das ist ja jetzt auch eine Erkenntnis der ganzen Geschichte, dass das ein verbreitetes Phänomen ist -, war das vorher bekannt?

**Zeuge Christoph Albus:** Also mir persönlich nicht im Zusammenhang mit den Abschaltvorrichtungen. Wie gesagt, in der Rückschau jetzt, wo wir recherchiert haben und das Ganze versucht haben nachzuvollziehen - - Was mir bekannt war, ist, dass man ja speziell einen Tieftemperaturtest - ich glaube, das ist der Typ-6-Test in Euro-5/Euro-6-Verordnung 715/2007 - eingeführt hat, was ja schon darauf hinweist, dass man gerade auch bei sehr niedrigen Temperaturen als Starttemperatur darauf achten muss, dass die Abgasreinigungsanlage noch vernünftig läuft. Aber selbst dieser Typ-6-Test ist ja auch mit anderen Grenzwerten belegt als der normale Typ-1-Test, der ja zwischen 20 und 30 Grad damals gefahren wurde. Mit WLTP ändert sich das ja auch ein Stück weit.

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

Okay. - Ich lasse es jetzt mal in der ersten Runde.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Das Wort ist bei der SPD-Fraktion. - Bitte schön.

**Arno Klare** (SPD): Herr Albus, ich schließe mich explizit dem Lob, das Ihnen gerade schon mal zuteil geworden ist - von Herrn Müller - an.

(Carsten Müller (Braunschweig)  
(CDU/CSU): Aber viel zu selten!)

- Macht man viel zu selten. Ja, in der Tat, deshalb mache ich das jetzt auch gerade noch mal. - In der Tat haben - das stellen wir ja fest - die NOx-Emissionen absolut natürlich deutlich abgenommen. 1990 lagen die - Deutschland, UBA-Zahl - bei 2 885 Jahrestonnen (sic!), die liegen jetzt bei 1 233. Also ist schon deutlich abgenommen, allerdings nicht genug - schon richtig. Und der Verkehr hat daran immer noch weit über 60 Prozent.



## 5. Untersuchungsausschuss

Darüber sind wir uns einig. Das wollte ich nur mal - - nur mal, damit diese Zahlen genannt werden.

Die beiden Stichworte „WLTP“ und „RDE“ haben Sie gerade schon mal genannt, und dahin zielen jetzt auch meine Fragen. Ich habe festgestellt bei der Beobachtung dieses Prozesses, dass beim WLTP - Entwicklung Ort: Genf; haben Sie auch gerade genannt, und damit auch ein anderer Zusammenhang - so die Hersteller, also die großen Automobilhersteller, ja durchaus positiv, fast sogar schon pushend waren, während bei RDE waren die eher von skeptischer Zurückhaltung - um es mal vorsichtig auszudrücken. Jetzt hängen die beiden Dinge nicht unmittelbar miteinander zusammen, aber aus meiner Sicht ergänzen sie sich schon sehr und haben einen systemischen Zusammenhang. Wie erklären sich diese unterschiedlichen Haltungen dahinter, und wie haben Sie das wahrgenommen?

**Zeuge Christoph Albus:** Vielen Dank, Herr Abgeordneter. - Ich würde das mal nicht so krass sehen, dass man das so als „bei dem einen super mitgearbeitet und bei dem anderen gebremst“ - - Ich hab es jetzt mal so krass ausgedrückt. So habe ich es nicht empfunden. WLTP in Genf war ja unter dem 98er-Abkommen. Das 98er-Abkommen entwickelt die globalen technischen Regelungen, das heißt, man hat eine harmonisierte Regelung, die möglichst weltweit eingesetzt wird, und das ist natürlich ureigenstes Interesse der Automobilhersteller, so eine globale, harmonisierte Regelung zu entwickeln.

Zum Zweiten: Das haben Gespräche gezeigt mit den Herstellern. Den Herstellern hat gerade bei CO<sub>2</sub> dieses Auseinanderklaffen - - Das war ja ein Prozess, das war ja nicht auf einmal da, sondern wir haben vielleicht bei 5 Prozent mal angefangen, sind im Moment im Durchschnitt bei 20, 25 Prozent. Ich kenne die Zahl nicht genau. Aber dieses Auseinanderklaffen der Laborwerte mit den Realwerten, die ja fast jeder Autofahrer an der Tankstelle selber auch quasi merken kann, wenn er das mal mit den Einträgen im Handbuch vergleicht, das war eine Sache, die auch den Automobilherstellern nicht gefallen hat. Sie haben gemerkt, dass sie da sehr stark in der Kritik sind.

Des Weiteren gab es sicherlich dadurch auch eine unterschiedliche Handhabung der Automobilhersteller mit den Typgenehmigungsvorschriften. Ich habe jetzt eben schon davon gesprochen, dass derzeit bei der CO<sub>2</sub>-Messung es unendlich viele Flexibilitäten gibt, sowohl beim Zyklus als auch bei den Testbedingungen als auch im administrativen Bereich, und ich glaube, die Hersteller wollten das ein bisschen neutraler und objektiver gestalten - diesen ganzen Test -, weil es gab Hersteller, die haben es extrem ausgenutzt, es gab andere Hersteller, die haben es weniger extrem ausgenutzt. Hatten wir das Gefühl, wir hatten keine klaren Fakten dafür.

Also das sind so die Gründe, warum sehr wahrscheinlich der Prozess in Genf, weil es ging um CO<sub>2</sub>-Objektivierung, und es ging um internationale Harmonisierung, die von den Herstellern sehr stark forciert wurde. RDE war ein Brüsseler Prozess, und es gibt meiner Kenntnis nach weltweit diese RDE-Vorschrift bei den Typgenehmigungsvorschriften derzeit nur in Europa, nirgendwo anders. Das heißt, es war ein neues Feld, es war Unsicherheit für die Hersteller, viele neue Vorschriften und Vorgaben und Tests und, und, und, und da sind die Hersteller - das ist meine Erfahrung - immer sehr zurückhaltend. Ich würde es aber nicht dahin gehend jetzt beurteilen, dass sie gebremst haben, den Prozess verzögert haben gebremst haben oder wie auch immer.

**Arno Klare (SPD):** Hintergrund meiner Frage ist - weil Sie ja gerade die Testbedingungen oder die Randbedingungen oder die Vorabwerte bei den Rollentests genannt haben -: Gerade dort ist ja von den Herstellern, ich sage es mal etwas salopp, getrickt worden - bei den Ausrollversuchen zum Beispiel, wo man also besonders schwere Felgen genommen hat, damit die Karre weiterrollte, und hat den Tank nicht ganz voll gemacht und alles ausgebaut, was man irgendwie ausbauen konnte, damit das Ding überhaupt noch fuhr usw., usw. Man hat die Bremswirkung auf null gestellt, man wollte sowieso ausrollen und nicht bremsen - schon richtig, man war auf einer Teststrecke. Das ist ein bisschen scherzhaft jetzt.



## 5. Untersuchungsausschuss

Da hat man dann zugestimmt und hat gesagt: Okay, machen wir alles nicht. Dürfen wir - - Alles normiert, jetzt halten wir uns dran. - Insofern verwundert es mich etwas, dass die bei RDE, wo es dann eine Real-Life-Überprüfung gibt, dann doch mit großer Skepsis da rangehen. Es sind ihnen doch sozusagen Instrumente genommen worden - bei dem WLTP-Prozess -, die sie vorher hatten, die sie jetzt ja nicht haben und die früher ganz, ganz entscheidend waren. Deshalb meine Nachfrage noch mal: Wieso sind die da sozusagen mit - - ja, konstruktiv da reingegangen?

**Zeuge Christoph Albus:** Also, wie gesagt, was ich jetzt eben sagte: Die Objektivierung war auch ein Ziel der Hersteller. Was man aber auch sagen muss, ist, dass es eine relativ frühe Festlegung in Europa gab. Wir haben ja die CO<sub>2</sub>-Verordnung, wo die Flottenwerte festgelegt sind, und es gab eine Zusage für die Hersteller, dass, wenn wir ein schärferes Messverfahren - also ein Typgenehmigungsverfahren, WLTP, nicht nur Zyklus, sondern das Prüfverfahren und die administrativen Vorschriften - in Europa einführen bei gleichbleibenden CO<sub>2</sub>-Zielwerten - - dann müssen wir korrelieren, und das ist relativ früh zugesagt worden. Und von daher war diese Sorge von den Herstellern, so im Prinzip durchs Hintertürchen eine verschärfte Vorschrift einzuführen - neuer Testzyklus viel schärfer, aber die Grenzwerte oder die Flottenzielwerte bleiben gleich -, das ist durch dieses Korrelationsverfahren, was von der Kommission ja durchgeführt worden ist - - Damit ist den Herstellern im Prinzip, ich sage mal - - die Versuche, dass sie das nicht unterstützen oder nicht für gut befinden - - Da ist denen im Prinzip sehr früh der Wind aus den Segeln genommen worden.

Bei RDE möchte ich noch mal darauf hinweisen: Man muss sich das mal vorstellen: Der Hersteller konstruiert ein Fahrzeug mit unendlich vielen Möglichkeiten, aber es ist eben ein Riesenunterschied, ob ich einen Ampelstart mache oder ob ich mit 30 Stundenkilometern oder 50 Stundenkilometern konstant irgendwo fahre, und RDE - eine Messfahrt in der Stadt, über Land, auf der Autobahn mit sehr weiten Randbedingungen, was die Temperaturen, die Dynamikwerte usw. betrifft - bietet ein riesengroßes Feld. Das wollten wir ja auch, wir wollten ja den Normalbereich

relativ weit abdecken. Aber es ist ein riesengroßes Feld für einen Hersteller, dass da Eventualitäten drin sind, die er technisch nicht abdecken kann, und hinterher kommt jemand, misst nach und weist dem Hersteller mit einer sehr scharfen RDE-Fahrt nach: Er hat's gerissen. - Und das war, glaube ich, die Angst von den Herstellern.

**Arno Klare (SPD):** Also, es wird die RDE-Fahrt ja nicht pausenlos darin bestehen, mit Anhänger hintendran und sechs Leuten drin mit Vollgas den Brenner hochzuheizen oder so.

(Heiterkeit)

Dann, weiß ich nicht, reißt wahrscheinlich jedes Fahrzeug jedwede Grenze. Das wird ja so nicht sein.

Die Debatte bei RDE kreiste ja um diese Konformitätsfaktoren, die halt eingebaut werden sollten, und da gab es sehr unterschiedliche Ausgangswerte. Die Automobilindustrie hat von über 3 geredet, und es gab dann welche, die gesagt haben: Nein, da müssen wir drunter bleiben. - Wie war dieser Abstimmungsprozess innerhalb der Bundesregierung? Man hat sich nachher auf 1,95, wie ich gehört habe - von Herrn Flasbarth zumindest, der hat das ja hier ausgesagt -, geeinigt, und hinterher herausgekommen ist: in der ersten Phase 2,1. Wie war dieser Abstimmungsprozess?

**Zeuge Christoph Albus:** Also, wir hatten ja mehrere Abstimmungsprozesse, wobei ich sagen muss, noch mal wieder: Ich persönlich war nicht derjenige, der das für unser Haus vorangetrieben hat und im Detail involviert war. Es war ein Mitarbeiter von mir. - Diesen Abstimmungsprozess muss man in der Historie sehen. Sie haben jetzt diesen sehr wichtigen Punkt der Konformitätsfaktoren herausgenommen. Es gibt aber auch noch viele, viele andere wichtige Punkte im RDE-Verfahren, die festgelegt wurden und die auch sehr wichtige Auswirkungen haben.

Aber nehmen wir mal die Konformitätsfaktoren, an dem Beispiel: Wie ist es abgelaufen? Wir hatten ja in Brüssel die Arbeitsgruppe, die sich technisch um die Entwicklung des RDE-Verfahrens gekümmert hat. Wir haben die Verabschiedung



## 5. Untersuchungsausschuss

des ersten RDE-Paketes gehabt, wo wir ja entschieden haben, noch keine Konformitätsfaktoren mit reinzunehmen. Die sind ja dann zusammen mit der Festlegung der Einführungsdaten im zweiten Paket verabschiedet worden.

In dem Zusammenhang hatten wir - die Verabschiedung war dann ja im Oktober 2015 - im Vorfeld - ich würde mal sagen: so ein dreiviertel Jahr vorher - intensiven fachlichen Austausch mit der Automobilindustrie auf nationaler Ebene, parallel zu dem europäischen Prozess. Und dort haben wir über Sinnhaftigkeit, Machbarkeit und Konsequenzen - unter „Konsequenzen“ sag ich jetzt mal: technische Konsequenzen, aber auch die Konsequenzen für die Luftqualität - sehr intensiv mit den Herstellern, mit Behörden, aber auch mit anderen Gruppierungen gesprochen. Wir hatten mehrere Fachgespräche mit dem VDA, wo auch das UBA, die BAST mit dabei waren, Technische Dienste, die Ressorts.

Wir haben uns sehr intensiv darum gekümmert; denn das müssen Sie sich mal vorstellen: Das, was von den Herstellern damals in den Raum geworfen wurde - ein sehr hoher Konformitätsfaktor, wo wir als Mitarbeiter der Ressorts den Kopf geschüttelt haben und sie versucht haben, uns das plausibel zu machen, darzustellen -, und das, was letztendlich rausgekommen ist - ein relativ niedriger Konformitätsfaktor, in der zweiten Stufe wird es ja 1,5 sein -, das war ein schwieriger Prozess, weil wir es ja von unserer Seite auch begründen müssen. Wir können ja nicht irgendeinen Wert festlegen, wo die Hersteller dann sagen: Nicht machbar, macht die Industrie kaputt und, und, und.

Also, das war ein langer Prozess. Wir haben sehr viele Fachgespräche dazu geführt und sind letztendlich dann zu dieser Ressortereinigung gekommen. Aber, wie gesagt, ich war nicht bei allen Sitzungen dabei. Ich war ja letztendlich auch gar nicht dabei, als es im TCMV im Oktober 2015 verabschiedet wurde.

**Arno Klare** (SPD): Zweiter Wert, der ein Politikum geworden ist, ist diese Transferfunktion, die jetzt erst mal mit Platzhalter auf eins, also neutral sozusagen, gesetzt worden ist. Das ist ja eine

Multiplikation, und wenn ich mit eins malnehme, ändert sich nichts. Da gab es auch oder gibt es immer noch die Forderung der OEMs: „Wir brauchen diese Transferfunktion“, und politisch kann man dann eventuell sagen: Das schwächt sozusagen RDE. Der Konformitätsfaktor reicht. Wir brauchen nicht noch Transferfunktionen. - Vielleicht können Sie mir als Laien mal erklären, wie das so zusammenhängt und wie das politisch auch in den Häusern debattiert worden ist.

**Zeuge Christoph Albus:** Also, die Diskussion ist Mitte 2015 intensivst geführt worden. Der Vorschlag kam ja vom VDA und auch auf europäischer Ebene dann von ACEA, und wir mussten zunächst mal verstehen, was die damit überhaupt meinten. Das war gar nicht so trivial, und vor dem Hintergrund des sowieso hohen Konformitätsfaktors, der von der Industrie erwartet wurde, kam jetzt auch noch die zusätzliche Aufweitung - so haben wir es zumindestens damit verstanden -, dass in den Bereichen der RDE-Fahrt, wo sehr hohe Dynamiken gefordert sind, wo vielleicht auch höhere Temperaturen sind oder andere Faktoren - hohe absolute Höhen, wo man fährt, Steigungen und so weiter -, man da dann auch noch die Konformitätsfaktoren rechnerisch erhöhen wollte. Das war uns also sehr suspekt.

Nichtsdestotrotz mussten wir uns natürlich mit diesem Vorschlag auch auseinandersetzen. Wir sind zu dem Schluss gekommen, dass man vielleicht diese Transferfunktion sinnvoll einsetzen kann, aber nur unter der Bedingung - und das ist ja dann letztlich auch im zweiten RDE-Paket festgelegt worden -, dass man, wenn man in den scharfen Bereichen der RDE-Testfahrt einen Korrekturfaktor nach oben erlaubt, dann in den leichteren Gegenden auch einen Korrekturfaktor nach unten, sodass im Prinzip über eine durchschnittliche RDE-Fahrt ein Ausgleich stattfindet, der wieder bei eins landet, und so ist es ja jetzt als Platzhalter auch in der Vorschrift drin.

Das heißt, der Vorteil, den ich persönlich sehe - - Aber das sind Sachen, die jetzt erst diskutiert werden. Aber es war eben auch ein Punkt, der damals, Mitte 2015, also innerhalb des Untersuchungszeitraums, diskutiert wurde und dann



## 5. Untersuchungsausschuss

letztendlich im Oktober 2015 ja auch festgelegt wurde. Der Vorteil ist: Man kann diese Unwägbarkeiten aus einer RDE-Fahrt, eine sehr schwache gefahren, von wem auch immer aus welchen Beweggründen, oder eine sehr scharfe gefahren, das kann man durch die Transferfunktion ein bisschen nivellieren. - Das ist für mich der Sinn und Zweck. Aber - das haben wir damals geäußert als Bundesregierung, das war auch die ressortabgestimmte Meinung - das können wir nur akzeptieren, wenn es nicht zu einer Emissionserhöhung in der RDE-Fahrt führt. Es muss unterm Strich plus/minus null rauskommen.

**Arno Klare (SPD):** Da meine Zeit jetzt abläuft, mache ich erst mal Schluss.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay. - Herr Albus, ich beziehe mich auf eine Sitzung des Technical Committee on Motor Vehicles vom 17. September 2010. Sie sind ja schon sehr lange mit diesen Fragen befasst, und zum damaligen Zeitpunkt ging es darum, zu einer Sprachregelung zu kommen - zwischen BMVBS und BMU -, und der Anlass war - so schreiben Sie es in einer Mail vom 15. September 2010 an Ihren Kollegen -, dass es da zu einer Ressortabstimmung kommen soll bezüglich Beschwerden einzelner Mitgliedstaaten, europäischer Mitgliedstaaten, zum Thema Luftqualität. Es wird festgestellt, dass die Strategie in Europa, die Luftqualitätsprobleme zukünftig zu lösen - - Und da sollte es darum gehen, dass anstelle von weiteren Schadstoffgrenzwertabsenkungen die Lösung in verbesserten Vorschriften zur Reduzierung der Realemissionen im Feld gesucht werden sollte.

Da gibt es eine Aussage von Ihnen, und zwar, dass statt durch weitere Grenzwertabsenkungen eine effektivere Verbesserung dadurch erreicht werden könnte, indem man die Neueinführung von Vorschriften macht, die sicherstellen, dass die realen Emissionen im Verkehr wirkungsvoll gesenkt werden. Und dann werden Beispiele genannt. Ich nenne das deshalb so ein bisschen ausführlich, weil unter diesem Punkt eben auch „technische Überwachung, Antimanipulationen“ auftaucht. Meine Frage ist: Wie definierten Sie

seinerzeit den von Ihnen in diesem Vorschlag einer Sprachregelung verwendeten Begriff „Antimanipulationen“?

**Zeuge Christoph Albus:** Also, 2010 ist natürlich jetzt schon lange her. Ich will mal versuchen, es zu beantworten. Wenn es vom Kontext her schwierig wird, würde ich mir gerne das Papier vorlegen lassen, aber ich glaube, ich kann es auch so, ohne dass Sie es mir vorlegen. Es war damals die Zeit, wenn ich mich recht erinnere, wo ja die Kommission diese zukünftige Emissionsstrategie entwickeln wollte, wo ja letztendlich - und da gab es dann auch einen Workshop noch in dem Jahr - entschieden wurde, dass man den RDE-Weg gehen will, wo aber eben auch entschieden wurde, dass man bei den schweren Nutzfahrzeugen die Nachrüstung von Abgasnachbehandlungssystemen fortschreiben will. Das ist in Genf gemacht worden. Und man wollte bei den schweren Nutzfahrzeugen bei Euro VI, also Euro römisch sechs, auch die PEMS-Messungen einführen. Das ist ja auch eher eingeführt worden dann als für Pkw.

Das war damals die Zeit, und ich kann mich noch gut daran erinnern, weil ich habe das nicht nur damals geäußert, sondern das habe ich im Prinzip davor schon geäußert und auch auf sonstigen Sitzungen später. Mir ist aufgefallen, dass in den Diskussionen, wenn im Mitentscheidungsverfahren neue Grenzwerte verabschiedet wurden, quasi fast nur die Grenzwerthöhe und der Einführungszeitpunkt im Vordergrund standen. Das waren die Hauptdiskussionen, die geführt wurden. Wenn man aber, wie die Kommission es gesagt hatte, einen umfassenden Ansatz wählen will, um Emissionsvorschriften zu verbessern, und zwar zielführend zu verbessern, dass die Luftqualität runtergeht (sic!), weil das ist ja letztendlich das Ziel, was wir haben mit den Emissionsvorschriften. Die machen wir ja nicht aus Lust und Dollerei, sondern wir wollen die Luftqualität verbessern.

Damals ist von mir - - oder es ist eigentlich auf vielen Sitzungen von mir vertreten worden: Dafür brauchen wir einen umfassenden, ganzheitlichen Ansatz. Das heißt, wir müssen nicht nur die Grenzwerte absenken, wir müssen auch gucken:



Konformitätskontrolle bei der Produktion, Konformitätskontrolle im Feld. Wir brauchen auch die technische Überwachung. Wir haben ja die Abgasuntersuchung. Wir brauchen aber auch Antimanipulationsvorschriften. Da hatten Sie ja explizit nachgefragt. „Technische Überwachung“ ist, glaube ich, klar. Das ist ja das, was sich an den Halter richtet, wenn er alle zwei oder drei Jahre zur Prüfung muss und nachgesehen wird, ob das Fahrzeug vernünftig gewartet ist bzw. ob Defekte da sind.

Aber genau dahin gehen auch Antimanipulationsvorschriften. Die sind bekannt. Ich nenne gleich mal zwei Beispiele. Ich will sie erst mal abstrakt beschreiben. Für mich, mein Verständnis von Antimanipulationsvorschriften: Das sind technische Maßnahmen in den Typgenehmigungsvorschriften, die dazu führen, dass der Fahrzeughalter oder die -halterin oder der Fahrzeugfahrer oder die -fahrerin nicht so ohne Weiteres Manipulationen durchführen können - durch technische Vorschriften in den Typgenehmigungsvorschriften, die der Hersteller sicherstellen muss.

Ich will zwei Beispiele nennen. Das eine Beispiel: Ich gehe jetzt mal in den Zweiradbereich, aber Sie alle kennen die Kleinkrafträder, die sind ja geschwindigkeitsbegrenzt, und es gibt technische Vorschriften in den Typgenehmigungsvorschriften, die dazu führen, dass es nicht einfach und trivial ist, zum Beispiel die Übersetzung bei diesen Kleinkrafträdern zu ändern, und das ist eine Antimanipulationsvorschrift.

Das Gleiche kennen wir bei den Abgasemissionen, sowohl bei den Lkw und später auch bei den Pkw eingeführt: zum Beispiel Maßnahmen, dass der Fahrer, die Fahrerin quasi gezwungen wird, AdBlue nachzutanken, also die Harnstofflösung, die notwendig ist, um die SCR-Systeme zu betreiben. Wenn AdBlue nicht nachgefüllt wird, ist das eine Manipulation durch den Fahrer oder die Fahrerin, und durch Antimanipulationsmaßnahmen versucht man, das zu verhindern. Also dieser Begriff „Antimanipulationsvorschriften“ ist nach meinem Verständnis immer in der Zielrichtung, dass der Fahrer oder die Fahrerin es

nicht einfach hat, Manipulationen durchzuführen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann fällt das ein bisschen raus aus der Auflistung von Maßnahmen - also Sie hatten hier Beispiele genannt -, die im Prinzip ja alles Maßnahmen beinhaltet, die eben nicht fahrerbezogen sind. Es geht da um Off-Cycle-Emissions, es geht um Serienüberprüfbarkeit - haben Sie eben gerade gesagt -, Dauerhaltbarkeitsbestimmungen, OBD, Feldüberwachung und Verkehrskontrollen - also alles Maßnahmen, die nicht direkt mit dem Nutzer oder mit der Nutzerin zu tun haben. Nur der Begriff „Antimanipulation“, sagen Sie, der bezieht sich konkret auf den Fahrer. Das hat nichts damit zu tun, dass auch möglicherweise strukturell Maßnahmen oder mögliche Manipulationen damit verhindert werden sollten?

**Zeuge Christoph Albus:** Also für mich persönlich war dieser Begriff nie in die Richtung gedacht, wie wir das Thema jetzt im Moment diskutieren aufgrund des VW-Falls, sondern er hatte für mich, weil es eben Beispiele aus anderen Vorschriften gab - wie gesagt: Kleinkrafträder - - Das sind für mich Antimanipulationsvorschriften.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und diese Interpretation wurde dann auch vom BMU so weit geteilt? Mit denen war das ja abgestimmt. Das geht ja aus einer Ressortabstimmung hervor.

**Zeuge Christoph Albus:** Ja, und hat ja auch dazu geführt, dass in den Vorschriften jetzt zum Beispiel bestimmte technische Vorgaben sind, die der Hersteller vorsehen muss, damit AdBlue nachgetankt wird. Das Fahrzeug wird ja, sobald der AdBlue-Stand auf ein bestimmtes Maß geht - - gibt es ja eine Vorwarnung. Es gibt eine optische Warnung, dann geht die Leistung runter, und irgendwann wird, glaube ich, das Fahrzeug quasi fast stillgelegt. Ich kenne jetzt die Details nicht im Einzelnen, aber das ist für mich so eine klassische Antimanipulationsvorschrift.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Aber, ja gut, wenn wir heute über Manipulationen sprechen, dann ist eben dann doch nicht das klassische Frisieren, sage ich mal, gemeint, sondern ganz andere Arten



## 5. Untersuchungsausschuss

von Manipulation. - Ich gebe zur weiteren Frage-  
runde weiter an - - Ich weiß nicht: Sind wir in  
der ersten oder in der zweiten Runde?

(Stephan Kühn (Dresden)  
(BÜNDNIS 90/DIE GRÜ-  
NEN): Das ist ja interessant!  
- Arno Klare (SPD): Zweite  
Runde!)

Wir sind in der zweiten Runde. - Ja, Sie sind  
dran.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Jetzt  
in der zweiten Runde. - Herr Vorsitzender! Herr  
Albus - -

(Arno Klare (SPD): In der  
zweiten Runde fangen wir  
an!)

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann ist die SPD  
an der Reihe in der zweiten Runde.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU):  
Nein, eigentlich - -

(Arno Klare (SPD): Waren  
die Grünen schon dran? -  
Zurufe: Die Grünen waren  
schon dran! - Weitere Zu-  
rufe)

- Die Grünen waren auch schon dran. Also ich  
würde sagen - -

(Heiterkeit - Unruhe)

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Jetzt habe ich es  
wieder: Wir sind am Ende der ersten Runde, zu  
Beginn der zweiten Runde, und dann hat die  
CDU/CSU das Wort. Herr Müller, bitte schön.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Herr  
Vorsitzender! Herr Albus, wir haben ja hier auch  
verschiedentlich schon mal Vertreter beispiels-  
weise der DUH befragt, angehört. Ich möchte jetzt  
zu einem Sachverhalt eine Frage stellen - es ist ja  
eben das Schlagwort „Felduntersuchung, BAST,  
UBA“ - - und gehe zurück in das Jahr 2008. Da-  
mals schreibt Ihr seinerzeitiger Vorgesetzter, der

Unterabteilungsleiter Dr. Wagner, in einem Ver-  
merk vom 3. September 2008 - MAT A BMVI-2-3,  
Referat LA 27, Ordner 15-1, Seite 56 f., aber hier  
offensichtlich genau auf der Seite 56 -, der dem  
damaligen Staatssekretär von Randow wohl ge-  
widmet ist, nach Rücksprache im Nachgang zur  
Kenntnis vorgelegt worden ist - ich zitiere daraus -  
:

BMU drängt seit Wochen massiv  
darauf, dass BMVBS zu einer Res-  
sortbesprechung zur Durchfüh-  
rung einer Felduntersuchung bei  
Kraftfahrzeugen einlädt. Hinter-  
grund ist eine offenbar von der  
DUH beauftragte Überprüfung von  
Kraftfahrzeugen auf die Wirksam-  
keit ihrer Katalysatoren.

Möglicherweise beabsichtigt BMU  
der DUH als Kompensation für die  
wenig erfolgreiche Kulanzrege-  
lung für den Austausch mangel-  
hafter Partikelminderungssysteme  
eine institutionalisierte Feldunter-  
suchung für Kfz anzubieten, um  
so einen Beitrag zur Verringerung  
der Schadstoffemissionen zu leis-  
ten.

BMVBS hat zunächst informell so-  
wie telefonisch mit BMU Kontakt  
aufgenommen, aber eine förmli-  
che Ressortbesprechung verwei-  
gert.

Zitat Ende. - In diesem Vermerk ist allerdings an  
keiner Stelle von Abschaltvorrichtungen, so wie  
wir es heute diskutiert haben, die Rede. Vielmehr  
ergibt sich auch bei Lesen und bei Anhören die-  
ses Zitats, dass es um die Frage der Wirksamkeit  
von Katalysatoren oder Partikelminderungssyste-  
men gegangen ist, nachdem, wie gesagt, DUH die-  
ses Thema offensichtlich wie auch immer adres-  
siert hat. Können Sie uns dazu aus der Erinne-  
rung noch irgendwelche Erläuterungen geben?

**Zeuge Christoph Albus:** Also, ich hatte jetzt eben  
schon gesagt, dass wir zum damaligen Zeitpunkt  
ja im Prinzip Neuland betreten haben, weil die  
ursprünglichen Feldüberwachungsprojekte sind  
ja vom UBA durchgeführt worden. Der Wunsch  
ist vom BMUB an uns herangetragen worden,



## 5. Untersuchungsausschuss

und wir hatten da gerade diesen sogenannten Partikelfilterskandal hinter uns. Der ist so 2006, 2007 oder so was gelaufen. Und uns war es schon sehr wichtig - und das war auch zumindestens auf Unterabteilungsleiterebene damals abgestimmt; der Dr. Wagner war damals auch sehr involviert in der Lösung dieses Partikelfilterskandals -, dass wir versuchen wollen, solche möglichen Problemfelder frühzeitig zu erkennen, anstatt zu warten, bis das Kind in den Brunnen gefallen ist, und dann erst zu agieren. Ich glaube, das war eine der Lehren, die wir aus diesem sogenannten Partikelfilterskandal auch gezogen haben.

Wir hatten damals nicht das Gefühl, dass im Bereich Typ-1-Test und Feldüberwachung irgendwas im Argen ist, aber das war für uns die einzige Möglichkeit - und das war ja auch der Wunsch des BMUB -, das als Hauptthema abzuarbeiten, und eben jetzt nicht mehr vom UBA, sondern von BMVI-Seite aus und vom KBA als zuständiger Typgenehmigungsbehörde, die dann ja eine ganz andere Rolle einnehmen. Also das war der Hauptpunkt des Forschungsvorhabens.

Aber Sie haben jetzt eben noch mal den Begriff „Katalysatoren“ erwähnt, und da - kann ich mich erinnern - kann es nur um das Thema der Austauschkatalysatoren gegangen sein. Die werden genehmigt nach der UN-Regelung 103. Da geht es nämlich nicht um die Katalysatoren, die in den normalen Fahrzeugen drin sind, sondern Sie müssen sich vorstellen: Wenn Katalysatoren kaputtgehen, bei der technischen Überwachung, Abgasuntersuchung zum Beispiel, auffallen oder auch wenn ein Partikelfilter nachgerüstet wird, ist es ja die Vorschrift, dass der Oxidationskatalysator, wenn er zu alt ist, mit getauscht werden muss. Und dazu gibt es die Regelung international: Man muss dann nicht immer den Originalkatalysator einbauen, der auch häufig sehr teuer ist, wenn er vom Fahrzeughersteller angeboten wird, sondern es gibt auch sogenannte Austauschkatalysatoren, und da können die Austauschkatalysatoranbieter mit der Regelung 103 eine Genehmigung bekommen und können die dann frei verkaufen.

Und da hatte zum damaligen Zeitpunkt die DUH den Vorwurf erhoben, dass die von der Qualität her und von der Dauerhaltbarkeit nicht so gut sind. Also war das für uns ein mögliches Problemfeld für die Zukunft, und dann haben wir letztendlich dem auch zugestimmt, das in der Untersuchung, in diesem BAST-Projekt, mit untersuchen zu lassen. Wir haben mit dem Typ-1-Test in der BAST-Untersuchung, Feldüberwachung, sagen wir mal, den formalen Bereich mehr oder weniger abgedeckt - das, was mit der EU-Vorschrift auch vorgegeben ist -, aber wir haben eben auch die Austauschkatalysatoren überprüft, und wir haben zusätzlich auch die CO<sub>2</sub>-Werte noch überprüft. Also das waren die zusätzlichen Sachen, die wir on top gemacht haben.

Dazu muss man aber auch noch wissen, dass das UBA eine ganz lange Liste von anderen Dingen hatte, die sie gerne hätten untersuchen - - dass wir die gerne untersuchen. Das BMUB hat uns ja auch eine etwas längere Liste vorgelegt. Letztendlich ist es dann zu diesen drei Untersuchungen gekommen.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): In diesem Vermerk wird allerdings auch festgehalten, dass das BMVBS zunächst informell und telefonisch mit dem BMU Kontakt aufgenommen hat, aber eine förmliche Ressortabstimmung zunächst verweigert hat. Ist das so, dass das im Jahr 2008 so war? Und wenn es so ist, welche sachlichen Gründe gab es denn dafür, sich so zunächst zu positionieren?

**Zeuge Christoph Albus:** Also, kann ich Ihnen so nicht sagen. Das ist zu weit weg. Ich war auch nicht zu stark involviert. Ich kann nur mit dem Argument antworten, was ich jetzt eben schon gebracht habe: Es war Neuland. Wir konnten ja nicht so ohne Weiteres mit dem BMUB offiziell Kontakt aufnehmen zu so was, sondern da braucht man auch grünes Licht von höherer Ebene. Das ist für mich die einzige Erklärung, aber ich kann Ihnen dazu detailliert mehr nicht sagen, weil ich zu wenig in dem Prozess damals dringesteckt habe.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Okay. - Trotzdem noch mal so in etwa in dem



## 5. Untersuchungsausschuss

Zusammenhang: Sie haben das vom Umweltministerium an das Verkehrsministerium herangetragene Felduntersuchungskonzept seinerzeit mit dem KBA abgestimmt. Das finden wir auch in den Unterlagen - MAT A BMVI-2-3, Referat LA 27, Ordner 15-1, Seite 59. In einem daran anschließenden Vermerk vom 16. September 2009 halten Sie fest - es geht jetzt um das KBA, und dann fange ich mit dem Zitat an -:

Das KBA ... kann nur auf Basis der vorhandenen Rechtsvorschriften agieren (international EG/ECE, national StVZO). Diese sehen ausschließlich Serienüberprüfungen (COP (Conformity of Production) bzw. Nachprüfungen) vor. Bislang einzige Ausnahme ist die Feldüberwachung (In-Service-Conformity) gemäß 70/220/EWG i.d.F. 98/69/EG.

Können Sie uns bitte mal erläutern, worin diese bislang einzige Ausnahme - das würde ich so in dem Zusammenhang Ihrer bisherigen oder unmittelbar vorhergehenden Ausführungen verorten - einer Feldüberwachung durch das KBA besteht?

**Zeuge Christoph Albus:** Also, weil in den Vorschriften ja diese Möglichkeit gegeben war, dass man nationale Überwachungsprogramme durchführt, bzw. diese Überprüfung der im Verkehr befindlichen Fahrzeuge als Vorschrift ja in der Richtlinie enthalten war und auch in der Verordnung 715/2007, die ja zum damaligen Zeitpunkt schon in Kraft war: Damit gab es eine gewisse rechtliche Grundlage, dass man so etwas durchführt. Aber letztendlich ist es ja auch dazu gekommen, dass wir das dann doch als Forschungsvorhaben der BAST durchgeführt haben, zwar mit Finanzierung vom KBA, auch mit Beteiligung des KBA, auch immer in ziemlicher Nähe zu den Genehmigungsvorschriften, aber letztendlich war es ja kein offizielles Programm des KBA.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Immer noch derselbe Sachverhalt - im Wesentlichen -, aber Dinge, die sich dann einige Jahre später zuge tragen haben. In einem Hintergrundvermerk, den Sie zusammen mit einem Antwortbeitrag für die

mündliche Frage des Abgeordneten Kollegen Oliver Krischer zu Planungen des Umweltbundesamtes, Abgasuntersuchungen durchzuführen, im Juli vergangenen Jahres erstellt haben, führen Sie aus - und ich zitiere -:

Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 enthält allgemeine Bestimmungen darüber, dass „Überwachungsprüfungen“ der Genehmigungsbehörde und der Mitgliedstaaten bei der In-Service-Conformity-Prüfung der Genehmigungsbehörde berücksichtigt werden können. Es ist nicht geregelt, wie diese Überwachungsprüfungen der Mitgliedsstaaten durchgeführt werden sollen und wer dazu berechtigt ist. Auch Rechtsfolgen sind mit Ausnahme des Gebotes zur Berücksichtigung nicht vorgesehen.

Zitat Ende. - Welchen Umfang und welche Regelungstiefe haben diese allgemeinen Bestimmungen? Handelt es sich um einen einzigen Satz oder einen Nebensatz, und handelt es sich dabei um eine Rechtsverpflichtung, die von allen EU-Mitgliedstaaten heute schon erfüllt wird?

**Zeuge Christoph Albus:** Es ist ja meines Wissens nach keine Rechtsverpflichtung, dass solche Programme durchgeführt werden, sondern sie können durchgeführt werden, und von den Typgenehmigungsbehörden müssen die Ergebnisse berücksichtigt werden. Und das war ja damals - noch mal wieder in der Rückschau auch - - Jetzt muss man den zeitlichen Abstand auch sehen und vor allen Dingen, was zwischendurch passiert ist; denn die Antwort, die wir damals - im Juli 2016, hatten Sie gesagt, nicht? -, -

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

**Zeuge Christoph Albus:** - gegeben haben - - Kurz davor hatten wir schon einige intensive Diskussionen dazu, und wir haben ja auch zu Feldüberwachung und In-Service-Conformity und zu der Rechtsgrundlage der Felduntersuchung, die das KBA durchgeführt hat, einige Gespräche geführt, sodass wir im Juli 2016 dann eher zu dieser Formulierung kamen.



## 5. Untersuchungsausschuss

In dem Zeitraum, wo wir das Feldüberwachungsprogramm der BAST organisiert haben bzw. geplant haben, war das einzige Ziel, so nahe wie möglich an den Vorschriften zu sein, damit im Falle von Auffälligkeiten das KBA aktiv werden kann oder eine bessere rechtliche Grundlage hat über die Ergebnisse. Letztendlich ist es aber dann, wie gesagt, als Forschungsprojekt der BAST durchgeführt worden, nicht als offizielles Programm des KBA.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Könnte denn eine nationale Aufsichtsbehörde wie das KBA - also unterstellt, es würde im Rahmen einer solchen Felduntersuchung ein Rechtsverstoß festgestellt werden - Aufsichtsmaßnahmen einleiten, die alle Kfz-Hersteller diskriminierungsfrei und EU-weit einheitlich betreffen könnten?

**Zeuge Christoph Albus:** Also so ist meines Wissens nach die EU-Verordnung 715/2007 aufgebaut, dass es einmal das offizielle Verfahren gibt, in dem der Hersteller verpflichtet ist, den Markt zu beobachten, Messungen durchzuführen, das zu protokollieren, zu dokumentieren und den Typgenehmigungsbehörden vorzulegen. Aber es können auch nationale Überwachungsfragen immer gefahren werden. Als wir dann nach den Erfahrungen, die wir in den letzten 16 Monaten machen mussten, und den ganzen Diskussionen von unseren Juristen auch eine Einschätzung erhalten haben, wurde uns gesagt: Es gibt dazu derzeit keine Rechtsgrundlage, so ein Überwachungsprogramm zu machen. - Das äußert sich ja, glaube ich, in dem Zitat, was Sie jetzt eben in der Antwort da zitiert haben.

Also es ist von rechtlicher Seite etwas schwierig. Wie Sie wissen, gibt es ja Bestrebungen im BMVI, das für die Zukunft anders aufzubauen. Es wird verstärkt Marktüberwachung geben. Das ist in dem Untersuchungskommissionsbericht ja auch angekündigt worden. Aber man muss natürlich gucken, dass man da sich in dem rechtlich möglichen Rahmen auch befindet. Das wird aber auch - obwohl das jetzt auch nicht untersuchungsgegenständlich ist bzw. auch ein laufendes Verfahren ist - - Ich will es nur ganz kurz erwähnen. Die neue Rahmenverordnung für Pkw und leichte

Nutzfahrzeuge und schwere Nutzfahrzeuge wird ja derzeit diskutiert, also die Nachfolgeregelung zu der Rahmenrichtlinie 2007/46, und da soll das auch spezifiziert geregelt werden, zusätzlich in den Spezialvorschriften zum Beispiel der Verordnung 715/2007.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Vielen Dank für diese Runde.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Meine Fragen beziehen sich auf Forderungen oder Anregungen vom TÜV Nord für die Ausdehnung des Prüfauftrags auf die Motorsoftware. Laut Aussage in einem Interview in der Zeitung *Die Welt* vom 23.11. hat der damalige Vorstandsvorsitzende des TÜV Nord, Herr Rettig, gesagt: „Wir haben jahrelang darauf hingewiesen, dass die Motorsoftware Teil unseres Prüfauftrags werden muss.“ Wir hatten Herrn Rettig vorhin danach befragt. - Die Automobilindustrie habe dies mit dem Argument abgelehnt, es handele sich um Betriebsgeheimnisse. Die zuständigen Bundesministerien hätten im Sinne der Automobilindustrie entschieden. So weiter in diesem Artikel. - Das ist BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 27-7357.1-1 und Aktenzeichen LA 27-7357.1-2, Ordner 1, Blatt 185 f.

Und in diesem Zusammenhang möchte ich eine Informationsvorlage von Ihnen, Herr Albus, an Staatssekretär Odenwald zitieren. Das ist die Fundstelle BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 27-7357.1-1 und Aktenzeichen LA 27-7357.1-2, Ordner 1, Blatt 183. Und da komme ich noch mal wieder zurück auf den Manipulationsbegriff. Darin schreiben Sie:

Die Vorwürfe des TÜV Nord treffen allesamt nicht zu. Im Zusammenhang mit der möglichen Erkennung von Manipulationssoftware und unzulässigen Abschalt-einrichtungen hat es seitens des TÜV Nord ... in der Vergangenheit keinen konkreten Vorschlag gegeben ...

Können Sie mir sagen, ob sich dann inzwischen auch dieser Manipulationsbegriff, über den wir gerade geredet haben, ein Stück verändert hat?



## 5. Untersuchungsausschuss

Also hier geht es ja offenbar um Manipulationssoftware, und die hatte ich gedanklich vorhin einfach bei den Antimanipulationen, die Sie geschrieben haben in dem Papier von 2001 [sic!], subsumiert. Ist das jetzt noch das Gleiche, oder sprechen wir von unterschiedlichen Manipulationen?

**Zeuge Christoph Albus:** Nein, seit dem VW-Fall - - Also, wie gesagt, mein Verständnis war, wenn man von Antimanipulationsvorschriften spricht - in der Vergangenheit und auch im Zusammenhang mit der Sitzung damals, TCMV in 2010 - - waren das für mich die klassischen Vorschriften, Maßnahmen zur Verhinderung, dass derjenige, der das Fahrzeug führt, das manipulieren kann - oder der Halter, die Halterin.

Seit dem VW-Fall ist immer mal wieder von manipulierter Software gesprochen worden oder von manipulierten Fahrzeugtypen oder wie auch immer oder von manipulierter Typgenehmigung. Seitdem ist der Begriff „Manipulation“ auch in diesem Kontext halt zu verstehen und hier eben im Zusammenhang mit manipulierter Software, so wie wir es gebraucht haben, eben benutzt. Möchte ich ganz klar abgrenzen, also der Begriff, den ich jetzt eben erläutert habe, Antimanipulationsvorschriften, hat hier mit dem Begriff „Manipulationssoftware“ nichts zu tun.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann würde ich Sie fragen wollen: Waren bei der Abfassung dieses Berichts, auf den ich eben gerade abgehoben habe, zur Vorlage für Staatssekretär Odenwald, bei der Abfassung dieser Staatssekretärsvorlage 2015 Sie mithin der Ansicht, dass es Sache der Technischen Dienste sei, konkrete Vorschläge für Änderungen der Typgenehmigungsvorschriften zu machen? Der TÜV hatte ja gesagt: „Wir müssen rein in die Motorsteuerungssoftware, sonst können wir nicht abschließend prüfen“, und daraufhin hatten Sie eben gesagt: „Das trifft nicht zu, was TÜV Nord dort sagt“, und eben, wie ich schon zitiert hatte, darauf hingewiesen, dass der TÜV Nord keine konkreten Vorschläge gemacht habe. Das ist der Hintergrund für die Frage, ob Sie der Ansicht waren, dass der TÜV Nord etwas vorlegen müsse, um an dieser Stelle

weiterzukommen. - Ja, war es Aufgabe des TÜV Nord?

**Zeuge Christoph Albus:** Also, man muss dazu wissen, dass der TÜV Nord - früher war es der RWTÜV Essen - einer unserer Berater ist. Das ist historisch begründet. Es gab früher mal federführende Technische Dienste für ganz bestimmte Themen. Für das Abgasthema war es der RWTÜV Essen, jetzt der TÜV Nord, und in vielen Sitzungen in Brüssel und Genf haben wir dort Berater vom TÜV Nord mit in den Gruppen sitzen. Teilweise fahren die sogar alleine hin, ohne uns, und vertreten uns. Sie sind also sozusagen Berater, technische Berater.

Und dann war es immer mein Verständnis, wenn der TÜV Nord meint, dass die Vorschriften nicht ausreichend sind, wenn so etwas passieren könnte wie dieser VW-Fall und der TÜV Nord etwas ahnt oder meint, die Vorschriften sind verbesserungsbedürftig, dann erwarte ich auch vom TÜV Nord entsprechende Vorschläge zur Vorschriftenverbesserung, was auch in vielen Fällen übrigens geschehen ist. Wir haben sehr viel positiven Input vom TÜV Nord gekriegt, wo wir wirklich auf fachlicher Expertise basierend diese Vorschläge im internationalen Bereich einbringen konnten.

Ich muss dazu sagen: Ich habe gesagt: historisch gesehen. Es gab früher immer nur einen federführenden Technischen Dienst. Das hat sich jetzt geändert. Wir arbeiten natürlich auch mit anderen Technischen Diensten zusammen, auch mit der Dekra und, und, und. Wenn wir Vorbesprechungen machen zum Beispiel für Genfer Sitzungen, laden wir auch aus anderen Häusern Kollegen ein, aber die fachliche Beratung ist insbesondere vom TÜV Nord gegeben. Nur, zu dem damaligen Zeitpunkt gab es eben diese öffentliche Kritik, und dagegen haben wir uns gewehrt hausintern, und da stehe ich auch heute noch zu.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Hat der TÜV Nord zwar nicht mit konkreten Vorschlägen für Änderungen, aber allgemein darauf hingewiesen, dass die Motorsoftware Teil des Prüfauftrags wer-



## 5. Untersuchungsausschuss

den muss, ohne konkret von Manipulationssoftware oder unzulässigen Abschaltvorrichtungen zu sprechen?

**Zeuge Christoph Albus:** Kann ich mich jetzt nicht erinnern, ist nicht mein Kenntnisstand. Ich weiß nur, dass die Forderungen im Zusammenhang mit der Hauptuntersuchung bzw. der technischen Überwachung und der Abgasuntersuchung immer wieder von den Prüfstellen kommen, dass man die Prüfumfänge erweitern soll, dass eben solche Softwareprüfungen auch mit reinkommen. Aber an der Stelle bin ich kein Experte. Ich erinnere mich daran, dass in dem Zusammenhang solche Forderungen aufgekommen sind und derzeit auch noch diskutiert werden - das ist aber zum größten Teil noch offen -, aber meiner Erinnerung nach speziell auch vom TÜV Nord, aber auch von anderer Seite her nie im Zusammenhang mit dem, was uns im Moment umtreibt, mit den unzulässigen Abschaltvorrichtungen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und auf welche Rechtsnormen konkret stützen Sie Ihre Einschätzung aus der Vorlage für Herrn Odenwald, dass das KBA bzw. die Technischen Dienste im Rahmen der Typgenehmigungsverfahren die Offenlegung des Quellcodes der Motorsoftware verlangen könnten?

**Zeuge Christoph Albus:** Das hat sich im Laufe der Diskussion dann auch herausgestellt. Das ist dann letztendlich Auffassung des Kraftfahrt-Bundesamtes gewesen, was wir dann auch übernommen haben. Es gibt diese Rahmenrichtlinie 2007/46 - ich kann Ihnen den Artikel nicht nennen -, und die gibt es aber her, wenn bestimmte Verdachtsmomente da sind, es sehr wohl möglich ist, dass entweder der Technische Dienst und/oder die zuständige Typgenehmigungsbehörde solche Einblicke fordert. Und mir wurde vom KBA gesagt: Wenn man es im Rahmen eines Typgenehmigungsverfahrens möchte, kann man diese Einblicke auch gewinnen.

Und es ist ja jetzt letztendlich auch eingeführt worden. Ich hatte das jetzt eben schon mal kurz erwähnt. Mit dem RDE-Paket II im Oktober 2015

ist diese sogenannte Regelung zu den Basis-Emissionsstrategien - BES - und den Zusatz-Emissionsstrategien - AES - reingekommen, dass die geprüft werden müssen, was, wie gesagt, in dem Zusammenhang dann auch einen Softwareeinblick ermöglicht, und Herr Minister Dobrindt hatte ja schon verfügt, dass das KBA bei neuen Typgenehmigungen und bei Erweiterungen diese Prüfungen vornimmt. Die Emissionsstrategien sollen offengelegt werden von den Herstellern, und anlassbezogen kann auch eine Softwareprüfung erfolgen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke schön. - Das Wort geht jetzt an die SPD-Fraktion.

**Arno Klare (SPD):** Also, Sie liefern nicht nur klare Aussagen, Herr Albus, sondern auch die perfekten Übergänge und Stichworte.

(Heiterkeit - Zurufe)

Das ist ja hervorragend. Also AES/BES, darauf wollte ich gerade kommen. Das habe ich mir hier notiert; denn wir hatten den Herrn Zinke und auch den Herrn Pietsch vorher darüber befragt, und ich habe gerade mal so eine Rechnung aufgemacht. Das gibt es seit April 2016. Jetzt hat das KBA, so ist uns gesagt worden, typenzulassungsrelevante Vorgänge so 15 000 im Jahr. Jetzt sind die nicht alle mit dieser Strategie hinterlegt, weil da geht es teilweise um Teile und Katalysatorengehäuse etc. Aber wenn ich nur davon ausgehe, dass ein Drittel in dieser Größenordnung ist, dann reden wir über 5 000 Vorgänge, und mir ist gerade gesagt worden: Diese Papiere, die da eingereicht werden, sind - jetzt rechne ich mal ganz, ganz simpel - 250 Seiten, einige sind noch länger. Dann sind wir bei 1,25 Millionen Seiten. Das kann man gar nicht lesen. Wie geht man - - Oder wie wird darüber diskutiert, bevor das kam, wie man damit eigentlich umgeht?

Jetzt kann ich mich völlig vertun, und vielleicht sind es auch nur 1 000 Vorgänge, aber dann sind es immerhin noch 250 000 Seiten, also richtig viel Zeug. Und das ist ja auch nicht einfache Bettlektüre. Da braucht man schon verdammt viel Fachverstand, um das überhaupt einschätzen



## 5. Untersuchungsausschuss

und lesen zu können. Und wenn ich das hier zusammenbringe mit dem, was Sie gerade sehr richtig als Stichwort genannt haben, sozusagen Antimanipulationsvorschriften: Kriegt man das irgendwie zusammen, oder ist das einfach nur eine Menge Papier?

**Zeuge Christoph Albus:** Also, wie gesagt, Antimanipulationsvorschriften würde ich in ein ganz anderes Schubkästchen reintun, würde ich gar nicht in diesen Themenzusammenhang bringen. - Aber das ist natürlich ein neues Feld, was sich auftut. Wir wissen alle, das Fahrzeug wird komplizierter, die Elektronik schreitet voran, es wird programmiert und, und, und. Ich persönlich bin da kein Experte. Ich kann das nicht einschätzen, ich kann das nicht sagen. Wir haben eine gewisse Erfahrung aus dem Lkw-Bereich, schwere Nutzfahrzeuge, Busse. Da ist die Einsicht in die Emissionsstrategien schon länger vorgeschrieben. Es funktioniert. Ich habe bisher noch nie gehört, dass es nicht geht. Also gehe ich auch davon aus, dass es bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen auch gehen wird, und es ist ja auch der Zwang da, nach dem, was wir jetzt erlebt haben im VW-Fall - und wir das ja in Zukunft vermeiden wollen, dass so etwas noch mal passiert. Deswegen müssen wir diesen Weg gehen. Wie der zu gehen ist, was da für Herausforderungen hinterstehen, was das für die handelnden Behörden bedeutet, da müssen wir, glaube ich, auch noch ein Stück weit Erfahrungen machen, speziell auch zu diesem Bereich „Einführung der AES/BES-Vorschriften“, die ja ziemlich überraschend im Oktober in dem Vorschlag der Kommission drin war, aber gar nicht zu großen Diskussionen geführt hat. Es wurde von den Mitgliedstaaten unterstützt. Ich bin auch froh, dass die Vorschrift da sehr schnell reingekommen ist.

Aber das hat dann auch dazu geführt, dass die Kommission eine Arbeitsgruppe eingerichtet hat, die ein Messverfahren, ein Testverfahren entwickeln sollte, um Abschaltvorrichtungen zu identifizieren, in Anlehnung an das, was einzelne Mitgliedstaaten schon machten - wie zum Beispiel das KBA mit der Felduntersuchung oder auch England, Frankreich und, und, und -, da zu einem normierten Prüfverfahren zu kommen, um Abschaltvorrichtungen zu entdecken. Aber dieses

Verfahren enthält auch Zusatzbestimmungen, wie diese AES- und BES-Prüfung durchzuführen ist. Im Moment hat es den Charakter eines Leitfadens, der noch in Brüssel diskutiert wird. Aber das zeigt schon, dass alleine die Vorschrift, die jetzt in die 715/2007 reingekommen ist, gar nicht ausreicht; denn es wird Typgenehmigungsbehörden und Technische Dienste geben, die das auf einem ganz niedrigen Level nur prüfen, und es wird andere geben, die es sehr ernst nehmen, was sehr aufwendig dann ist, und ich glaube, da auch so ein bisschen Normierung reinzubringen und so eine Leitlinie, ist sehr sinnvoll. Aber das ist noch im Prozess, das ist noch nicht verabschiedet.

Und man muss immer sagen: Vorsicht bei solchen Sachen mit Leitfäden! Es wäre sicherlich besser - das ist jetzt eine persönliche Einschätzung von mir -, wenn es ganz klar in den Vorschriften festgelegt ist. Aber das ist dann vielleicht der nächste Schritt, den man gehen wird.

**Arno Klare (SPD):** Das sehe ich übrigens so ähnlich, dass man das irgendwann mal auch wirklich normieren muss, und zwar relativ klar und deutlich normieren muss, und nicht nur irgendwelche vagen Guidelines da hat.

Anderer Punkt, Untersuchungskommission VW: Inwieweit sind Sie da involviert gewesen, oder sind Sie da involviert?

**Zeuge Christoph Albus:** Also, ich persönlich war ja kein Mitglied der Untersuchungskommission. Das war ein Mitarbeiter aus dem Referat LA 27, der als Mitglied nominiert worden ist. Vielleicht hatte ich Glück, dass ich damals noch im Urlaub war, als das alles anfing.

(Heiterkeit)

Meine Rolle und die Rolle meines Referates kann ich wie folgt beschreiben: Ich habe dann zum Beispiel an zwei, drei Sitzungen, ich glaube, ziemlich zu Beginn der Aktivitäten auch in Vertretung teilgenommen, damit man einfach dabei war, aber ich war nie ordentliches Mitglied. Ich habe die meisten Aktivitäten der Untersuchungskommission nicht mitgekriegt, aber mein Referat



## 5. Untersuchungsausschuss

hatte so eine Art koordinierende Rolle. Wir haben auch die gesamte Veraktung hinterher durchgeführt. Also die meisten Akten, die Sie zur Untersuchungskommission gefunden haben, werden Sie aus unserem Referat gefunden haben, weil wir einfach den Auftrag hatten, diese Dinge zu verakten. Wir haben auch mitgewirkt zum Beispiel an der Erstellung des Untersuchungskommissionsberichtes, aber mehr in dem Sinne, dass wir, ich sage mal, allgemeine Texte zugesteuert haben. Wir haben auch Plausibilitäten überprüft. Aber ich in Person und auch die anderen Mitarbeiter meines Referates waren nie wirklich detailliert involviert in die Arbeiten der Untersuchungskommission. Also mehr koordinierende Funktion, Zuarbeit und ein Stück weit auf Plausibilität prüfen.

**Arno Klare (SPD):** Dann erübrigt sich wahrscheinlich direkt meine nächste Frage. Aber die können Sie jetzt einfach mit Nein beantworten. Waren Sie - - Es hat ja Gespräche gegeben, wenn also Daten erhoben worden sind mit diesen unterschiedlichen Modi, die man da halt geprüft hat, mit den jeweiligen Herstellern, wenn es denn zu Abweichungen kam. Aber da waren Sie nicht beteiligt, und davon wissen Sie auch nichts? Das entnehme ich Ihren Worten jetzt.

**Zeuge Christoph Albus:** Ich weiß, dass es die Gespräche gegeben hat, und zwar auf zwei Ebenen. Einmal: Das Kraftfahrt-Bundesamt selber hat sehr tiefgehende, detaillierte technische Gespräche geführt. Die Untersuchungskommission hat, glaube ich, alle betroffenen Hersteller auch vorgeladen und mit ihnen Gespräche geführt. Ich habe, wie gesagt, an einem oder zwei solchen Gesprächen teilgenommen, aber nicht in dem großen Stil. Das heißt, diese ganze Diskussion um die Bewertung der Ergebnisse habe ich persönlich in der Tiefe nicht mitgekriegt.

**Arno Klare (SPD):** Okay. - Dann habe ich keine weiteren Fragen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann sind die Grünen an der Reihe.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Herzlichen Dank. - Eben haben wir ja über dieses

F+E-Programm von der BAST gesprochen, was ja meines Wissens 2012 irgendwann abgeschlossen war - Feldtest, diese Geschichte. Haben Sie eine Erklärung dafür, warum der Abschlussbericht erst 2016 veröffentlicht worden ist? Das hat mich erstaunt, dass bei so einem F+E-Programm es vier Jahre dauert, bis der Abschlussbericht - und dann, also jetzt erst quasi - - Wissen Sie da irgendwas darüber? Also, einfach nur eine Frage.

**Zeuge Christoph Albus:** Ich weiß ein bisschen was darüber, aber ich hatte schon erwähnt: Ich war selber in Person da nicht detailliert beteiligt. Ich habe hier und da mal was mitgekriegt und erfahren. 2012 war, glaube ich, ein Teil des Untersuchungsprogramms fertig, der zu den Austauschkatalysatoren noch nicht. Ich weiß auch nicht, ob danach noch Herstellergespräche geführt worden sind und ob die Lenkungsgruppe, die ja eingerichtet worden ist, noch getagt hat. Es gab wohl auch Abstimmungsschwierigkeiten dann zwischen der BAST und dem Forschernehmer, bis der Bericht formal erstellt war und abgenommen war.

Und das Letzte, was ich dann gehört habe von diesen Verzögerungen, war ein Grund, dass eines der Fahrzeuge oder mehrere der Fahrzeuge, die da untersucht worden sind, auch zu den auffälligen VW-Fahrzeugen gehörte. Als man das mitkriegt, hat man gesagt: Halt, das wollen wir uns mal genauer angucken! - Es liefen ja auch die Nachmessungen beim KBA. Wir wollten sicher gehen, ob das in Ordnung ist, und es gab dann aber keine Unplausibilitäten, und dann ist der Bericht ja auch irgendwann veröffentlicht worden. Sicherlich ungewöhnlich, dass das so lange dauert, aber es ist nun mal so gewesen mit den paar Gründen, die sich so für mich darstellen - die ich gerade genannt habe.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ja, schon erstaunlich. - Der einzige Test - also Feldtest -, den es da über einen längeren Zeitraum gibt, und dann braucht es so lange, bis dann der Abschlussbericht veröffentlicht wird.

Gut, ich würde aber noch mal zurückkommen zu dem ganzen Komplex „Konsequenzen aus dem Abgasskandal“. Sie haben eben viel - da sind Sie



## 5. Untersuchungsausschuss

ja auch stark involviert - zu RDE und den anderen Messverfahren gesagt und den ganzen Prozessen, WLTP usw. Mich würde einfach noch mal interessieren: Was ist denn bei Ihnen im Haus diskutiert worden an organisatorischen und strukturellen Veränderungen, die möglicherweise notwendig sind? Wurde das überhaupt diskutiert, was da gegebenenfalls Veränderungen sein müssten, die man aus diesem Abgasskandal ziehen muss?

**Zeuge Christoph Albus:** Also, erst mal ist es ja naheliegend, wenn man so einen Skandal, so ein Problem hat, dass man dann auch kritisch hinterfragen muss: Ist das alles so richtig? - Ich hatte ja schon erwähnt, dass der Untersuchungskommissionsbericht ja auch schon einige Maßnahmenvorschläge enthält. Das heißt, das war Aufgabe der Untersuchungskommission - so war es mein Verständnis -, solche Maßnahmenvorschläge zu machen.

An den organisatorischen Fragestellungen, Diskussionen bin ich nicht beteiligt gewesen. Das Einzige, was ich hautnah mitgekriegt habe, ist, dass ein neues Referat gegründet worden ist, nämlich das Referat LA 28, zum 01.07.2016 eingerichtet, und das soll sich ja zukünftig mit diesem Themenkomplex „Marktüberwachung, Nachprüfung“ usw. intensiver beschäftigen, insbesondere auch mit den Umweltvorschriften, aber nicht ausschließlich mit den Umweltvorschriften. Also das habe ich hautnah mitgekriegt, und das ist aus meiner Sicht einer der ganz konkreten Schritte, die gemacht werden.

Außerdem ist ja auch angekündigt worden, dass zum Beispiel eigene Prüfanlagen bei einer staatlichen Stelle installiert werden sollen. Das sind so Dinge, die für mich dann so Reaktionen sind, aber ich persönlich bin nicht direkt beteiligt gewesen. Es kann sein, dass wir vielleicht mal zu den Umstrukturierungen oder zu den Plänen - nicht Umstrukturierungen, doch Umstrukturierungen, genau, beim KBA sind auch Umstrukturierungen gelaufen - - sind wir mit beteiligt worden, aber als LA 27 haben wir da nicht viel mit zu tun.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Also, auch so die ganzen Fragen: Wer macht die Tests? Wer macht die Nachmessungen oder so etwas? - Das könnte ja eine Konsequenz sein oder ist möglicherweise eine Konsequenz, dass man halt im Feld genauer hinguckt: Wer macht das? Wie wird das organisiert? - Da waren Sie jetzt nicht so beteiligt, oder?

**Zeuge Christoph Albus:** Ich habe die Diskussion mitgekriegt. Es hieß ja auch mal, es soll von einer anderen Stelle gemacht werden - außerhalb des BMVI-Bereiches. Solche Diskussionen gab es, aber ich persönlich und auch mein Referat waren da nicht stark involviert in dieser Diskussion.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Was gab es da für Überlegungen, wer das außerhalb tun könnte?

**Zeuge Christoph Albus:** Ich habe mal irgendwann den Vorschlag gehört, dass auch das Umweltbundesamt so etwas machen könnte. Oder man kann ja auch eine ganz neue Organisation gründen, die so etwas durchführt. Aber, wie gesagt, das habe ich am Rande mitgekriegt, aus Pressemeldungen, involviert war ich nicht.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ja, mach du weiter.

**Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Sie hatten gerade bei dem Thema, was Sie angesprochen hatten - Offenlegung der Emissionsstrategien, und dass man das bei Lkw ja macht, meines Erachtens auch bei Motorrädern - - Und es gab ja Ende der 90er-Jahre da auch schon mal bei Lkw einen Fall, wo illegale Abschalt-einrichtungen verwendet wurden - also sprich: das Erkennen einer Rollenprüfung und die Unterscheidung oder das Wissen dann, dass die Rolle dann andere Messdaten ermittelt als die Straßenwerte. Diese Kenntnis, dass es also bei anderen Fahrzeugtypen das gab, die Emissionsstrategieoffenlegung, und dass es da Manipulationen bei dem Lkw gab schon Ende der 90er-Jahre - auch in den USA bekannt geworden durch die EPA -, hat das nach Ihrem Kenntnisstand mal zu Diskussionen geführt, ob aus diesem Skandal nicht eine



## 5. Untersuchungsausschuss

Konsequenz wäre, dieses Instrument schon wesentlich früher für den Pkw-Bereich zu implementieren? Ist Ihnen da etwas erinnerlich?

**Zeuge Christoph Albus:** Also, ob es einen Fall einer unzulässigen Abschaltvorrichtung bei schweren Nutzfahrzeugen gegeben hat, jetzt 90er-Jahre, ist mir so nicht bekannt. Ich weiß, dass es damals - das war aber schon in den 2000ern, also etwas später - gab es Probleme bei den schweren Nutzfahrzeugen, dass verschiedene Motorkennfelder geschaltet wurden. Ich habe das damals nicht als illegal eingestuft, oder es wurde nicht als illegal diskutiert, aber es war dringender Handlungsbedarf, und das kam noch nicht mal von Behördenseite, sondern das kam von Mitbewerbern, die das gesehen haben, dass man an der Stelle etwas regeln muss, damit es nicht einige Firmen gibt, die da in dem Graubereich agieren, und andere nicht.

In den internationalen Gruppen ist es seitdem nie diskutiert worden. Das habe ich ja eingangs in einer Antwort auch schon einmal gesagt. Dass man das Problem, was wir haben, nämlich die große Abweichung zwischen den Laboremmissionen und den Realemmissionen, in irgendeiner Art und Weise über diesen Artikel 5 und die Abschaltvorrichtungen in den Griff kriegt, das ist nie als zielführend diskutiert worden. Wir haben das sinngemäß ähnlich auch in einer Kleinen Anfrage Mitte 2015 so mal beantwortet. Die Probleme, die wir haben, kriegen wir mit den Abschaltvorschriften nicht in den Griff. Das ist kein Werkzeug dafür. Das Werkzeug ist WLTP und RDE, und den Weg beschreiten wir jetzt seit einigen Jahren, um das vernünftig zu entwickeln, so schnell wie möglich einzuführen. Aber in den Expertenkreisen hat es nie die Meinung gegeben, dass wir über den Artikel 5 und die Emissionsstrategien da etwas machen müssen. Mit dem VW-Fall sind wir natürlich jetzt aufgeschreckt worden, und, wie gesagt, die Kommission hat sehr schnell reagiert und bei den Pkw die AES- und BES-Vorschriften eingeführt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Die CDU/CSU-Fraktion hat das Wort.

**Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU):** Relativ kompakt: Wir hatten ja eben in der vorangegangenen Runde, in der wir dran waren, noch mal den Blick so ein bisschen Richtung Europa gerichtet, und da habe ich jetzt nur noch mal im Wesentlichen einen Komplex, den ich mit Ihnen noch mal in aller Kürze besprechen wollte. Es zeigt sich ja aktuell, dass vom Kraftfahrt-Bundesamt gegen das Unternehmen Fiat nicht in gleichem Maße Rückrufe angeordnet werden können wie gegen das Unternehmen Volkswagen; denn der Zulassungsstaat - also Italien - verneint da einen Rechtsverstoß. Was bedeutet das im Hinblick auf den Erwägungsgrund 27 der Verordnung (EG) 715/2007, der ja als Ziel dieser Verordnung nennt - ich zitiere - „... die Vollendung des Binnenmarktes durch Einführung gemeinsamer technischer Vorschriften zur Begrenzung der Emissionen von Kraftfahrzeugen ...“?

Und würde es denn überhaupt der Vollendung des Binnenmarktes dienen, wenn, wie durch das Kraftfahrt-Bundesamt festgestellt, verpflichtende Rückrufe nur gegen solche Hersteller verfügt werden könnten, die ihre Typgenehmigungen eben von der jeweils nämlichen nationalen Behörde, also in diesem Fall vom KBA - - dort beantragt haben? Wie schätzen Sie das ein?

**Zeuge Christoph Albus:** Herr Abgeordneter, das sind, glaube ich, zwei Themen, die man ein bisschen trennen muss. Ich will das mal versuchen. Das, was in dem Erwägungsgrund der europäischen Verordnung drinsteht, ist quasi eine Willensbekundung, dass man harmonisierte Vorschriften einführen will, damit die überall gelten, die Vorschriften - ebendiese Emissionsvorschriften, die in der 715/2007 enthalten sind -, harmonisiert und, wenn eine Genehmigung erteilt wurde, überall anerkannt. Das ist der Schutz für den Hersteller. Das ist unser System im Typgenehmigungsverfahren und im Binnenmarkt in Europa. Das betrifft die Inhalte der Vorschriften.

Dass unser KBA formal gegen Fiat nicht vorgehen kann, das sind eher diese Prozessvorschriften, die in der Rahmenrichtlinie 2007/46 festgelegt sind und dann natürlich in den untergeordneten Vorschriften, also den gesamten untergeordneten Richtlinien, wie zum Beispiel aber auch der Ver-



## 5. Untersuchungsausschuss

ordnung 715/2007, die ja alle unter der Rahmenrichtlinie arbeiten, natürlich so auch wirken müssen. Es ist der Grundsatz, dass der Fahrzeughersteller sich auswählen kann, bei welcher Typgenehmigungsbehörde er einen Antrag stellt, wo er die Typgenehmigung erteilt bekommt. Er kann sich auch den Technischen Dienst dazu aussuchen, der die technischen Prüfungen durchführt bzw. begleitet. Das ist nun mal so im Fall Fiat. Aber man muss eben die inhaltlichen harmonisierten Vorschriften, wie sie in der 715/2007 drin sind, und diese Prozessvorschriften, wie das Typgenehmigungsverfahren funktioniert, was ja ganz allgemein in Europa gilt für Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, also nicht nur für die Abgasvorschriften, sondern für alle anderen Vorschriften auch - - das darf man nicht miteinander vergleichen.

Da möchte ich aber auch darauf hinweisen, dass genau dieses Thema Inhalt auch dieser Überarbeitung der 2007/46 ist. Kann ich aber wenig zu sagen, weil ich a) nicht federführend dafür zuständig bin und b) es ein laufender Vorgang ist.

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Okay. - Das sollte an der Stelle reichen, weil das ja schon in etwa nahelegt, dass da etwas passieren kann, um Diskriminierungsfreiheit insgesamt herzustellen, jedenfalls im Ergebnis. Das soll es in dieser Runde schon erst mal gewesen sein.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gut. - Dann möchte ich ganz gern fortsetzen, Herr Albus, an der Geschichte „Typgenehmigungsverfahren und Offenlegung von Quellcodes“. Worauf bzw. auf wessen Einschätzung stützte sich Ihre Bewertung für den Staatssekretär, eine Offenlegung des Quellcodes der Motorsoftware sei nicht geeignet, „zeitnah Abschalteneinrichtungen zu erkennen“ - so heißt es im Zitat. - Das ist die Fundstelle BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 27-7357.1-1 und auch das Aktenzeichen LA 27-7357.1-2, Ordner 1 von 79, Blatt 182.

Ich mache mal weiter, dann kann ich den Zusammenhang besser darstellen. In einer anderen Fassung Ihrer Vorlage für Staatssekretär Odenwald hieß es nach dem Satz, die Technischen Dienste hätten „keine zielführenden Vorschläge gemacht,

derartige Fälle über eine Softwareprüfung aufdecken zu können“, ursprünglich: Deshalb ist die Durchführung eines aufwendigen Testprogramms erforderlich. - Und dann verändert sich die Vorlage dergestalt, dass es dort heißt:

Sollten die Vorwürfe des TÜV Nord im Zusammenhang mit Forderungen im Hinblick auf Datenverfügbarkeit für die Systemdatenprüfung im Rahmen der Hauptuntersuchung stehen, bei der sicherlich unterschiedliche Positionen der Automobilindustrie und der Prüfdienste bestehen, so ist diese Thematik klar von der Zielsetzung zu trennen, bei der Typgenehmigung unzulässige Abschalteneinrichtungen erkennen zu können.

Ebenda, Blatt 203. - Und dann eben anschließend die Frage: Warum ist aus Ihrer Sicht die von den Technischen Diensten geforderte Systemdatenprüfung zu trennen von der Zielsetzung, unzulässige Abschalteneinrichtungen erkennen zu können?

**Zeuge Christoph Albus:** Weil es zwei unterschiedliche Rechtskreise und zwei unterschiedliche Zielrichtungen sind. Diese Systemdatenprüfung findet ja im Rahmen der Hauptuntersuchung statt. Das heißt, in der Hauptuntersuchung bzw. bei der Abgasuntersuchung will man ja nicht typspezifische Mängel aufdecken oder den Herstellern irgendwelche Unzulänglichkeiten nachweisen, sondern da muss der Fahrzeughalter, die Fahrzeughalterin nachweisen über die Tests, dass das Fahrzeug gewartet ist und dass es keine Defekte hat, was zu Sicherheitsmängeln oder zu Umweltschädigungen führt. Und da ist derzeit in der Diskussion, ob es zielführend ist und inwieweit man das öffnen sollte, dass solche Systemdaten offengelegt werden und für die Prüfer dann einsehbar sind. Meiner Meinung nach ist das eine laufende Diskussion. Ich selber bin dort nicht involviert detailliert. Aber das muss man ganz klar trennen von dem Rechtskreis der Typgenehmigung; denn die Typgenehmigung behandelt ja den Antrag des Herstellers für eine Typgenehmigung, damit er die Fahrzeuge im Binnenmarkt dann frei verkaufen kann, und das ist



## 5. Untersuchungsausschuss

der Unterschied: Das eine ist der Bereich „regelmäßige technische Überwachung“. Da mag es Diskussionen geben, stecke ich nicht drin. Das andere ist der Bereich Typpergenehmigungsvorschriften, und da ist, wie gesagt wurde, die verstärkte Prüfung der Emissionsstrategien plus eine anlassbezogene Softwareprüfung angedacht. Meiner Meinung nach aber technisch - und das hatten wir jetzt eben auch schon mal diskutiert - und vor allen Dingen zum damaligen Zeitpunkt, als dieser Vermerk geschrieben wurde, konnte ich mir das nicht so schnell vorstellen, dass das sehr einfach ist und ohne sehr großen Aufwand zu geschehen hat.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und weshalb war eine solche Systemdatenprüfung laut Darstellung in der Vorlage nicht geeignet, den Einsatz von Manipulationssoftware oder Abschaltvorrichtungen zu erkennen?

**Zeuge Christoph Albus:** Das hatte ich, glaube ich, jetzt eben schon versucht auszudrücken: Weil einfach die Systemdatenprüfung im Rahmen der Hauptuntersuchung entdecken soll, ob der Fahrzeughalter sein Fahrzeug nicht vernünftig gewartet hat bzw. ob irgendwelche Defekte vorliegen wie ein kaputter Katalysator oder ein kaputter Sensor, eine kaputte Lambdasonde usw. Das hängt auch mit der OBD zusammen und mit der Systemprüfung während der Hauptuntersuchung.

Das muss man aber wirklich trennen von dem Ansinnen der Typpergenehmigung. Die Typpergenehmigung - da wird festgestellt, ob das Fahrzeug bzw. der Fahrzeugtyp vorschriftsmäßig ist im Sinne der Typpergenehmigungsvorschriften. Und dann kriegt der Hersteller die Typpergenehmigung, kann dann die CoC ausstellen, mit denen das Fahrzeug dann europaweit verkauft werden kann. Also die beiden Dinge muss man wirklich thematisch voneinander trennen. Und meines Wissens nach war das in dem Interview ein bisschen durchmischt worden. Deswegen haben wir versucht, das in der Staatssekretärsvorlage klarzustellen und etwas auseinanderzuidividieren.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Aber ich hatte - - Und darum hatte ich ja auch die erste Antwort nicht als Antwort auf meine Frage empfunden,

weil eben mein Ansinnen ist, warum es nicht geeignet ist, Abschaltvorrichtungen zu finden. - Dass ich alles durchchecke, ist klar, und dass Abweichungen dann festgestellt werden, aber mir ging es um den Einsatz von Manipulationssoftware und Abschaltvorrichtungen an dieser Stelle. Aber Sie sagen: Das ist mit solchen Systemdatenprüfungen nicht zu machen?

**Zeuge Christoph Albus:** Nach meinem derzeitigen Kenntnisstand sind weder die Zielsetzung der Hauptuntersuchung noch die technischen Möglichkeiten, die man dabei hat, geeignet, unzulässige Abschaltvorrichtungen zu identifizieren.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Haben Sie sich bei der Abfassung der Vorlage damit befasst, welche Untersuchungsmodalitäten die Verordnung 715/2007 konkret zulässt, um die Einhaltung des Verbots von Abschaltvorrichtungen der Verordnung zu gewährleisten?

**Zeuge Christoph Albus:** Ich kann mich nicht erinnern, dass wir uns da intensiv mit auseinandergesetzt haben. Wir hatten natürlich eine gewisse Kenntnis von den Vorschriften in der 715/2007, weil sie zu dem Zeitpunkt ja auch intensivst diskutiert wurden. Wie gesagt, wir haben das mit dem Kraftfahrt-Bundesamt auch diskutiert, aber dann eher vor dem Hintergrund: Welche Möglichkeiten bietet die Rahmenrichtlinie 2007/46 bezüglich der Softwareoffenlegung? - Aber meiner Meinung nach war zum damaligen Zeitpunkt und auch nach jetzigem Verständnis der Vermerk nicht im Konflikt mit den beiden genannten Vorschriften.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Sie haben in Ihrer Vorlage für den Staatssekretär ferner ausgeführt, dass Kfz-Hersteller den Typpergenehmigungsstellen unter Berufung auf ihr geistiges Eigentum die Einsichtnahme in die Motorsteuersoftware versagen könnten. Gab es Hersteller, die den Technischen Diensten bzw. der Untersuchungskommission nach Bekanntwerden der Manipulationswürfe gegen VW auf entsprechende Anforderung die Offenlegung der Software für die Motorsteuerung verweigert haben?



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Christoph Albus:** Also, bis zu dem Beginn des VW-Falls ist es meiner Meinung nach - oder nicht nur meiner Meinung nach, sondern meinem Kenntnisstand nach - zu keinem Fall gekommen, dass eine Typgenehmigungsbehörde eine Softwareoffenlegung gefordert hat. Seit April fordern wir das ja national im Vorgriff auf die kommenden europäischen Vorschriften. Mir ist bisher nicht bekannt, dass sich irgendein Hersteller dagegen gewehrt hat.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Und was war das Ergebnis von Prüfungen der von Dr. Rettig im Interview mit der Zeitung geäußerten Vorschläge? Also erst mal nichts weiter machen, oder ist das weiter geprüft worden?

**Zeuge Christoph Albus:** Wie gesagt, wir haben uns mit diesem Interview und den Inhalten mit dieser Vorlage auseinandergesetzt, und letztendlich kann man im Untersuchungskommissionsbericht, der ja, glaube ich, nach dem Zeitpunkt gelegen hat - dies war früher, dieser Vermerk, vor dem Untersuchungskommissionsbericht vom April 2016 - - Da stehen ja dann die Maßnahmenvorschläge drin, wie man zukünftig mit der Softwareprüfung umgehen will.

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

**Arno Klare (SPD):** Keine Fragen.

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

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ich hätte noch zwei Punkte. - Zum einen, Herr Albus, haben Sie von Ihrer Kollegin Kehr aus LA 23 eine Mail bekommen. Da geht es um Rückruf und Nachbesserungen von den Herstellern. Da ist offensichtlich die Frage von der belgischen Ministerin, wie in Deutschland mit der ganzen Thematik umgegangen wird, und da wird von Frau Kehr die Frage aufgeworfen - ich zitiere mal -:

Das in Streitfällen ggf. zu klärende Tätigwerden der Zulassungsbehörden sollte nicht von vorneherein

in grundsätzlichen Erwägungen thematisiert werden.

Nur für das Protokoll: Das ist MAT A BMVI-2-1, Ordner 1, Seite 276. - Also sie sagt, man soll das Problem, die Problemfälle, nicht thematisieren. Haben Sie das genauso gesehen? Haben Sie mit ihr mal darüber gesprochen, warum das aus Ihrer Sicht sinnvoll und notwendig ist, dass man das auch ins Ausland kommuniziert?

**Zeuge Christoph Albus:** Herr Abgeordneter, ich kann nicht ausschließen, dass ich E-Mails mit der Frau Kehr, mit der Kollegin, ausgetauscht habe. Diese hier ist mir jetzt in dem Sinne nicht bekannt. Ich kann sie mir gerne vorlegen lassen und prüfen, muss aber sagen, dass zu dem gesamten Thema „Zulassung der Fahrzeuge“, wofür ja Referat LA 23 zuständig ist, und auch die Thematik, die insbesondere mit Belgien diskutiert wurde, nämlich das Thema des Verbraucherschutzes - - wir als LA 27 auch nicht zuständig sind. Also, wir haben so etwas mitgekriegt, wir haben Tausende von E-Mails bekommen zu der Thematik rund um den VW-Fall. Aber ich bin bei diesen Themen „Zulassung“ und „Verbraucherschutz“ nicht sehr stark involviert gewesen, aber wenn ich es nachprüfen soll und in den Kontext setzen soll, dann können Sie mir das gerne vorlegen.

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Gut, das würden wir dann mal raussuchen. Weil sie schreibt Sie an, und da geht es offensichtlich um etwas, was Sie geschrieben haben, und das muss schon etwas sein, wo Sie mehr mit zu tun haben, nicht? - Das könnten wir dann - - Wenn wir das gerade - - Alles klar.

(Dem Zeugen wird ein Schriftstück vorgelegt - Der Zeuge liest in dem Schriftstück)

**Zeuge Christoph Albus:** Also, wenn ich das nachvollziehe, geht es darum, ein Antwortschreiben an die belgische Ministerin zu formulieren. Es hat einen Antwortvorschlag vom KBA gegeben. Da wirft die Frau Kehr in der E-Mail vom 29. Dezember an mich einige Fragen auf im Hinblick auf die Verpflichtung der Eigentümer der im Verkehr befindlichen Fahrzeuge - also nicht die, die



## 5. Untersuchungsausschuss

noch nicht zugelassen sind, sondern der im Verkehr befindlichen -, inwieweit man das beschränken kann über den § 25 der EG-FGV im Hinblick auf die Verpflichtung, dass sie die Werkstätten für den Rückruf aufsuchen müssen. Das scheint hier der Inhalt zu sein.

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

**Zeuge Christoph Albus:** Und dann geht es weiter, dass ich dann das an den Herrn Wummel weitergeleitet habe, vom KBA, und er dann gesagt hat, dass wir gerne darüber diskutieren können. Ich kann mir vorstellen, dass wir die Federführung zu dem Schreiben hatten, das die Frau Kehr kommentiert hat. Ich kann mich aber nicht erinnern - das geht hier aus den Unterlagen jetzt auch nicht hervor -, wie die Diskussion weitergelaufen ist bzw. was schlussendlich herausgekommen ist.

Ich kann Ihnen aber versichern: Wir haben uns als LA 27 in diese Fragen „verpflichtender Rückruf“ usw. nie sehr stark reingehängt und waren dazu auch nicht zuständig. Sehr wahrscheinlich waren wir zuständig, dieses Antwortschreiben zu entwickeln, haben uns dann zuliefern lassen, es gab Diskussionen zwischen LA 23, uns und KBA, und das ist die Geschichte dahinter. Ich kann es aber jetzt im Moment nicht weiter kommentieren.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):  
Okay. - Das ist schade, weil das wäre interessant, was insbesondere der letzte Satz in der Mail da genau zu bedeuten hätte. Also das würde uns sehr interessieren, aber wenn Sie nichts dazu sagen können, obwohl Sie der Adressat sind - - Gut.

Dann hätte ich noch eine andere Frage, grundsätzlich etwas. Sie haben eben gesagt: Untersuchungskommission, da waren Sie - es ist für uns immer so ein bisschen ungewöhnlich, diese Ministeriumssprache - für die Veraktung zuständig. Uns würde noch mal interessieren, wie im Ministerium in Bezug auf den Untersuchungsgegenstand auch die Kommunikation gelaufen ist. Sie haben Dinge erarbeitet, es gab die Untersuchungskommission. Insbesondere interessiert uns die Frage: Wenn wir uns die Unterlagen ansehen, finden sich sehr, sehr wenige Leitungsvorlagen

zu dem ganzen Thema. Also die kann man fast an der Hand abzählen bei etwas, was ja nun offensichtlich auch einen großen Gegenstand - - gespielt hat, und es gibt sehr, sehr wenig oder gar keine Rückläufer in irgendeiner Weise. Deshalb würde mich einfach interessieren: Wie funktionierte das aus Ihrer Sicht mit den Leitungsebenen bis hin zum Minister? Wie fand da die Kommunikation statt? Fand da überhaupt eine Kommunikation statt? - Wenn Sie dazu noch etwas sagen könnten.

**Zeuge Christoph Albus:** Also, da muss man sicherlich unterscheiden. Die ganz normalen dienstlichen Vorgänge zum Beispiel zu RDE und WLTP, da haben wir sehr wohl einige Vorlagen gemacht, Leitungsvorlagen, insbesondere dann, wenn etwas Entscheidendes anstand oder wenn Termine vorbereitet werden mussten, auch zum Beispiel im Zusammenhang mit dem VW-Fall. Herr Minister Dobrindt hat ja im Verkehrsministerium auf europäischer Ebene auch Vorschläge gemacht zum Beispiel zur Anpassung des Artikels 5. Dazu hat es Vorlagen gegeben. Bei Vorlagen kriegen wir nicht immer Rückläufe. Das ist so. Bei manchen bekommen wir welche, die sind dann aber auch in den Akten zu finden.

Das ist aber zu unterscheiden von den Aktivitäten der Untersuchungskommission, weil das war ja im Prinzip keine Aktivität, die von Fachebene bis hin zur Ministerebene über alle Ebenen gelaufen ist, sondern die Untersuchungskommission ist eingerichtet worden und hat als eigenständige Gruppe gearbeitet. Das war zumindestens mein Verständnis. Das heißt, im Bereich der Arbeiten der Untersuchungskommission ist nicht über Vorlagen oder kaum über Vorlagen gearbeitet worden.

**Oliver Krischer** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):  
Also die Untersuchungskommission hat sich getroffen, hat bestimmte Dinge ausgetauscht. Aber da wurden jetzt nicht Sachen zugeliefert im Sinne von, dass Sie zum Beispiel als Referat etwas gefertigt haben, was dann eine Entscheidungsbasis war?

**Zeuge Christoph Albus:** Also, wir haben für die Untersuchungskommission insbesondere bei den



## 5. Untersuchungsausschuss

ersten Sitzungen bis hin zum Bericht so gut wie nichts zugeliefert. Zugeliefert wurde vielmehr vom Kraftfahrt-Bundesamt, was ja in der Natur der Dinge lag. Sie hatten das Verwaltungsverfahren VW durchzuführen. Das hat die Untersuchungskommission ja mit begleitet, wie es auch im Bericht drinsteht. Sie hat die Felduntersuchungen durchgeführt, bei diesen ganzen Fahrzeugtypen - 53 Typen insgesamt, 56 Messungen. Das ist natürlich intensivst mit der Untersuchungskommission diskutiert worden.

Wir kamen dann eigentlich erst ins Spiel, als der Untersuchungskommissionsbericht erstellt werden sollte. Da haben wir Teile zugeliefert. Zum Beispiel ist da ja ein Teil drin, der sich um die Grundlagen des Typgenehmigungsverfahrens kümmert: „Wie wird gemessen?“, und diese ganzen Geschichten, bis hin zum Fazit hinten. Da haben wir Teile zugeliefert, die aber dann insbesondere in der Untersuchungskommission zum Beispiel auch ohne mein Beisein diskutiert worden sind, abgestimmt worden sind.

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

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

**Carsten Müller** (Braunschweig) (CDU/CSU): Im Moment nicht.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann habe ich für die Linken noch einen Punkt anzusprechen mit einigen Fragen bezüglich der Auffälligkeiten bei CO<sub>2</sub>-Werten bei VW im Rahmen von CoP-Prüfungen. Mit Datum 8. Januar 2016 haben Sie, Herr Albus, einen Antwortentwurf des BMVI auf die weitere schriftliche Einzelfrage Nr. 01/026 -

Wie viele Prüfungen der Konformität von genehmigten Produkten (CoP-P) hat das Kraftfahrt-Bundesamt in Produktionsstätten von Automobilherstellern in Deutschland in den Jahren 2013, 2014 und 2015 durchgeführt, und welche Mängel wurden dabei hinsichtlich des Prüfkriteriums Umweltbelastung festgestellt ... ?

- abgezeichnet. Das ist das Material BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 27-7357.2-2, Ordner 12 von 79, die Seiten 402 und 403. Laut diesem Antwortentwurf habe das KBA in den Jahren 2013 bis 2015 bei den zehn größten Automobilherstellern jeweils Überprüfungen des Abgasverhaltens von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen - In-Use-Compliance - durchgeführt. Darunter seien in jedem Jahr Modelle von Volkswagen und in den Jahren 2013 und 2015 solche von Mitsubishi gewesen: Auffälligkeiten hätten sich bei der Firma Volkswagen gezeigt,

die daraufhin CO<sub>2</sub>-Werte für zwei Fahrzeugtypen im Juni 2015 anpassen mussten.

Ebenda, Seite 403. Worin genau bestanden diese Auffälligkeiten bei den Überprüfungen des Abgasverhaltens von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen bei Volkswagen?

**Zeuge Christoph Albus:** Da habe ich keine Kenntnis zu. Wir haben zu der damaligen Anfrage einen Antwortbeitrag vom KBA angefordert, den wir da sehr wahrscheinlich auch eins zu eins - - Manchmal ändert man auch so ein bisschen sprachlich. Aber wir als BMVI können das überhaupt nicht beurteilen. Das KBA ist die Verwaltungsbehörde, die macht das. Wir hatten auch überhaupt keine Kenntnis von diesen Fällen im Vorfeld erhalten. Das war ja 2015 - hatten Sie gesagt -, und dies ist ein Bericht der Aktivitäten des KBA im CoP-Bereich - CoP-Qualität -, aber auch Überprüfung der im Verkehr befindlichen Fahrzeuge. Wir haben das zur Kenntnis genommen, aufgeschrieben. Das zeigte mir damals aber auch, dass die Vorschriften funktionieren. CoP ist durchgeführt worden, da sind Auffälligkeiten gewesen, man hat reagiert, man hat die Daten angepasst.

Das Gleiche passiert ja auch, wenn zum Beispiel der Fahrzeughersteller eine Erweiterung der Typgenehmigung beantragt wegen irgendetwas, sei es, weil er ein neues Sicherheitssystem einführen wird. Dann wird das Fahrzeug schwerer, dann müssen die CO<sub>2</sub>-Werte angepasst werden. Das



## 5. Untersuchungsausschuss

sind für mich ganz normale Vorgänge und eigentlich ein Beweis dafür, dass das Gesamtsystem, so wie es aufgestellt ist, eigentlich funktioniert.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann eher allgemein und nicht konkret auf diesen Fall bezogen: Auf welche Rechtsgrundlage stützten sich die Überprüfungen der CO<sub>2</sub>-Werte im Rahmen der Konformitätsüberprüfungen?

**Zeuge Christoph Albus:** Das ist ja in der Verordnung 715/2007 festgelegt. CoP ist ein Verfahren, was insgesamt für den Typgenehmigungsbereich festgelegt ist. Das ist auch in der Rahmenrichtlinie beschrieben. Im Abgasbereich gehen wir sogar noch den Schritt weiter, dass wir nicht nur die Konformität in der Produktion überprüfen, sondern auch der Fahrzeuge im Verkehr. Das ist im Sicherheitsbereich meines Wissens nach nicht der Fall, diese sogenannte In-Service-Conformity-Überprüfung der im Verkehr befindlichen Fahrzeuge. Und die Rechtsgrundlage dazu steht in den Abgasvorschriften.

Das heißt, wir haben einmal die Überprüfung der Vorschriftsmäßigkeit bei der Typgenehmigung. Da kriegt der Hersteller die Genehmigung, darf die CoC ausstellen, die Fahrzeuge in den Verkehr bringen. Dann gibt es die Bandkontrolle, also wenn sie produziert werden: Stimmt das alles noch überein? - Und da kann man CO<sub>2</sub> auch mit überprüfen. Und dann gibt es die Überprüfung der im Verkehr befindlichen Fahrzeuge. Da geht CO<sub>2</sub> im Moment noch nicht, aber ich hatte das ja vorab schon mal in einer anderen Frage und Antwort erwähnt, dass wir uns dafür einsetzen, dass CO<sub>2</sub>-Überprüfung auch im Rahmen der Überprüfung der im Verkehr befindlichen Fahrzeuge in Zukunft kommt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gab es möglicherweise einen konkreten Zusammenhang dieser Konformitätsüberprüfungen mit dem Feldüberwachungsprojekt der BAST? Könnten Sie dazu etwas sagen?

**Zeuge Christoph Albus:** Einen möglichen Zusammenhang kenne ich nicht. Nein.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann meine letzte Frage dazu, jetzt ein Stück unabhängig von dem konkreten Fall, an den Sie sich so präzise nicht erinnern können: Wie muss ich mir denn die Anpassung vorstellen, wenn festgestellt wird, mit den CO<sub>2</sub>-Werten stimmt irgendwas nicht? Kriegt der Hersteller eine Meldung darüber und signalisiert zurück: „Problem erkannt, Problem gelöst“? Passiert das freiwillig, oder sind das entsprechende Anordnungen seitens des KBA? Können Sie mir das sagen?

**Zeuge Christoph Albus:** Also, wie es jetzt konkret beim Kraftfahrt-Bundesamt oder bei einer anderen Typgenehmigungsbehörde abläuft, kann ich nicht beurteilen, weil ich nicht drinstecke -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Okay.

**Zeuge Christoph Albus:** - meiner Meinung nach. Ich kann aber sagen, was es nach meinem Kenntnisstand für zwei Möglichkeiten gibt.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ja, gerne.

**Zeuge Christoph Albus:** Es gibt die Möglichkeit, dass eine Nichtkonformität in der Produktion festgestellt wird. Dann gibt es natürlich einen sofortigen Informationsaustausch zwischen Typgenehmigungsbehörde und Hersteller. Dann hat der Hersteller die Möglichkeit, die Produktion anzupassen, damit die Konformität wiederhergestellt ist. Vielleicht gibt es ja irgendeinen Grund dazu, irgendeine Toleranz bei irgendeinem Bauteil oder irgendwas, die nicht in Ordnung ist, und dann stellt man das wieder her, und dann ist die Produktion wieder in line mit der Vorschrift.

Zweite Möglichkeit ist, dass man sagt: Da ist etwas aus dem Ruder gelaufen. - Dann wird der CO<sub>2</sub>-Wert angepasst. Das ist auch möglich. Also die zwei Möglichkeiten vom Grundsatz her gibt es.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke sehr. - Dann wäre ich damit durch und gebe das Wort weiter. Besteht noch Bedarf seitens der SPD-Fraktion?

(Arno Klare (SPD): Nein!)



Fragebedarf bei Bündnis 90/Die Grünen?

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

- Auch nicht der Fall.

(Carsten Müller (Braun-  
schweig) (CDU/CSU): Es ist  
schon alles gesagt worden!)

- Es ist schon alles gesagt. - Gut. Wenn auch kein Bedarf mehr nach Fragen in einer eingestuften Sitzung besteht, dann ist die Befragung von Ihnen, Herr Albus, für heute beendet. Im Rechtssinne ist sie dann abgeschlossen, wenn Sie nach der Prüfung und Inaugenscheinnahme des Protokolls unter Umständen noch mal Veränderungen vornehmen mussten, weil irgendetwas falsch notiert ist. Sie haben dafür zwei Wochen Zeit, und erst danach beschließt der Ausschuss den Abschluss der Vernehmung. - Ich darf mich bei Ihnen herzlich bedanken und wünsche Ihnen noch einen schönen Restabend.

**Zeuge Christoph Albus:** Herr Vorsitzender, ich bedanke mich auch - und allen einen schönen Abend!

(Zurufe - Heiterkeit - Bei-  
fall)

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke schön. - Dann setzen wir die Vernehmung fort mit dem Zeugen Dirk Inger, der bitte in den Saal gebracht wird.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Vernehmung des Zeugen  
Dirk Inger**

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Herr Inger, schönen guten Abend noch mal! Ich darf Sie willkommen heißen, brauche Sie nicht mehr über das Prozedere zu informieren, das hatte ich vorhin bereits getan. Bevor wir allerdings in die Vernehmung zur Sache einsteigen können, möchte ich Sie zu Ihrer Person vernehmen, und dazu gehört, dass Sie uns bitte Ihren Vornamen, Nachnamen, Alter und Beruf und Wohnort nennen. - Bitte.

**Zeuge Dirk Inger:** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Als wir uns das erste Mal heute gesehen haben, war es noch hell.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Bald wieder.

(Heiterkeit)

**Zeuge Dirk Inger:** Bald wieder - ich hoffe nicht. - Sehr gerne. Mein Name ist Dirk Inger, ich bin 50 Jahre alt, bin von Beruf Hauptgeschäftsführer des Deutschen Reiseverbandes und wohne in Berlin.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke schön. - Herr Inger, Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung informiert - schriftlich - und wissen, worum es geht. Dann kann ich mir es sparen, zu diesem Zeitpunkt das noch mal hier darzustellen. Wenn Sie jetzt im Zusammenhang darlegen möchten, was Sie über den Gegenstand Ihrer Vernehmung wissen, dann könnten Sie das jetzt noch mal im Zusammenhang darstellen.

**Zeuge Dirk Inger:** Also, ich glaube, Sie haben bestimmt viele Fragen, und ich freue mich auf Ihre Fragen und will das jetzt nicht mit einem langen Eingangsstatement hier noch möglicherweise etwas länger gestalten, als es uns allen dann recht ist.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gut. - Dann möchte ich zunächst als Vorsitzender einige Fragen an Sie richten. Zumindest mein Fragenkatalog ist jetzt nicht so umfangreich, aber das ist vielleicht auch abhängig von den noch kommenden Fragen.

(Stephan Kühn (Dresden)  
(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Unserer auch nicht!)

Ich habe Fragen zum Untersuchungsauftrag, und zwar handelt es sich dabei um ein Gespräch von dem Parlamentarischen Staatssekretär Scheuer mit der DUH am 2. Juli 2010. Laut einer Gesprächsnotiz waren Sie am 2. Juli 2010 Teilnehmer eines Gesprächs des Parlamentarischen Staatssekretärs Scheuer mit der DUH, und in der Gesprächsnotiz heißt es - Zitat -:

Die DUH nutzt diese Thematik, um generell zu kritisieren, dass in Deutschland im Vergleich zu anderen Ländern die Möglichkeiten der Nachkontrolle von Kraftfahrzeugen im Markt und im Betrieb, einschließlich der Nutzung des Instrumentes der Rückrufaktionen (KBA), nicht ausreichend ausgeschöpft werden.

Das ist die Quelle BMVI-2-3, Referat LA 27, Ordner 14-1, Blatt 3 ff. - Können Sie sich erinnern, wie Staatssekretär Scheuer auf diesen Vorwurf reagiert hat?

**Zeuge Dirk Inger:** Also, ich kenne das Dokument nicht, aus dem Sie zitieren. Deswegen fällt es mir schwer, dazu im Moment Stellung zu nehmen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Wir können es Ihnen vorlegen.

**Zeuge Dirk Inger:** Ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Es liegt hier vor, und dann können Sie es in Augenschein nehmen. Das hilft sicherlich.

**Zeuge Dirk Inger:** Ja. - Also, ich könnte mich jetzt fairerweise nicht mal genau daran erinnern, ob ich an diesem Gespräch teilgenommen habe. Wenn das in dem Vermerk drinstehen sollte, wird es wahrscheinlich zutreffend sein. Aber ich persönlich erinnere mich im Moment nicht daran. Es liegt ja dann doch eine Reihe von Jahren zurück, und Sie wissen, dass ich seit 2014 jetzt eine andere Tätigkeit habe, sodass das eine oder



## 5. Untersuchungsausschuss

andere bei mir im Kopf etwas nach hinten gerutscht ist. Aber wenn es früher war, dann kann ich - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** In der Tat. Schauen Sie mal drauf, vielleicht hilft es Ihnen. - 2. Juli 2010.

(Dem Zeugen wird ein Schriftstück vorgelegt - Der Zeuge liest in dem Schriftstück)

**Zeuge Dirk Inger:** Also, soweit ich das hier aus der Vorlage entnehme, war das ja ein Gespräch, was offensichtlich sehr viele unterschiedliche Themen hatte. Ich kann mich nicht daran erinnern, welchen Schwerpunkt das hatte. Wenn ich das aber hier sehe, heißt es ja hier weiter:

Ergebnis: Informationsaustausch; dieser soll auf Fachebene fortgesetzt werden (DUH lädt z. B. zur Teilnahme an den Fachgesprächen zur Weiterentwicklung der AU ein).

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Mhm. - Also da haben Sie keine weiteren konkreten Erinnerungen, was dort noch weiter diskutiert worden ist, auch, ob die DUH ausführlicher dargestellt hat, was sie in das Gespräch einbringen wollte. Das war ja nicht so häufig.

**Zeuge Dirk Inger:** Nein, das tut mir sehr leid. Das liegt doch eine Reihe von Jahren zurück, ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Können Sie sich möglicherweise daran erinnern, ob im Nachgang zu diesem Gespräch eine Kontaktaufnahme mit dem KBA stattgefunden hat, in dem diese dort angesprochenen Dinge diskutiert wurden, um den Vorwurf der nicht ausgeschöpften Reaktionen auszuräumen? Das würde sich dann nicht mehr - -

**Zeuge Dirk Inger:** Also, ich erinnere mich daran nicht genau, weil ich ja schon Schwierigkeiten habe, mich überhaupt an das Gespräch zu erinnern. Wenn Sie mir diesen Vermerk hier nicht

zur Hand gegeben hätten, hätte ich mich wahrscheinlich nicht mal mehr mit sehr viel Mühe an dieses Gespräch erinnern können - um ehrlich zu sein: gar nicht. Ob dann etwas erfolgt ist, kann ich aus meiner Erinnerung heraus nicht mehr beurteilen. Wenn, gehe ich aber davon aus: Da es sich um einen sehr technischen Sachverhalt handelt, wäre das wahrscheinlich durch das zuständige Referat erfolgt, das damals in meiner Unterabteilung lag.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Aber Sie selber waren weiter nicht damit befasst, mit möglichen Ergebnissen aus diesem Gespräch?

**Zeuge Dirk Inger:** Soweit mich meine Erinnerung nicht trügt, ist das nicht der Fall. Zutreffend.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Dann hätte ich nur kurz einen letzten Themenschwerpunkt hier aufgerufen, die Zusammenarbeit mit dem Verband der Automobilindustrie, VDA. Da möchte ich Sie bitten, mir zu schildern, wie sich die Zusammenarbeit von Verkehrsministerium und VDA in Ihrer Zeit im Verkehrsministerium und aus Ihrer Sicht gestaltete. Und haben Sie selbst persönlich Kontakt mit Vertretern des VDA gehabt?

**Zeuge Dirk Inger:** Ja, natürlich habe ich persönlichen Kontakt mit Vertretern des VDA gehabt. Da gab es zum Beispiel einmal die Nationale Plattform Elektromobilität. Die Elektromobilität war eines der Themen, was in der Unterabteilung in der Zeit von Dezember 2009 bis 2014 hohe Bedeutung hatte in meinem Aufgabenbereich. Wir haben eine ganze Reihe von Förderprogrammen auch entwickelt, die teilweise unmittelbar dem BMVI - damals hieß es noch BMVBS - zugeordnet waren. Und da gab es natürlich Kontakte im Rahmen der Nationalen Plattform Elektromobilität, wo Vertreter des VDA anwesend waren. Das war aber ein größerer Kreis von Vertretern sowohl der Industrie als auch von NGOs und verschiedenen Arbeitsgruppen, sodass ich hier immer wieder Kontakte mit dem VDA hatte.

Ich hatte auch einige Kontakte mit dem technischen Geschäftsführer des VDA, ich würde sagen, so etwa einmal im Jahr oder zweimal im Jahr,



## 5. Untersuchungsausschuss

wenn mich meine Erinnerung da zuverlässig antworten lässt.

Wenn Sie gestatten, wenn ich das noch ergänze: Wir haben allerdings auch regelmäßig mit Umweltverbänden gesprochen und NGOs. Wir haben sowohl einigermaßen regelmäßig mit der Deutschen Umwelthilfe geredet als Unterabteilung, auch mit mehreren Referaten in größeren Runden.

Darüber hinaus haben wir dann in dieser Legislaturperiode auch ein größeres Projekt in Angriff genommen. Das lief in einem der anderen Referate - UI 40 hieß das -, wo wir uns mit einer Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie beschäftigt haben. Das Ziel dieser Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie war mal, den Prozess umzukehren. Das heißt, wir haben nicht gesagt: „Wir schreiben jetzt als Ministerium ein Papier und machen dann eine Verbändeanhörung“, sondern: Wir schalten einen Prozess vor, wo wir systematisch mit allen Stakeholdern einzelne Fragen diskutiert haben, also: Wie kann man beispielsweise den Landverkehr dekarbonisieren? Was kann man im Bereich Luftverkehr tun? Welche Möglichkeiten gibt es auf der Schiene? - Und da waren überall auch in großer Zahl Umweltverbände dabei von unterschiedlichen Absendern. Ich meine mich erinnern zu können, dass das der WWF war, Greenpeace, der NABU, unterschiedliche Vertreter auch der Umwelthilfe, des VCD, sodass wir hier im Vorfeld eine sehr offene Diskussion über Fachfragen haben wollten, um uns ein Bild zu machen, bevor wir anfangen, eine solche Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie zu formulieren.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Sie sagten, der Kontakt mit dem VDA, das war einmal im Jahr so ein Zusammentreffen - habe ich Sie da richtig verstanden? - und regelmäßig mit Umweltverbänden. Mir geht es jetzt ein bisschen um die Häufigkeit. Mit wem haben Sie sich häufiger getroffen?

**Zeuge Dirk Inger:** Ich würde sagen: Das wird sich in etwa die Waage gehalten haben. Meistens waren es eher - - Wenn es mit dem VDA war, dann gab es also beispielsweise ein konkretes Ge-

sprächsthema, beispielsweise die Frage von Klimaanlage und: Mit welchem Kältemittel werden sie gefüllt?

Mit den Umweltverbänden, mit der DUH haben wir eigentlich ein relativ breites Themenspektrum gehabt, wo wir über sehr viele unterschiedliche Themen gesprochen haben. Das würde ich wahrscheinlich heute gar nicht mehr zusammenkriegen, wenn ich Ihnen die alle aufzählen würde. Da waren dabei, glaube ich, von Stuttgart 21 über sehr unterschiedliche Facetten der Elektromobilität, die wir teilweise, glaube ich, auch unterschiedlich beurteilt haben, über Fragen, die mit dem maritimen Verkehr zu tun hatten - der Einrichtung von Schwefelemissionsschutzgebieten -, sehr viele Fragen, die sich bezogen auf das Thema Spritverbrauch, CO<sub>2</sub>-Reduzierung, und viele, viele andere Themen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke. - In den Akten findet sich ein Vorgang im Vorfeld eines Vortrags von Herrn Dr. Steinle zum Thema WLTP auf dem 16. VDA-Kongress, der am 20. März 2014 stattfand. Dieser Vortrag sollte bereits vorab nach Ihrer Zustimmung an den VDA geschickt werden. Das geht aus dem Material BMVI-2-3, Referat LA 27, Ordner 62-1, Blatt 142 hervor.

Hat es sonst Abstimmungen von öffentlichen Erklärungen des Verkehrsministeriums mit dem VDA gegeben?

**Zeuge Dirk Inger:** Also, ich kenne jetzt aus dem Kopf den Vorgang nicht, aber nach Ihrer Schilderung klingt das so, als habe mein damaliger Abteilungsleiter, Herr Dr. Steinle, einen Vortrag gehalten, und die Folien dieses Vortrages - so verstehe ich das, was Sie geschildert haben; aber sonst müsste ich vielleicht in diesen Vermerk hereinschauen, um das genauer vergegenwärtigen zu können - sind möglicherweise vorab an den VDA übermittelt worden. Das ist aber aus meiner Erinnerung heraus kein unüblicher Vorgang, wenn man einen Vortrag hält, dass man mit einem gewissen Vorlauf gebeten wird, seine Folien vorab zu übermitteln, damit es dann technisch als Präsentation auch läuft. So habe ich das verstanden, Herr Vorsitzender, was Sie da gerade erläutert haben aus dem Vermerk.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Diente das eher so der Abstimmung oder der Information, die Weitergabe von - -

**Zeuge Dirk Inger:** Ich gehe davon aus, also, wenn ich solche Vorträge vorab übermittelt habe - das war jetzt nicht meiner -, dann habe ich das aus technischen Gründen getan, damit der Vortrag vorhanden war und technisch funktionierte, aber nicht im Sinne: „Wie gefällt Ihnen mein Vortrag?“, und: „Dürfen wir den noch mal ändern?“. Das war jetzt nicht das Selbstverständnis eines Bundesministeriums, dass man seine Vorträge zur Genehmigung bei dritten Parteien einreicht.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Sehr gut. - Dann meine beiden abschließenden Fragen: Sie haben erwähnt, dass es eben regelmäßige Kontakte auch mit Umweltverbänden, aber auch der Automobilindustrie gab. Da möchte ich Sie jetzt danach fragen, seit wann Ihnen generell Abweichungen bei den Emissionswerten zwischen Rollenprüfstand und Realverkehr bekannt waren.

**Zeuge Dirk Inger:** Worüber reden wir? Das ist jetzt eine spannende Frage, weil die Debatte, die wir in diesen Jahren geführt haben, war eine sehr stark CO<sub>2</sub>-orientierte Debatte, also: Wie kann man CO<sub>2</sub> reduzieren? Das war, beginnend ab 2008 mit der CO<sub>2</sub>-Regulierung, mit dem Einführen von Grenzwerten 130, 120 g und mit den perspektivischen 95 g in 2020, das große Thema, was wir diskutiert haben, mit dem wir uns sehr intensiv beschäftigt haben.

Und dann gab es noch ein zweites Thema, was hohe Aufmerksamkeit aus meiner Erinnerung heraus hatte, was sehr häufig diskutiert worden ist, und zwar mit zunehmenden Jahren nach meiner Erinnerung auch intensiver, und das war die Frage: Wie kommt es eigentlich zu den Verbrauchsabweichungen, dass einerseits auf dem Papier nach dem Zyklus NEFZ die Fahrzeuge sparsamer und sparsamer werden, dass man aber als normaler Kunde im Realbetrieb größere Schwierigkeiten hat, diese Verbrauchswerte zu erfahren?

Das waren die Hauptdiskussionen. Das Thema Emissionen im Sinne von Abgas war nicht das

zentrale Thema in den Debatten, an die ich mich eigentlich ganz gut noch erinnern kann.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Aber Sie haben dann doch schon in diesen Treffen die abweichenden Werte von Rollenprüfstand und Realverkehr thematisiert?

**Zeuge Dirk Inger:** Das hat sicherlich auch mal eine Rolle gespielt, aber das war weder insgesamt ein zentraler Punkt in den Gesprächen, an denen ich teilgenommen habe, und, ich glaube, das war auch insgesamt, wenn man die Debatten betrachtet, nicht der Fokus der Debatte, sondern es ging um die Frage: Wie kann man CO<sub>2</sub> reduzieren, und warum gibt es eigentlich Abweichungen zwischen dem Verbrauch, der von den Fahrzeugherstellern angegeben wird und der in der Wirklichkeit im normalen Straßenverkehr schwerer zu realisieren ist?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ich wollte es auch nicht gewichtet wissen, ob es nun der Schwerpunkt gewesen ist oder ausschließliches Thema, sondern einfach die Tatsache, ob darüber diskutiert worden ist - was Sie ja bestätigt haben.

Hatten Sie in diesen Zusammenhängen auch den Begriff „Abschalteinrichtungen“ gehört?

**Zeuge Dirk Inger:** Also, darüber habe ich natürlich, als ich die Einladung von Ihnen bekommen habe, lange nachgedacht, ob ich jemals den Begriff „Abschalteinrichtung“ oder „Defeat Device“ gehört habe. Ich habe das erstmals nach meinem Ausscheiden aus dem Verkehrsministerium in der Zeitung gelesen, diesen Begriff.

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

**Uwe Lajosky (CDU/CSU):** Also, wenn ich das jetzt richtig verstanden habe, haben Sie die Abweichungen zwischen dem NEFZ und den Realbetriebmessungen darauf zurückgeführt, dass es eben zwischen diesen beiden Dingen Unterschiede gibt, die naturgemäß dann eben da sind, weil man auf dem Rollenprüfstand eben andere Situationen vorfindet.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Dirk Inger:** Nein, wir haben das, glaube ich, schon etwas detaillierter diskutiert. Und zwar haben wir mit dem Referat - das hieß damals UI 44; hat jetzt einen anderen Namen -, wo sehr versierte, erfahrene Experten und Ingenieure gesessen haben - - Die sind natürlich deutlich tiefer in die Thematik eingestiegen. Es ging letztendlich um die Fragen: Ist dieser NEFZ-Zyklus eigentlich noch angemessen? Bildet er typische Fahrsituationen ab? - Die Antwort der Experten aus dem Referat war: Nein, das tut er eigentlich nicht mehr. Wir brauchen einen neuen Zyklus, der auf den Namen WLTP hört. - Und dieser Zyklus ist ja international entwickelt worden. Das heißt, es geht ja nicht darum, national eine Lösung zu entwickeln, sondern man hat das in Genf bei der UNECE besprochen, wie man zu realitätsnahen Zyklen kommen kann, die dann das Verbrauchsverhalten auf der Straße deutlich besser abbilden.

Ich erinnere mich aber auch, dass beispielsweise darüber diskutiert worden ist, dass moderne Fahrzeuge ja solche - ich glaube, im Prospekt nennt sich das dann so - Fahrerlebnisschalter, wo Sie also mit einem Knopf den Eco-Modus einschalten können oder auch den Sportmodus - - und dass sich häufig diese Verbrauchsangaben natürlich auf den Fahrmodus „Eco“ beziehen, den natürlich nicht alle Nutzer eines solchen Pkws dann auch permanent eingeschaltet haben.

**Uwe Lagosky (CDU/CSU):** Die EU-Kommission hat ja am 27. Januar 2016 einen Verordnungsvorschlag für die Anpassung der Typgenehmigungsverfahren und ergänzend Marktüberwachung von Fahrzeugen - COM 2016/0014 - vorgelegt. Wann ist Ihrer Erkenntnis nach das erste Mal über derartige Verbesserungen der Typgenehmigungsverfahren gesprochen worden?

**Zeuge Dirk Inger:** Das ist jetzt eine schwierige Frage, weil ich diese Entscheidung von 2016 gar nicht verfolgt habe, jetzt also im Detail nicht weiß, was da drinsteht, weil ich mich, wie gesagt, mit anderen Aufgaben inzwischen beschäftige.

Wie gesagt, die Frage des WLTP ist intensiv diskutiert worden, relativ frühzeitig. Und da würde ich sagen: Wenn mich meine Erinnerung nicht

trügt, haben die Fragen, wie man den Zyklus verbessern kann, etwa 2010/2011 begonnen.

**Uwe Lagosky (CDU/CSU):** Der TÜV Nord behauptet, dass er jahrelang darauf hingewiesen hat, dass er Einblick in die Motorsteuerungssoftware haben möchte und die Teil des Prüfauftrages werden sollte. Ist Ihnen diese Forderung bekannt?

**Zeuge Dirk Inger:** Aus meiner Erinnerung heraus ist mir die Forderung nicht bekannt. Ich meine auch nicht, mit dem TÜV Nord jemals ein direktes Gespräch geführt zu haben.

**Uwe Lagosky (CDU/CSU):** Okay. - Danke erstmal.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Bündnis 90/Die Grünen, bitte.

**Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Vielen Dank. - Herr Inger, in Ihre aktive Zeit - so will ich das mal beschreiben - damals im BMVBS, beim BMVI, passt zeitlich die Umsetzung der Richtlinie 2007/46, das ist also die Rahmenrichtlinie zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen, und eben der Vollzug der Verordnung 715/2007, also das ist die zum Typgenehmigungsverfahren. Können Sie sich sozusagen noch daran erinnern: Hatten Sie mal mit der Umsetzung oder mit der Richtlinie und der Verordnung generell zu tun in der Zeit, wo Sie im Bundesverkehrsministerium waren?

**Zeuge Dirk Inger:** Also, die Richtlinie, wenn Sie die mit 2007 zitieren, ist 2007 offensichtlich beschlossen worden. Zu der Zeit war ich für dieses Thema nicht zuständig. Das Referat ist zu mir gekommen oder ich zu diesem Referat - je nachdem, wie Sie das sehen wollen - etwa im Dezember 2009. Sie müssen sehen: Das sind sehr, sehr technische, hochspezialisierte Sachverhalte, bei denen Sie eigentlich Ingenieur sein müssen, um sie im Detail beurteilen und auch bewerten zu können. Ich bin bedauerlicherweise kein Ingenieur, ich habe irgendwann mal Politikwissenschaften studiert. Insofern kann ich in solche



## 5. Untersuchungsausschuss

technischen Sachverhalte nicht ganz so tief einsteigen und konnte auch in der Vergangenheit nicht einsteigen.

Wir werden sicherlich im Rahmen von Referatsbesprechungen dieses Thema auch mal berührt haben, weil das Referat berichtet hat über seine Aktivitäten, die vor allen Dingen in Brüssel und Genf stattgefunden haben, bei der UNECE und bei der Kommission; aber ich selber habe in diesem Aufgabengebiet keine Termine in Brüssel wahrgenommen. Ich meine, mich erinnern zu können, dass ich einmal in Genf war in Verbindung mit der UNECE und dort etwas erzählt habe aus der Perspektive des Verkehrsministeriums, wie wir uns CO<sub>2</sub>-Reduzierung vorstellen.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich frage jetzt an einer Stelle trotzdem mal nach, und Sie werden mir dann sagen, ob Sie damit zu tun hatten oder nicht. In der Umsetzung dieser Rahmenrichtlinie, also der 46 aus 2007, sind im Artikel 46 Sanktionen benannt, also wo die Richtlinie die Mitgliedstaaten beauftragt, Sanktionen festzulegen, die bei Verstößen gegen diese Richtlinie anzuwenden sind, und entsprechend alle Maßnahmen zur Durchführung sozusagen dieser Rechtsakte dann mit Blick auf die Sanktionen regelt. Und die

... Sanktionen

- heißt es dann weiter im Artikel 46 -

müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Vorschriften

- spricht: diese Sanktionsregeln -

bis zum 29. April 2009 sowie etwaige Änderungen so bald wie möglich mit.

Das ist ja ungefähr der Zeitkorridor, den Sie gerade angesprochen haben. Können Sie sich erinnern, dass Sie an diesem Sachverhalt, also der Frage der nationalen Festlegung von Sanktionen für Verstöße gegen die Richtlinie, beteiligt waren,

davon was gehört haben, wie der Diskussionsprozess dazu lief?

**Zeuge Dirk Inger:** Also, wenn ich Sie richtig verstanden habe - und Sie zitieren dort aus dem Dokument, dass solche Sanktionsvorschläge bis 29.04.2009 gemacht werden sollten -, dann ist das vor der Zuständigkeit meinerseits bei diesem Thema. Ich habe im Dezember 2009 oder - - Januar 2010 aus meiner Erinnerung wurde diese Unterabteilung UI 4 gegründet, und dort wurde dieses Referat hereintransferiert, und ich wurde dann dort zum Unterabteilungsleiter ernannt. Dann wäre das, was Sie schildern, vor dem Zeitraum meiner Zuständigkeit gewesen. Und ich kann mich auch, um Ihre Frage dann konkret zu beantworten, daran nicht erinnern.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. - Also Sie hatten das Thema Sanktionen auch ab dem Zeitpunkt Ihrer Zuständigkeit dann nicht mehr auf dem Tisch oder da von Diskussionen, Abstimmungsbedarf, Schriftstücken und dergleichen mitbekommen - nach Ihrer Erinnerung, wohl gemerkt?

**Zeuge Dirk Inger:** Ich will mich da sehr vorsichtig äußern, weil ich habe das kleine Problem, dass ich natürlich keinen Zugang zu Akten habe. Und als ich aus dem Ministerium ausgeschieden bin, habe ich damals auch all das, was ich an persönlichen Notizen und Aufzeichnungen hatte, in den Reißwolf geworfen, sodass ich in der Tat mich im Moment wirklich vollständig auf meine Erinnerung verlassen muss und hier auch nicht noch mal in irgendwelchen Aufzeichnungen nachsehen konnte. Nach meiner Kenntnis und meiner Erinnerung, sofern die nicht trügerisch ist, was ich sehr hoffe, war ich damit dann nicht intensiver befasst, ja.

**Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann will ich noch eine Abschlussfrage stellen, und zwar: Sie waren ja in Ihrer Zeit auch noch in die Themen - das haben Sie auch angesprochen - WLTP, RDE und dergleichen mit involviert. Die Themen waren auch mit auf Ihrer Agenda. Können Sie noch mal schildern aus Ihrer Sicht - wir haben dazu ja auch andere Zeugen



## 5. Untersuchungsausschuss

schon vernommen - den Prozess der Verhandlungen zum RDE? Also das, was uns einige Zeugen geschildert haben, deutet darauf hin, dass der Verband der deutschen Automobilindustrie, was die Notwendigkeit und die Implementierung von Real Driving Emissions und die Details an sich betrifft, doch - ich sage es mal vorsichtig - auf der Bremse stand und zumindest jetzt nicht die Pressure Group für die Einsetzung oder für die Umsetzung oder Einführung von RDE gewesen ist. Können Sie vielleicht noch mal aus Ihrer Erinnerung schildern, wie Sie das damals wahrgenommen haben?

**Zeuge Dirk Inger:** Also, ich will das versuchen. Ich würde das aber ungern auf RDE beziehen, weil, wenn ich mich richtig erinnere, habe ich von RDE nur einmal - - In einem sozusagen Kaffeeküchengespräch hat mich mal ein Kollege informiert: Da kommt jetzt was, das packen wir an. - Aus meiner Erinnerung war das so ziemlich knapp vor dem Zeitpunkt, bevor ich das Ministerium verlassen habe.

Aber die Frage bezogen auf das Thema WLTP war natürlich eine spannende Frage vor folgendem Hintergrund: Wenn Sie beim WLTP zu realistischeren Verbrauchsergebnissen kommen, dann heißt ja realistischere Verbrauchsergebnisse wahrscheinlich etwas höhere Spritverbräuche und CO<sub>2</sub>-Verbräuche. Dann war natürlich die spannende Frage: Wie takteten Sie das eigentlich ein in die europäische CO<sub>2</sub>-Regulierung? Und bedeutet das dann, wenn der WLTP gilt, dass es einen Umrechnungsfaktor zwischen den Zyklen geben muss, um das Thema CO<sub>2</sub> auf europäischer Ebene umzurechnen? Oder bedeutet das, dass das eine zusätzliche Aufgabe für die Industrie ist, praktisch dann auch nach dem neuen Zyklus die CO<sub>2</sub>-Werte einzuhalten?

Ich meine, mich erinnern zu können, dass wir auch die Leitung auf diesen Zielkonflikt oder auf dieses Problem aufmerksam gemacht haben und darauf hingewiesen haben, dass es da wahrscheinlich auch unterschiedliche Vorstellungen gibt, wie das angepackt und umgesetzt werden kann.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Das Wort ist bei der SPD-Fraktion. Bitte.

**Arno Klare (SPD):** Danke, Herr Vorsitzender. - Herr Inger, Sie erinnern sich sicherlich an die Causa GAT, an diese Keramikteile, diese Partikelfilterteile, die leider nicht die Wirksamkeit aufwiesen, wie sie eigentlich in den Dieseln haben sollten. Davon sind leider fast 30 000 irgendwo verbaut worden, und sie haben nicht das geschafft, was da versprochen worden ist. In dem Zusammenhang, weil das ja auch etwas ist, was sozusagen, ja, die Betriebserlaubnis berührt und dafür relevant ist: Wie war damals die Abstimmung zwischen Ihnen oder Ihrem Referat oder Ihrer Abteilung und dem Kraftfahrt-Bundesamt bezüglich dieses Vorgangs?

**Zeuge Dirk Inger:** Also, da muss ich Sie bedauerlicherweise enttäuschen, Herr Klare, und zwar vor folgendem Hintergrund: Das Thema dieser Nachrüstfilter, das hat das Referat, was später bei mir war, bearbeitet zu einer Zeit, als es noch nicht bei mir war. Ich erinnere mich natürlich daran, weil das ein Vorgang war, der insgesamt natürlich auch im Ministerium Aufmerksamkeit erzeugt hat. Es lag aber zu dieser Zeit nicht in meiner Verantwortung.

Was allerdings bei diesem Thema in meiner Zeit auch noch in der Verantwortung lag: Es gab ja dann ein Nachrüstprogramm, nachdem man festgestellt hatte, wie man wirksame Filter auch einsetzen kann. Und da haben wir immer wieder die Frage debattiert: Wie lange muss ein solches Nachrüstprogramm eigentlich noch laufen? Da haben wir häufig sehr interessante Zuschriften von Bürgern bekommen, und die haben mich häufig, muss ich fairerweise sagen, auch nachdenklich gemacht. Da haben uns Leute geschildert beispielsweise: Also, ich bin seit einigen Jahren Rentner. Ich habe mir vor acht Jahren ein Auto der Marke „Sowieso“ - weiß ich nicht mehr - gekauft. Das ist ein gutes Auto. Ich fahre damit nur 4 000 km im Jahr, und das ist wichtig, damit ich mit meiner Frau einkaufen gehen kann usw., usf. Für mein Fahrzeug gibt es keine Nachrüstmöglichkeit, deswegen kriege ich keine Umweltplakette. Was soll ich jetzt eigentlich tun? Ich



## 5. Untersuchungsausschuss

habe nicht das Geld, um mir ein neues Auto zu kaufen.

Das hat mich jedenfalls immer wieder an die Frage erinnert, dass wir bei all dem, was wir tun, zwar einerseits entschlossen und vernünftig handeln müssen, dass wir aber auch irgendwo eine Balance wahren müssen, dass wir Leuten, die vielleicht nicht ganz so üppig ausgestattet sind mit Einkommensmöglichkeiten und Geld, immer wieder auch Möglichkeiten anbieten, entweder über Nachrüstungen oder über andere Möglichkeiten, um vom Verkehr, auch vom individuellen Verkehr, nicht ausgeschlossen zu werden.

**Arno Klare (SPD):** Anderer Fragenkomplex: Sie waren, haben Sie gerade geschildert, maßgeblich eingebunden in die Weiterentwicklung der MKS als lernende Strategie; denn die gibt es seit 2004. Da waren Sie sozusagen noch nicht im Spiel, aber diesen weiteren Step, den haben Sie maßgeblich mitgestaltet. Wie war Ihre Rolle da? Waren Sie derjenige, der - - sozusagen der Mastermind dahinter? Oder welche Rolle haben Sie gespielt?

**Zeuge Dirk Inger:** Das wäre vermessen, wenn man sich selbst als Mastermind bezeichnen würde. Das war ein Thema, was mich sehr interessiert hat und was mit einem sehr engagierten Referat in meiner Unterabteilung federführend vorangetrieben worden ist. Das hörte damals auf den Namen UI 40. Die Kollegen haben das mit sehr hohem Engagement und persönlichem Einsatz vorangetrieben. Das hat mir große Freude gemacht, das zu begleiten, und dazu habe ich sicherlich auch etwas beigetragen hier und da, war also bei vielen Veranstaltungen auch anwesend in diesem Vorprozess, um auch mal ein Gefühl zu kriegen: Wie verlaufen da Debattenlinien zwischen Industrie und NGOs auf der anderen Seite?

Wir haben das runtergebrochen letztendlich von den Zielen, die sich die Bundesregierung auf der längerfristigen Ebene gegeben hat, also: Wie lassen sich bestimmte vorgegebene Energieeinsparziele und CO<sub>2</sub>-Minderungsziele auf einer längeren Zeitachse eigentlich umsetzen? - Unsere Strategie in dem, was wir dort diskutiert haben mit

den Stakeholdern, aber auch was wir intern diskutiert haben, war an sich relativ klar. Und die Strategie lautete: Wir brauchen eine Elektrifizierung des Verkehrs, schrittweise über unterschiedliche Technologien, überall da, wo das möglich und notwendig ist. - Und da gibt es dann schwierige Fälle. Im Bereich Luftverkehr können Sie über Elektrifizierung nichts machen. Da geht es dann um Fragen: Wie können eigentlich Biokraftstoffe an der richtigen Stelle eingesetzt werden? Gibt es eigentlich politische Steuerungsmechanismen, um zu sagen beispielsweise: „Biokraftstoffe sollen künftig nur noch im Luftverkehr eingesetzt werden“? - Das sind Mitbewerber, Wettbewerber, andere Industrien, andere Verkehrsträger beispielsweise. Und: Wie können solche Elektrifizierungsstrategien eigentlich umgesetzt werden?

Das bezieht sich dann nicht nur auf die Fahrzeugseite, sondern in dem Ansatz, den wir damals gewählt haben, war aus meiner Erinnerung vor allen Dingen auch die Frage wichtig: Wie können wir eigentlich den Strommarkt in den Verkehrssektor reinbringen, das heißt, wie können erneuerbare Energien genutzt werden über verschiedene Umwandlungsformen, um daraus Strom zu erzeugen und sie für den Verkehr zugänglich zu machen? - Und mit diesen Fragen, die auch zum Teil strategische Fragen waren natürlich, haben wir uns intensiv beschäftigt und dann eine solche Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie geschrieben und dann auch begleitet bis ins Kabinett, wo dann darüber entschieden worden ist.

**Arno Klare (SPD):** Also, bei diesen rund 300 Stakeholdern, die damals da beteiligt waren, war ja auch die Deutsche Umwelthilfe. Jetzt ist ja die Frage gerade schon mal gestellt worden: Also, ich kann mir jetzt nicht vorstellen, wenn ich mir Herrn Resch - den hatten wir hier - oder auch Herrn Dr. Friedrich - - dass die niemals in dem Kontext, wenn es um Dekarbonisierung geht und um sozusagen sauberen Verkehr und Mobilität, diese Diskrepanz angesprochen hätten zwischen dem, was sozusagen Fahrzeuge im Realbetrieb verbrauchen, und dem, was eigentlich dann sozusagen Katalogwerte sind, weil diese beiden



## 5. Untersuchungsausschuss

immer wieder gesagt haben - so haben sie das zumindest, auf Ihrem Platz sitzend, hier zu Protokoll gegeben -, sie hätten es immer schon gewusst. Spielte das in diesen Debatten, die da geführt worden sind, in diesem gemeinsamen Entwickeln der MKS-Dazulernen-Strategie eine Rolle, oder spielte das eher eine untergeordnete Rolle?

**Zeuge Dirk Inger:** Also, wenn es überhaupt eine Rolle gespielt hat, dann hat es mit ziemlicher Sicherheit eine untergeordnete Rolle gespielt. Sie müssen sich das aber durchaus als sehr kontroverse Diskussionen vorstellen. Das war jetzt nicht so freundlich, dass man da im Kreis saß, und dann sagten alle: „Super, was ihr euch da ausgedacht habt oder wie ihr das diskutieren wollt“, sondern da ging es schon sehr herzlich gelegentlich zur Sache, wo man sich auch gezankt hat - nenne ich das mal -, also wo man sich wirklich sehr harten verbalen Schlagabtausch geliefert hat. Und das war dann häufig so zwischen der Industrie- und der NGO-Seite: Was ist eigentlich machbar? Was ist bezahlbar? Was ist in bestimmten Zeiträumen umsetzbar? Und das waren teilweise sehr lebhaft und muntere Debatten.

Wir waren häufig da Zuhörer in diesem Stakeholderprozess, weil wir gesagt haben: Wir lassen das extern von einem neutralen Dritten moderieren, um einfach mal zu sehen: Was sind eigentlich die Konflikte, um die es hier geht, und wie beurteilen unterschiedliche Akteure die möglichen Zielrichtungen, die Politik einschlagen kann? - Natürlich waren die NGOs da auf eine, wie ich im Übrigen finde, erfrischende Weise häufig sehr klar und haben da auch nicht nur sehr engagiert, sondern auch sehr nachdrücklich argumentiert.

**Arno Klare (SPD):** Danke. - Ich habe keine weiteren Fragen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Herr Inger, mich interessiert abschließend noch mal die Beziehung zwischen dem Verkehrsministerium und der nachgelagerten Behörde KBA. Das eine würde ich ganz gern mit einem Beispiel erläutern. Da kam ich darauf, als Sie erwähnt hatten, dass auch zu Ihren Themen, mit denen Sie sich befasst haben, Kühlmiteleinsetz in Klimaanlage - - handelte.

Meine Frage: War Ihres Wissens das BMVI oder BMVBS bereits in der Vergangenheit schon einmal mit dem Thema „Sanktionserhebung wegen des Inverkehrbringens von Fahrzeugen mit ungültigen Übereinstimmungsbescheinigungen“ befasst?

**Zeuge Dirk Inger:** Würden Sie mir noch ein Stichwort geben, was Sie damit genau meinen?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Der Hintergrund ist der - - Gut, dann mache ich gleich, worauf ich abziele. Am 10. Juni 2013 hat die EU-Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland ein Stellungnahmeverfahren eingeleitet - das ergibt sich aus der Ausarbeitung des Wissenschaftlichen Dienstes PE 6 - 3000 - 79/13; die Printversion liegt vor - zu der Klärung der Frage, ob Hersteller zu sanktionieren sind, die aufgrund unzulässiger Kühlmittel - jetzt in diesem konkreten Fall - Fahrzeuge ohne gültige Übereinstimmungsbescheinigung im Sinne des § 27 EG-FGV in Verkehr bringen und somit nicht den Voraussetzungen der Rahmenrichtlinie entsprechen. Und ein hierauf bezogenes Gutachten des Wissenschaftlichen Dienstes des Bundestages vom 16. August 2013 kommt zu dem Schluss, dass eine Entscheidung des KBA, die Verstöße nicht sanktioniert, ermessensfehlerhaft ist. Und entscheidend sei, dass durch die Unterlassung die Richtlinienbestimmungen nicht zu ihrer vollen Wirksamkeit gelangen, was aber mit der Rahmenrichtlinie beabsichtigt war; das ist ebenda, Seite 14. Das ist der Sachzusammenhang.

Und dann kann ich meine abschließende Frage an diesem Punkt noch mal dazufügen: Ist Ihnen a) das Gutachten und die Materie bekannt, und welche Schlussfolgerungen hatte seinerzeit das Verkehrsministerium gezogen? Hat beispielsweise das BMVI/BMVBS hierzu Anweisungen an das KBA gegeben?

**Zeuge Dirk Inger:** Sie reden jetzt über das Kühlmittel, über die Frage des Kühlmittels?

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Als Beispiel.



## 5. Untersuchungsausschuss

**Zeuge Dirk Inger:** Also, die Kühlmitteldebatte war eine ganz schwierige. Da lag ein Teil dieser Debatte - -

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Entschuldigen Sie! Da es nicht Untersuchungsgegenstand ist, wollte ich Sie nur darauf hinweisen: Das habe ich beispielhaft erläutert. - Es geht mir darum: Hat das Verkehrsministerium gegenüber der nachgeordneten Behörde KBA Anweisung gegeben, auf jeden Fall diese Ermessensspielräume zu nutzen? - Weil möglicherweise das KBA ermessensfehlerhaft gehandelt hat. So sagt es der Wissenschaftliche Dienst.

**Zeuge Dirk Inger:** Gut, also ich werde versuchen, Ihre Frage, so gut es geht, zu beantworten. - Also, das Thema Kühlmittel war ein ganz schwieriges. An das kann ich mich hier noch sehr gut erinnern. Da ging es um die Frage, wenn ich mich recht entsinne: Das KBA hat dann eigene Versuche durchgeführt, um festzustellen, ob einzelne Vorwürfe in solchen Testverfahren reproduzierbar sind. - Ich erinnere mich nicht mehr genau an die Ergebnisse. Ich meine, mich erinnern zu können - aber nageln Sie mich bitte darauf nicht fest -, dass die Ergebnisse nicht ganz eindeutig waren. Da gab es verschiedene Abteilungen im Haus, die daran beteiligt waren. Das eine war eines der Referate bei mir, UI 44, und dann noch ein anderes Referat aus der Abteilung Landverkehr, die sich mit diesen Fragen intensiv beschäftigt haben. Ich kann mich aber nicht erinnern, dass dem KBA Weisungen erteilt worden sind.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Das wäre meine Frage gewesen. - Und abschließend, weil wir uns heute schon viel mit KBA beschäftigt haben: Wer führte eigentlich die Aufsicht zu Ihrer Zeit über die nachgeordnete Behörde KBA?

**Zeuge Dirk Inger:** Über das KBA? - Aus meiner Erinnerung war das die Abteilung Landverkehr.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke schön. Das wären die Fragen von mir. - Dann ist die CDU/CSU an der Reihe.

**Uwe Lajosky (CDU/CSU):** Wir haben vor dem Hintergrund, dass hier alle die Fragen gestellt

wurden, die auch wir hatten, keine weiteren Fragen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gibt es weitere Fragen aus dieser Runde von den anderen Fraktionen? - Das ist offenbar nicht der Fall. Und vermutlich auch keine Fragen für eine eingestufte Sitzung?

(Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Nicht mehr umziehen heute Abend!)

- Nicht mehr umziehen heute Abend.

Vielen Dank, Herr Inger. Sie sind damit durch mit der Vernehmung. Abgeschlossen wird die Vernehmung erst dann, wenn Sie die Möglichkeit gehabt hatten, das Protokoll innerhalb von 14 Tagen anzuschauen, ob alles korrekt gewesen ist. Erst danach beschließt der Ausschuss. - Ich bedanke mich bei Ihnen, dass Sie uns zu später Stunde noch zur Verfügung gestanden haben, und wünsche Ihnen noch einen schönen Restabend.

**Zeuge Dirk Inger:** Sehr gerne. - Vielen Dank, Herr Vorsitzender.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Danke sehr.

(Schluss: 23.09 Uhr)



## Nur zur dienstlichen Verwendung

brauchen einen anderen Rahmen, um in einem Typgenehmigungsverfahren auch die Aspekte der Software zu prüfen, jetzt einmal ganz unabhängig von dem Thema Abschaltvorrichtungen.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ich habe gelernt, dass die technischen Vorschriften in diesem Zusammenhang im Wesentlichen Wirkvorschriften sind. Das heißt, ich muss ganz bestimmte Werte, wenn sie denn gesetzlich normiert sind, Grenzwerte, einhalten, für bestimmte Eigenschaften sorgen. Das ist die Vorgabe. Die Art und Wege sind dort nicht im Einzelnen beschrieben. Ich habe also Wirkvorschriften und Mindeststandards, die durch diese Vorschriften definiert werden. Die Erkenntnisgewinnung oder der Erkenntnisprozess ist sicherlich jetzt weiter gediehen als er noch vor etlicher Zeit gewesen ist, Herr Abgeordneter.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ich darf das Wort weitergeben an die SPD-Fraktion.

(Stephan Kühn (Dresden)  
(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Leider! Das frage ich später!

**Arno Klare (SPD):** Herr Zinke, meine erste Frage geht in die Richtung, dass ich sozusagen noch mal das Typgenehmigungsverfahren ein bisschen besser verstehen möchte. Sie haben gerade dazu gesagt, dass Ihre Behörde, das KBA, die wahrscheinlich europäisch größte Typgenehmigungsbehörde sei. Was muss ich mir unter dieser Größe vorstellen? Also, was wickeln Sie da ab pro Jahr? Und können Sie auch ein paar Aussagen machen, wie das sozusagen über den Rest Europas verteilt ist und welchen Anteil das KBA an allen Typgenehmigungen, die in Europa - EU-Europa, ich rede von EU-Europa natürlich - vonstattengehen, hat?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Wir, von der Größenordnung, nur von der Quantität her, bewegen uns pro Jahr in einer Größenordnung von rund 20 000 Genehmigungen. Wobei bitte, nicht damit ein falsches Verständnis auftaucht: Bei diesen 20 000 Genehmigungen, da fragt man sich natürlich: So viele neue Autos sehe ich eigentlich pro Jahr gar

nicht, so viele neue Typen. - Es sind nicht immer Gesamtfahrzeuggenehmigungen. Manchmal sind es Nachträge zu bestehenden Genehmigungen.

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

**Zeuge Ekhard Zinke:** Es sind Genehmigungen zu Einzelsystemen, zu technischen Einheiten und dergleichen mehr. Nur, aufaddiert - wir führen darüber eine Geschäftsstatistik - kommen wir auf die Größenordnung von 20 000. Wenn Sie sagen, zu Recht, dass das Kraftfahrt-Bundesamt zumindest eine der größten Typgenehmigungsbehörden in Europa ist, dann ist diese Größe nicht quantitativ gemeint. Ich habe auch keine Vergleichszahlen, wie hoch die Typgenehmigungszahlen in den anderen Typgenehmigungsbehörden im Einzelnen sind. Größe definiert sich manchmal auch nicht nur quantitativ.

**Arno Klare (SPD):** Wenn Sie gerade sagen, es gibt keine sozusagen europaweite Statistik, EU-europaweite Statistik, -

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ja.

**Arno Klare (SPD):** - wie das jetzt verlagert ist, dann gibt es wahrscheinlich auch keine Zahlen, belegbaren, erhärteten Zahlen dazu, ob es eventuell zu einer Verlagerung vielleicht schon gekommen ist der Typgenehmigungen, weg von Deutschland vielleicht in andere Länder Europas. Oder gibt es da so was? Gibt es auch ein Bauchgefühl dafür?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ja, mit dem Bauchgefühl ist es manchmal schwierig. Also, es verhält sich nicht statisch, die Anzahl der Typgenehmigung. Das sind schon unstete oder volatile Verläufe. Allerdings, wie ich schon ausführte: Es pendelt so in der Größenordnung 2000 [sic!]. Die haben wir so, ich glaube, im Jahr 2014 mal erreicht und liegen heute nicht darunter. Da gibt es immer mal Variationen. Das kennen wir aber auch aus der langjährigen Betrachtung, dass es mal ein paar 100 oder vielleicht auch mal 1 000 Genehmigungen weniger sind in einem Jahr, und im anderen sind es dann wiederum mehr. Ich vermag momentan, um Ihre Frage abschließend zu beantworten, keine unmittelbaren Auswirkungen auf

70



## Nur zur dienstlichen Verwendung

Art. Ich müsste hier Mutmaßungen - oder Vorstellungen, Visionen, was auch immer - darlegen, aber nicht meine eigenen Wahrnehmungen und Erkenntnisse. Ich kann nur sagen: Derartige Beleuchtungen der Software in den unterschiedlichsten Feldern haben nach meiner Kenntnis nicht stattgefunden.

**Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Also ihre Mitarbeiter, die sozusagen ganz praktisch -

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ja.

**Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** - die Typgenehmigungsverfahren - - die Zuständigkeit hatten, das durchführen mussten - die Zahl der Anträge, der jährlichen, haben wir ja gehört -, die mussten doch konkret das Problem haben, dass die Rechtsvor- - also die 1715/2007 [sic!] sagt: keine Abschaltin- - Beziehungsweise die definiert die Abschaltinrichtungen und sagt, welche zulässig sind und welche nicht, hat aber kein Instrument mitgegeben, wie diese zu prüfen sind.

Da müssen doch die Leute sozusagen - ich sag jetzt mal das Stichwort - an der Basis, ja, Ihnen sagen: Also hören Sie mal zu, wir müssen sozusagen den EU-Rechtsrahmen einhalten, aber wir wissen gar nicht, wie wir das machen sollen. Herr Zinke, setzen Sie sich doch mal bei ihrem Ministerium oder auf europäischer Ebene - auch vielleicht im Austausch mit anderen Typgenehmigungsbehörden - dafür ein, dass wir hierfür eine Operationalisierung bekommen. - War das jemals mal Gegenstand von Beratungen, Gesprächen, sowohl in Ihrem Haus als auch mit den Kollegen Präsidenten anderer Typgenehmigungsbehörden?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Nein.

**Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Okay. - Haben Sie generell - um das auch mal einordnen zu können - einen Gesprächsfaden oder bestimmte Gremien, wo Sie die Kollegen aus anderen Typgenehmigungsbehörden in Europa oder eben beispielsweise die

amerikanischen treffen bzw. eben in der Vergangenheit getroffen haben, um sich sozusagen in der Praxis und in Problemen, die so Typgenehmigungsbehörden haben, auszutauschen? Also, in welcher Form fand da ein Austausch sozusagen auf europäischer Ebene bzw. mit den Kollegen in den USA überhaupt statt?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ad eins: Es gibt zwischen den europäischen Typgenehmigungsbehörden einen institutionalisierten Arbeitskreis, der sich regelmäßig auch trifft und in dem Fragen des Typgenehmigungsgeschäfts auch hinsichtlich der Auslegung von europäischen Rechtsvorschriften diskutiert werden. Das findet regelmäßig statt. Dieser Austausch, der nennt sich TAAM, T-A-A-M. Das ist also schon ein eingespielter Dialog, der auf europäischer Ebene dort gepflegt wird.

Zum anderen, Austausch mit den Vereinigten Staaten: Da stehen wir ja vor dem Problem - - Oder: Was heißt Problem? Es muss nicht immer alles ein Problem sein. Aber wir stehen vor dem Faktum, dass wir uns dort in einem anderen Rechtskreis bewegen, in den Vereinigten Staaten, oder, von dort aus betrachtet, wir uns in einem anderen Rechtskreis bewegen. Wir haben - das kann ich definitiv sagen - zeitlich sehr, sehr nahe nach dem Bekanntwerden der Dinge in den Vereinigten Staaten mit der EPA dort Kontakt aufgenommen. Das Erste war ein Telefonat, was Herr Zielke aus dem BMVI - der Unterabteilungsleiter LA 2 - und meine Wenigkeit - eine Telefonkonferenz - dort mit EPA geführt haben. Darüber hinaus - - Um uns auszutauschen, nach dem Motto: Erkenntnisgewinnung und dergleichen mehr. Darüber hinaus habe ich den Herrn Minister begleitet Ende Oktober 2015 auf einer Fahrt unter anderem zur EPA und dort mit der ~~Ministerin~~ *Leiterin* McCarthy und ihren Kollegen zu diesem Thema konferiert. Und es hat infolgedessen ein Treffen im Frühjahr des Jahres 2016 in Michigan gegeben, wo sich Typgenehmigungsbehörden, unter anderem auch das Kraftfahrt-Bundesamt, zusammen mit der EPA ausgetauscht haben über Vorgehensweisen, Ideen und dergleichen mehr.

Also, es findet dort schon ein über die Kontinente hinweg beinahe - - ein Austausch statt. Man darf aber wirklich nicht vergessen, dass wir



## Nur zur dienstlichen Verwendung

**Zeuge Ekhard Zinke:** Richtig.

**Arno Klare (SPD):** Und auf der anderen Seite, bei CoP-P, also bei der Produktsicherheit -

**Zeuge Ekhard Zinke:** Mhm.

**Arno Klare (SPD):** - und der Produktkonformität: Da geht es dann über so was - - geht so was wie Feldüberwachung ein; die Abteilung gibt es ja auch.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Mhm.

**Arno Klare (SPD):** Da überprüfen Sie reale Autos?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Mhm.

**Arno Klare (SPD):** Oder auch nicht?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Also, Produktsicherheit und CoP sind jetzt beide im Bereich der Abteilung fünf, waren vorher, bis zum Jahresende 2016, in der Abteilung vier. Die Abteilung fünf ist ja sehr, sehr neu mit der Marktüberwachung.

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

**Zeuge Ekhard Zinke:** Und dort haben wir die Produktsicherheit als auch die „Conformity of Production“-P, wie Sie richtigerweise sagen, umgeklappt auf die Abteilung fünf. Aber das ändert nichts an der Aufgabenwahrnehmung; es ist der gleiche Personenkreis.

**H J** **Wie funktioniert CoP/Produktsicherheit?** Da geht es darum, Hinweisen nachzugehen aus allen Bereichen, wenn - hier kommt wieder die Amtsermittlung - vielleicht mit einem Fahrzeug, einem Teil, irgendetwas nicht in Ordnung sein könnte, was aus Verkehrssicherheitsgründen, ja, zu einem Rückruf führen kann, führen muss oder wie auch immer. Das ist die Produktsicherheit nach dem Produktsicherheitsgesetz.

Daneben, getrennt, ist eben CoP-P, was eine hohe Affinität, Konnexität mit der Typgenehmigung hat, ja, aber bewusst organisatorisch getrennt in einer eigenständigen Einheit - jetzt sogar in einer

anderen Abteilung - wahrgenommen wird, um hier nicht das zu sehr ineinandergreifen zu lassen. Wenn man so will: eine bewusste Trennung.

**CoP-P:** Wie läuft das dann ab? Der Hersteller - nach meiner Kenntnis der Vorschriften, muss ich dazu sagen - eines Fahrzeugs und Inhaber einer Typgenehmigung ist verpflichtet, regelmäßig Untersuchungen vorzunehmen durch eigene Tests, inwiefern tatsächlich der von ihm hergestellte Typ dem Grundgenehmigungstyp entspricht. Diese Bewertungen und Erkenntnisse werden uns - dem Kraftfahrt-Bundesamt - überreicht. Das heißt, wir gehen nicht selbst - - haben nicht bei uns im Keller ein Fahrzeug, das wir uns angucken, sondern diese CoP-P-Tests werden uns übermittelt, und wir prüfen sie hinsichtlich der Konformität, ob das auch alles so stimmt oder eben auch nicht. - Nur von der Vorgehensweise, Herr Abgeordneter!

**Arno Klare (SPD):** Jetzt gibt es in Abteilung fünf ja auch einen - - „SGB“ steht für „Sachgebiet“, nehme ich mal an, nicht?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ja, ja. Ja, ist richtig.

**Arno Klare (SPD):** Die Abkürzungen da in diesen Organigrammen: Ich muss - - Ich bin ja kein so Bürokrat ... (akustisch unverständlich)

**Zeuge Ekhard Zinke:** Nein, das ist richtig.

**Arno Klare (SPD):** Alles richtig, gut. - Da gibt es ja auch ein Sachgebiet, das heißt Feldüberwachung. Wenn aber gar kein reales Auto untersucht wird, sondern nur die QM-Dokumentation der OEMs: Wann macht die - - Dann ist die Feldüberwachung gar nicht im Feld.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ja, jetzt müssen wir der noch recht jungen Entwicklung Rechnung zollen. Diese Abteilung, die gibt es tatsächlich erst seit Jahresbeginn. - Die Feldüber-

**Arno Klare (SPD):** 2017?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ja.



## Nur zur dienstlichen Verwendung

haben und hier auf der Basis des Amtsermittlungsgrundsatzes Prüfungen durchgeführt haben, inwiefern hier von diesem - ich nenne es mal - Phänomen auch andere Hersteller betroffen sein würden.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Also, ich bin nun nicht Jurist, im Unterschied zu Ihnen. Und Sie sagen, im Rahmen des Amtsermittlungsgrundsatzes war es Ihnen möglich, -

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ja.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** - dann außerhalb des bisherigen Verfahrens zu messen. - Dann gehe ich noch ein Thema weiter, und zwar geht es um die Motorsteuerung. Da geht es um das Auslesen. War das KBA vor der Aufdeckung des Abgasskandals befugt, das Motorsteuerungsgerät auszulesen und nach Abschaltvorrichtungen zu suchen? Oder war das KBA eventuell sogar dazu verpflichtet?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Berechtigt: Ja. Wenn es Zweifel gibt, hat die Typgenehmigungsbehörde - sei sie KBA oder eine andere - durchaus die Rechte, sich Gewissheit zu verschaffen. Und dazu könnte im Einzelfall dann auch gehören, sich die Motorsteuerung anzusehen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Ist Ihnen ein solcher Fall bekannt, dass Zweifel auftauchten?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Nein.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** War die Offenlegung der Motorsteuerung im Rahmen von Typengenehmigungen jemals Thema zwischen KBA und TÜV, das zu generalisieren und unabhängig zu machen von Zweifeln?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Weiß ich nicht.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Seit der EU-Verordnung 2016/646 ist die herstellerseitige Offenlegung der Emissionsstrategien in der Typprüfung ausdrücklich und verpflichtend im europäischen Regelwerk vorgesehen. War es schon vor Erlass der Verordnung möglich, vom Hersteller

die Offenlegung der Emissionsstrategie zu verlangen? Das heißt: War dieser verpflichtet, sie auf Anfrage des KBA offenzulegen?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Auf Anfrage des KBA: Ja. Wenn wir den Zweifel gehabt hätten: Ja. Sie gehörte nicht zu dem Standarddokumentenumfang, der im Rahmen des bisherigen Typgenehmigungsverfahrens vorgelegt wurde. Wir haben unsere eigene Genehmigungspraxis aber dann umgestellt und genau diese Auskunft verlangt und damit, wenn ich mich richtig entsinne, im April letzten Jahres begonnen. Ziemlich zeitgleich - oder ein paar Wochen nachgeschaltet - trat dann auch die neue Verordnung in Kraft, in der das dann verpflichtend vorgesehen war.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gab es eine entsprechende Weisung, das umzustellen?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Nein, das war die iterativ gewonnene Erkenntnis, dass es notwendig, erforderlich sei, dass man sich hier tatsächlich einen Einblick in die gegebenenfalls ja sehr virulente Morphologie von Kennfeldern - - Ich spreche bewusst von Morphologie, weil, wenn man sie ~~wirklich~~ *bildlich* abbildet, sie durchaus so ein Wellengebirge darstellt. Dass das schon ein wichtiges Thema ist, das hat sich - da sind wir wieder bei der Lernkurve - gezeigt. Da sind wir deutlich sensibler geworden. Wenn man so will, haben wir dort die Unschuld verloren. Aber dieser Ausdruck ist bitte nicht wörtlich zu nehmen.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** So, die Zeit hier ist abgelaufen. Dann ist die SPD-Fraktion an der Reihe.

**Arno Klare (SPD):** Wir haben keine Fragen mehr.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gibt es Fragen seitens der Grünen?

**Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ja. - Herr Zinke, ich würde noch mal gerne darauf kommen: Wir haben ja jetzt alle gelernt - die Lernkurve ist ja ein schönes Wort; also, ich jedenfalls habe gelernt -: Es gibt Thermofenster, es gibt alle möglichen Parameter, anhand derer Hersteller ihre



## Nur zur dienstlichen Verwendung

**Zeuge Ekhard Zinke:** Nein, nein. - Ich habe von empirischen Werten gesprochen. Es gibt eine ganz klare Absprache, dass innerhalb von 18 Monaten nach Freigabe für das jeweilige Fahrzeugmodell - -

**Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ah, mit Volkswagen sozusagen. Und das ist in dieser Anordnung beinhaltet, oder ist das, ich sag jetzt mal, eine mündliche Zusage oder von mir aus auch schriftliche Zusage vom Volkswagen-Konzern? Oder ist das tatsächlich Gegenstand der von KBA erlassenen Anordnung?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Nein, im Grundbescheid, den Sie zitiert haben, meine ich, steht das nicht drin. Im Übrigen, das ist - - Ja, ich meine, das steht dort nicht drin.

**Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Das heißt, es gibt auch keine rechtliche Regelung, die jetzt irgendwelche Fristen definiert?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Hinsichtlich der Durchführung von Rückrufen, seien sie freiwillig oder seien sie überwacht, gibt es keine gesetzlich definierten Fristen, nein - also nach meiner Kenntnis.

**Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ja, ja.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Immer nach meiner Kenntnis.

**Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ja, gut. - Das bedeutet also im Umkehrschluss: Volkswagen hat das zugesagt, aber Sie haben jetzt keine Durchgriffsmöglichkeiten. Also, Sie können die jetzt nicht bestrafen, sage ich mal, wenn die das nach 18 Monaten nicht vollständig hinbekommen haben. Das interpretiere ich jetzt so.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Das sind Interpretationen und nicht Fragen an - - und Einschätzungen, die, bitte ich, können nicht Gegenstand der Befragung eines Zeugen sein.

**Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ich formuliere es andersherum: Es gibt keine Sanktionsmöglichkeiten seitens des Kraftfahrt-Bundesamts, dass, wenn nach 18 Monaten die Umrüstung nicht vollständig abgeschlossen ist, irgendwelche Sanktionen drohen?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Das entzieht sich momentan meinem Überblick. Da kann ich nichts zu sagen.

**Stephan Kühn (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Die Frage, die sich anschließt: Diese 18-Monate-Verabredung, ist das nur eine Art Verabredung mit Volkswagen, oder ist das auch eine mit anderen Herstellern, die betroffene Fahrzeuge haben im Rahmen der Untersuchungskommission?

**Zeuge Ekhard Zinke:** Ich habe hier nur auf der Grundlage eines Bescheides gegenüber VW mit der Nebenbestimmung und Punkt, Punkt, Punkt - - handel

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

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Gibt es weitere Fragen aus dieser Runde? - Das ist nicht der Fall. Fragen in eingestufte Sitzung? - Das ist auch nicht der Fall. Dann, Herr Zinke, ist die Befragung für heute beendet. Im Rechtssinne abgeschlossen ist Ihre Vernehmung dann allerdings erst, wenn Sie die Möglichkeit hatten, das Protokoll sich anzusehen, und binnen 14 Tagen notwendige Korrekturen an der Übertragung vornehmen müssen oder Richtigstellungen oder Ergänzungen Ihrer Aussage mitteilen müssen. Erst danach beschließt dann der Ausschuss den Abschluss der Vernehmung. Ich bedanke mich bei Ihnen und wünsche Ihnen einen guten Nachhauseweg.

**Zeuge Ekhard Zinke:** Den werde ich erst morgen antreten, aber vielen Dank.

**Vorsitzender Herbert Behrens:** Kolleginnen und Kollegen, es geht weiter mit der Zeugenvernehmung von Christoph Albus. Ich bitte, den Zeugen in den Raum zu führen.