



Nur zur dienstlichen Verwendung

Stenografisches Protokoll

der 24. Sitzung

- Endgültige Fassung -

5. Untersuchungsausschuss

Berlin, den 13. Februar 2017, 9.30 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>
- Dr. Frank Albrecht (Beweisbeschluss Z-59)	14
- Guido Zielke (Beweisbeschluss Z-31)	50
- Michael Odenwald (Beweisbeschluss Z-58)	91
- Bundesminister a. D. Wolfgang Tiefensee (Beweisbeschluss Z-37)	126
- Bundesminister a. D. Dr. Peter Ramsauer, MdB (Beweisbeschluss Z-38)	137
- Gerda Hofmann (Beweisbeschluss Z-60)	151
- Gerda Koszinowski (Beweisbeschluss Z-61)	159



5. Untersuchungsausschuss

(Beginn: 9.30 Uhr)

Vorsitzender Herbert Behrens: Meine Damen und Herren, herzlich willkommen! Ich eröffne unsere heutige Beweisaufnahmesitzung. Die Öffentlichkeit ist hergestellt. Ich begrüße Sie ganz herzlich, die Vertreterinnen und Vertreter der Presse, aber auch die übrige interessierte Öffentlichkeit und selbstverständlich eben auch - wie gewohnt - die Vertreterinnen und Vertreter der Bundesregierung und des Bundesrates.

Auch hier sei formal noch mal darauf hingewiesen, dass eigene Ton- und Bildaufnahmen nicht zulässig sind und dass Zuwiderhandlungen zu entsprechenden Konsequenzen führen können.

Ich rufe nun unseren **einzigsten Tagesordnungspunkt** für die heutige Sitzung auf:

Öffentliche Zeugenvernehmung

Dr. Frank Albrecht
(Beweisbeschluss Z-59)

Guido Zielke
(Beweisbeschluss Z-31)

Michael Odenwald
(Beweisbeschluss Z-58)

Bundesminister a. D. Wolfgang Tiefensee
(Beweisbeschluss Z-37)

Bundesminister a. D. Dr. Peter Ramsauer,
MdB
(Beweisbeschluss Z-38)

Gerda Hofmann
(Beweisbeschluss Z-60)

Gerda Koszinowski
(Beweisbeschluss Z-61)

Der Ausschuss ist übereingekommen, die genannten Zeugen gestaffelt zu belehren, weil wir heute etwas länger tagen werden, und zunächst die beiden Zeugen Albrecht und Zielke jetzt zu belehren, dann die Zeugen Odenwald, Tiefensee und Ramsauer gegen 14 Uhr hier hereinzubitten und um 19 Uhr dann die Zeuginnen Hofmann und Koszinowski.

Ich stelle fest, dass die beiden Zeugen Albrecht und Zielke bereits hier erschienen sind. Ich darf

Sie noch mal herzlich begrüßen und mich bedanken, dass Sie uns hier zur Verfügung stehen, muss aber auch die Gelegenheit nutzen, Sie über Ihre Rechte und Pflichten aufzuklären. Sie haben als Zeugen vor dem Untersuchungsausschuss die Verpflichtung, die Wahrheit zu sagen. Sie müssen richtige und vollständige Angaben machen. Sie dürfen nichts weglassen, was zur Sache gehört, und nichts hinzufügen, was der Wahrheit widerspricht. Ein vorsätzlicher Verstoß gegen die Wahrheitspflicht kann zur Strafbarkeit nach § 162 in Verbindung mit § 153 des Strafgesetzbuches führen. Eine solche uneidliche Falschaussage kann eine Geldstrafe oder eine Freiheitsstrafe von drei Monaten bis zu fünf Jahren nach sich ziehen.

Auf bestimmte Fragen jedoch können Sie die Antwort verweigern. Das gilt zum einen für Fragen, deren Beantwortung Sie selbst oder einen Ihrer Angehörigen der Gefahr zuziehen würde, einer Untersuchung nach einem gesetzlich geordneten Verfahren ausgesetzt zu werden. Das können Verfahren wegen einer Straftat oder Ordnungswidrigkeit sein, aber auch Disziplinar- und berufsgerichtliche Verfahren. Zivilgerichtliche Verfahren gehören nicht dazu.

Darüber hinaus dürfen sogenannte Berufsgeheimnisträger und ihre Gehilfen grundsätzlich die Auskunft in Bezug auf Dinge verweigern, die ihnen in dieser Eigenschaft anvertraut oder bekannt geworden sind. - Haben Sie dazu noch Fragen? - Das ist nicht der Fall.

Dann möchte ich Sie darauf hinweisen, dass eine Tonbandaufnahme mitläuft. Die wird ausschließlich dafür benutzt, die Protokollierung der Sitzung zu erleichtern. Darum ist es erforderlich, bei Antworten auf unsere Fragen das Mikrofon einzuschalten und direkt hineinzusprechen. Die Aufnahme wird nach Abschluss der Protokollerstellung gelöscht. Das Protokoll selbst wird Ihnen vor der endgültigen Fertigstellung noch mal zur Prüfung vorgelegt und dann erst freigegeben. - Haben Sie dazu noch Fragen? - Das ist nicht der Fall.



5. Untersuchungsausschuss

Dann zum Verfahren. Die Vernehmungen werden so ablaufen, dass ich Sie zunächst zur Person vernehmen werde. Dann haben Sie als Zeugen Gelegenheit, im Zusammenhang darzulegen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist, und danach werde ich dann als Vorsitzender des Ausschusses zunächst Fragen an Sie richten, und dann im Weiteren sind die Kolleginnen und Kollegen des Ausschusses an der Reihe.

Werden Ihnen Vorhalte aus Akten gemacht, wird Ihnen der Fragesteller nach Ihrem Wunsch dann auch die entsprechende Unterlage vorlegen; das haben wir alles hier. Und in diesem Zusammenhang noch mal die Bitte und der Wunsch an die Kolleginnen und des Kollegen des Ausschusses, bei Vorhalten aus Akten auch die Fundstelle zu nennen, also die MAT-Nummer, den Ordner und die Seitenzahl.

Nun mein letzter Hinweis zur Vorbereitung. Sollten Sie während Ihrer Vernehmung der Auffassung sein, dass Sie als VS-Vertraulich oder höher eingestufte Informationen oder sonstige Dinge zur Sprache bringen müssen, die dagegen sprechen, dass sie öffentlich erörtert werden, dann bitte ich um einen entsprechenden Hinweis. Der Ausschuss hätte dann die Gelegenheit, über den Ausschluss der Öffentlichkeit sowie den Geheimhaltungsgrad der Sitzung zu beschließen.

Wir haben die Reihenfolge der Zeugeneinvernahme beschlossen, und wir beginnen mit der Vernehmung von Ihnen, Herr Dr. Albrecht, und ich möchte Sie, Herr Zielke, bitten, dann den Saal zunächst zu verlassen.

Dann sind die technischen Dinge geklärt.



**Vernehmung des Zeugen
Dr. Frank Albrecht**

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Albrecht, bevor wir in die Vernehmung einsteigen, möchte ich Sie zunächst zur Person vernehmen. Nennen Sie uns bitte Ihren Vornamen, Ihren Namen, Ihr Alter, Ihren Beruf und Ihren Wohnort bitte.

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Schönen guten Morgen! Mein Name ist Frank Albrecht, wohnhaft in Berlin-Blankenburg, geboren: 11.05.1964, Beruf: Jurist.

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Albrecht, Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung bereits schriftlich informiert, nehme ich an.

(Der Zeuge nickt)

Sonst würde ich noch mal darstellen wollen, worum es uns im Wesentlichen hier geht. Ich denke, dann setze ich das voraus und kann Sie schon gleich danach fragen, ob Sie es wünschen, im Zusammenhang darzulegen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist. Dann hätten Sie jetzt das Wort.

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Nein, vielen Dank. Ich stehe für Ihre Fragen zur Verfügung.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann zunächst einige Fragen von mir als Ausschussvorsitzender. Um eine Vergleichbarkeit mit anderen Zeugenaussagen herzustellen bzw. eine grundlegende Information zu bekommen, möchte ich Sie fragen, mit wem Sie, ob Sie sich oder wie Sie sich auf diese Sitzung vorbereitet haben, mit wem Sie darüber gesprochen haben und - unter Umständen - ob Sie auch Einsicht in Akten genommen haben, um sich auf diese Vernehmung vorzubereiten.

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Wir hatten ein Gespräch über die Formalien dieses Ausschusses - im Übrigen nicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Können Sie dem Ausschuss bitte auch kurz Ihren beruflichen Hintergrund und Ihre Funktion im Zusammenhang

mit dem Themenkomplex Pkw-Emissionen darstellen?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Ich leite das Referat LA 23. Das Referat LA 23 ist zuständig für die Behördenaufsicht über das Kraftfahrt-Bundesamt, für das Punktsystem unter anderem - was hiermit nichts zu tun hat -, darüber hinaus war zuständig für die Umsetzung der europäischen Rechtsvorschriften über das Typgenehmigungsverfahren und ist zuständig für Grundsätze des Straßenverkehrsrechts. Aus diesem Grunde und wegen meiner Mitgliedschaft in der Untersuchungskommission war ich mit diesem Thema befasst in den letzten gut anderthalb Jahren, seitdem das Thema aufgetreten ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und Sie sagten, Sie waren zuständig für die Dinge die Verordnung betreffend. Welchen Zeitraum meinen Sie damit?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Damit meine ich den Antritt meiner Zuständigkeit. Das war im Jahr 2010 - ich meine, im Juli - und hat geendet mit der Überführung der Zuständigkeit in das Referat LA 28; das war Anfang des Jahres. Damit meine ich die Zuständigkeit für die deutschen Vorschriften, -

Vorsitzender Herbert Behrens: Die deutschen Vorschriften.

Zeuge Dr. Frank Albrecht: - nicht für die europäischen Vorschriften.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja. - „Anfang des Jahres“ ist das Jahr 2017?

(Der Zeuge nickt)

- Danke schön. - Dann will ich gleich in diesen Teil einsteigen, wo es um die Zuständigkeit der deutschen Bedingungen geht, und zwar betrifft das ja auch die Sanktionsumsetzungen der Verordnung der EG Nummer 715/2007. Dort heißt es im Artikel 13, dass den Mitgliedstaaten die Verpflichtung auferlegt wird, für den Fall, dass Hersteller unzulässige Abschaltvorrichtungen verwenden - - Sanktionen festzulegen sind. Diese



5. Untersuchungsausschuss

Sanktionen müssen ausdrücklich - Zitat - „wirksam, verhältnismäßig und abschreckend“ sein. Weiter werden die Mitgliedstaaten verpflichtet, der EU-Kommission bis zum 2. Januar 2009 - allerdings schon - mitzuteilen, wie diese Verpflichtung in nationales Recht umgesetzt wird, und das werden wir gleich sicherlich noch anders eingrenzen müssen.

Wissen Sie - Sie haben ja gesagt, dass Sie erst ab einem späteren Zeitpunkt dann die Zuständigkeit dafür erlangt haben -, haben Sie Kenntnis darüber, ob Deutschland die EU-Kommission, wie von Artikel 13 der Verordnung verlangt - - bis zum 2. Januar 2009 die deutschen Vorschriften zur Umsetzung mitgeteilt hat?

(MR Lothar Neuhoff
(BMVI): Entschuldigung,
Herr Vorsitzender!)

- Ja, bitte.

MR Lothar Neuhoff (BMVI): Ich muss darauf aufmerksam machen, dass wir zur ganzen Thematik Sanktionen ein laufendes Vertragsverletzungsverfahren haben und dass wir deswegen unseren Zeugen mitgeteilt haben, dass im Zuge der Aussagegenehmigungen Aussagen, die für dieses Vertrags- - laufende Vertragsverletzungsverfahren relevant sind, nicht beantwortet werden können.

Vorsitzender Herbert Behrens: Mhm. - Meine Frage bezog sich ja zunächst auf die Kenntnis, ob es entsprechende Umsetzungen gegeben hat. Das bezog sich noch nicht auf die Inhalte.

MR Lothar Neuhoff (BMVI): Aber genau diese Fragen sind ja gegenständlich im Verf- - im Vertragsverletzungsverfahren.

(Kirsten Lühmann (SPD):
Und strittig!)

- Und in hohem Maße umstritten. - Insofern bitte ich um Verständnis, dass da das nach den üblichen und normalen Abgrenzungen zwischen dem, was der Untersuchungsausschuss jetzt fragen kann auf der einen Seite und was laufendes

Verfahren vor - - im Zuge des Vertragsverletzungsverfahrens andererseits ist - - dass wir das auseinanderhalten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, wenn ich Sie richtig verstanden habe, gibt es eine entsprechende Unterrichtung des Ausschusses, dass darüber der Zeuge nichts aussagen muss. Verstehe ich Sie da richtig?

(Kirsten Lühmann (SPD):
Ja!)

MR Lothar Neuhoff (BMVI): Ich habe darüber keine schriftliche Mitteilung an den Ausschuss gemacht, sondern wir haben bei der Vorbereitung den Zeugen mitgeteilt, dass dieses Thema eben kein zulässiger Befragungsgegenstand ist, und darüber setze ich dann, wenn Sie so möchten, Sie jetzt hiermit auch in Kenntnis, dass das die Auffassung der Bundesregierung ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann würde ich Sie bitten, uns das auch noch mal zu erläutern, worauf sich diese Beschränkung und Begrenzung bezieht. Das ergibt sich so für mich noch nicht. Also, Sie müssen ja eine Grundlage dafür haben, warum das keine - -

MR Lothar Neuhoff (BMVI): Ja, da kann ich mich im Prinzip nur wiederholen. Es ist ja bekannt, dass gegenüber der Bundesrepublik Deutschland, aber auch gegen andere Mitgliedstaaten Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet sind, die im Zusammenhang eben mit der Frage der Sanktionierung von möglichen Verstößen, insbesondere was die EU-Verordnung 715/2007 betrifft - - Und wie gesagt: Nach den üblichkeiten des zulässigen Beweiserhebungsrechtes für Untersuchungsausschüsse muss eben bei laufenden Vorgängen - und da dieses Vertragsverletzungsverfahren jetzt gerade eingeleitet ist, handelt es sich um einen laufenden Vorgang - alles das, was dort vertragsverfahrensgegenständlich ist, im Augenblick hier außen vor bleiben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, ich hätte da zumindest Beratungsbedarf im Ausschuss. Darum würde ich vorschlagen, dass wir gleich kurz



5. Untersuchungsausschuss

unterbrechen, um uns zu dieser Situation zu beraten. - Oliver Krischer hat sich gemeldet.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, also ich möchte das auch vorschlagen, weil: Ich kenne jetzt weder die Details des Vertragsverletzungsverfahrens, ich weiß nicht, welchen Umfang das hat, und das ist ja nun ein wesentlicher Punkt, der auch hier schon eine Rolle gespielt hat. Wenn jetzt plötzlich hier keine Fragen mehr zu möglich sind - also, das möchte ich geklärt haben, detaillierter geklärt haben, auf welcher Rechtsgrundlage diese Verweigerung, dass der Zeuge dazu aussagen darf, überhaupt beruht. Das hier so auf Zuruf zu machen, das, finde ich, geht nicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Wenn sich die Kollegen damit einverstanden erklären,

(Ulrich Lange (CDU/CSU):
Ja, beraten wir mal!)

dann möchte ich Sie bitten, die Öffentlichkeit bitten, den Saal wieder zu verlassen, damit wir nichtöffentlich darüber beraten können, wie wir mit dieser Sache umgehen wollen.

(Unterbrechung des Sitzungsteils Zeugenvernehmung, Öffentlich: 9.46 Uhr
- Folgt Beratungssitzung)

(Wiederbeginn des Sitzungsteils Zeugenvernehmung, Öffentlich: 10.06 Uhr)

Vorsitzender Herbert Behrens: Die Öffentlichkeit ist wiederhergestellt. Der Zeuge steht uns wieder zur Verfügung. - Vielen Dank.

Ich kann Ihnen zum Gegenstand der Beratung eben mitteilen, dass das Bundesverkehrsministerium Dr. Albrecht eine Aussageverweigerung - - Entschuldigung, eine Aussagegenehmigung verweigert bei allen Fragen, die sich auf das laufende Vertragsverletzungsverfahren - - betrifft, wo es um die Umsetzung von Sanktionsmöglichkeiten auf der Grundlage der Verordnung 715 aus

2007 - - beziehen. Darüber gibt es unterschiedliche Meinungen, und es wird vonseiten unserer Fraktion die rechtliche Überprüfung angekündigt, ob wir mit diesen Fragen hier so umgehen sollen. Dann muss da halt noch mal ein Gericht draufschauen, ob wir so weit eingeschränkt werden dürfen.

Gleichwohl wurde eben angekündigt, dass wir weitere Fragen dazu bekommen werden. Das wird mich dann in die Situation versetzen, dass ich entsprechend dieser jetzt bestehenden Aussage oder dem nicht bestehenden Zeugenaussage-recht - dass die Aussageverweigerung dort in Rede steht - jedes Mal intervenieren muss, wenn ich erkenne, dass es mit einem Gegenstand zu tun hat, über den der Zeuge uns nichts sagen darf. - Das nur zum weiteren Ablauf der Frage-runde, damit auch jeder weiß, worüber wir hier dann reden.

Herr Albrecht, Sie hatten sich zu Wort gemeldet. Dann hätten Sie jetzt das Wort. Bitte.

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Ja, vielen Dank. - Nur fürs Protokoll: Sie hatten in Ihrem Beschluss noch mal gesagt: Aussageverweigerung. Also, mir ist die - - Es besteht keine Aussageverweigerung, sondern - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Nein, Sie haben recht, es geht um die Genehmigung, etwas sagen zu dürfen.

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Ja, vielen Dank.

Vorsitzender Herbert Behrens: In der Tat, das war der falsche Begriff. Ihnen wurde die Genehmigung nicht erteilt, hier darüber etwas zu sagen. Die Folgen davon sind die gleichen, die ich eben genannt hatte.

Dann würde ich, zumindest was meine einleitenden Fragen anbetrifft, diesen Bereich sozusagen weiträumig umfahren, bis wir eine juristische Klärung an dieser Stelle haben. Ich beziehe mich jetzt in den folgenden Fragen zunächst auf die Untersuchungskommission „Volkswagen“ und über eine - - betreffend das Vorgehen bei der



5. Untersuchungsausschuss

Überführung, dass Abschaltvorrichtungen verwendet worden sind. Dazu ein Vorhalt von mir: Der Zeuge Wachtmeister äußerte in einer E-Mail vom 16. Mai 2016 an Herrn Zielke vom BMVI Zweifel, ob die Untersuchungskommission tatsächlich die Vorgehensweise der Emissionskontrolle aller Hersteller richtig aufgedeckt hat. Wörtlich heißt es in der Mail:

Vielleicht wäre mal eine kreative Stunde sinnvoll, innerhalb derer wir überlegen, welche „Tricks“

- in Anführungszeichen gesetzt -

uns noch einfallen. Die könnten wir auf Wahrscheinlichkeit einer möglichen Nutzung bewerten, und dann kann das KBA entsprechende Tests durchführen.

Das ist die Materialnummer Odenwald, Ordner 2, Blatt 129.

In der Zeugenbefragung vom 19. Januar 2017 berichtete der Zeuge Wachtmeister, dass es zu einer solchen „kreativen Stunde“ nicht gekommen sei, da der Untersuchungsbericht bereits veröffentlicht war. Das ergibt sich aus dem Vorläufigen Stenografischen Protokoll 19 I, 20. Sitzung, Seite 101.

Allerdings wurden nach der Veröffentlichung noch einige unzulässige Abschaltvorrichtungen aufgedeckt, wie zum Beispiel bei dem Fall Fiat. Das ergibt sich aus der Presseberichterstattung der *Welt*, abgerufen am 9. Februar 2017. Hingegen wurde von der Untersuchungskommission meines Wissens keine einzige unzulässige Abschaltvorrichtung ohne vorherige Hinweise der EPA entdeckt.

Ich habe eben aus der Mail an Herrn Zielke vom BMVI zitiert. Kennen Sie diese Mail?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Nein, ist mir nicht innerlich.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann möchte ich Sie auf den Einfluss von Herstellern auf den Untersuchungsbericht fragen. Auch da

wieder eine Pressemitteilung, eine Presseveröffentlichung: Im *Spiegel Online* wurde am 9. Dezember 2016 ein Artikel veröffentlicht mit dem Titel „Kritische Passagen aus Untersuchungsbericht getilgt“. Das ist aus dem Netz abgerufen; das ist auf der *spiegel.de*-Internetseite abgerufen worden am 9. Februar 2017. Darin wird auf einen Berichtsentwurf der Untersuchungskommission „Volkswagen“ Bezug genommen, der im Januar und Februar 2016 im BMVI erstellt worden sein soll, und dieser habe in Bezug auf einige konkrete Fahrzeugtypen die Feststellung enthalten, dass der - so wörtlich laut *Spiegel*; Zitat - „Verdacht auf eine unzulässige Abschaltvorrichtung nicht ausgeräumt“ habe werden können.

Diese Feststellung suchte man dann allerdings im Untersuchungsbericht vergebens. Als Beispiele werden in der Veröffentlichung, der Vorabveröffentlichung des *Spiegel* Dacia Sandero und Renault Kadjar genannt. Im Falle von Renault wird noch zusätzlich darauf hingewiesen, dass bei RDE-Fahrten der NOx-Grenzwert um das 14-Fache überschritten worden sei und der Hersteller bereits Verbesserungen seiner Emissionsminderungsstrategie angekündigt habe. Das ist auch dort zu lesen, auf der Seite 104. Während im ursprünglichen Berichtsentwurf also laut *Spiegel* noch von einem nicht ausgeräumten Verdacht die Rede war, wird in der Endfassung einfach nur die Einlassung des Herstellers, dass die Abschaltvorrichtung notwendig zum Motorschutz gewesen sei, wiedergegeben.

Meine Frage an Sie: Hat es diese Streichung gegeben? Hat es diese zwei Versionen des Abschlussberichts gegeben, der einmal die vom *Spiegel* erwähnte Aussage enthält, und dann einen Entwurf, der diese Aussage nicht mehr enthält?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Ich kann nicht ausschließen, dass bei der Ausarbeitung des Berichtes bestimmte Passagen geändert worden sind, bzw. das weiß ich mit Sicherheit, weil wir die gesamte Zeit über an dem Bericht zusammen geschrieben haben.

Das Gremium hat so gearbeitet, dass verschiedene Personen aus diesem Gremium heraus jeweils Vorschläge unterbreitet haben - darunter



5. Untersuchungsausschuss

das KBA, darunter habe ich einige Vorschläge unterbreitet - und dass wir uns dann gemeinsam an den Formulierungen weiter abgearbeitet haben, dass wir diese Formulierungen auf einen Stand gebracht haben, der zum einen sprachlich in Ordnung gewesen ist und zum anderen auch sachlich in Ordnung gewesen ist. Insofern hat - - war die Erstellung des Dokumentes ein iterativer Prozess, bei dem die gesamte Untersuchungskommission beteiligt gewesen ist.

Das, was im Endeffekt im Untersuchungsbericht gestanden hat, war das, was die Untersuchungskommission vertreten hat. Und bei der Frage „Verdacht nicht ausgeräumt“ ist es etwas, ist das eine Formulierung, bei der mir das nicht einleuchtend ist, dass das irgendwann mal dringestanden hat, kann es mir aber auch nicht sein, weil die Dokumente so umfangreich gewesen sind, dass ich mich an einzelne drei Worte nicht erinnere. Es ist aber jedenfalls so, dass solche Formulierungen, dass ein Verdacht nicht ausgeräumt ist, für die Sachfrage keine Hilfestellung bieten, weil dann ist der Verdacht eben immer noch da. Das ist aber nicht der Punkt, um den es hier geht. Der Punkt war: War es technisch, rechtlich nachvollziehbar, dass andere Hersteller als Volkswagen ähnliche Zykluserkennungen verwendet haben, oder nicht? Und da kann man nicht einen Verdacht etwa nicht ausräumen; denn für einen Verdacht hat man allenfalls Indizien, sondern man müsste, um da eine substantiierte Darlegung vornehmen zu können, den Verdacht untermauern können. Und diesen Verdacht zu untermauern, das ist nicht erfolgt, aber nicht halt nicht erfolgt, weil wir nicht wollten, nicht erfolgt, weil dafür keine Sachgrundlage gewesen ist.

Sie kennen dann das Ergebnis, in dem der Bericht drei Kategorien gebildet hat: einmal Fahrzeuge, die unauffällig gewesen sind, zum Zweiten Fahrzeuge, die auffällig gewesen sind, bei denen nicht ganz klar gewesen ist, ob die Motorschutzgesichtspunkte ausreichend dazu berechtigen, diese Werte zu akzeptieren, und eine dritte Kategorie, bei der die Abschaltvorrichtung nachgewiesen worden ist. Insofern ist das, was Sie vorgetragen haben, in die Richtung einzuordnen, bei der gewisse Bedenken bestanden haben, denen man weiter nachgegangen ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: Können Sie mir sagen, wie dem weiter nachgegangen worden ist? Also, ich halte es schon für substanziell, weil eben auch dann das Feststellen, ob nun illegale Abschaltvorrichtungen benutzt worden sind oder nicht, ein zentraler Gegenstand war. Wenn ich mich richtig erinnere, ist VW ja auch nicht überführt worden, dass es illegale Abschaltvorrichtungen eingesetzt hat bei einigen ihrer Fahrzeuge, sondern dass sie, ja, zugegeben haben, dass sie diese verwendet haben. Und Sie sagten eben den Begriff, bei VW sei es nachgewiesen worden. Können Sie dazu noch etwas näher erläutern, wie das nachgewiesen worden ist?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Ich halte die Entscheidung des KBA, eine Nebenbestimmung zur Typgenehmigung anzuordnen, für so ausreichend substantiiert, dass allein die Entscheidung aus Sicht der Bundesregierung darlegt, dass dort eine unzulässige Abschaltvorrichtung verwendet worden ist. Ansonsten hätte es keine Nebenbestimmung geben dürfen.

Eine andere Frage ist, dass das niemals vor einem Gericht entschieden worden ist, weil Volkswagen die Widerspruchsfrist hat verstreichen lassen. Das heißt, wir haben hier zwei Rechtspositionen: eine Rechtsposition - die ist dann auch bestandskräftig geworden; das ist die des KBA, das sagt: die Fahrzeuge sind in einen Zustand zu überführen, der der Typgenehmigung entspricht, was so viel heißt wie: die Fahrzeuge, die davon betroffen sind, haben bis dahin nicht der Typgenehmigung entsprochen - und eine Rechtsposition von Volkswagen, die dort immer wieder öffentlich vertreten wird: dass man zwar den Bescheid des KBA akzeptiert hat, dass damit aber kein Eingeständnis der Verwendung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung einhergegangen ist. - Das lässt sich durchaus vertreten. Für mich ist entscheidend: die Beurteilung des KBA und der bestandskräftig gewordene Bescheid.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie haben erwähnt, dass ein Verdacht ein Verdacht ist und nicht weiter untermauert werden konnte, und erwähnten dabei, dass es einer entsprechenden Sachgrundlage bedarf. Wie hart, wie belastbar



5. Untersuchungsausschuss

muss diese Sachgrundlage sein, um dann solchen Verdächtigen weiter nachgehen zu können?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Dazu musste ich in der Zwischenzeit lernen, dass die europäischen Rechtsvorschriften zu einem großen Teil auslegungsbedürftig sind, und zwar so auslegungsbedürftig, dass Juristen Schwierigkeiten damit haben, zu sagen: Was ist eigentlich eine zulässige und was ist eine unzulässige Abschalteneinrichtung? - Damit waren wir immer wieder konfrontiert. Ich glaube, Sie wissen das auch.

Das Problem wurde letztlich so gelöst, dass man für die Fälle, in denen wir der Meinung gewesen sind, dass die Erklärungen der Hersteller zur Inanspruchnahme der Regelung, die aus Gründen des Motorschutzes eine Abschalteneinrichtung rechtfertigen - - dass wir diesen Bereich genommen haben und hier die Hersteller dazu bewogen haben, freiwillige Rückrufe anzuordnen - freiwillige Rückrufe, indem sie selbst sich dazu entschlossen haben, ihr Motormanagement, ihre Technik so zu verbessern, dass letztlich die Emissionen verbessert werden. Das ist aber ein kleiner Unterschied zu der Frage: Hat der Hersteller - - Und da kann man letztlich sagen: „Ja, da konnte man einen gewissen Verdacht haben“, aber einen Verdacht, dass eben die Technik nicht so ausgestaltet worden ist, wie es erforderlich wäre, um im Realverkehr die notwendigen Werte zu erreichen. Nur, ein Verdacht bleibt ein Verdacht. Und aufgrund eines Verdachtes kann man keine Maßnahmen ergreifen, noch dazu, weil damit erhebliche wirtschaftliche Schäden einhergehen können, übrigens auch Schadenersatzanforderungen - - Schadenersatzforderungen gegen die Bundesregierung.

Was haben wir also gemacht? Wir haben diese Sachlage genutzt, um gegenüber den Herstellern darauf zu drängen, dass sie selbst ihre Technik dahin gehend verbessern, dass die Emissionen verbessert werden - das ist der Bereich zwei des Untersuchungsberichtes -, und dem sind die Hersteller, die eine Typgenehmigung des KBA haben, letztlich dann auch gefolgt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Wie muss ich mir diesen Aushandlungsprozess oder diesen Gesprächsprozess vorstellen, wo Sie die Hersteller

damit konfrontiert haben, dass das nicht in Ordnung ist, und die Hersteller gebeten worden sind, das zu erläutern? Und die haben sich - so habe ich Sie eben verstanden - darauf zurückgezogen, dass es eine entsprechende Verordnung gibt, die genau das zulässt, und darum von einer zulässigen Abschalteneinrichtung ausgegangen werden müsse. - Sind das laufende Kontakte gewesen? Haben Sie Papiere ausgetauscht, Gespräche geführt? Wie lief das ab?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Ich war an diesen Gesprächen - ich glaube, bis auf eine Ausnahme - nicht beteiligt, weil es technische Gespräche gewesen sind, nicht rechtliche Gespräche. Sie sind aber - - haben aber nach meinem Kenntnisstand so stattgefunden, dass die Hersteller mit den jeweiligen Messungen konfrontiert worden sind und aufgrund der Konfrontation ihnen nahegelegt worden ist, eine Verbesserung ihrer Technik zu erreichen. Dann kam dazu die Reaktion - zumindest in dem einen Gespräch, bei dem ich dabei gewesen bin -, ob das geht oder nicht geht, und dann mussten die Hersteller natürlich auch noch mal ein bisschen zu Hause darüber nachdenken, ob sie technisch in der Lage sind und inwieweit sie technisch in der Lage sind, etwas zu verbessern, was im Endeffekt zu verbesserten Abgasemissionen führt. Und dann wurde die Zusage gegeben, die Neufahrzeuge und die im Verkehr befindlichen Fahrzeuge entsprechend umzurüsten, soweit das technisch machbar gewesen ist.

Ich habe auch dazulernen müssen, insbesondere von Professor Wachtmeister, dass es durchaus eine ganze Reihe von Gegebenheiten des Motors gibt, bei denen Hersteller tatsächlich zu Recht vortragen, sie sind nicht in der Lage, eine Verbesserung über ein bestimmtes Niveau hinaus zu erreichen. Dieses Niveau haben wir versucht bei den Herstellern durchzusetzen: was erreichbar gewesen ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das war jetzt der Prozess, der dann eben zu einer entsprechenden Formulierung im Bericht der Untersuchungskommission geführt hat. Sie sagten mir, dass Sie keine Kenntnis darüber haben, ob es in einer der Versionen diese Aussage gegeben hat, dass ein Verdacht nicht ausgeräumt werden könne, und am



5. Untersuchungsausschuss

Ende dann der Abschlussbericht so vorgelegt worden ist, wie er uns jetzt vorliegt. In welcher Weise haben über diese Gespräche über zulässige oder unzulässige Abschaltvorrichtungen hinaus - - Hat es auch eine direkte Zuarbeit gegeben bezüglich der Automobilhersteller auf die Formulierungen des Abschlussberichts?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Eine solche Zuarbeit ist mir nicht bekannt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann abschließend für diesen Teil eine Frage zur Bewertung der VW-Nachmessungen. Auch wiederum in der Presse, in *Frontal 21*, in der Reportage „Kungeln mit dem Staat“ vom 13. Dezember 2016, wird der Verdacht, dass VW Nachmessungen des KBA beeinflusste, thematisiert. Laut der Reportage durfte der Konzern den Technischen Dienst für Nachbesserungen - - Nachmessungen selbst beauftragen. VW wählte zunächst für die Messungen dann die Dekra, anschließend die FAKT im Allgäu. Weiter war es VW erlaubt, mit eigenen Fahrern als Prüfpersonen die Nachmessungen durchzuführen. Dabei hätte der VW-Fahrer vor dem Anschlüssen - - Anschalten des Motors - Entschuldigung - das Gaspedal durchgedrückt gehalten, sodass dieser die Motorsteuerung auf einen CO₂-geringeren Ausstoßmodus umschaltete. - So die Presse im Fernsehen „Kungeln mit dem Staat“; das ist auf der Internetseite des ZDF zu sehen. Abgerufen ist es am 9. Februar 2019.

(Kirsten Lüthmann (SPD):
19?)

- Entschuldigung. 9. Februar 2017.

Herr Professor Wachtmeister als Mitglied der Untersuchungskommission hatte sich Anfang 2016 skeptisch zu den festgestellten Abweichungen der CO₂-Nachmessungen des KBA und der VW AG geäußert. Das ergibt sich aus dem Material BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 27-7357.3-6, Ordner 40, Blatt 186.

Haben KBA - ist Ihnen das bekannt - oder BMVI diese Nachmessungen bei VW-Fahrzeugen überwacht?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Also, wir verlassen jetzt den Bereich Emissionen und den Bereich Abschaltvorrichtungen und bewegen uns jetzt zum Bereich CO₂, wenn ich Sie richtig verstanden habe, Herr Vorsitzender.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, genau.

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Beim Thema CO₂ war es so, dass VW Ende 2015 uns gegenüber vorgebracht hat, dass dort der Verdacht besteht, dass auch im Bereich CO₂ Manipulationen stattgefunden haben, und zwar bei der Typgenehmigung. Das wurde dann auch öffentlich berichtet, und da waren 800 000 Fahrzeuge potenziell betroffen. Wir haben daraufhin veranlasst, dass das KBA entsprechende Messungen durchführt, um das zu überprüfen.

Dann war der Prozess so, dass VW VW-intern diesem Verdacht nachgegangen ist und zu dem Ergebnis gekommen ist, dass die damaligen Befürchtungen, dass man bei CO₂ manipuliert hätte, VW-intern nicht bestätigt worden sind. Das hat man uns auch mitgeteilt. Das war ursprünglich die Befürchtung, dass einzelne Mitarbeiter an den Prüfanlagen manipuliert haben, und es kam dann, eigentlich wenige Wochen später, das Ergebnis der internen Prüfung heraus, dass eine solche Manipulation von VW nicht festgestellt werden konnte. Das hat uns aber nicht davon abgehalten, die Überprüfungen seitens des KBA weiterhin zu veranlassen. Und das KBA stand allerdings vor der Schwierigkeit, dass man einen Sachverhalt, der mehrere Jahre zurückliegt, nämlich die Messung eines bestimmten Typs zur Erlangung einer Typgenehmigung, nicht ohne Weiteres reproduzieren kann; denn man kann nicht einfach der Frage nachgehen: War ein Fahrzeug, das im Jahr 2010 typgenehmigt worden ist und das im Jahr 2010 nach dem dafür vorgesehen europäischen Standard gemessen worden ist, damals richtig gemessen worden? Das geht nicht. Da müssten Sie das gleiche Fahrzeug haben, das Fahrzeug dürfte keine andere Laufleistung haben, Sie müssten die gleiche Vorkonditionierung - musste ich alles lernen, kannte ich bis dahin nicht - der Prüfanlagen haben. - Also, das geht nicht.



5. Untersuchungsausschuss

Was wir veranlasst haben seitens des KBA, war, mit den Mitteln, die dem KBA zur Verfügung stehen, nämlich orientiert an diesen Typgenehmigungsverfahren der Frage nachzugehen: Wie wahrscheinlich ist es denn, dass hier Manipulationen stattgefunden haben, also der CO₂-Wert nicht etwa deshalb abweicht, weil es nun mal Unterschiede gibt zwischen Rollenprüfungen und Straßenmessungen, sondern weil damals schon bei der Typgenehmigung manipuliert worden ist? Dafür hat das KBA unterschiedliche Systeme verwendet, unterschiedliche Verfahren verwendet. Es gibt leider kein europäisches Verfahren, auf das wir uns hier hätten abstützen können, was also auch VW akzeptieren kann, sondern es gibt immer nur Verfahren für die Typgenehmigung. Um die geht es hier gerade nicht. Und aus diesem Grunde läuft dieser gesamte Vorgang noch, und das KBA hat den Auftrag, mit den Verfahren zu messen, die europäisch vorgegeben sind.

Was Ihre ganz konkrete Frage nach diesen Messungen an diesem Tag anbelangt und bei den unterschiedlichen Organisationen, sind diese Diskussionen über das, was man darf und nicht darf, eben Folge dessen, was ich Ihnen gerade erklärt habe: Wenn es kein feststehendes europäisches Regelwerk darüber gibt, wie so etwas genau abzulaufen hat, dann gibt es natürlich Diskussionen darüber, wie es ablaufen könnte, um den Verdacht zu nähren oder eben nicht zu nähren. Und aus diesem Grunde haben solche Diskussionen meines Wissens stattgefunden. Was ich Ihnen nicht bezeugen kann, ist die Frage, was im Einzelnen stattgefunden hat. Ob es nun ein anderer Fahrer, eine andere Dekra oder irgendwas gewesen ist, das kann ich Ihnen nicht bezeugen. Ich kann Ihnen nur den Hintergrund dieser Diskussion erläutern.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann verstehe ich Sie so, dass es eine Einigung über das Verfahren gegeben hat, wie man das irgendwie regelt, auch mit großem zeitlichen Abstand zum Zeitpunkt der Typgenehmigung. Meine Frage ging ja auch dahin, dass man Verfahren auf der einen Seite klären kann, auf der anderen Seite natürlich auch prüfen muss, ob diese Verfahren auch eingehalten werden. Darum die Frage: Überwachen KBA

oder BMVI in gewisser Weise auch diese Verfahren?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Herr Vorsitzender, mein Vortrag sollte darauf hinauslaufen, deutlich zu machen, dass für die Messung des Themas CO₂ mit dem speziellen Gesichtspunkt, ob bereits bei der Typgenehmigung vor mehreren Jahren manipuliert worden ist, keine feststehenden europäischen Regeln bestehen, sondern das KBA sich an diesen Regeln letztlich heranzuhangeln muss und dass der Hersteller und das KBA die einzelnen Punkte des Verfahrens ausgerichtet an den bestehenden europäischen Normen festlegen müssen, ohne dass wir eine ganz konkrete Regelung dafür hätten. Und das hat dazu geführt, dass wir heute immer noch dieses Verfahren der Nachmessung nicht abgeschlossen haben. Das KBA ist beauftragt, das noch zu tun; das läuft aber dann, glaube ich, unter dem Bereich der noch laufenden Verfahren, für die das Haus mir keine Ausnahme- - Aussagegenehmigung erteilt hat.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja. Also, es gibt jetzt ein Regelwerk, mit dem man sich langsam da rantastet. Das beeinflusst natürlich auch die Qualität der Ergebnisse, denke ich mal. Man weiß nicht genau: Sind es eigentlich die adäquaten Regeln, um zu den Nachprüfungen zu kommen, die man beabsichtigt? Darum meine Frage.

Wenn man Regeln aufstellt, muss man ja auch gucken: Werden denn diese Regeln, auf die man sich verständigt hat, auch wirklich dann in der Praxis durchgeführt? Und darum mein Hinweis auf diese *Frontal-21*-Sendung, wo ja offenbar ein Journalist festgestellt hat, dass allein durch Technik dort manipuliert gewesen ist. Ich habe jetzt so Ihre Aussage wahrgenommen, dass Sie, was die Überwachung anbetrifft, kein Extraprozedere verabredet haben. Ist das so korrekt?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Herr Vorsitzender, wir haben nichts verabredet mit VW, sondern wir haben dem KBA einen Auftrag erteilt.

Ich muss vielleicht doch noch ein kleines bisschen ausholen. Das Thema CO₂ ist in der europäischen Gesetzgebung so geregelt, dass man beim



5. Untersuchungsausschuss

Typgenehmigungsverfahren feststellt: Ein bestimmtes Fahrzeug, wo dann ein Fahrzeug gemessen wird, das die Serie - die künftige Serie wohlgemerkt - repräsentiert, stößt diesen oder jenen CO₂-Wert aus.

Dann gibt es aus der europäischen Gesetzgebung eine Regelung dahin gehend, was man denn wohl macht, wenn nach einer gewissen Zeit festgestellt wird, zum Beispiel aufgrund von Produktionsänderungen oder Produktionsungenauigkeiten, dass der CO₂-Wert, den man beim Typgenehmigungsverfahren gemessen hat, nicht übereinstimmt mit dem, was man später dann bei Überprüfungen dieses CO₂-Wertes am Band feststellt. Für diesen Fall gibt es eine Änderung der Typgenehmigung, die sich jeweils dann auf die Zukunft bezieht. Also, typgenehmigt 2010; überprüft 2012; 2012 festgestellt: Haben einen anderen, höheren CO₂-Wert. - Was wird gemacht? Es wird ab dem Jahr 2012 mit der Feststellung die Typgenehmigung geändert, und das Fahrzeug bekommt von da an einen neuen CO₂-Wert. Das ist das normale Verfahren.

Mit dem hatten wir es hier nicht zu tun, sondern wir haben das Problem gehabt, dass wir von VW eine Information bekommen haben, dass dort bereits bei der Typgenehmigung, also im Jahr 2010, manipuliert worden wäre, was man dann später, nach internen Prüfungen, zurückgenommen hat. Und unsere Aufgabe bestand nun darin, mit diesem Sachverhalt umzugehen. Und aus diesem Grunde haben wir das KBA beauftragt, für diesen Sachverhalt ein geeignetes Messverfahren anzuwenden, und dieses Messverfahren hatte keine europäische Grundlage. Und aus diesem Grunde haben wir uns - - läuft dieses Verfahren heute immer noch unter Anwendung der Vorschriften, die dafür bestehen. Und über das Ergebnis können wir erst informieren, wenn die Ergebnisse vorliegen. Und dann können auch die einzelnen Verfahren erläutert werden, die hier zur Anwendung gekommen sind.

Das heißt, das, was Sie aus der Zeitung zitiert haben, betrifft einen Sachverhalt, der, wenn er denn stattgefunden hat, rechtlich keine Relevanz hat,

weil wir uns heute noch in einem Verfahren befinden, bei dem diese CO₂-Feststellungen stattfinden sollen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann konkret dazu, was in *Frontal 21* berichtet worden war, dass eben VW zunächst für eigene Messungen die Dekra gewählt hat, um dann einen anderen Technischen Dienst damit zu beauftragen. Wurde in der Untersuchungskommission thematisiert, dass die von VW beauftragte Dekra dem KBA keinen Zugang zu den Prüfergebnissen zukommen lassen wollte?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Daran kann ich mich nicht erinnern. Das sind Details, bei denen ich es nicht ausschließen kann, aber auch nicht bezeugen kann.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut, danke. Das war's einleitend von mir. - Dann gebe ich das Wort weiter an die CDU/CSU-Fraktion.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Herr Vorsitzender! Herr Dr. Albrecht, ich habe noch mal zunächst einige Fragen zum Thema Fachaufsicht über das KBA; das wird ja von Ihrem Referat ausgeübt. Da interessiert mich noch mal - nur, um so ein bisschen Gefühl dafür entwickeln zu können -: Welche Vorgänge werden denn Ihrem Referat durch das KBA beispielhaft proaktiv vorgelegt? Wie muss man sich das vorstellen? Gibt es regelmäßige Berichtspflichten, regelmäßige Abstimmungsgespräche? Oder wie sehen Berichtspflichten bei besonderen Vorkommnissen aus? Was sind denn eigentlich insofern besondere Vorkommnisse, die Ihnen berichtet werden?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Das Referat LA 23 hat die koordinierende Fachaufsicht/Behördenaufsicht. „Koordinierend“ heißt, dass das Referat nicht für sämtliche Themen die Fachaufsicht hat, sondern die Fachaufsicht, die im Hause stattfindet, koordiniert.

Die Fachaufsicht über das KBA ist geteilt zwischen mehreren Referaten. Die Fachaufsicht zum Thema Umwelt zum Beispiel hat das Referat LA 27. Die Fachaufsicht zum Thema „künftige Kontrollen/Dopingtests“ hat das Referat LA 28. Die



5. Untersuchungsausschuss

Fachaufsicht zum Thema „gefährliche Güter“ hat das Referat G 33. Die Fachaufsicht zum Thema „automatisiertes Fahren“ hat das Referat DG 24. Ich weiß nicht, wen ich noch vergessen hatte. Es gibt, glaube ich, noch zwei, drei mehr.

Die Aufgabe des koordinierenden Referates besteht darin, einen Überblick zu haben über das, was das KBA auf den verschiedenen Arbeitsgebieten leistet, und dem KBA, insbesondere mit Blick auf die Aufgabenerfüllung, bestimmte Handlungsanweisungen zu geben.

Ihre Frage nach den besonderen Vorkommnissen lässt sich so einfach nicht beantworten.

(Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Deswegen habe ich sie ja gestellt!)

Ein besonderes Vorkommnis? - Also, es gibt üblichkeiten, es gibt kein Regelwerk, wann das KBA jetzt genau berichten muss. Ich halte ein solches Regelwerk auch nicht für erstellbar; denn das KBA muss nach eigenem pflichtgemäßen Ermessen entscheiden, wann ein bestimmter Sachverhalt, der dem KBA vorliegt, dem Ministerium vorgetragen werden sollte. Um mal ein Beispiel zu geben: Sollte jemand von Ihnen das KBA besuchen, würde das Ministerium garantiert informiert - einfach, um zu wissen, dass das Mitglied des Deutschen Bundestages sich für das KBA interessiert.

Wenn sich ein Sachverhalt darstellt - auch das ist in der Presse, glaube ich, gekommen -, dass das KBA jetzt für die Dopingtests einen Flugplatz gekauft hat - stimmt nicht ganz so, sondern eine bestimmte Strecke gekauft hat, bei der ein Flugplatz ist -, dann werden wir logischerweise darüber auch vorher informiert.

Wenn es im Punktsystem, um ein anderes Feld zu nehmen, Gerichtsentscheidungen gibt, die darauf hindeuten könnten, dass das rechtliche Instrumentarium, das wir geschaffen haben, so nicht richtig ist oder geändert werden muss, werden wir auch informiert. - Das wären mal so Beispiele für einzelne Informationen.

Generelle Informationen gibt es in den jährlichen Gesprächen, die dazu stattfinden. Es findet einmal jährlich, zum Teil zweimal jährlich ein Gespräch auf Abteilungsleiter- oder Unterabteilungsleitererebene mit dem Präsidenten statt. Dann haben die Referate, die ich Ihnen eben aufgezählt habe, entsprechende Fachbeiträge geliefert. Das KBA liefert entsprechende Fachbeiträge, um auf der Höhe der Aufgabenerledigung des KBA zu sein. Und es finden auch Gespräche auf Referatsleitererebene statt. Also, bei mir ist es so, dass ich, ich glaube, letztes Jahr zweimal in den Abteilungen des KBA gewesen bin, mich im Wesentlichen über die Aufgaben habe informieren lassen, und dass man dann, wenn ein Bedarf besteht, entsprechende Hinweise gibt. So findet ungefähr die Fachaufsicht statt.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Sie haben eben von Hinweisen gesprochen. Ab welcher Hierarchiestufe gibt es denn Hinweise, und ab welcher Hierarchiestufe sind denn Weisungen vorstellbar?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Das kann ich Ihnen so allgemein nicht beantworten; das hängt vom Sachverhalt ab. Weisungen oder Erlasse gibt es eine ganze Reihe des BMV gegenüber dem KBA. Das ist dann aber meistens der Erlass zu einer bestimmten Aufgabenerfüllung, also, um ein Beispiel zu finden, diese oder jene Statistik zu erstellen oder den oder jenen Vorschlag für einen Gesetzentwurf zu erstellen oder, um ein anderes Beispiel zu nehmen, wieder beim Punktsystem, diese Auskunft zu implementieren mit dem neuen Personalausweis oder im Zulassungsbereich die internetbasierte Kfz-Zulassung als einen Schwerpunkt der Tätigkeit anzusehen.

Das sind solche Steuerungselemente, bei denen wir Einfluss auf die Aufgabenerledigung des KBA nehmen. Die Aufgabenerledigung selbst: Dafür hat die Verantwortung der Präsident. Aber bei der Schwerpunktsetzung nehmen wir Einfluss insofern, als wir durch solche Erlasse, die dann auch im Haus abgestimmt sind, dem KBA bestimmte Vorgaben bei der Schwerpunktsetzung geben.



5. Untersuchungsausschuss

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Ich habe das jetzt im Moment so verstanden, dass Ihr Referat sozusagen die koordinierende Schnittstelle ist. Noch mal die Nachfrage, Sie haben das ja - - Und dann habe ich verstanden, dass es kein Regelwerk dergestalt gibt, dass man ganz genau ablesen kann: „Folgendes Ereignis tritt ein: Dann ist Folgendes zu tun!“, sondern dass Sie das sozusagen eher mit einer Portion Erfahrung, Übersicht, Ermessensausübung jeweils auf die Situation angepasst handhaben. Das habe ich - -

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Das haben Sie richtig verstanden. In Vorbereitung ist eine Richtlinie über die Wahrnehmung der Fachaufsicht, die das Ganze etwas stärker formalisiert, im Ergebnis aber zum gleichen Ergebnis führt, dass man nämlich, was die besonderen Vorkommnisse angeht, keine Übersicht irgendwo hat, um zu sagen: Dies ist ein besonderes Vorkommnis, da musst du auf jeden Fall berichten. - Das geht einfach nicht, weil - -

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Sie haben keinen internen Bußgeldkatalog?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Nein.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Wunderbar. - Wie wird denn dann die Umsetzung der Weisungen oder der Hinweise kontrolliert, wenn Sie Weisungen oder Hinweise abgesetzt haben?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Das KBA berichtet. Also, gerade bei Erlassen hat das KBA eine Übersicht über unsere Erlasse. Ich bin übrigens immer sehr begeistert, wenn ich sehe, dass das KBA eine vollständige Übersicht über sämtliche Weisungen und Erlasse des Ministeriums hat und das KBA auch ganz genau weiß, zu welchem Zeitpunkt berichtet werden muss. Denn ein solcher Erlass hat zum Schluss auch immer den Hinweis: Bitte bis zum Soundsovielten berichten über den Arbeitsablauf! - Also, wir mischen uns ja nicht in die Arbeitsabläufe beim KBA, sondern wir geben bestimmte Schwerpunkte. Und dieser Schwerpunkt wird im KBA intern abgearbeitet - nach eigenem

Ermessen. Und dann gibt es nach einem bestimmten Zeitraum eine Berichtspflicht, und diese Berichtspflicht wird erfüllt.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Noch eine kurze Nachfrage: Die Begeisterung tritt bei Ihnen auf, wenn das so ist, oder die Begeisterung ist aufgetreten, weil das so ist?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Weil es so ist, weil das KBA einen umfassenden Überblick über unsere Erlasse hat; wir übrigens auch.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Welche Informationspflichten bestehen denn beispielsweise für das KBA gegenüber dem BMVI im Bereich der Typgenehmigung und der Konformitätsprüfung?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Beim Bereich der Typgenehmigung ist das ein bisschen schwieriger, denn hier ist das KBA eine im Gesetz festgelegte Institution, die bestimmte gesetzliche Aufgaben wahrnimmt. Das KBA ist also Verwaltungsbehörde im Sinne des Verwaltungsverfahrensgesetzes, und in diesem Kontext arbeitet das KBA zunächst mal völlig selbstständig. Das KBA hat im Typgenehmigungsverfahren das abzu prüfen, was das europäische Recht ihm vorgibt, hat dann Entscheidungen zu treffen. Diese Entscheidungen unterliegen der gerichtlichen Kontrolle.

Eine Einflussnahme des BMVI kommt überhaupt nur dann infrage, wenn diese Aufgabenerledigung mit Blick auf Schwerpunktsetzung - oder wie es jetzt gewesen ist bei VW, ist klar -, mit Blick auf eine politische Würdigung und auch politische Schwerpunktsetzung bestimmte andere Prioritäten setzen soll. Um das mal ein bisschen deutlicher zu machen: Das KBA hat ja auch im Vorfeld des VW-Falles Typgenehmigungen erteilt und hat dafür das dafür vorgesehene europäische Verfahren beachtet und entsprechend ablaufen lassen.

Wir haben dann entschieden, dass man Schwerpunkte anders setzt, dass man also auch diese Erklärungen verlangt, zum Beispiel über Abschalt-einrichtungen. Das war etwas, was im europäi-



5. Untersuchungsausschuss

schen Recht bis dahin ja nicht vorgesehen worden war. Das heißt, wir haben hier eine andere Schwerpunktsetzung des KBA bewirkt, eine etwas vertiefere Befassung mit dem Sachverhalt. Aber ansonsten ist das KBA beim Typgenehmigungsverfahren eigenständige Verwaltungsbehörde.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Welchen Detailreichtum müsste ich mir vorstellen, wenn ein solcher Bericht über Prüfungsergebnisse vom KBA Ihnen zur Verfügung gestellt wird?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Das verstehe ich nicht, Herr Abgeordneter.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Also, wenn Informationspflichten des KBA bestehen im Bereich Typgenehmigung/Konformitätsprüfung an Sie: Wie detailliert ist das dann? Was erreicht Sie sozusagen als Feststellung des KBA?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Habe ich verstanden. - Bei dem Typgenehmigungsverfahren genauso wie im Bereich Statistik, wie im Bereich Punktsystem und Ähnlichem mehr gibt es zunächst mal keine detaillierten Berichte des KBA über einzelne Verfahren, sondern es gibt einen Bericht des KBA: Was habe ich denn im Typgenehmigungsverfahren gemacht? Was habe ich in meinen zentralen Registern gemacht? - Es gibt bestimmte Kenntnisse über Fallzahlen. Es gibt bestimmte Erkenntnisse über Schwerpunkte. Und das wird alljährlich ausgetauscht, zum Beispiel durch den Bericht des KBA, den Jahresbericht des KBA.

Wenn wir jetzt über den Fall VW reden, dann haben wir einen ganz anderen Blickwinkel darauf. Da haben wir uns speziell mit der Tätigkeit des KBA in diesem Bereich beschäftigt, aber im Nachhinein, als klar geworden ist, dass VW hier manipuliert hat und staatliches Handeln umgangen hat. Denn man muss ja sehen, dass das KBA seine Typgenehmigungen ordnungsgemäß abgewickelt hat. Nur, wenn jemand manipuliert, dann kann das KBA noch so schön abwickeln. Es ist nicht in der Lage, einer solchen Manipulation so lange entgegenzuwirken, solange ihm eine solche

Manipulation nicht bekannt ist. So, nun ist sie uns bekannt, und dann sind wir tätig geworden und haben, gemeinsam mit dem KBA übrigens, dann nach Maßnahmen gesucht, damit solche Fälle nicht noch mal auftreten können.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Gab es denn jemals Ihrer Erinnerung nach für Sie Gründe - - Ist es vorgekommen, dass Sie Zweifel an einem Ihnen mitgeteilten Prüfergebnis des KBA hatten?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Wir hatten nie Prüfergebnisse mitgeteilt bekommen; das hatte ich versucht eben deutlich zu machen. Wir bekommen auf einer relativ hohen Abstraktionsebene Informationen über das Typgenehmigungsverfahren, über den Ablauf des Typgenehmigungsverfahrens: Wir haben im Jahr X soundso viele Typgenehmigungen erteilt; wir haben y Hersteller, die bei uns Typgenehmigungen beantragen - und Ähnliches mehr. Das ist so ungefähr die Abstraktionsebene des Berichtes des KBA, des üblichen Berichtes des KBA. Denn es ist nicht Aufgabe des Ministeriums, sich in einzelne Prüfergebnisse oder in einzelne Typgenehmigungsverfahren einzulesen. Das habe ich versucht deutlich zu machen.

Ein Hersteller beantragt beim KBA eine Typgenehmigung. Dafür, für die Erteilung dieser Typgenehmigung durch das KBA, gibt es dann feststehende Verfahren im europäischen Recht, was da alles geprüft werden muss. Und wenn diese Prüfung so stattgefunden hat, dass man davon ausgehen muss, dass sämtliche Voraussetzungen erfüllt sind, dann muss das KBA - nicht „kann das KBA“, dann muss das KBA - die Typgenehmigung erteilen. Und dieses gesamte Verfahren läuft KBA-intern ab. Erst in einem Fall - wie jetzt bei VW -, bei dem auf einmal Zweifel daran bestehen, dass das ausreichend gewesen ist, was wir hier gemacht haben, weil wir gesagt haben: „Hier kann man noch mehr tun“, weil der Minister dann nach den Ergebnissen des Untersuchungsberichtes das KBA angewiesen hat, eben Dinge zu tun, die bisher im europäischen Recht nicht vorgesehen gewesen sind, erst dann kommt das Ministerium zum Tragen.



5. Untersuchungsausschuss

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Sie haben ebendiese Abstraktionsebene beschrieben, umrissen. Ändert sich für die Zukunft etwas daran, an dieser Abstraktionsebene?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Ich denke, das wird sich so nicht ändern lassen. Das hatte ich - - Aber ich glaube, ich bin nicht im Bereich der Entwicklung des KBA.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Sie würden - - Ich formuliere es anders: Sie sagen, wenn ich Sie richtig verstanden habe - wenn nicht, müssten Sie mich korrigieren -, dass allerdings auch bereits aufgrund der Abstraktionsebene, auf der Ihnen berichtet worden ist, es für Sie praktisch keinen Anlass gab, an der Berichterstattung, an der Richtigkeit der Berichterstattung zu zweifeln oder Zweifel zu entwickeln.

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Nein. Das entspricht aber auch dem, wie man Fachaufsicht - und ich habe das versucht vorhin deutlich zu machen - praktiziert.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Okay. - Dann würde ich noch mal zu einem nächsten Sachverhalt kommen. Wir haben hier immer wieder im Ausschuss mit verschiedenen Zeugen, auch Sachverständigen das Auseinanderfallen von Ergebnissen in Prüfzyklen, auch Verbrauchsergebnissen, und im Realbetrieb erfahren. Wodurch und seit wann war Ihnen persönlich ein solches Auseinanderfallen bekannt?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Ich war erstmals - das Datum weiß ich nicht genau - im September 2015 mit den konkreten Abgasfragestellungen konfrontiert. Ich hatte vorher, vielleicht aus der Presse, das eine oder andere Mal über CO₂ und Kraftstoff gelesen, aber ich war nie mit dem Thema fachlich befasst - bis 2015.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Hatten Sie im Vorfeld jemals Hinweise oder Anhaltspunkte dafür, dass vor dem September 2015 - um es genau zu sagen: vor dem 18./19./20. September 2015 - Abweichungen bei NO_x-Werten durch den Einsatz unzulässiger Abschaltvorrichtungen bewirkt werden?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Nein, konnte ich aber auch nicht, weil ich mich damit nicht beschäftigt habe.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): War Ihnen der Begriff „unzulässige Abschaltvorrichtungen“ schon vor diesem dritten Septemberwochenende geläufig, bekannt, Gegenstand von Diskussionen, Erörterungen?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Ich kannte die Verordnung 715, aber ich hatte mich nie inhaltlich mit diesen Fragen beschäftigt.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Gut. Das war es erst mal für die Runde.

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

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Danke, Herr Vorsitzender. - Herr Dr. Albrecht, ich möchte da noch mal ein bisschen anschließen, wo der Kollege Müller gerade gefragt hat. Es gibt ja mehrere Studien, eine Reihe von Studien, ICCT, ADAC usw., die vor dem bekannten Wochenende September 2015 belegen und darstellen, dass die Emissionen, die Stickoxidemissionen teilweise im Durchschnitt um das Siebenfache in den Realemissionen höher liegen als das, was man auf dem Prüfstand dann feststellt. Waren Ihnen diese Studien bekannt?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Ich kann nur das Gleiche antworten, was ich eben geantwortet habe: Vor September 2015 hatte ich mich mit Ausnahme der rechtlichen Fragestellungen mit dem Thema Abgas nie beschäftigt. Aus diesem Grunde waren sie mir bis dahin nicht bekannt.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, es ist auch so, dass die ganze Frage „Stickoxidbelastung in Städten“ bei Ihnen vor September 2015 irgendwo nie aufgeschlagen ist, dass das nie irgendwo ein Thema war?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Selbstverständlich kannte ich die Diskussion, die darüber stattfindet, weil die im Ministerium generell geführt wird, aber ich kannte nicht diese Details.



5. Untersuchungsausschuss

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. - Dann wollen wir mal zum Thema Untersuchungskommission kommen. Da würde mich interessieren - Sie waren ja Mitglied der Untersuchungskommission -: Wie lautete eigentlich genau der Auftrag dieser Untersuchungskommission?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Der Auftrag bestand darin, den VW-Fall zu begleiten und nach anderen entsprechenden Zykluserkennungen bei anderen Herstellern zu suchen bzw. das zu veranlassen und natürlich einen Bericht zu erstellen, in dessen Ergebnis man bewerten kann: „Was ist im VW-Fall geschehen?“, soweit wir das aufarbeiten können. Und: Wie ist die Umsetzung des 715 bei anderen Herstellern zu beurteilen?

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja. - Ist Ihnen der Auftrag irgendwie mal mitgeteilt worden, schriftlich mitgeteilt worden oder - -

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Der ist nicht schriftlich mitgeteilt worden. Sie finden ihn allerdings im Untersuchungskommissionsbericht, den wir gemeinsam verfasst haben, wo wir den Auftrag der Untersuchungskommission letztlich zusammengefasst haben, so wie wir ihn auch verstanden haben.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also am Ende?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Nein, nicht am Ende, sondern wo wir ihn zusammengefasst haben, so wie wir ihn gemeinsam verstanden haben - hatten, von Anfang an.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber es gab jetzt nicht am Anfang - erste Sitzung -: „Das ist unser Auftrag“, und das war niedergeschrieben, und das ist auch da. - Oder gab es das?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Niedergeschrieben war es nicht. Aber dieses Verständnis hatten alle Untersuchungskommissionsmitglieder, wie ich es gerade formuliert hatte und wie wir es in dem Untersuchungsbericht auch formuliert haben.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Mhm. Also, es gab nur so ein Agreement darüber, dass es das - - Aber es war jetzt nicht in irgendeiner Weise richtig festgelegt: „Das untersuchen wir“?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Es war festgelegt, aber nicht verschriftlicht.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. Das ist interessant. - Dann würde mich interessieren: Sie haben gerade gesagt, es ging darum, festzustellen, inwieweit bei anderen Automobilherstellern eventuell unzulässige Abschalt-einrichtungen verwendet werden. Und da würde mich ja - - Also, da stellt man sich ja erst mal die Frage: Was genau ist eine „unzulässige Abschalt-einrichtung“? - Ist das am Anfang erfolgt? Also, wie - - Da muss man ja erst mal eine Definition haben, um nach etwas zu suchen, weil sonst - - Wenn ich nicht genau weiß, wonach ich suche, wenn ich das nicht klar festlege - - Also sprich: Haben Sie sich da mal mit auseinandergesetzt? Und wer hat das definiert: „Was ist das“?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Das mussten wir gar nicht definieren. Das ergibt sich aus den europäischen Vorschriften. Die Abschalt-einrichtung ist dort definiert. Ich habe es extra mitgebracht, ich kann es nachgucken. Aber ich denke, Sie kennen es. Und die Unzulässigkeit ist dort auch definiert ebenso wie die ausnahmsweise Zulässigkeit in den Fällen des Motorschutzes und den anderen drei Fällen, die dort normiert sind. Insofern haben wir uns an der Umsetzung dieser Verordnung orientiert. Woran auch sonst?

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Jetzt haben wir aber nun hier mindestens vom Ausschuss, ich glaube, sogar drei Gutachten, die zum Ergebnis kommen, dass beispielsweise eine Abschalt-einrichtung bei einer bestimmten Außentemperatur aus Gründen des Motorschutzes unzulässig ist. Mich würde einfach interessieren - Sie haben ja eine andere Position, oder das Haus vertritt eine andere Position -: Wo genau ist das denn festgelegt worden? Also, ich sage mal: Da muss ja irgendjemand mal das fest- - verschriftlicht haben.



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Man muss unterscheiden zwischen dem, was der Ausschuss, was die Untersuchungskommission zunächst als Auftrag verstanden und verfolgt hat, nämlich ähnliche Zykluserkennungen aufzudecken - - Das, was VW gemacht hat, ist ja relativ einfach umschreibbar und auch technisch relativ klar: Man erkennt den Zyklus, und man schaltet dann ab. - Dass das unzulässig ist - ich hatte vorhin einschränkend gesagt: das sieht VW anders -, das hatte das KBA bereits festgestellt.

Und jetzt war die Frage: Gibt es diese Lösung, nämlich die Zykluserkennung Marke VW, bei anderen Herstellern auch? - Und insofern sind wir durchaus mit einem klaren Auftrag da reingegangen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Also - -

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Was sich dann ergeben hat, war etwas anderes, nämlich die Frage, dass es zum Beispiel das Temperaturfenster gibt, dass es zum Beispiel Rücknahmen der Abgasnachbehandlung bei Höhe, bei Geschwindigkeit, bei allem Möglichen gibt, sodass sich dann als Zusatzfrage die Frage gestellt hat - aber das war nicht mehr der Auftrag -: Zykluserkennung. Wie ist es mit diesen Lösungen? Wären die denn unter die entsprechende Verordnung zu subsumieren - ja oder nein?

Und dann kamen wir zu dem Ergebnis - da komme ich wieder zurück, was ich vorhin schon mal gesagt hatte, in diese Dreiteilung der Gruppen -, dass man bestimmte Fahrzeughersteller identifizieren konnte, bei denen die Messungen als solche Anlass zu der Befürchtung gegeben haben, dass hier eine technische Lösung realisiert wird, die den technischen Anforderungen der europäischen Verordnung nicht in vollem Umfang gerecht wird, aber mehr eben auch nicht. Aber das ist nicht mehr Zykluserkennung VW, sondern das ist die generelle Anwendung der entsprechenden Vorschrift aus der Verordnung 715 für andere technische Lösungen als eine Zykluserkennung.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Gut. Okay. - Das heißt, Sie haben doch etwas anderes untersucht, als Sie sich am Anfang überlegt hatten. Also, stand es am Anfang noch nicht so richtig fest, wonach man dann genau sucht? - Okay.

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Herr Abgeordneter, darf ich das kurz klarstellen? - Nein, ich hatte gesagt, dass wir am Anfang nach einer Zykluserkennung Marke VW bei anderen Herstellern gesucht haben und im Zuge dieser Untersuchungen des KBA weitere Hersteller festgestellt haben, bei denen wir zwar keine Zykluserkennung festgestellt haben, wohl aber technische Gegebenheiten, die uns veranlassen haben zu der Befürchtung, dass hier nicht in vollem Umfang den europäischen Regelungen Rechnung getragen wird.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Okay. - Dann haben Sie irgendwann - - Ich gehe mal davon aus: Vorher wussten Sie von Thermofenstern oder so - - hatten Sie auch noch nie etwas gehört, dass es so etwas gibt. Das wäre meine erste Frage. Und meine zweite wäre: Als Sie es dann bemerkt haben, dann müssen Sie sich doch eine juristische Expertise besorgt haben. Also spricht: Haben Sie da ein Gutachten, eine Rechtsmeinung eingeholt: Ist das jetzt legal, ist es illegal?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Ja, wir haben ein Rechtsgutachten erstellen lassen von Professor Brenner, Universität Jena, zu der Frage der Reichweite der entsprechenden Normen der Verordnung 715. Wir haben nicht zu jedem Einzelfall Rechtsgutachten erstellen lassen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Gut. Und die erste Frage, ob Sie vorher schon - -

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Nein.

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

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Kannte ich nicht.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Also Thermofenster kannten Sie auch nicht.



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Kannte ich nicht.

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

Vorsitzender Herbert Behrens: Für die SPD-Fraktion hat Kirsten Lühmann das Wort.

Kirsten Lühmann (SPD): Herr Albrecht, ich gehe auch noch mal auf die Aufsicht über das KBA - - oder fange mit der Aufsicht über das KBA an. Sie haben irgendwann gesagt: Abschaltvorrichtungen waren nicht vorgesehen in diesem ganzen Verfahren. - Dazu aber meine Frage: Das KBA - - Oder: Bei der Umsetzung der Verordnung, war da das Thema: Wie mache ich die Feldüberprüfung, wie stelle ich sicher, dass die Ausnahmen - die es ja gibt, wie Sie richtigerweise dargelegt haben hier - - ob die greifen oder nicht. War das jemals ein Thema? Denn Sie haben ja schon gesagt: Grundsätzlich ist das KBA da eigenständig, wie es seine Aufgabe erfüllt, aber bei wichtigen Dingen gab es sehr wohl Anweisungen aus dem Ministerium. Also war diese Frage „Felduntersuchung, wie stellen wir das eigentlich sicher, dass alle Bedingungen auch im Betrieb eingehalten werden?“ mal ein Thema?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Sie meinen vor 2015?

Kirsten Lühmann (SPD): Ja.

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Das war kein Thema. Das hängt aber wohl mit dem Begriff „Felduntersuchungen“ zusammen. Wenn man sich den Begriff „Felduntersuchungen“ ansieht und dessen Herkunft in den europäischen Vorschriften, dann wird man nur bei einer Regelung fündig, die ich jetzt aus dem Kopf nicht weiß. Und das Thema Felduntersuchungen hat nach dieser Vorschrift die Bedeutung, dass man mit Blick auf die Einhaltung von Abgasvorschriften im Realverkehr eben Felduntersuchungen tatsächlich einstellen kann.

Was ist die Konsequenz einer Felduntersuchung dieser Art? Es gibt keine, sondern die Konsequenz einer solchen Felduntersuchung nach europäischem Recht besteht darin, dass die genehmigende Behörde gegebenenfalls Schlussfolgerungen aus dem Ergebnis solcher Felduntersuchungen ziehen kann. Und die zweite Konsequenz kann sein, dass der Gesetzgeber sich überlegen sollte, dass er das eine oder andere ändern sollte, um die Vorschriften effektiver zu gestalten.

Man hat keine europäische Regelung, nach der die Felduntersuchung - - wie die im Einzelnen abzulaufen hat, wer die durchführen darf und welche Verfahren da im Einzelnen zur Anwendung kommen. Das gab es nicht. Insofern gab es auch keine Veranlassung, vor dem Jahr 2015 solche Felduntersuchungen mit dem Ziel durchzuführen, solche Dinge, wie wir sie dann aufgedeckt haben, vorher zu erkennen. Dafür war das Thema Felduntersuchungen im europäischen Recht nicht gedacht.

Kirsten Lühmann (SPD): Sie haben uns erklärt, wie das bei einer CO₂-Nachmessung ist, also dass rein rechtlich die Typgenehmigung und der festgesetzte CO₂-Wert bei einer Typgenehmigung gilt bis zu dem Zeitpunkt, wo bei einer Nachkontrolle ein anderer festgesetzt wird, und der gilt dann ab dem Tag der Festsetzung. Gab es das dann schon mal, dass ein CO₂-Wert in einer Typgenehmigung verändert wurde?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Jetzt bin ich Sachverständiger, weil ich - - das kann ich nicht bezeugen.

Kirsten Lühmann (SPD): Gut, erledigt. - Haben Sie denn Kenntnis davon, dass das KBA mal durch eine Nachprüfung eine Typgenehmigung verändert hat?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Gut, das kann ich beantworten. Änderungen von Typgenehmigungen gibt es immer wieder und zuhauf.

Kirsten Lühmann (SPD): Auch im Bereich CO₂?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Das kann ich nicht bezeugen, weil ich das nicht im Einzelnen nachvollzogen habe. Aber immer dann, wenn sich ein Fahrzeug in der Produktion ändert im Detail, gibt



5. Untersuchungsausschuss

es Änderungen von Typgenehmigungen, die dann dem neuen Sachstand Rechnung tragen.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke. - In dem Zusammenhang komme ich jetzt auf die Veränderungen, die ja vorgenommen wurden von den Herstellenden, einmal freiwillig und einmal verpflichtend von VW. Da gibt es im Anschluss daran - - Also diese Nachrüstungen wurden ja vom KBA genehmigt - vorher, bevor sie durchgeführt wurden -, was dort technisch verändert werden soll, und dann wurde das durchgeführt. Die Frage, die sich jetzt stellt - und die haben wir hier auch an anderer Stelle mal aufgeworfen -: Hatten diese Veränderungen gegebenenfalls andere Folgen? Also zum Beispiel, wenn sich dadurch der CO₂-Ausstoß ändert, dann wäre ja das, was wir eben besprochen haben, erforderlich gewesen, also eine Änderung der Typgenehmigung, gegebenenfalls eine andere Einstufung, zum Beispiel bei der Kraftfahrzeugsteuer. Wir wissen - dazu gibt es eine Unterlage, das ist die Anlage 4 MAT A BMF-1/2, Ordner 18, Blatt 63 ff. -, dass es eine Videokonferenz gab zu der Frage „Steuerberechnung bei VW-Fahrzeugen“. Und da wurde definitiv für den VW Amarok festgestellt, dass nach der Rückrufaktion, nach den technischen Veränderungen keine wesentlich anderen CO₂-Werte gemessen wurden. Wir haben das in den Unterlagen nur für den Amarok gefunden. Wie sieht das bei den übrigen Fahrzeugen aus? Haben Sie da Kenntnis drüber?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Der Auftrag an das KBA bestand - - Ich fange einmal andersherum an: Die Forderung gegenüber VW bestand darin, die Fahrzeuge in einen rechtmäßigen Zustand zu überführen. Rechtmäßiger Zustand heißt: den Zustand, der der Typgenehmigung zugrunde gelegen hat. Und das heißt wiederum, dass alles eingehalten werden muss, was im Typgenehmigungsverfahren Relevanz gehabt hat, und dass die unzulässige Abschaltvorrichtung zu entfernen ist. Und da gab es nach meiner - - nach all den Gesprächen, bei denen ich dabei gewesen bin, auch keinen Zweifel daran, dass wir hier eine Null-Toleranz-Linie verfolgen. Also in dem Moment, in dem sich Werte aus der Änderung ergeben hätten, wäre die Frage gewesen, ob man überhaupt eine neue Typgenehmigung in diesem

Sinne erteilen kann. Auf jeden Fall hätte eine Änderung stattfinden müssen. Und dieses Problem hatten wir aber nicht. Es gab zwischenzeitlich immer mal Zwischenberichte von VW, wo man dann gesehen hat: Bei der und der technischen Lösung sind wir beim CO₂-Wert vielleicht an der und jener Stelle. - Und dann haben wir gesagt: Geht nicht, sondern die Frage ist: Die Abschaltvorrichtung ist zu entfernen. Der CO₂-Wert, Motorleistung und Ähnliches mehr ist weiterhin - - hat weiterhin derselbe zu sein, der bei der Typgenehmigung genehmigt worden ist, und jetzt bedarf es einer technischen Lösung dafür. Und diese technische Lösung hatte VW auch immer gefunden.

Kirsten Lühmann (SPD): Meine Frage geht aber auf die Überprüfung. Beim Amarok wissen wir: Das wurde anschließend überprüft, und die Überprüfung hat festgestellt: Ja, alles das, was VW gesagt hat, dass sie einhalten werden, haben sie auch eingehalten. Die Frage ist: Hat die Überprüfung bei den anderen Fahrzeugen das Gleiche ergeben?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Das war Gegenstand des Auftrages beim KBA. Das KBA hatte für jedes einzelne Fahrzeug - für jedes einzelne Cluster, muss ich richtigerweise sagen, also das Repräsentativfahrzeug - die entsprechenden Messungen genauso wie beim Amarok vorzunehmen. Und die Berichte des KBA - ansonsten hätte das KBA die Freigabe nicht gegeben - sehen so aus, dass diese Werte eingehalten worden sind. Ansonsten hätte es die Freigabe des KBA nicht gegeben.

Kirsten Lühmann (SPD): Ich komme noch einmal zurück auf Ihre Aussagen zu dem Abschlussbericht. Habe ich Sie richtig verstanden: Meine beiden - oder einige Vorfragenden haben - - sind gekommen auf diese Formulierung: Der Verdacht ist nicht ausgeräumt. Dann haben Sie dazu Ausführungen gemacht. Habe ich Sie richtig verstanden, dass eigentlich jetzt die Kategorie gelb genau diese Kategorie ist, nämlich: „Da gibt es Ungeheimheiten, und wir wissen noch nicht genau, wie die zustande gekommen sind“? Also die Frage geht dahin: Eigentlich ist dieser Spruch „Der Verdacht ist noch nicht ausgeräumt“ drin, nur nicht expressis verbis, sondern mit der Kategorie gelb?



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Das kann ich für die zwei Fahrzeuge, die als Beispiel genannt worden sind, hier jetzt aus der Erinnerung heraus nicht sagen. Ansonsten würde ich Ihnen - - gebe ich Ihnen recht: Das war die Aussage, dass wir in dem Fall, in dem wir nicht - - keine ausreichende technische Begründung für die abweichenden Werte hatten, diese Fahrzeuge in die Kategorie II eingeordnet haben.

Kirsten Lüthmann (SPD): Zum Schluss noch: Sie haben gesagt: Für die Fahrzeuge, bei denen wir abweichende Werte oder unerklärliche Werte festgestellt haben und bei denen den Herstellenden eine Typgenehmigung beim KBA erteilt worden ist, die haben wir in Gesprächen dazu bewegen können, Veränderungen vorzunehmen, freiwillige Rückrufe zu machen. - Meine Frage ist: Wie viele dieser Fälle hat es gegeben, wo beim KBA nicht die Typgenehmigung erteilt wurde, und was ist mit denen passiert?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Da müssten wir uns diese Nummer II mal durchgucken. Die sind da auch alle drin, aber die sind - - Da ist eben die Frage der Tätigkeit der anderen Typgenehmigungsbehörden. Wir haben die anderen Typgenehmigungsbehörden natürlich informiert über die Ergebnisse; die liegen denen vor. Und inwieweit dort tätig geworden - - wird, das entzieht sich leider unserer unmittelbaren Einflussnahme.

Kirsten Lüthmann (SPD): Um welche Typgenehmigungsbehörden handelt es sich da?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Das müssten wir jetzt im Einzelnen anhand der Typen durchgehen. Das sind verschiedene Typgenehmigungsbehörden in Europa.

Kirsten Lüthmann (SPD): Also es sind verschiedene. Weil: Italien ist ja bekannt geworden über Fiat. Aber es gibt auch noch andere?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Ich meine, ja. Darüber möchte ich mich aber jetzt nicht so festlegen.

Arno Klare (SPD): Herr Dr. Albrecht, ich habe ein paar Fragen zu dem Zusammenhang mit dem

Softwarehersteller, also Bosch. Sie waren bei einem Gespräch zugegen, an dem auch Staatssekretär Odenwald teilgenommen hat, wo es mit Vertretern der Firma Bosch darum ging, herauszufinden, inwieweit diese Software sozusagen diese Manipulation bereits enthielt; um es mal etwas drastisch auszudrücken. Und Bosch hat in diesem Gespräch darauf hingewiesen, dass sie zwar die Software geliefert hätten, aber die Applikationen - das war dieser Begriff damals - beim Kunden liegen.

Nun gibt es eine, wie ich gesehen habe, europäische Norm, also das ISO/IEC 2382, wo definiert ist, was Systemsoftware ist und was Applikationen sind, also diese Trennschärfe auch hergestellt wird. Eine Applikation ist immer das, was sozusagen Kundennutzen generiert. Haben Sie da mal nachgefragt, was mit Applikationen - - oder ist das erläutert worden, was mit Applikationen eigentlich gemeint war?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Ich bin kein Techniker, deswegen muss ich es sehr laienhaft darstellen.

Arno Klare (SPD): Wir haben da was gemeinsam: Ich bin auch Laie.

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Ich habe die Erörterungen so verstanden, dass die Software bestimmte Stellgrößen zur Verfügung stellt, und diese Stellgrößen sind eben an unterschiedlichen Stellen dieser Software vorhanden: also Temperatur in der einen oder anderen Richtung zu einem bestimmten, dem oder jenem Zeitpunkt in die und die Richtung stellen. Da liefert also offensichtlich der Softwarehersteller nur die Möglichkeit des Stellens, und der Hersteller stellt dann ein. Also wenn A, dann B. Und das war das, was uns Bosch dazu erklärt hatte, und das ist mit „Applikationen“ zu verstehen.

Arno Klare (SPD): Also appliziert hat dann VW sozusagen?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Das war das Ergebnis der Besprechungen.



5. Untersuchungsausschuss

Arno Klare (SPD): Ja, ja - - das Feintuning gemacht. Die haben diese Regelmechanismen dann also benutzt. Ist denn ein ähnliches Gespräch dann auch mal geführt worden, nachdem klar war, dass da manipuliert worden ist, mit VW, genau wo die gestellt haben? Oder hat es ein Gespräch dieser Art Ihres Wissens nicht gegeben?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Nein, weiß ich dazu nichts.

Arno Klare (SPD): Jetzt haben Sie ja - nicht Sie persönlich, sondern das Kraftfahrt-Bundesamt - seit April letzten Jahres noch mal ein bisschen mehr Aufgaben; wir haben das von dem Präsidenten des Kraftfahrt-Bundesamtes gehört. Es gibt ja eine Ergänzung zu Artikel 5 dieser gerade schon sehr oft angesprochenen 715/2009. Es müssen die Standardemissionsstrategien und auch die etwas darüber hinausgehenden Emissionsstrategien müssen offengelegt werden.

Der Präsident des Kraftfahrt-Bundesamtes hat in seiner Befragung hier - zumindest für mich - nicht zufriedenstellend beantworten können, wie ich mir diese Offenlegung vorstellen muss. Wissen Sie darüber Genaueres? Und können Sie das erläutern, wie das die Unternehmen, die das ja machen müssen, machen und wie die ihrer Pflicht nachkommen?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Das ist nun die Aufgabe des KBA, und da bin ich technisch nicht in der Lage, Ihnen im Einzelnen eine Expertise dazu zu geben.

Was wir vom KBA erbeten haben, ist, diese Offenlegung der Software zu verlangen, und das hat das KBA ja auch umgesetzt. Wie das KBA das technisch umsetzt, das ist Angelegenheit des KBA.

Arno Klare (SPD): Das heißt, es gibt aus Ihrem Hause im Rahmen von der Verteilung, die Sie gerade dargestellt haben, Dienst- und Fachaufsicht ... (akustisch unverständlich) keine - - sozusagen keinen Leitfaden, wie das zu bewerten und zu bearbeiten ist, was dann doch in relativ hohem Umfang, wie ich gehört habe vom Direktor des KBA, da vorliegt. Wir reden über 700 Seiten, habe ich

da gehört, und 500 Seiten Berichte und Dokumentationen. Da haben Sie dann vom Ministerium nicht eingegriffen und gesagt: „Wir müssen jetzt einen Leitfaden erstellen, wie das strukturiert, bewertet und abgearbeitet werden kann“?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Das hat das KBA zu einem gewissen Umfang selbst getan. Das KBA hat den Herstellern aufgegeben in einem formalisierten Verfahren, was sie vorzulegen haben, und das KBA realisiert das selbst. Nein, da haben wir nicht eingegriffen.

Arno Klare (SPD): Und Ihre Einschätzung zum Abschluss: Das, was da jetzt vorgelegt wird und was vorgelegt werden muss nach dieser Verordnung, die ich gerade zitiert habe: Ist das die Offenlegung der Software, die es ermöglicht, Manipulationen uneindeutig wirklich erkennen zu können?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Das kann ich nicht einschätzen. Es ist ein wesentlicher Schritt in Richtung einer Verbesserung der Sachverhaltsaufklärung, wenn jedes Unternehmen schon mal die Erklärung abgeben muss, überhaupt eine Abschaltvorrichtung zu verwenden oder nicht zu verwenden. Das ist schon mal die erste Verbesserung.

Die zweite Verbesserung ist, dass das Unternehmen, wenn es dann mitteilt, eine Abschaltvorrichtung zu verwenden, auch mitteilen muss, wo diese Abschaltvorrichtung denn wie funktioniert. Und wenn das der Fall ist, dann ist es dem KBA natürlich sehr viel einfacher als bei 700 Seiten, an einer bestimmten Stelle, an der die Abschaltvorrichtung dann appliziert worden ist - mit dieser Software, die da offensichtlich zur Verfügung gestellt wird, die wir beide so genau nicht kennen - - dass dann das KBA in der Lage ist, technisch zu beurteilen, ob das, was der Hersteller als Funktionsweise beschrieben hat, unter diese Ausnahmeregelungen des Artikel 5 subsumierbar ist oder nicht. Und das ist eine wesentliche Verbesserung.

Das heißt, Ihre Frage kann ich nicht beantworten: Ist das jetzt die Technik, mit der 100 Prozent aufgedeckt wird? - Ich kann Ihnen nur beantworten: Das



5. Untersuchungsausschuss

ist die Methode, mit der man einen Verdacht - - oder mit der man überhaupt einen Verdacht gewinnen kann und ihm dann auch nachgehen kann.

Arno Klare (SPD): Danke.

Vorsitzender Herbert Behrens: In der Fraktionsrunde ist jetzt Die Linke an der Reihe, und ich möchte ganz gern an dem Punkt ansetzen, den wir vorhin besprochen hatten: Es ging um den Verdacht auf unzulässige Abschalt-einrichtungen, wie sie in einem Berichtsentwurf möglicherweise gestanden haben.

Und Sie haben gesagt auf eine Frage von mir, dass der Verdacht allein noch keine Maßnahme für das KBA rechtfertigt. Und mit dem Hinweis, dass VW - ja, bei VW bestand ja eigentlich auch nur ein Verdacht, dass es unzulässige Abschalt-einrichtungen gibt - - dass es aber nicht zu einer gerichtlichen Klärung gekommen ist, sondern VW hat, als es darum ging, zurückzurufen oder verbindlich zurückzurufen und die Software in Ordnung zu bringen - - dass es eben nur dadurch nicht zu einem Verfahren gekommen ist, dass VW keine Rechtsmittel eingelegt hat. Also insofern gleicht sich eigentlich - für mich zumindest als Nichtjuristen - die Situation auch gegenüber anderen Fahrzeugherstellern. Auch da bestand zunächst Verdacht, weil es Abweichungen gab, aber es gab keinen Bescheid, wo gesagt worden ist: „Ihr müsst verpflichtend umrüsten“, sondern die Fahrzeughersteller hatten erklärt: Wir bringen das schon in Ordnung. - Hätte da nicht auch, wenn man gleichbehandeln würde - VW und die anderen Hersteller - - hätte es denn nicht da dann auch das gleiche Verfahren geben müssen, dass eben verpflichtend hätte aufgefordert werden müssen, nachzurüsten, umzurüsten oder auszubauen? Warum diese unterschiedliche Herangehensweise? Das würde ich ganz gern noch mal von Ihnen erläutert wissen.

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Weil es zwei ganz unterschiedliche Sachverhalte sind. Man kann die beiden Sachverhalte nicht gleichsetzen.

Wir haben bei VW den Sachverhalt, dass VW öffentlich eingeräumt hat, eine Zykluserkennung

verwendet zu haben. Das wird auch, glaube ich, von VW nicht bestritten. VW hat dann die Funktionsweise dieser Zykluserkennung im Wesentlichen gegenüber dem KBA - Klammer auf: nachdem das KBA nachgefragt hat; Klammer zu - beschrieben, und die einzige Frage, die sich stellt, ist: Ist diese Zykluserkennung eine unzulässige Abschalt-einrichtung im Sinne der Verordnung, ja oder nein? Und da gehen die Meinungen auseinander. Und das KBA hat aufgrund seiner eigenen technischen Expertise, basierend auf den Mitteilungen von VW, das Ergebnis gefunden, dass es eine unzulässige Abschalt-einrichtung ist. Das ist der Fall VW.

Bei den anderen Herstellern ist das anders. Da hat niemand eingeräumt, eine Zykluserkennung zu haben, hat eine solche Zykluserkennung auch nicht beschrieben. Wir unsererseits bzw. das KBA hat eine Zykluserkennung auch nirgendwo aufgedeckt. Das ist der Ursprungsauftrag der Kommission gewesen, wie gesagt, nämlich: Zykluserkennung Marke VW, bei anderen Herstellern vorhanden, ja oder nein? - Und das Ergebnis lautet: Nicht gefunden. Aber gefunden: andere Formen, bei denen im Realverkehr die Abgasemissionen höher sind, gefunden: ein Temperaturfenster, das Ihnen bekannt ist, und andere technische Lösungen, sodass sich hier die Frage stellte: Sind denn das unzulässige Abschalt-einrichtungen im Sinne der Verordnung, ja oder nein? - Die Frage konnten wir aufgrund der Unklarheit des europäischen Rechts nicht mit Ja oder Nein beantworten, sodass sich die Frage gestellt hatte: Wie geht man damit um? - Und das Ergebnis finden Sie im Untersuchungsbericht, nämlich: Zuordnung zu Gruppe II und Überzeugung der Hersteller - ungeachtet der Frage, ob man das als unzulässige Abschalt-einrichtung ansehen müsste oder nicht - - eine technische Lösung zu implementieren, die zu einer Verbesserung der Emissionen führt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke. - Also noch mal für uns oder für mich noch mal wichtig: Wir müssen aus Ihrer Sicht sehr klar unterscheiden zwischen Zykluserkennung und Abschalt-einrichtung; das eine ist das Instrument, das andere die Absicht.

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Ja.



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut. - Ich wechsle den Sachverhalt und möchte auf das noch mal eingehen, was Kollege Klare schon angesprochen hat: Es geht ja um die Software, die von Bosch geliefert wird. Es kommt zu einem Gespräch - im Januar 2016 hat das stattgefunden -, an dem Sie teilgenommen haben zusammen mit Vertretern der Bosch GmbH und Staatssekretär Odenwald, und da war das zentrale Thema dann doch die von Bosch gelieferte Software. Und im Gesprächsverlauf, so wissen wir aus unseren Unterlagen - das ist die Fundstelle BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 27-7357.4-2, Ordner 43, Blatt 162 -, wird danach festgehalten, dass die Firma Bosch darauf hinwies, dass nach ihrem Erkenntnisstand intern geprüft wurde, inwieweit die an VW gelieferte Software relevant sei, und dann die Prüfung ergab - nach dem Kenntnisstand der Bosch-Untersuchung -, dass die Software zwar geliefert worden sei, so wie es dargestellt worden ist, aber halt die Applikation beim Kunden liegt. - Von welcher Seite wurde das Gespräch initiiert? Können Sie sich daran erinnern?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Hat nach diesem Gespräch das BMVI eine rechtliche Prüfung vorgenommen, inwieweit es sich da um - - ob es da möglicherweise Mitverantwortung von Bosch geben kann, wenn eben eine Software geliefert wird, die solche Möglichkeiten zulässt?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Zu diesem speziellen Punkt: Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: In dem Gespräch - so heißt es auch in der Fundstelle auf Blatt 162 - heißt es eben auch, dass Herr Odenwald angekündigt hat, Bosch zu diesem Thema noch einmal in der Untersuchungskommission zu befragen. Können Sie mir sagen, ob das, dieses Gespräch, diese Befragung stattgefunden hat?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Dazu kann ich mich nicht genau genug erinnern.

Vorsitzender Herbert Behrens: Können Sie mir denn sagen, ob neben Bosch auch andere Hersteller von Software zur Motorsteuerung angefragt worden sind, die möglicherweise bei den Fahrzeugherstellern, die sonst noch in der Untersuchung standen, Software geliefert haben?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Müsste ich mir die Protokolle ansehen. Ich meine - - ich kann mich auch dazu nicht erinnern im Einzelnen, weil das waren zu viele Sitzungen mit zu vielen Beteiligten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann die Software von Fiat Chrysler betreffend. In einer weiteren Besprechung zwischen Bosch und dem KBA - das fand statt am 19. April 2016 - erläuterte Bosch, dass weitere interne Untersuchungen zu der Software durchgeführt worden sind, und dabei ergaben sich Unregelmäßigkeiten hinsichtlich der Software und der Fiat Chrysler Automobiles; das ist die Fundstelle BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 23-7363.1 1-1, Ordner 18 und Blatt 6. Und das Unternehmen klärte weiter das KBA über die Funktionsweise der unzulässig eingesetzten Software auf. Und daraufhin stellte das KBA die Frage, ob es sogenannte Blackboxes in der Software gibt, die Bosch nicht kennt. Und diese Frage konnte von Bosch nicht abschließend beantwortet werden; das ergibt sich aus der Aussage, aus der Fundstelle am gleichen Ort, Blatt 7 und 8. Ist das Gespräch dann darüber hinaus in der Untersuchungskommission noch mal erörtert worden?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Also, an den konkreten - - an die konkrete Nachfrage des KBA kann ich mich, ehrlich gesagt, nicht erinnern, was Blackboxes angeht. Ansonsten ist das Thema Fiat in der Untersuchungskommission wiederholt erörtert worden mit dem Ergebnis, dass zunächst das KBA die entsprechende Typgenehmigungsbehörde in Italien über die Ergebnisse unterrichtet hat mit der gleichzeitigen Bewertung, dass aus deutscher Sicht hier eine unzulässige Abschaltvorrichtung vorhanden ist, und gleichzeitig die Europäische Kommission unterrichtet worden ist, und zwar seitens des BMVI mit dem gleichen Tenor.



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke. - Das Wort geht an die CDU/CSU-Fraktion.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Ich will noch mal das Thema Abschaltvorrichtungen in aller Kürze bei Ihnen hinterfragen. Die Arbeit der Untersuchungskommission „Volkswagen“ hat ja ergeben, dass vom Bundesverkehrsminister eine Anweisung erfolgte, bei betroffenen VW-Fahrzeugen Nachprüfungen auf die Verwendung unzulässiger Abschaltvorrichtungen gemäß den europäischen Typgenehmigungsvorschriften vorzunehmen. Und diese Anweisung wurde dann offensichtlich ganz wenige Tage, drei Tage später auch auf aktuelle Dieselfahrzeugtypen anderer üblicher deutscher Hersteller, ausländischer Hersteller ausgeweitet.

Wir haben hier in diesem Ausschuss schon häufiger über diesen Fragenkomplex gesprochen, und deswegen an Sie die Frage: Warum wurde eine solche Prüfung nicht beispielsweise als Routineprüfung bereits vorher vom BMVI angestoßen?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Ich bitte um Entschuldigung, Herr Abgeordneter. Ich habe die Frage nicht ganz verstanden: Welche Prüfung?

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Prüfung von Fahrzeugen, beispielsweise von Volkswagen und anderen in- und ausländischen Herstellern, auf die Verwendung unzulässiger Abschaltvorrichtungen. - Ich will Ihnen das vielleicht noch einmal wie folgt erläutern: Wir haben ja festgestellt, dass in der hier, wie gesagt, umfangreich herangezogenen Vorschrift 715 aus 2007 Abschaltvorrichtungen qualifiziert worden sind in welche, die ausnahmsweise erlaubt sind, und dann sozusagen im Umkehrschluss auch Abschaltvorrichtungen - - verboten sind, wenn diese eben nicht ausnahmsweise erlaubt sind. Und die Frage, die hier ab und zu gestellt worden ist: Löst bereits ein insofern konstatiertes Verbot von Abschaltvorrichtungen nicht automatisch eine Überprüfungsverpflichtung aus? - Das ist sozusagen der Kern meiner Nachfrage.

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Vielen Dank. - Also die Verordnung 715 beinhaltet ja sehr, sehr viele

Regelungen. Es ist eine unter vielen technischen Regelungen, die beim Typgenehmigungsverfahren abgeprüft werden müssen. Wenn man sich die Richtlinie 2007/46 und die Anlage dazu - - dann wird man feststellen: Man hat zahlreiche - ich habe es ja nicht gezählt -, aber zahlreiche Verordnungen und Richtlinien, die im Typgenehmigungsverfahren im Einzelnen abgeprüft werden müssen, vor allen Dingen auch sicherheitsrelevante Richtlinien und Verordnungen.

Bei den Abschaltvorrichtungen, speziell den Zykluserkennungen, kann ich nur sagen, dass der Verdacht, dass hier irgendetwas manipuliert wird, erstmals aufgekommen ist bei dem VW-Fall. Dann guckt man natürlich auch etwas genauer hin.

Das KBA stand allerdings vor der großen Schwierigkeit, dass man überhaupt mal ein Verfahren entwickeln muss, mit dem man solche unzulässigen Zykluserkennungen überhaupt identifizieren kann. Das ist schwer genug gewesen. Da hat das KBA - - Sie haben das im Untersuchungsbericht ja auch gesehen, welche Prüfungen das KBA im Einzelnen angewandt hat. Das KBA war hier sehr kreativ. Sie wussten aber auch, wonach sie suchen müssen, nämlich nach dem, was Volkswagen mit Blick auf den Bescheid vorher technisch beschrieben hat. Und dann kann man natürlich auch sagen, ich suche nach einer Zykluserkennung, die ungefähr so und so funktionieren muss, also wenn ich das ganze System umgekehrt ablaufen lasse, dann könnte es sein, dass dann nicht mehr die gleichen Ergebnisse im Ergebnis vorhanden sind, als wenn ich den Zyklus ganz normal durchlaufen lasse, dann könnte es sein, dass da eine Zykluserkennung vorhanden ist oder nicht; aber das ist auch erst mal nur der Verdacht.

Es gab kein Instrument - ich muss einschränken: es gab nach meiner Kenntnis kein Instrument -, mit dem man das Vorhandensein einer Abschaltvorrichtung oder speziell einer Zykluserkennung hätte identifizieren können. Insofern wäre es gegebenenfalls Aufgabe des europäischen Gesetzgebers gewesen, ein solches Verfahren einheitlich für die europäischen Typgenehmigungsbehörden



5. Untersuchungsausschuss

zu implementieren. Wir mussten mit dem Instrumentarium auskommen, das die europäische Gesetzgebung zur Verfügung gestellt hatte - „wir“ stimmt in dem Moment nicht, sondern das KBA musste mit diesem Instrumentarium auskommen. Und danach ist eine solche Überprüfung weder vorgesehen, noch war sie vor dem Zeitpunkt 2015 technisch vorstellbar - nach September 2015 nur deshalb, weil das KBA ein eigenes Verfahren entwickelt hat, das übrigens keineswegs auf europäischen Normen basiert, daran orientiert ist, ja, aber nicht auf europäischen Normen irgendwie aufsetzen kann, sondern wo das KBA den anderen europäischen Typgenehmigungsbehörden letztlich ein Beispiel gegeben hat, wie man einer solchen Zykluserkennung auf die Spur kommen könnte, wenn man das denn will. Aber es gab jedenfalls vorher weder technisch noch rechtlich die Möglichkeit, so etwas zu realisieren.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Wir haben hier im Ausschuss Herrn Albus gehört, und der hat auf Nachfrage bestätigt, dass die Prüfung auf Abschaltvorrichtungen im Auftrag des Bundesverkehrsministers im Wege der Amtsermittlung erfolgt sei. Welcher Anhaltspunkte bedarf es, oder eines welchen verfestigten Anfangsverdacht bedarf es denn nach Ihrer Einschätzung, um eine solche Amtsermittlungspflicht auszulösen?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Die Amtsermittlung findet ja auch nach pflichtgemäßem Ermessen statt, das heißt, die Behörde hat zu ermitteln, und zwar in dem Maße, in dem es erforderlich ist, um im Ergebnis einen Verwaltungsakt zu erlassen, der auch rechtlich Bestand hat und der sämtlichen rechtlichen Anforderungen entspricht. Insofern hat das KBA in sämtlichen Fällen der Erteilung von Typgenehmigungen sämtliche europäischen Prüfungen ablaufen zu lassen, bevor es einen entsprechenden Verwaltungsakt erlässt.

Dass dazu nicht die Suche nach einer Zykluserkennung gehörte, habe ich gerade erläutert. Das war erst zu dem Zeitpunkt möglich, zu dem ein Verdacht - in dem Falle war es ein öffentlich sehr stark wahrgenommener Verdacht - dahin gehend vorhanden war, dass solche Zykluserkennungen möglicherweise verwendet werden. Und mit dem

Aufkommen eines solchen Verdachtes ist es naheliegend, dass das Kraftfahrt-Bundesamt von den Ermittlungen in diese Richtung auch Gebrauch macht.

Einen feststehenden Satz, ab wann welche Prüfung vorzunehmen ist, gibt es nicht; das bleibt pflichtgemäßes Ermessen. Aber wenn ein Verdacht besteht, dann sollte man dem jedenfalls auch nachgehen. Und das haben wir auch veranlasst im Falle des Verdachtes des Vorhandenseins von Zykluserkennungen bei VW und anderen Herstellern.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Sie hatten eben auf Offenlegungspflichten der Hersteller im Zusammenhang mit sicherheitskritischen Anwendungen hingewiesen, und wir haben hier gelernt, dass US-Vorschriften vorsehen, dass Hersteller sämtliche Strategien und Elemente der Emissionskontrolle offenlegen und begründen müssen, jedenfalls in den USA. Eine vergleichbare gesetzliche Meldepflicht ist in der EU-Verordnung 715/2007 nicht vorgesehen. Gemäß Artikel 7 [sic!] Absatz 7 der Richtlinie 2007/46/EG kann die Genehmigungsbehörde jedoch vom Hersteller unter Angabe von Gründen zusätzliche Unterlagen und Angaben anfordern, die für eine Entscheidung über die erforderlichen Prüfungen notwendig sind oder die die Durchführung dieser Prüfungen erleichtern.

Herr Albus - ich hatte ihn eben schon mal zitiert - hat hier im Ausschuss ausgesagt, dass es keinen Anlass gab, um die Ergänzung dieser Beschreibungen, dieser Beschreibungsmappe, eine Offenlegung von Angaben zur Motorsoftware zu begründen. Stimmen Sie grundsätzlich dieser Aussage von Herrn Albus zu?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Da ich nicht weiß, in welchem Kontext Herr Albus das im Einzelnen dargestellt hat, möchte ich mich zu seiner Aussage nicht äußern. Ich kann nur noch mal wiederholen, dass ich eben erläutert habe, dass aus meiner Sicht das Suchen nach Abschaltvorrichtungen erst mit dem Aufkommen des Verdachtes a) realistisch war und b) rechtlich auch geboten gewesen ist.



5. Untersuchungsausschuss

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Also Sie würden jedenfalls das, was ich Ihnen eben geschildert habe, als Ihre eigene Einschätzung insofern wiedergeben hier.

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Meine eigene Einschätzung hatte ich Ihnen eben noch mal wiederholt. Ich bitte um Nachsicht.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Gab es denn im Untersuchungszeitraum einen Austausch zwischen dem BMVI und dem KBA zum Bedarf einer Einsichtnahme in die Motorsteuerungssoftware inklusive Offenlegung der Quellcodes und Emissionsminderungsstrategien und, wenn ja, aus welchem sonstigen Anlass und mit welchem Ergebnis?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Das wäre eine Frage an das dafür Fachaufsicht führende Referat gewesen. Das ist Herr Albus. Dazu kann ich mich im Einzelnen nicht äußern. Mir ist eine solche Anforderung nicht bekannt.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Ist Ihnen möglicherweise zufällig bekannt, ob es eine solche Abfrage in einem anderen EU-Mitgliedstaat gegeben hat?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Ist mir nicht bekannt.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Dann wären das die Fragen erst mal in dieser Runde. - Vielen Dank.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Ich setze noch mal an der Stelle an, dass die Verordnung in Kritik steht, weil sie nicht angemessen präzise ist. Und dazu hat es dann am 3. Juni einen Vorschlag gegeben, der dem europäischen Ministerrat, Verkehrsministerrat, übergeben worden ist zur Anpassung der Verordnung Nummer 715/2007. Und darin heißt es, gemäß dem Vorschlag sollen nach Artikel 5 Absatz 2a Abschalt-einrichtungen zulässig sein, wenn

... unter Einbeziehung der besten verfügbaren Technologien keine andere Technologie zur Verfügung steht, um den Motor

vor Beschädigung oder Unfall zu schützen ...

So zu finden: BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 27-7357.5-2, Ordner 51, auf den Seiten 32 und 34.

Dazu hat der Minister ausführlich Stellung genommen in einem Interview oder in einer Pressemitteilung gegenüber dem *Spiegel* und hat eben auch dort darauf hingewiesen, dass man den neuesten Stand haben wollte und nicht der schlechteste Motor der Maßstab sein soll.

Also, es gibt reichlich Kritik an dieser Verordnung. Meine Frage ist, wann die Verordnung Ihres Wissens nach an diesem Punkt erstmals kritisiert worden ist. Hat es da bereits Diskussionen, Gespräche gegeben, dass man damit nicht einverstanden ist, mit der unpräzisen Darstellung?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Ich bin vertieft mit der Verordnung erst befasst gewesen seit dem Aufkommen des VW-Falles im September 2015. Von daher kann ich über die vorherigen Diskussionen der 715 nichts weiter sagen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und diese Änderungsabsicht ist ja nun 2016 dann übersandt worden, und es bezieht sich dann auf diesen Zeitraum, inwieweit, seitdem Sie mit dieser Frage befasst sind, seit 2010 - - ob es da möglicherweise schon Diskussionen darüber gegeben hat, dass man zu präziseren Formulierungen kommen muss.

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Also, bezogen auf den Zeitraum der Untersuchungskommission, nämlich von September 2015 bis zu diesem Juni, kann ich dazu sagen, dass die Untersuchungskommission die ganze Zeit der Frage nachgegangen ist: „Wie genau sind eigentlich die europäischen Vorschriften?“, und auch zu dem Ergebnis gekommen war, dass hier ein Klarstellungsbedarf besteht. Und noch mal: Vor 2015 kann ich es nicht sagen, ob darüber jemals diskutiert worden ist, weil das müssten diejenigen sagen, die an den Verhandlungen teilgenommen haben.



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann habe ich noch mal Fragen zum Kraftstoff, Verbrauchsangaben und Steuerfragen. Zur Grundlage Folgendes: Am 19. November 2015 kam es zu einem Informationsgespräch zwischen BMVI und VW zum weiteren Verfahren im Zusammenhang mit den festgestellten CO₂-Messungen, an dem unter anderem auch Sie teilgenommen haben. - Das ist die Fundstelle BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 23-7363.1, Ordner 1-1, Ordner 5, Blatt 250.

Und hinsichtlich der in Verkehr befindlichen Fahrzeuge bot VW an, „Steuerdifferenzen für das gesamte Fahrzeugleichen zu übernehmen“ und die Halter über die neuen CO₂-Werte zu informieren. Das BMVI und das Finanzministerium nahmen die Erwägungen zur Kenntnis und verwiesen darauf, dass keine abschließende Entscheidung ohne umfängliche Überprüfung erfolgen könne. - Das ist am angegebenen Ort oder ebenda Seite 241 und 242.

Haben Sie Informationen darüber, ob VW tatsächlich innerhalb von nur zwei Wochen sämtliche der zunächst genannten circa 130 Typenmodelle intern geprüft hat? Es geht bei den zwei Wochen darum, dass VW eine Liste veröffentlicht hat, aus der das so hervorgeht. Das ist am 19. November 2015 veröffentlicht und ist zu finden auf der Volkswagen-Media-Services-Homepage, aufgerufen am 9. Februar 2017. - Haben Sie Informationen darüber, ob VW es tatsächlich dann so schnell hingekriegt hat, dort das zu regeln?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Die Frage, die sich VW gestellt hat, war ja nicht, die Fahrzeuge im Einzelnen zu messen, sondern die Befürchtung entweder zu untermauern oder eben nicht zu untermauern, dass hier im Bereich von CO₂ bestimmte Manipulationen stattgefunden haben. Es ging nicht um einzelne Fahrzeuge. Und diese Befürchtung hatte bestanden, hatte uns VW berichtet, aufgrund der eigenen CoP-Messungen, die VW auch für die Serie jeweils durchführen muss. Und da hatte VW ganz offensichtlich entschieden, auch den Keim des Verdachtes dem BMVI bereits mitzuteilen.

Dass man dann intern den Verdacht geprüft hat, das haben wir zur Kenntnis genommen - das

hatte ich vorhin schon mal erläutert -, und man kam bei VW zu dem Ergebnis. Was VW im Einzelnen jetzt getan hat, um den Verdacht zu erhärten oder eben auszuräumen, das kann ich Ihnen nicht sagen. Ich kann nur sagen, dass wir dadurch reagiert haben, dass wir gesagt haben: Es ist nicht erheblich, zu welchem Ergebnis VW jetzt kommt, sondern wir beauftragen das KBA, der Frage objektiv nachzugehen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dieser 14-Tage-Zeitraum erschien uns sehr ambitioniert, wenn eben VW in diesem Gespräch sagt, am 19. November: „Das machen wir alles“, und dann am 3. Dezember schon eine Mitteilung macht hinsichtlich der Unregelmäßigkeiten und dann eben sagt, dass nicht die befürchteten 130 Modelltypen aus 2016, sondern nur neun Modellvarianten betroffen seien. Hat Sie diese Aussage vollends zufriedengestellt? Sie hatten ja eine umfängliche Überprüfung auch gefordert.

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Ich kann dazu nur sagen, der 14-Tages-Zeitraum als solcher ist angesichts der Entstehungsgeschichte des Verdachtes zunächst mal für sich genommen kein Beleg dafür, dass man im Dezember da eine falsche Aussage getroffen hat - das steckt ja dahinter -, sondern der 14-Tages-Zeitraum ist der Zeitraum, den - - Wenn es der 14-Tages-Zeitraum gewesen ist. Ich kann mich da nicht mehr im Detail dran erinnern. Es war ein gewisser Zeitraum, nachdem dann VW das korrigiert hat. Aber das waren dann interne Untersuchungen von VW.

Wie gesagt, es ging nicht darum, einzelne Fahrzeuge irgendwie zu messen, und der Verdacht ist auch nicht durch die Messung einzelner Fahrzeuge entstanden, sondern durch die Ergebnisse der CoP-Messungen. Das war für uns aber irrelevant, also 14 Tage, drei Wochen oder vier Wochen, das wäre völlig egal gewesen. Für uns war nur relevant, dass wir zur Kenntnis genommen haben, dass VW einen solchen Verdacht gegen sich selbst geäußert hat, und wir das zum Anlass genommen haben, dem KBA eine unabhängige Überprüfung aufzugeben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also das war quasi das Ergebnis dieses Gesprächs zwischen



5. Untersuchungsausschuss

BMVI und BMV und VW, dass man eben dem KBA diese Aufgabe überträgt.

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Das war das Ergebnis der ersten Informationen von VW, dass man also irgendwo bei CO₂ eine Manipulation nicht ganz ausschließen könne - auch da hatte man sich ja vorsichtig ausgedrückt. Und da war das Ergebnis für uns: Gut, wenn man es nicht ausschließen kann, dann geben wir dem KBA den Auftrag, dieser Frage nachzugehen. - Und da war es völlig egal, was im Nachhinein passiert. Also, es war natürlich von Interesse zu erfahren, dass VW selbst überprüft hat und dass VW zu dem Ergebnis gekommen ist, dass da nicht etwa an den Ständen manipuliert worden ist. All das hat ja irgendwie - - VW-intern hat ja irgendeine Prüfung stattgefunden. Das war schon interessant zu wissen. Nur das war für uns nicht entscheidungserheblich im Hinblick auf die Beauftragung des KBA; denn das KBA hatte seinen Auftrag und hat diesen Auftrag auch weiter ausgeführt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Es ging ja um die Steuerberechnung da. - Aber die Reihe ist jetzt an der SPD-Fraktion. Ich gebe das Wort weiter.

(Arno Klare (SPD): Ich habe keine weiteren Fragen!)

- Dann die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herzlichen Dank. - Ich hätte noch mal eine Frage nach dem ganzen Thema Amtsermittlungen und Verdacht. Sie haben eben gesagt, der Verdacht lag jetzt vor, und dann kann man eine Amtsermittlung einleiten. Ist vorher mal diskutiert worden, dass die Tatsache, dass aus anderen Messungen - eben schon zitiert: ICCT, ADAC oder so - - dass das die Notwendigkeit einer Amtsermittlung nach sich zieht, wenn hier enorme Überschreitungen festgestellt werden?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Ich bitte um Nachsicht. Ich hatte die Frage schon beantwortet, dass mir diese Untersuchungen nicht bekannt gewesen sind.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also es heißt auch nach August 2015. Dann gehe ich mal davon aus, dass Ihnen danach diese Untersuchungen möglicherweise irgendwo mal untergekommen sind. Ist da mal drüber diskutiert worden, dass möglicherweise eine Amtsermittlung auch erforderlich ist, wenn - ich sage mal - bei solchen Messungen Überschreitungen festgestellt werden?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Ich versuche, meine Wahrnehmung noch mal zu spezifizieren. Ich hatte darüber Auskunft gegeben, dass eine europäische Norm dann Ermittlungen spezieller Art nach sich ziehen kann, wenn dazu rechtlich die Veranlassung besteht und wenn die technischen Möglichkeiten dazu bestehen. Rechtliche Veranlassung bestand bei den Zykluserkennungen bis zum Bekanntwerden des VW-Falles nicht, und die technische Möglichkeit war überhaupt erst dann entstanden, als das KBA ein Verfahren entwickelt hat - wohlgemerkt aufgrund der Kenntnis über den Ablauf der Zykluserkennung -, um eine solche Zykluserkennung ohne Mitwirkung des Herstellers überhaupt erkennen zu können. Beides brauchen Sie. Sie müssen erstens mal sagen: Ich muss danach suchen. - Und zweitens müssen Sie überhaupt irgendein Instrument haben, mit dem Sie annehmen, so etwas auch finden zu können. Beides war erst nach dem VW-Fall gegeben.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also es war für Sie kein Anlass, dass Fahrzeuge zu hohe Stickoxid- oder hohe Stickoxidemissionen haben, daraus irgendwie abzuleiten, dass es einer Amtsermittlung bedarf.

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Einer Amtsermittlung im Hinblick worauf?

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, auf hohe Stickoxid- - Überschreitung der Grenzwerte.

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Also, da habe ich nun in der Tätigkeit der Untersuchungskommission lernen müssen, dass es einen Unterschied gibt zwischen Messungen auf dem Rollenprüfstand und Messungen in der Realität und dass das,



5. Untersuchungsausschuss

noch mal, den Experten in diesem Bereich offenbar auch bekannt gewesen ist - mir nicht, weil ich erst 2015 damit konfrontiert gewesen bin, jedenfalls nicht über den allgemeinen Zeitungsleser hinaus - und dass man das zum Anlass genommen hat, um dann auch Realmessungen auf der Straße zu entwickeln und entsprechende Vorschriften - Stichwort: RDE -, in die ich ebenfalls nicht im Einzelnen einbezogen gewesen bin, zu entwickeln. Das alles findet aber letztendlich innerhalb weniger Monate um den Bereich September 15 bis April 2016 statt. Von daher kann ich Ihre Frage nur so beantworten, dass man mit Blick auf Zykluserkennungen weder einen Verdacht hatte noch ein technisches Hilfsmittel, um sie zu erkennen, weshalb das KBA sie im Vorfeld auch nicht hat anwenden können.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dann würde mich interessieren: Sie haben jetzt mehrfach auf die Verordnung abgehoben. Wenn ich mir die Verordnung angucke: Da steht ein Grenzwert im Anhang drin für die verschiedenen Euro-Typen, und da steht aber nirgendwo NEFZ-Fahrzyklus. Woher leiten Sie denn dann ab oder hat die Kommission abgeleitet, dass es immer der Neue Europäische Fahrzyklus sein muss, nach dem getestet wird?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Die Kommission hat nur abgeleitet, dass im Typgenehmigungsverfahren die Vorschriften zur Anwendung kommen, die im europäischen Recht auch vorgesehen sind.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, aber auf der anderen Seite steht in der Verordnung nichts von dem Neuen Europäischen Fahrzyklus. Es steht nur ein Grenzwert.

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Ich denke, jetzt bewegen wir uns auf eine Diskussion im Hinblick auf eine Sachverständigenbewertung der Verordnung.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe ja die Frage gestellt - Sie waren ja Mitglied der Kommission -, ob das da mal diskutiert worden ist.

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Was diskutiert worden ist?

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dass man nicht nach dem Neuen Europäischen Fahrzyklus prüft, sondern dass die Frage des Grenzwertes jetzt nicht nur der Neue Europäische Fahrzyklus ist.

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Der Neue Europäische Fahrzyklus war das Muster, das der Prüfung zugrunde gelegen hatte. Die Grenzwerte waren die Ergebnisse, die das entsprechende Fahrzeug hat erzielen müssen, um in den Genuss der Typgenehmigung zu gelangen. Die Frage des Unterschiedes Straße/Rolle hatte ich, glaube ich, schon erläutert.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dann hat die Untersuchungskommission ja so gearbeitet bei den Fahrzeugen, dass im Ergebnis - so haben Sie es eben auch erläutert, jedenfalls habe ich Sie so verstanden - man bei allen Fahrzeugen mit Ausnahme VW - Sonderfall - gesagt hat: Na ja, das ist am Ende alles so im Großen und Ganzen gesetzeskonform, weil der Sachverständige, Herr Professor Wachtmeister, gesagt hat: Okay, das sind Dinge, die im Sinne des Motorschutzes erforderlich sind, zum Beispiel die berühmten Thermofenster. - Ist das so richtig?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Nein. Dann hätten wir die Gruppe II nicht gebildet. Denn das Ergebnis war, dass man Unterschiede festgestellt hatte zwischen Realemissionen auf der Straße und den Emissionen, die im Typgenehmigungsverfahren gemessen worden sind. Man hat es sich erklären lassen, wir hatten uns erklären lassen bzw. - ich muss richtigerweise sagen - die technischen Kollegen der Untersuchungskommission hatten sich erklären lassen, aus welchen Gründen das so ist, und diese Gründe waren entweder nachvollziehbar - da gibt es auch einige in der Gruppe I, wenn ich mich richtige entsinne, bei denen auch erhöhte Werte festgestellt worden waren, die Begründung aber nachvollziehbar gewesen ist -, und bei der Gruppe II war es so, dass für die Kollegen, die die technische Expertise hatten, diese Begründung der Hersteller eben nicht in vollem



5. Untersuchungsausschuss

Umfang zufriedenstellend gewesen ist. Damit wurde die Gruppe II kreiert.

Da war aber auch die Frage, ob das rechtlich zulässig ist oder nicht, völlig unbeantwortet geblieben, sondern es war nur festgestellt worden, dass wir hier erhöhte Emissionen haben und der Hersteller sich dazu bereit erklärt hat, durch einen freiwilligen Rückruf zu besseren Emissionen zu kommen, und zwar auch für den bestehenden Bereich der Fahrzeuge, also für die Fahrzeuge, die bereits im Verkehr befindlich sind.

Die andere Frage, ob das eine unzulässige Abschaltvorrichtung ist, die hätte zu der Frage geführt, ob man rechtlich gegen den Hersteller etwas tun muss, etwas tun kann. Dafür bedarf es einer entsprechenden Sachverhaltsaufklärung, bei der dann das KBA hätte zu dem Ergebnis kommen müssen, dass man hier rechtliche Schritte einleiten muss. Genau diese Sachverhaltsaufklärung hat in diesem Umfang aber so nicht zu dem Ergebnis geführt, dass wir hier eine rechtliche Würdigung haben vornehmen können, die unter die unzulässige Abschaltvorrichtung geführt hätte.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Oh, das waren jetzt viele Konjunktive. Mann, Mann!

Vorsitzender Herbert Behrens: Oliver, das war es schon in dieser Fragerunde. - Dann gebe ich das Wort weiter an den Kollegen der CDU/CSU-Fraktion.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Das ist nicht nötig. Wir sind erst mal durch.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann habe ich noch einen letzten Sachverhalt mit Ihnen zu klären, Herr Dr. Albrecht, und zwar den Kundenschutz betreffend. Also, VW wurde ja - das ist jetzt allen klar - verpflichtet, seine Fahrzeuge auf den ordnungsgemäßen Stand zu bringen, und infolgedessen wurde zum Beispiel ein Verjährungsverzicht erklärt, also VW sollte Informationen für Kunden bereithalten etc. Und wurden diese Maßnahmen überwacht, und ist aus Sicht des BMVI

VW seinen Verpflichtungen ausreichend nachgekommen?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Das war eine unserer Forderungen von Anfang an gegenüber VW, dass wir wissen, dass die ganze Abwicklung dieses Falles geraume Zeit in Anspruch nehmen wird, und dass wir deshalb bei VW eingefordert haben, auf die Einrede der Verjährung zu verzichten. Das hat VW relativ schnell auch getan. Die entsprechende Erklärung wurde allerdings nach Kritik, die von einigen Seiten laut geworden ist, was die Reichweite anbelangt, noch verbessert. Sie wurde letztlich im Rechtsausschuss des Bundestages gegeben. Das ist die Erklärung, die bis heute noch relevant ist und die so weitreichend ist, dass sämtliche Forderungen, die im Zusammenhang mit diesem VW-Fall - Schrägstrich: Zykluserkennungen - zusammenhängen - - dass hier VW keine Verjährung einwenden wird.

„Überwacht“ ist ein Wort, was ich hier schwer realisieren könnte, weil es müsste - - Wir können ja nur zur Kenntnis nehmen, dass VW eine solche Erklärung abgegeben hat. Mir sind zwei Fälle erinnerlich, bei denen wir daraufhin angesprochen worden sind, dass einzelne Händler - nicht VW - sich wohl an diese Absprache nicht gehalten haben. Wir haben diese Fälle gegenüber VW vorgetragen - meines Erachtens waren es zwei -, und VW hat dann dafür Sorge getragen, dass der Händler diesen Einwand im Verfahren nicht mehr erhebt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie haben es genannt: Insbesondere für die Kundinnen und Kunden ist natürlich schon relevant, ob ich noch Anspruch habe auf entsprechende Garantieleistungen oder nicht. Darum meine Frage: Was ist jetzt mit den Fahrerinnen und Fahrern der anderen Hersteller?

Die Kommission hatte ja - hatten wir vorhin schon ausreichend erklärt - Zweifel an der Zulässigkeit. Dann haben sich diese Hersteller darauf verständigt und sagen: Ja, wir bringen das in Ordnung. Wir rufen zurück und machen entsprechende Maßnahmen. - Aber im Zusammenhang mit der Frage: „Was heißt das jetzt für den Kun-



5. Untersuchungsausschuss

den?“, bleibt das für mich noch offen. Und darum meine Frage an Sie: Welche Maßnahmen - - Oder: Hat es Maßnahmen gegenüber diesen anderen Herstellern seitens des BMVI gegeben, um Nachteile für Kunden dieser Hersteller zu verhindern?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Also, solche Maßnahmen - eine Maßnahme, die darauf hinauslief, ebenfalls auf die Einrede der Verjährung zu verzichten - hat es nicht gegeben. Das halte ich auch vor dem Hintergrund unserer Erörterungen zunächst nicht für naheliegend, dass man in einem Fall, bei dem der Hersteller sich freiwillig dazu verpflichtet, die im Verkehr befindlichen Fahrzeuge zurückzurufen - - auch nicht für erforderlich.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber die Grundlage ist ja, zumindest aus Kundensicht, das Gleiche, ob nun VW verpflichtet worden ist oder ob ich jetzt als Automobilhersteller sage: Wir bringen das schon in Ordnung. - Wenn ich als Kunde nicht weiß: „Was ist da verändert worden, und trifft das jetzt auch alles zu?“, dann möchte ich das als Kunde ganz gern wissen. Darum meine Frage: Warum ist das BMVI da an dieser Stelle nicht auch initiativ geworden?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Ich versuche, den Sachverhalt für mich selber klarzustellen, den Sie hier vortragen, und es sind zwei unterschiedliche Sachverhalte. Wir haben bei VW den Fall, dass VW aufgegeben worden ist, und zwar verpflichtend aufgegeben worden ist, bestimmte Fahrzeuge zurückzurufen und dort die Abschalt-einrichtung auszubauen. Und wir hatten schon gesehen, dass sich weniger mit dieser Umrüstung, sondern aus der Tatsache des Vorhandenseins der Abschalt-einrichtung in der Vergangenheit bestimmte Ansprüche gegenüber VW ergeben können und dass diese Ansprüche zunächst mal vor Gericht auch dann eingeklagt werden können müssen - mit welchem Ergebnis, lasse ich mal völlig dahinstehen, aber jedenfalls eingeklagt werden können müssen. Darauf lief der Verjährungsverzicht hinaus.

Was die Umrüstung selber anbelangt, das ist ein etwas anderer Sachverhalt. Den haben wir ja im

Nachhinein dann. Hier bestand von vornherein die Nulltoleranz, dass wir gesagt haben, eine Umrüstung, die stattfindet, muss so stattfinden, dass sämtliche Parameter des Fahrzeuges genau so sind, wie sie bei der Typgenehmigung genehmigt worden sind - das heißt, das Fahrzeug ändert sich für den Kunden nicht -, sodass sich aus der Umrüstung selbst heraus zunächst mal nicht offensichtlich irgendwelche Ansprüche ergeben, wohl aber aus der Tatsache, sich der Umrüstung unterziehen zu müssen, nämlich das kostenlos zu tun und Ähnliches. Das hat aber mit der Verjährungsproblematik zunächst mal gar nichts zu tun, sondern hat was damit zu tun, dass VW zugesagt hatte, dass das für den Kunden kostenlos ist, also der bekommt die Zeit nicht berechnet, der kann kostenlos dorthin kommen usw. Bei den Herstellern, die jetzt einen freiwilligen Rückruf durchführen, entsteht die Frage nach der Vergangenheit, der rechtlichen Konsequenz einer nicht ausreichend begründeten Abgasemissionsverschlechterung auf der Straße zunächst mal nicht offensichtlich.

Ich versuche, es noch mal zu erklären. Wir haben bei VW den Fall: Abschalt-einrichtung, Zykluserkennung in Form einer Zykluserkennung vorhanden für die Zeit X, nämlich solange das Fahrzeug produziert worden ist. Daraus können sich bestimmte Ansprüche zivilrechtlicher Art gegenüber dem Händler ergeben und dann auch gegenüber dem Hersteller, in Regressform. Da haben wir gesagt: „Da muss der Fall aufgearbeitet werden, das muss rechtlich irgendwie abgesichert werden“, und da gibt es eben die Zusage, dass die Verjährung nicht eingewandt wird; denn dann kann man diesen ganzen Zeitraum irgendwie vor Zivilgerichten bearbeiten - Punkt.

Andere Hersteller, da wurde ja gar nicht festgestellt - ich hatte das vorhin schon gesagt -, dass eine Zykluserkennung oder eine Abschalt-einrichtung vorhanden ist, sondern es wurde festgestellt, dass bestimmte Werte im Realverkehr aus unserer Sicht nicht voll erklärlich sind, technisch nicht voll erklärlich sind. Was wir veranlasst haben, ist folglich: Verbessere doch diese Werte! - Dass aber das dazu führt, genau wie bei VW, dass



5. Untersuchungsausschuss

diese Änderungen keine Änderungen am Fahrzeug nach sich ziehen dürfen, das ist klar, hat aber mit Verjährung nichts zu tun.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke. Die Zeit ist so weit rum für mich. - Und dann ist die SPD-Fraktion an der Reihe.

Kirsten Lüthmann (SPD): Wir suchen gerade nur noch mal eine Klarstellung. Also, wenn ich Sie richtig verstanden habe - - Ich rekurriere auf eine Frage von dem Kollegen Krischer. Der hat ja gesagt: Warum wird eigentlich nach dem NEFZ gemessen? Der steht doch gar nicht in der Verordnung 715/2007 drin. - Und wenn ich Ihre Antwort richtig verstanden habe, haben Sie gesagt: Ja, da steht es nicht drin, aber da steht drin, bei der Typgenehmigung muss der Wert erreicht werden, und dann gibt es Regeln für die Messungen der Typgenehmigungen, in denen festgelegt ist, dass die Regeln erfüllt sind, wenn nach dem NEFZ gemessen wird. - Also insofern ist abzuleiten, dass sie bei ihren Messungen den NEFZ benutzen, und es gibt zum Zeitpunkt, der unseren Untersuchungsausschuss berührt, keine Regelung in der EU, dass andere Verfahren als der NEFZ benutzt werden sollen. Ist das so richtig verstanden?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Das ist richtig.

Kirsten Lüthmann (SPD): Danke.

Vorsitzender Herbert Behrens: Keine weiteren Fragen von euch? - Dann ist die Reihe an Bündnis 90/Die Grünen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, dann will ich noch mal nachfragen: diesen freiwilligen Rückruf, wo - ich drücke es jetzt mal mit meinen Worten aus - Sie gesagt haben: Okay, bei euch bestehen da bestimmte Zweifel. Wenn ihr die Fahrzeuge zurückruft, dann ist das für uns okay und erledigt. - Die Frage ist: Wer hat wie den Rückruf denn überwacht, was da passiert, oder überwacht den?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Das Kraftfahrt-Bundesamt - genauso wie andere Rückrufe überwacht

werden. Es handelt sich hierbei um einen überwachten Rückruf.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und was hat man - - Wird da auch entsprechend dann nachgemessen, ob die Fahrzeuge dann bessere Emissions- - ob die die Grenzwerte dann einhalten?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Zunächst mal gibt das KBA die technische Lösung frei. Bei der Gelegenheit wird überprüft, ob die Zusage, dass hier eine Verbesserung erreicht worden ist, auch eingehalten wird, und dann wird überprüft, ob die Fahrzeuge tatsächlich auch umgerüstet worden sind.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wie wird das überprüft? Also, es sind ja sechs - -

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Also, zunächst mal wird überprüft, ob das einzelne Fahrzeug auch dem Rückruf gefolgt ist oder nicht. Und zum Zweiten hat das KBA dann im Zuge der Erteilung der Genehmigung für den Rückruf geprüft, ob die Werte auch verbessert werden. Mehr kann ich dazu eigentlich nicht sagen. Was das KBA im Einzelnen darüber hinaus gegebenenfalls tut, entzieht sich meiner Kenntnis, ist Angelegenheit des KBA.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Also verstehe ich richtig: Das KBA überprüft am Ende nur, ob die Fahrzeuge tatsächlich dann auch in der Werkstatt waren.

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Na, das KBA lässt durchaus überprüfen, ob die Änderung, die zuge-sagt worden ist, auch vorgenommen worden ist.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut, okay. Aber wie, können Sie dann nicht beantworten - wie das im Einzelnen gemacht wird.

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Im Detail nein.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dann würde mich noch interessieren: Sie sind ja - das ist die Vorlage Nummer BMVI-2, Ordner 1, Seite 263 ff. - von Staatssekretär Oden-



5. Untersuchungsausschuss

wald als Ansprechpartner für die EU-Kommission benannt worden. Da würde mich einfach interessieren: Was hat es denn für Fragen, für Informationswünsche vonseiten der EU-Kommission an Sie gegeben?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Das Dokument müsste ich mir jetzt mal ansehen. Ich vermute zwar, dass ich weiß, worum es geht, aber ich bin nicht ganz sicher.

(Dem Zeugen werden Unterlagen vorgelegt - Der Zeuge liest in diesen Unterlagen)

- Ja, Vermutung war richtig. Es gab die Bitte der Kommission, etwas detaillierter die Untersuchungen zur Kenntnis zu bekommen, die dem Untersuchungsbericht zugrunde gelegen haben, also ein bisschen detaillierter zu erfahren genau über die Hintergründe: Was wurde da im Einzelnen gemessen, mit welchen Ergebnissen, und wie sind wir rangegangen? - Und dazu gab es einen Workshop in Flensburg, und an diesem Workshop habe ich für das BMVI teilgenommen, und die Kommission hat seitens des KBA und meinerseits erläutert bekommen, was im Einzelnen die Untersuchungskommission gewesen ist, so wie ich das heute auch mache, und was wir im Einzelnen durchgeführt haben - die technischen Details wurden natürlich vom KBA dargestellt - und zu welchen Ergebnissen wir gekommen sind.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ist bei diesen Terminen denn auch über die Frage diskutiert worden - - Die EU-Kommission vertritt ja eine dezidiert andere Auffassung, was auch den Wirkungsbereich der Verordnung angeht. Ist über diese Frage denn gesprochen worden?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Über die Frage ist gesprochen worden, und zwar, indem wir unsere Position dargestellt haben und die Kommission ihre Position dargestellt hat. Eine wichtige Erkenntnis war, dass die Europäische Kommission - das war übrigens Mai 2016, also irgendwo im Sommer - ein Verfahren entwickeln möchte, das geeignet wäre, Zykluserkennungen auch identifi-

zieren zu können, und dass die Europäische Kommission bei der Technik insofern die Untersuchungen des KBA zugrunde gelegt hat. Das soll noch mal verdeutlichen, dass die Europäische Kommission erst zu diesem Zeitpunkt überhaupt in der Lage gewesen ist, den Mitgliedstaaten Empfehlungen dahin gehend geben zu wollen, was man tun muss, um Zykluserkennungen erkennen zu können.

Ansonsten ist es richtig, dass die Kommissionsvertreter die dortige Position nochmals bekräftigt haben und wir unsererseits erläutert haben, aus welchen Gründen wir der Auffassung sind, dass es hier einer Klarstellung im europäischen Recht bedarf.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und es ist aber nur im Sinne - - Die verschiedenen Positionen - - Also, bei Ihnen hat es da keine Veränderungen - - Oder: Sie haben jetzt so ein bisschen geschildert, es hat bei der Kommission einen gewissen Erkenntnisprozess gegeben. Hat es bei Ihnen denn auch einen gegeben aus dem Gespräch raus?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Die Positionen sind nochmals ausgetauscht worden. Ich hatte auch kein Mandat, über die Positionen zu verhandeln. Das war auch nicht der Sinn des Gespräches, sondern der Sinn des Gespräches bestand darin, dass die Mitarbeiter der Kommission vertiefere Kenntnisse über die Hintergründe des Untersuchungsberichtes bekommen, und zwar über die technischen Details, die das KBA dann auch geliefert hat.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wie haben die das denn bewertet? Also, ich habe das jetzt so verstanden: Sie haben denen auch die Untersuchungsergebnisse vorgestellt und erläutert. Wie war denn die Reaktion vonseiten der Kommission da?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Dass man im Nachhinein sich für das Gespräch bedankt hat und für den Erkenntnisgewinn, der damit im Zusammenhang stand.



5. Untersuchungsausschuss

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also die haben nur zugehört, auf gut Deutsch?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Die haben zugehört und haben uns allerdings auch erläutert, wie Sie gedenken, mit Blick auf die Ermittelbarkeit von Zykluseinrichtungen gegebenenfalls eine Guideline - ich sage es bewusst in Englisch - zu entwickeln, also nicht eine Richtlinie, sondern eine Guideline, die unverbindlich sein soll.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Hat es denn noch weitere Termine oder Kontakte gegeben mit der EU-Kommission, die ja über Sie laufen sollten?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Nein. Wenn Sie das Schreiben richtig lesen, dann war das die einmalige Benennung meiner Person als Ansprechpartner für Flensburg. Es hat aber weitere Kontakte gegeben, weil der Vertreter der EU-Kommission und auch die Vertreterin der EU-Kommission zuweilen noch mal angerufen haben, das eine oder andere wissen wollten, und diese Fragen dann auch entweder von mir oder vom KBA beantwortet bekommen haben.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Was wollten die wissen? Können Sie sich da an was erinnern?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Details. Es waren wirklich Details.

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

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Über den Untersuchungsbericht. Es war an einer - - Beispiel: -

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

Zeuge Dr. Frank Albrecht: - Wie wir die Technik einschätzen. Beim KBA kam die Frage noch mal an, wie wir den Entwurf einschätzen, der da in der Kommission gefertigt worden ist, für diese Guideline. Aber mehr kam da nicht.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann hätte ich noch die Frage: Nach September 2015 hat es bei Ihnen welche Überlegungen oder Diskussionen - oder hat es die überhaupt gegeben, struktureller Art Dinge zu verändern als Konsequenz aus diesem Skandal? Also zum Beispiel: Braucht man eine andere Behörde, müssen bei uns Abläufe geändert werden?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Gut. Das hatte ich vorhin versucht zu erläutern, dass die Schwerpunktsetzung natürlich aufgrund dieser Erkenntnisse jetzt im KBA auch mit Blick auf die Umweltvorschriften und die Erkennbarkeit solcher Einrichtungen vorgenommen worden ist und entschieden wurde, dass das KBA eine strukturelle Änderung erfährt, mit der wir erreichen können, dass Untersuchungen auf der Straße und Tests im Hinblick darauf, ob während des Typpengenehmigungsverfahrens alle Vorschriften, die dort bestätigt worden sind, auch später eingehalten werden, dass man so was besser durchführen kann.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber dass man eine andere Behörde überhaupt - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Oliver, das war leider schon wieder der Zeitraum. - Und ich gebe das Wort weiter an die CDU/CSU-Fraktion.

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

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann möchte ich für die Fraktion Die Linke noch mal abschließend zu der Frage „Maßnahmen zum Kundenschutz“ fragen. Die eine Rechtsgrundlage haben Sie bereits erläutert, warum es nicht dazu kam, die Frage von Garantieleistungen und solche Dinge zu erörtern. Nun will ich das mal aufgrund oder in Richtung eines anderen Gesetzes nachfragen, und zwar auf der Grundlage des Produkthaftungsgesetzes. Also: Hat das BMVI für Fahrzeuge mit besonders hohen Realemissionen, wie sie ja festgestellt worden sind, eine Veranlassung eines Rückrufs nach § 26 Absatz 4 Produkthaftungsgesetz [sic!] erörtert, erwogen, weil es ja schon um Gefahren für die Gesundheit und die Umwelt geht und deshalb unter Umständen auf Grundlage dieses Gesetzes Handlungsbedarf gewesen wäre?



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Ich vermute, Herr Vorsitzender, Sie meinen das Produktsicherheitsgesetz und dort § 26, nicht das Produkthaftungsgesetz. - Ja.

Die Frage wurde in verschiedenem Kontext mal gestellt, inwiefern das Produktsicherheitsgesetz insofern einschlägig sein könnte. Und wir kamen allerdings übereinstimmend - „wir“, das heißt das KBA und wir - zu dem Ergebnis, dass das Produktsicherheitsgesetz in § 26 eine über einen einfachen Rechtsverstoß hinausgehende Gefahr verlangt, um einschreiten zu können. Das heißt, Sie brauchen hier für die Gesundheit eine konkrete, fassbare Gefahr. Die haben Sie bei dem Vorhandensein einer Abschaltvorrichtung als solches zunächst mal nicht, sondern Sie haben dann eine Gefahr, wenn von den konkreten Fahrzeugen auch konkret eine Gefahr für die Umwelt oder für die Gesundheit ausgeht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und da haben Sie festgestellt, es besteht keine Gefahr, auch aufgrund der hohen Realemissionen keine Gefahr für Gesundheit und Umwelt nach Ihrer Einschätzung. Habe ich Sie so richtig verstanden?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Eine konkrete - - Wir kamen zu dem Ergebnis, dass eine konkrete Gefahr, die nach dieser Vorschrift verlangt werden muss, nicht besteht, ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann möchte ich Sie ganz gern noch mal nach den Folgen für Halter und Händler befragen, die nicht umgerüstete Fahrzeuge in Verkehr bringen. Und zum einen heißt es in einem Schreiben von Herrn Zielke an die Mitglieder des BLFA vom 20. November 2015 mit dem Betreff „Fahrzeug-Zulassungsverordnung - Zulassungsrechtliche Konsequenzen der Manipulation an VW-Motoren“ - die Sätze -:

Mit mehreren Bescheiden hat das KBA für die aufgelisteten Gesamtfahrzeuggenehmigungen gem. § 25 Absatz 2 EG-FGV

- Fahrzeuggenehmigungsverordnung -

nachträglich und damit rückwirkend Nebenbestimmungen angeordnet. ...

In Sinne der Typgenehmigung hat diese Anordnung zur Folge, dass nicht umgerüstete Fahrzeuge, die eine unzulässige Abschaltvorrichtung im zuvor genannten Sinne enthalten, nicht mehr der jeweils erteilten EG-Typgenehmigung entsprechen ...

Danach wird die Zulassung eines Fahrzeugs auf Antrag erteilt, wenn das Fahrzeug neben dem Vorliegen der übrigen Voraussetzungen einem genehmigten Typ entspricht.

Dies ist nach hiesiger Auffassung bei den genannten Fahrzeugen nicht der Fall. Die Fahrzeuge können ... erst dann neu zugelassen werden, wenn im Rahmen der Rückrufaktion von VW die Abschaltvorrichtung ausgebaut worden ist.

Das ist das Material BMVI-2-1 Aktenzeichen LA 23-7363.1/1-1, Ordner 4, Blatt 174 f.

Das heißt, Konsequenzen für bereits „im Verkehr befindliche Fahrzeuge“, die bereits zugelassen sind, sollen sich nicht ergeben - heißt es ebenda auf Blatt 175.

Fasse ich den Inhalt jetzt richtig auf, dass seitens des BMVI und KBA davon ausgegangen wurde, dass erst durch die Anordnung der Nebenbestimmungen die Fahrzeuge nicht mehr der genannten Typgenehmigung entsprachen? Vorher war es in Ordnung, dann Nebenbestimmungen, und dann wurde festgestellt, dass die Fahrzeuge nicht mehr der genannten Typgenehmigung entsprechen.

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Entschuldigung, Herr Vorsitzender, die Frage verstehe ich nicht.

Also, Hintergrund des Schreibens war folgender: Das KBA hat mit Blick auf die Fahrzeuge, die bereits in Verkehr befindlich sind, eine Nebenbestimmung angeordnet. Diese Nebenbestimmung



5. Untersuchungsausschuss

heißt: VW-Konzern, bringe bitte die Fahrzeuge, die im Verkehr befindlich sind, mit den Vorschriften in Einklang. Dafür besteht ein Zeitraum von X. - Haben wir ja im Einzelnen festgelegt.

Und dann war die Frage: Wie geht man mit Fahrzeugen um, die noch nicht zugelassen sind, also die irgendwo auf dem Hof eines Händlers oder bei VW auf dem Gelände stehen? Und da war das Ergebnis: In dem Moment, in dem die Rechtswidrigkeit festgestellt worden ist - und das ist der Zeitpunkt des Erlasses der Nebenbestimmungen -, ist auch festgestellt, dass diese Fahrzeuge mit der Typgenehmigung nicht übereinstimmen. Die Typgenehmigung ist wiederum Voraussetzung für die Zulassung. Folglich kann das Fahrzeug erst zugelassen werden, wenn die Konformität mit der Typgenehmigung wiederhergestellt worden ist. Das heißt, ein noch nicht zugelassenes Fahrzeug, das mit dem entsprechenden Motor versehen ist, darf erstmals nur dann zugelassen werden, wenn die Abhilfemaßnahme von VW durchgeführt worden ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und jetzt mal weg vom Händler, hin zum Halter. Wenn sich der Halter weigern würde, dem Rückruf zu folgen, und das Fahrzeug dadurch nicht umgerüstet wird, welche Konsequenzen hatten Sie für die Zulassung des in Verkehr befindlichen Fahrzeuges nach Ihrem damaligen Verständnis eingepreist, welche Konsequenzen?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Diese Frage wurde während des Untersuchungszeitraums Ihres Ausschusses noch nicht behandelt. Das ist eine Frage, die sich in die Zukunft richtet, wenn wir den Fall bekommen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aha. Sie haben sich aber ja damit befasst. - Und dann meine letzte Frage dazu: Wo sahen Sie den Unterschied zwischen Herstellern, die ihre Fahrzeuge in einem nicht typgenehmigungsfähigen Zustand in Verkehr bringen, ohne Folgen für Typgenehmigung bzw. Sanktionen, im Vergleich zu den Haltern oder Autohäusern, die ihr Fahrzeug nicht umrüsten lassen?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Würden Sie die Frage noch mal wiederholen?

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, es geht um den Unterschied zwischen Herstellern, die eben diese Fahrzeuge in einem nicht typgenehmigungsfähigen Zustand in Verkehr gebracht haben, und es geht um Halter und Autohäuser, die ihr Fahrzeug nicht umrüsten lassen. Also, wir haben es ja mit zwei Sachverhalten zu tun. Also, VW hat erklärt: Wir machen es. - Aber Händler und Halter sagen: Wir machen es nicht. - Welche Folgen und Konsequenzen ergeben sich daraus?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Das hatte ich eben schon versucht zu beantworten. Das richtet sich in die Zukunft. Für den Fall, dass Halter ihrer Verpflichtung noch nicht nachgekommen sind, richtet sich das in die Zukunft.

Der andere Fall, der in dem Schreiben, das Sie gerade zitiert haben, behandelt wird, ist der Fall, dass ein Fahrzeug auf dem Hof steht, noch nicht zugelassen worden ist und Neufahrzeug ist. Und das wurde einfach nie zugelassen, durfte nie zugelassen werden, egal, wen es betrifft - VW oder einen Händler.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Noch mal der Blick zur CDU/CSU. Gibt es dort weitere Fragen?

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

- Entschuldigung, die SPD wäre an der Reihe gewesen. Gibt es dort weitere Fragen?

(Kirsten Lühmann (SPD):
Auch keine Fragen!)

- Nicht der Fall. - Dann gebe ich das Wort an Bündnis 90/Die Grünen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich hätte noch mal eine Frage zur Untersuchungskommission. Gab es von - - Die hat ja auch mehrfach bei VW getagt. Gab es den Wunsch von VW, Protokolle abzustimmen, oder ist da eine



5. Untersuchungsausschuss

Abstimmung passiert? Sind die gemeinsam gefertigt worden?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: VW hat den Wunsch nie geäußert.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): VW hat den Wunsch nie geäußert.

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Nein. Also, jedenfalls - Entschuldigung! -, soweit es mir bekannt ist, hat VW diesen Wunsch nie geäußert. Sie sind auch nicht abgestimmt worden.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das heißt, Sie haben die Protokolle geschrieben - die sind von Mitarbeitern des Hauses geschrieben worden -, und VW hat die dann zur Kenntnis bekommen.

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Das heißt, es wurde über das Ergebnis ein Protokoll gefertigt. Mit VW wurde das nicht diskutiert.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und es hat nie den Wunsch gegeben, dass VW das - -

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Sagte ich bereits, ja.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dann hätte ich noch eine Frage, müssten Sie mir noch mal erklären: Wir haben ja eben über die Rückrufe und Nachmessungen gesprochen. Es hat jetzt Nachmessungen, hier im Auftrag von *auto motor und sport*, eines umgerüsteten VW Amarok gegeben, der einen Wert von 1 500 mg Stickoxid je Kilometer hat, vor und nach der Umrüstung. Können Sie mir das einfach erklären? Sie werden wahrscheinlich jetzt sagen: Das kommt auf die Testbedingungen an. - Aber 1 500 ist ja nun mal ein Wert, der nichts mit irgendeinem Grenzwert zu tun hat.

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Zu welchem Zeitpunkt wurde dieser Artikel veröffentlicht?

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das müsste ich jetzt nachliefern. Also, das ist im

Frühjahr nach - - Das waren ja die ersten Fahrzeuge, die getestet worden sind, die umgerüstet worden sind von VW.

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Also, ich kann nicht sagen, mit welchem Verfahren die Zeitschrift gemessen hat. Ich kann nur sagen, dass das KBA die Messungen durchgeführt hat nach dem Verfahren, das europäisch vorgesehen ist, und dass wir immer noch der Meinung sind, dass die Ergebnisse, die das KBA dort erzielt hat, dem entsprechen, was wir verlangen, nämlich null Toleranz.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. - Jetzt mal losgelöst, worum es da konkret geht: Aber wenn es solche Berichte gibt, geht man dem denn nach und guckt da noch mal gezielt: „Was ist da, wie kommt das, oder passiert das nicht?“

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Doch. Solche Berichte werden zum Anlass genommen, um das KBA auch dazu zu bitten, dazu eine Stellungnahme abzugeben - oder dass wir das - - Es gab ja mehrere derartige Berichte. Deswegen kann ich mich an den konkreten jetzt nicht im Einzelnen erinnern. Aber dass man der Frage nachgeht: Was ist da gemessen worden? Kann es einen Anlass zu der Vermutung geben, dass die Messungen, die das KBA durchgeführt hat, vielleicht doch nicht die richtigen Ergebnisse erzielt haben? - Dann geht das KBA in sich, prüft das noch mal und gibt eine Stellungnahme dazu ab. Außerdem haben wir bei solchen Fällen auch immer Professor Wachtmeister befragt und gesagt: Könnte es hier eine Fallgestaltung geben? Aber häufig war das Problem, dass man bei den Messungen, die Zeitschriften durchgeführt haben, überhaupt keine Idee hatte, nach welchem Verfahren die gemessen hatten, und auf Nachfragen auch eher eine nicht allzu große Bereitschaft gewesen ist, uns zu erläutern, nach welchem Verfahren denn gemessen worden sei, sondern es wurden dann immer nur die Ergebnisse übermittelt, so wie es auch in der Presse erschienen ist.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber das hat jetzt nicht dazu geführt, dass es an irgendeiner Stelle eine andere Einschätzung des



Umgangs gegeben hat bisher oder innerhalb des Untersuchungszeitraums?

Zeuge Dr. Frank Albrecht: Na ja, es hat dazu geführt, dass wir unsere eigenen - - oder dass das KBA die eigenen Messungen noch mal dahin gehend überprüft hat, ob das den Anforderungen gerecht wird oder nicht. Und das Ergebnis war das, was Sie kennen, also die Freigabe, und bis jetzt bestand keine Veranlassung, hier noch mal nachzujustieren.

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

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich frage jetzt noch mal in die Runde, in die Fraktionsrunde: Gibt es weitere Fragen an den Zeugen Albrecht? - Das ist nicht der Fall.

Dann noch mal eine Frage, ob seitens des Ausschusses der Wunsch besteht, in eingestufte Sitzung den Zeugen zu befragen? - Das ist nicht der Fall.

Dann bedanke ich mich bei Ihnen, Herr Dr. Albrecht. Dann ist die Befragung für heute beendet.

Aber im Rechtssinne abgeschlossen ist die Vernehmung dann natürlich erst, wenn Sie die Möglichkeit hatten, im Protokoll noch mal nachzulesen, ob dort alles so korrekt übertragen worden ist, und wo Richtigstellungen erforderlich sind, haben Sie auch die Möglichkeit. Danach würde dann der Ausschuss über den Abschluss der Vernehmung beschließen.

Herzlichen Dank an Sie. Ich wünsche Ihnen noch einen schönen Tag.

Dann hätten wir den nächsten Zeugen, Guido Zielke, hier vor uns. Und ich möchte bitten - ich weiß nicht, ob das nur ein individueller Wunsch ist -: Ich würde ganz gern eine zehnminütige Unterbrechung haben wollen, um kurz die Versorgungsfrage zu klären. - Okay. Wir machen um 12.40 Uhr weiter.

(Unterbrechung von 12.28
bis 12.40 Uhr)



Vorsitzender Herbert Behrens: Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen, dann können wir fortfahren.

**Vernehmung des Zeugen
Guido Zielke**

Herr Zielke, herzlichen Dank. Ich darf Sie noch mal willkommen heißen. Das Formale haben wir schon gemeinsam mit dem Zeugen Albrecht abgewickelt, und dann beginne ich zunächst mit der Vernehmung zu Ihrer Person. Wenn Sie uns bitte Ihren Vornamen, Namen, Ihren Beruf, Ihr Alter und Ihren Wohnort nennen, dann ist das dieser Teil. Bitte schön.

Zeuge Guido Zielke: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Mein Name ist Guido Zielke. Ich bin am 03.01.57 in Ochtrup im Münsterland geboren, von Beruf aus Beamter.

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Zielke, Sie sind über den Gegenstand der Vernehmung schriftlich informiert worden. Dann kann ich mir es, glaube ich, sparen, das noch mal mündlich zusammenzufassen. Wenn dem so ist, dann würden wir so verfahren.

Herr Zielke, Sie hätten jetzt die Möglichkeit, bevor wir in die Befragung gehen, im Zusammenhang darzustellen, was zum Gegenstand der Vernehmung Ihnen bekannt ist. Wenn Sie das Wort wünschen, dann würde ich es Ihnen jetzt geben.

Zeuge Guido Zielke: Ich würde so verfahren wollen wie alle Beamten des Bundesverkehrsministeriums bisher und mich den Fragen stellen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Herzlichen Dank. - Das Verfahren kennen Sie auch. Dann würde ich zunächst als Ausschussvorsitzender ein paar einleitende Fragen an Sie richten und dann das Wort in die Fraktionsrunde geben.

Zunächst möchte ich von Ihnen wissen, wie Sie sich auf diese heutige Sitzung vorbereitet haben, mit wem es Gespräche gegeben hat und ob Sie noch mal Gelegenheit hatten, sich - - oder Einsicht in die Akten genommen haben. Was gehörte alles zur Vorbereitung dazu?

Zeuge Guido Zielke: Zur Vorbereitung für die Beamten des Bundesverkehrsministeriums gehört obligatorisch dazu, dass wir mit dem Stab reden, der im Haus eingerichtet worden ist für den 5. Untersuchungsausschuss, um die Formalien noch mal anschaulich dargestellt zu bekommen: Was dürfen Sie fragen? Was darf ich antworten? - Das ist in der letzten Woche gemacht worden. Ansonsten war eigentlich keine Zeit für eine große Vorbereitung. Im Hinblick auf die Tatsache, dass ich auch nur einen begrenzten Zeitraum zu vertreten haben, vom 29.07.2014 bis heute oder bis zum Ende des Untersuchungszeitraums, 07.07.2016, ist das auch nicht so problematisch gewesen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und der Zusammenhang Ihrer Tätigkeit im BMVI und dem Untersuchungsgegenstand bzw. in der Frage der Pkw-Emissionen in diesem Zeitraum, welchen fachlichen Hintergrund bringen Sie ein in diese Zeit zu diesem Thema?

Zeuge Guido Zielke: Ich bin Mitarbeiter der Abteilung Landverkehr im Hause.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann die Frage an Sie, seit wann Ihnen Abweichungen bei den Emissionswerten zwischen Rollenprüfstand und Realverkehr bekannt sind.

Zeuge Guido Zielke: Dass es diese gibt, ist mir mitgeteilt worden von dem zuständigen Referat, LA 27, als ich mich bei allen Referatsleitern bekannt gemacht habe nach Übernahme der Tätigkeit am 29.07. Das dürfte wohl, also ohne dass ich das jetzt ganz genau greifen kann, im August 2014 gewesen sein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und seit wann sind Ihnen solche Begriffe wie „Abschalteinrichtung“ oder „Defeat Device“, „Cycle Beating“ und „Thermofenster“ bekannt?

Zeuge Guido Zielke: Also, da muss ich auch noch eine ganz kurze Ausführung zu machen, ohne Sie langweilen zu wollen. Bei der Einführung in die Tätigkeit des Referats LA 27 - dahinter verbirgt sich der Name Albus, um das plas-



5. Untersuchungsausschuss

tisch zu machen - hat man natürlich auf die Reformvorhaben RDE und WLTP hingewiesen. Die Begrifflichkeiten, die Sie gerade nannten, kamen dort in dem Gespräch nicht vor. Ich habe dann allerdings, als es die Zeit erlaubt hat, mir mal die wesentlichen Vorschriften angeschaut, und ich habe natürlich auch - weil bis zum Artikel 5 kommt mal allemal, wenn man Verordnungen liest - das Wort „Abschalteinrichtung“ vernommen. Die beiden anderen Begriffe sind mir erst bekannt geworden durch die Medienberichterstattung der Öffentlichkeit im September 2015.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und hatten Sie, als dann im September 2015 der Skandal offenkundig wurde - - hatten Sie denn vorher auch schon in Kenntnis dieser Möglichkeit, dass es illegale Abschalteinrichtungen geben könnte, jemals die Vermutung, dass eben der Grund für Abweichungen von Emissionswerten zwischen Rolle und Realverkehr unter Umständen mit Abschalteinrichtungen zu tun haben könnte?

Zeuge Guido Zielke: Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Zielke, ich sehe gerade: So eine Sonnenspalte läuft genau auf Sie zu. Also, Sie sind frei in Ihrer - -

Zeuge Guido Zielke: Ich habe schon, wie Sie unschwer erkennen können, von rechts nach links gewechselt. Aber die Sonne wechselt mit mir mit.

Vorsitzender Herbert Behrens: Genau. In dieser Frage sind Sie frei in Ihrem Verhalten. Also, Sie suchen sich auf jeden Fall den Platz, der Ihnen - -

Zeuge Guido Zielke: Ich werde hin und wieder, wenn es keine Aufregungen verursacht, wechseln.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann wechseln Sie, okay. Sehr schön, so soll es sein.

(Zuruf: Soweit es nach links geht, ist okay!)

Dann meine letzte zu dem allgemeinen Teil gehörende Frage: Hat man sich Ihres Wissens vor Aufdecken des Abgasskandals im September 2015 im BMVI jemals intensiver beschäftigt mit dem Artikel 5 der Verordnung 715/2007, insbesondere auch mit den Ausnahmetatbeständen, nach denen eine Abschalteinrichtung ausnahmsweise erlaubt ist?

Zeuge Guido Zielke: Soweit ich die Akten gelesen habe und soweit ich mich an Gespräche erinnere, nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Augenblick, es geht gleich weiter.

(Der Vorsitzende blättert in seinen Unterlagen)

Es geht mir dabei um die Frage des Bestrebens der Ausdehnung der Typengenehmigungsprüfung auf die Motorsoftware. Laut einem Medienbericht der Zeitung *Die Welt* vom 23. November 2015 hat Herr Rettig vom TÜV Nord - Zitat -

jahrelang darauf hingewiesen, dass die Motorsoftware Teil unseres Prüfungsauftrags werden muss.

Das ist die Fundstelle BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 27-7357.1-1 und 1-2, Ordner 1, Blatt 186. - Die Automobilindustrie habe dies mit dem Argument abgelehnt, es handele sich um Betriebsgeheimnisse, und die zuständigen Bundesministerien hätten im Sinne der Automobilindustrie entschieden.

Gab es vom BMVI aus Bestrebungen, im Rahmen der Typgenehmigung auch Einblick in die Motorsteuerung zu erhalten?

Zeuge Guido Zielke: Also, im Rahmen der Gespräche der Untersuchungskommission mit Dritten ist auch der TÜV eingeladen worden. In diesem Gespräch mit dem besagten damaligen Vorstandsvorsitzenden ist er auch eingehend befragt worden, wie er zu dieser Stellungnahme kam. Er musste dann im Gespräch zurückrudern, konnte keine einzige Stelle benennen, wo er wann wem was gesagt hat, und es stellte sich nachher heraus,



5. Untersuchungsausschuss

dass es eigentlich ihm im Kern darum ging, die HU auszuweiten. Uns drängte sich damals schon der Eindruck auf - es hat ja auch hier einen - - ich glaube, war es ein Zeuge oder ein Sachverständiger, auch darum geworben, die HU auszuweiten -, dass es natürlich auch eine Frage des Geschäftsmodells der Technischen Dienste ist. Im Rahmen der HU lässt sich unserer fachlichen Einschätzung nach das Problem der Abschalt einrichtung nicht lösen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, Sie sagen, dieses Bemühen habe es gar nicht gegeben, auch in die Motorsoftware reingucken zu können - habe ich Sie so richtig verstanden? - seitens des TÜV.

Zeuge Guido Zielke: Das ist noch wieder was anderes. Es gibt ja zwei Notwendigkeiten, die bestehen. Die Sachen muss man auseinanderhalten. Das ist einmal die HU, wo natürlich die Technischen Dienste Interesse haben, irgendwo reinzuschauen - da stellt sich natürlich immer die Frage: ist das für das, wofür die HU da ist, zwingend notwendig? -, und zum anderen natürlich die Frage, die in der Typgenehmigung eine Rolle spielt: Schaut man dann rein? - Das ist voneinander zu trennen. Selbstverständlich hat das KBA die Möglichkeit, in die Motorsoftware reinzuschauen. Die Typgenehmigung ist ein Verwaltungsakt. Das Verwaltungsverfahrensgesetz gilt und damit natürlich auch der § 26, und danach können Sie die Offenlegung erwarten.

Ich muss aber da auch ein bisschen dämpfen. Wenn Sie sich mal anschauen, was in der Motorsoftware an Daten ist: Das sind rund, bei einem ganz normalen Auto, 100 Millionen Daten. Wenn Sie das komplett durchschauen wollen, dann sitzt ein hochqualifizierter Elektroingenieur zwei Jahre dran und findet es möglicherweise auch nicht, was er sucht. Also, das muss man ein bisschen auseinanderhalten. Deswegen ist ja auch das Konzept, was wir entwickelt haben als Antwort auf die Fragestellung „Wie findet man etwas?“, ein anderes. Das ist ja dann entsprechend nach Vorlage des Untersuchungsberichts am 22.04. auch relativ schnell, am 26.04., umgesetzt worden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Haben Sie Hinweise darauf, dass auch explizit Hersteller sich geweigert haben, Einblick in die Motorsteuerung zu geben, unter Berufung auf Betriebsgeheimnisse?

Zeuge Guido Zielke: Also, ich kenne keinen einzigen Fall.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich frage deshalb nach, weil zu dem zitierten Medienbericht Herr Albus eben auch eine Vorlage für Staatssekretär Odenwald gemacht hat und Sie diese Vorlage abgezeichnet haben. Das ist das Material, das eben genannte, auf der Seite 181 und 183, wo Sie es noch mal bestätigen, was Sie gerade sagten:

Die Vorwürfe des TÜV ... treffen allesamt nicht zu.

So wird in diesem Vermerk geschrieben.

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.

Gleichwohl kommt man ja nicht umhin, sich mit diesen Daten auseinanderzusetzen. Sie sagten, Sie hätten das mit dem Verfahren, was Sie jetzt am Ende der Ergebnisse der Untersuchungsausschussarbeit - - der Untersuchungskommission erarbeitet haben, das dem Rechnung trägt, ohne da 100 Millionen Daten prüfen zu müssen.

Trotzdem scheint es mir doch substanziell zu sein, zu wissen, auch seitens der Behörden, was denn da in dieser Motorsoftware alles drinsteckt. War man seitens des BMVI der Ansicht, dass es Aufgabe des Technischen Dienstes sei, von sich aus dann staatliche Stellen - - dass von sich aus Vorschläge gemacht werden zur Erkennung von Abschalt einrichtungen im Rahmen der Typprüfung?

Zeuge Guido Zielke: Jetzt muss man wahrscheinlich wieder die Zeiten auseinanderhalten, also einmal vor 2015. Da müssen Sie sich einfach mal



5. Untersuchungsausschuss

vorstellen, dass für ein Auto 50 Genehmigungen bei einer Gesamtgenehmigung erteilt werden müssen, für alle möglichen Sachen, für Licht, für Bremsen. Und einer der Fälle ist natürlich auch das Abgas. Für alles gibt es sozusagen Einzeldaten, die erhoben werden müssen. Der Technische Dienst prüft all diese Unterlagen, legt sie dann dem KBA vor, und das KBA übernimmt dann noch mal eine Prüfung dessen, was ihm vorgelegt wird, um festzustellen, ob das, was vorgelegt wird, dem Antrag entspricht und ob man das Auto dann typgenehmigen kann. In diesen Unterlagen taucht das Wort „Abschalteinrichtung“ nach meinem Kenntnisstand nicht auf.

Nach 2015 und nach der Kenntnis dessen, was wir dann erlebt haben, mit Volkswagen und auch mit anderen Herstellern - dazu gehört dann auch sicherlich die vorhin von Ihnen schon genannte Begrifflichkeit „Thermofenster“ -, haben wir uns entschieden, in Kenntnis des Fehlens einer Ausführungsvorschrift für den Artikel 5 - da gibt es in den EU-Vorschriften eine erkennbare Lücke, die im Grunde genommen von 2007 bis heute rechtlich einwandfrei nicht geschlossen worden ist, trotz mehrfacher Anwürfe auch unseres Hauses in Brüssel - - da haben wir uns entschlossen, sozusagen ein eigenes Prüfverfahren zu installieren und den Hersteller zu nötigen, auf der Basis dessen, was wir für möglich halten, also auf der Basis des 24. Verwaltungsverfahrensgesetz, darzustellen, welche Abschalteinrichtungen er verbaut, unabhängig von der Frage, ob sie zulässig oder unzulässig sind, und uns auch die Fundstellen in der großen Software offenzulegen, sodass wir prüfen können: Was ist da verborgen, und wie sieht das aus? Und das Ganze wird hier unterschrieben, und damit gelten natürlich auch alle Verfahrensvorschriften im Sanktionsbereich, die gegen den Einzelnen gehen als auch gegen den Hersteller.

Mit diesem Verfahren haben wir, zumindest nach meinem Kenntnisstand, vom 26.04. bis - sagen wir - heute erkennbare Erfolge erwirtschaftet, die allerdings, ich glaube, bis auf den Fall Porsche, außerhalb des Untersuchungszeitraums liegen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Welche Inhalte wurden ausgetauscht in diesem Verfahren? Sie

hatten es erwähnt, dass es da Gespräche, Verhandlungen gegeben hat. Welchen Erkenntnisfortschritt hat es da gegeben in dieser Frage?

Zeuge Guido Zielke: Ja, gut, Sie müssen sich vergegenwärtigen, dass der Untersuchungsauftrag der Untersuchungskommission im Groben zunächst einmal war, festzustellen, ob es auch bei anderen Herstellern ähnliche Abschalteinrichtungen gibt wie bei Volkswagen. Das ist uns - und das haben wir auch dargestellt im Untersuchungsbericht - nicht vergönnt gewesen. Wir haben etwas Derartiges nicht gefunden. Was wir gefunden haben durch die verschiedenen Tests, die das KBA aber durchgeführt hat, war, dass es Abschalteinrichtungen gibt für die Höhe, für die Schaltung an sich, für Temperaturen, sowohl nach oben als auch nach unten.

Und es gab natürlich auch bei diesen Gesprächen, die dann geführt worden sind mit Herstellern und Dritten, häufig die Fragestellung: Konnte man denn theoretisch es aus der Sicht des Bundesverkehrsministeriums auch für sinnvoll erachten, rechtlich zulässig nach einer bestimmten Kilometerzahl abzuschalten oder massiv zu reduzieren? Das alles haben wir natürlich zur Kenntnis genommen, und auf der Basis unserer juristischen Lesart des Artikels 5 die Rückschlüsse für das Typgenehmigungsverfahren gezogen, zumindest soweit die Hersteller bei uns Typgenehmigungen beantragen.

Wir haben auch versucht, durch Gespräche im europäischen Raum, überwiegend bei den Nationen, die Autos produzieren, und bei der damaligen Ratspräsidentschaft, für diese Art von Verfahren Unterstützung zu bekommen. Das ist uns im ersten Wurf nicht gelungen. Heute, allerdings auch außerhalb des Untersuchungszeitraums, kann ich sagen: Sowohl Frankreich und Italien haben gesagt: Ja, es gibt offene Lücken im EU-Recht, und wir werden - Frankreich hat das definitiv angekündigt, und Italien im Fall Fiat ist, glaube ich, auf gutem Wege dazu - uns der deutschen Haltung anschließen. - Das wird dann nach meiner Einschätzung, zumindest wenn EMIS abgeschlossen ist und die Wogen dort in Brüssel auch geplättet sind - - wird es sicherlich auch zu weiteren Anpassungen im EU-Recht kommen müssen;



5. Untersuchungsausschuss

denn das Problem ist natürlich durch RDE und WLTP alleine nicht gelöst. Wenn Sie berücksichtigen, dass RDE - nach 70 km ist der Test abgeschlossen - - könnte man theoretisch ja - ich will mal sagen - in der Motorsoftware hinterlegen: Wir schalten bei 75 km ab oder bei 77 oder 79. - Das bedeutet also, Sie müssten im Prinzip, um das zu prüfen und zu kontrollieren, zunächst einmal natürlich den Artikel 5 präzisieren, und Sie müssen sich technisch im Disput auch und in der Auseinandersetzung mit allen weiteren Akteuren - dazu gehören natürlich auch die Technischen Dienste - Gedanken darüber machen, wie Sie die Überprüfung tatsächlich veranlassen wollen, und da sind wir unterwegs.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie haben von den Lücken gesprochen, und Sie haben auch einige konkrete Hinweise gegeben. Sind die damit gemeint, dass es Lücken in Bezug auf Kilometerleistung und Temperatur und Höhe gibt, oder gibt es noch weitere Lücken, die damals identifiziert worden sind?

Zeuge Guido Zielke: Also, bedingt durch den Arbeitsanfall, der sich seit dem 22. September ergeben hat, und bedingt durch das, was auch Dritte gemessen haben, wo wir ja im Vorgriff auf eine wahrscheinlich später kommende Typgenehmigungsverordnung auch das verarbeitet haben beim KBA, was Dritte gemessen haben, sind natürlich auch gar keine Kapazitäten da gewesen, um sozusagen zu schauen: Gibt es noch viel, viel mehr? - Ich finde, das, was wir gefunden haben und was abgearbeitet werden muss, ist schon sehr, sehr viel, wobei ich persönlich sagen möchte, dass ich glaube, dass das Konzept, was das Ministerium entworfen hat und was es auch im Bericht vom 22.04. vorgelegt hat, auch für andere Fälle tauglich wäre. Es ist also nicht so, dass in dem Konzept eine Regelungslücke wäre.

Wenn es dann noch in irgendeiner Art und Weise in der Zukunft eine unzulässige Abschalteneinrichtung schafft, an das Licht der Öffentlichkeit zu kommen - ausschließen kann man das leider nicht, weil wir im Prinzip ja auch nur einen Teil des Marktes uns angeschaut haben, das liegt so bei rund 70 Prozent, und nicht ausgeschlossen

sein kann, dass auch andere noch Abschalteneinrichtungen haben, die wir für unzulässig erachten -, dann wird man mit dem Konzept auch dieser Abschalteneinrichtung Herr, es sei denn, wir können uns europäisch mit unserem Prozedere nicht durchsetzen und die Kommission sagt trotz aller Anwürfe gegen einzelne Mitgliedstaaten, von denen wir ja auch betroffen sind mit Vertragsverletzungsverfahren oder europaunfreundlichem Verhalten, dass sie den Weg nicht mitgehen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie haben eben gerade beschrieben, dass es diese Informationen und Arbeiten sind im Untersuchungszeitraum seit September 2015. Hat es davor, dann in dem Zeitraum, in dem Sie dort sich bewegen, Hinweise auf Lücken gegeben bezüglich der Verordnung?

Zeuge Guido Zielke: Ich mache das äußerst ungern, aber ich muss dann vielleicht doch auf meine Funktion mal abheben. Der Zeitraum davor war natürlich total knapp. Das ist ein Zeitraum vom 29.07.2014 bis zum September 2015. Das sind rund 13 Monate und ein paar Tage. Sie müssen sich auch vergegenwärtigen, dass bei mittlerweile neun Referaten und der Tatsache, dass die Funktion des Unterabteilungsleiters nach der Geschäftsordnung im Wesentlichen in Unterstützung der Arbeit der Abteilungsleitung liegt, natürlich nicht gleichbleibend Zeit für alle Referate bleibt. Schwerpunkte der Arbeit meiner Tätigkeit lagen in anderen Bereichen. Es kommt hinzu, dass die Maschinenbaureferate des Hauses - Sie haben ja zumindest auch einige der Akteure hier erlebt - hochqualifiziert ihrer Arbeit nachgegangen sind und mich zumindest in dem Zeitraum auch immer über alles Wesentliche informiert haben. Eingriffe in der Art, wie Sie sie gerade beschrieben haben, hat es in dem Zeitfenster nicht gegeben und auch keine Anhaltspunkte, die ein Eingreifen oberhalb der Ebene eines Referatsleiters hätten veranlassen müssen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Dann noch mal zurück zu der Software. Hat man sich seitens des BMVI Ihres Wissens nach jemals mit der Frage befasst, ob die Verordnung



5. Untersuchungsausschuss

715/2007 die Prüfung von Fahrzeugen mittels anderer Fahrzyklen als dem NEFZ, und zwar nicht zum Zwecke der Typgenehmigung, sondern speziell zum Erkennen von Abschaltvorrichtungen, verbietet?

Zeuge Guido Zielke: Die Frage müssen Sie präzisieren. Mir ist jetzt im Augenblick der Frageinhalt nicht ganz klar.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nein, es geht darum - - Oder positiv formuliert: Verboten es sich, dass man die Prüfung von Fahrzeugen in anderen Fahrzyklen als dem NEFZ macht?

Zeuge Guido Zielke: Sie haben es beim KBA mit einer Behörde zu tun, die dem Legalitätsprinzip verhaftet ist, und sie muss natürlich im Typgenehmigungsverfahren zunächst einmal das prüfen, was in den Vorschriften steht. Da ist natürlich dieser Fahrzyklus festgeschrieben. Es war in der Fachwelt anerkannt, dass er im Prinzip das, was sich auf der Straße abspielt, nicht widerspiegelt, und die Antwort aller Beteiligten waren ja dann die Reformbemühungen, die spätestens ab 2010 ins Laufen gekommen sind, RDE und WLTP.

Man muss sich auch immer vergegenwärtigen, dass Messergebnisse nur Indiziencharakter haben. Wenn Sie jetzt an den Fall VW denken, dann hätte allein die Messung nicht gelangt, wenn VW nicht genötigt worden wäre auf der Basis der Verwaltungsvorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes, offenzulegen, was sie sozusagen in der Motorsteuerung gemacht haben. Und dieses beides zusammen genommen hat dann dazu geführt, dass wir den Beweis antreten konnten: Ja, das ist eine Zykluserkennung, die unzulässig ist. - Also, die Zykluserkennung alleine, das ist ja nicht unzulässig. Wenn Sie an ein Allradauto denken und wenn Sie das auf der Rolle haben, dann muss da was abgestellt werden. Das heißt also, das Auto muss erkennen, dass es auf der Rolle ist. Also, die alleinige Zykluserkennung ist ja nicht irregulär. Sie ist nur dann irregulär, wenn damit verbunden auch ein anderes Abgasverhalten ist, und das war ja das Problem bei den Volkswagen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Wir sind natürlich im Laufe des Verfahrens jetzt auch weitergekommen, was möglicherweise dann eher möglich gemacht hätte, auch Abschaltvorrichtungen zu erkennen, und darum meine Frage noch mal - - oder die eben gestellte Frage bezog sich darauf: wenn es mit dem NEFZ nicht machbar ist, möglicherweise mit anderen Verfahren, wo unter Umständen dann auch die Offenlegung der Quellcodes eine Rolle spielt. Darum noch mal die Frage an Sie, weil Sie es in einer Vorlage auch selber erwähnen. Sie ergänzen die von Herrn Albus angefertigte Vorlage um die Sätze - das ist die eben von mir genannte Quelle, Blatt 182, wo es heißt -:

Die Offenlegung des Quellcodes ist - unabhängig davon, ob es sich um das geistige Eigentum des Herstellers handelt - nicht unbedingt geeignet, zeitnah Abschaltvorrichtungen zu erkennen. Es ist aber im Typgenehmigungsverfahren generell möglich.

So heißt es dort in Ihrer Notiz. - Worauf beruhte die Aussage, dass die Offenlegung des Quellcodes nicht unbedingt geeignet ist, zeitnah Abschaltvorrichtungen zu erkennen? Hat das irgendwas mit der Menge, der Qualität der Daten zu tun?

Zeuge Guido Zielke: Also, ich würde mich ja jetzt wiederholen, wenn ich das noch mal sage, was ich gerade gesagt habe: 100 Millionen Daten, zwei Jahre Arbeit eines hochqualifizierten Elektroingenieurs. Da erschließt sich ja auf Anhieb schon, dass das für ein Typgenehmigungsverfahren nicht so ohne Weiteres machbar ist. Das war ja eine der ersten Erkenntnisse, die wir in den Diskussionen mit Volkswagen hatten. Deswegen ist ja das Verfahren auch auf den Kopf gestellt worden, dass wir von dem anderen erwarten, dass er uns sagt, was sich sozusagen in seiner Motorsoftware verbirgt. Das alleinige Verfügbarmachen von solch umfangreichen Unterlagen in einem Typgenehmigungsverfahren halte ich nicht für sachdienlich, es sei denn, Sie wollen einen Datenfriedhof haben.



Vorsitzender Herbert Behrens: Aber so lese ich die Aussage, die ich gerade vorgelesen hatte, Ihre Sätze in der von Herrn Albus angefertigten Vorlage:

Es ist aber im Typgenehmigungsverfahren generell möglich.

Ist das eher vom Grundsatz her möglich, oder wie habe ich das zu verstehen?

Zeuge Guido Zielke: Wenn ich mich recht erinnere, ohne dass ich jetzt den Vermerk vor mir habe - man kann mir den ja vielleicht mal eben schnell reichen -, aber ging es eigentlich damals um die Fragestellung „Dürfen die das denn überhaupt?“ - Ja, selbstverständlich, und bei begründetem Verdacht allemal. Wir sind im Verwaltungsverfahren. Das Verwaltungsverfahrensgesetz gilt, und es ist selbstverständlich. Da spielt das dann auch keine Rolle, wer glaubt, das geistige Eigentum an dem Quellcode zu haben. Wenn Volkswagen eine Genehmigung begehrt und wir haben Zweifel, ob das alles mit rechten Dingen zugeht, dann können wir uns selbstverständlich alles angucken. Das ist geltende Rechtslage. Und das sollte damit deutlich gemacht werden, selbst wenn es jetzt sich möglicherweise missverständlich liest. Aber ich bin gerne bereit, den Vermerk noch mal zu studieren und das dann vielleicht noch mal, nochmals gefestigter zum dritten Mal, zu sagen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Genau. Das würden Sie dann tun. Bitte schön.

(Dem Zeugen werden Unterlagen vorgelegt - Der Zeuge liest in diesen Unterlagen)

Zeuge Guido Zielke: Das ist ja der Vermerk für den TÜV, und da ging es ja darum - das hatte ich, glaube ich, vorhin auch schon erwähnt -, dass wir die beiden Sachverhalte bitte auseinanderhalten, einmal die HU und einmal das Typgenehmigungsverfahren. In dem Vermerk - das war ausdrücklich auch mein Wunsch - sollte noch mal klargestellt werden - das ist unabhängig von der Inhaberschaft des geistigen Eigentums; die

wollen wir dem Konzern ja auch gar nicht bestreiten, weil die Motorsoftware ja die eigentliche Leistung des Motors dann auch widerspiegelt -, dass wir selbstverständlich reingucken können. Das ist aber wirklich zu trennen von dem Begehren sozusagen des TÜV. Da, wo der TÜV im Rahmen der Typgenehmigungsverordnung für uns unterwegs ist, hat er selbstverständlich, wenn er für uns prüft und er von uns zertifiziert ist, diese Rechte natürlich auch. Ich kann mir auch nicht vorstellen, dass es da jemals Probleme gegeben hat, zumindest nach meinem Kenntnisstand nicht in den zwei Jahren meiner Zuständigkeit.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gleichwohl sind wir ja darauf angewiesen, dass es eben dann doch zu einer Änderung kommt. Ich meine, in der Öffentlichkeit ist es auch so diskutiert worden, dass es eben in der Zukunft möglich sein sollte oder sein soll, dass man eben auch den Quellcode mit prüft. Das ist seitens des Hauses ja auch so mitgeteilt worden. Das konkurriert ein bisschen mit dem, was Sie gerade gesagt haben, dass man nicht unbedingt den großen Erkenntnisgewinn daraus haben kann. Aufwand und Ertrag - so habe ich Sie verstanden - würden da in einem krassen Missverhältnis stehen. Ist das richtig, wie ich es verstanden habe?

Zeuge Guido Zielke: Nicht ganz. Also, ich habe nicht gesagt, dass es keinen Ertrag gibt. Selbstverständlich gibt es einen Ertrag, wenn man Zeit und Geduld hat, sich das alles anzuschauen. Nur, wenn Sie in einem Typgenehmigungsverfahren, was natürlich auch strengen Regularien unterliegt, auch ein Zeitfenster hat, damit der Autohersteller seine Genehmigung bekommt und das Auto dann in der Welt verkaufen kann - - da ist es natürlich erforderlich, dass Sie ein Verfahren entwickeln, was dem nicht abträglich ist.

Und zum Auffinden der Motorsoftware bin ich eher geneigt - - Das ist auch ein Erkenntnisgewinn unseres Hauses; da würde ich auch nicht sagen, dass sich die Stellungnahmen des Hauses geändert haben nach dem Untersuchungsbericht. Da ist so verfahren worden nach dem 22.04., und es sind auch auf der Basis dann aus unserer Sicht zweifelhaftes Motorsteuerungselemente von antragstellenden Unternehmen beim KBA aus der



5. Untersuchungsausschuss

Motorsoftware entfernt worden. Deswegen glaube ich persönlich, dass der Weg, den unser Haus beschritten hat, durchaus ein ertragreicher ist. Das kollidiert nicht mit dem Wunsch, dass man sich die Motorsoftware angucken kann und will. Ich bezweifle nur, dass es einen großen Mehrwert gibt für das, was wir hier im Augenblick diskutieren. Und da, glaube ich, bewege ich mich nicht in Widerspruch zum Haus, zumal ich die Verfügung unterschrieben habe.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und die zweifelhafte Software, die dann verändert worden ist, ist die von den Herstellern dann so genannt worden, dass es sich um Software handelt, die verändert werden müsse, oder ist seitens Ihres Hauses dann darauf gedrängt worden, nachdem man festgestellt hat, dass doch erhebliche Abweichungen zwischen den offiziellen Werten und den tatsächlichen bestehen?

Zeuge Guido Zielke: Das sind alles Ergebnisse nach dem 07.07. Zu weiteren Details möchte ich nichts sagen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut. - Dann bin ich mit meinen Fragen bezüglich des Typgenehmigungsverfahrens durch und gebe das Wort an den Kollegen der CDU/CSU-Fraktion.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Vielen Dank. - Herr Zielke, ich möchte mal ganz allgemein und ganz vorne noch mal anfangen. Am 29.07.2014 wurden Sie ja erst für den Bereich zuständig. Vielleicht können Sie uns zwei, drei Sätze zur Abrundung Ihres Werdegangs noch im BMVI sagen. Bitte schön.

Zeuge Guido Zielke: Also, ich will dann doch mal fünf Sätze mir spendieren und nicht nur zwei.

Nach Abschluss des Studiums habe ich in der Bundesfinanzverwaltung angefangen, drei Jahre Baujustiziar bei der Sondervermögens- und Bauabteilung in Berlin, war dann drei Jahre Aufbaustabshelfer im Ostteil dieser Stadt, auch noch für das Bundesfinanzministerium, bin dann zum 01.03. in das Bundesbauministerium gewechselt,

in einen anderen Geschäftsbereich, war dort Mitglied des Umzugsstabes Bonn/Berlin-Gesetz. Nach 98 - jetzt kommen wir zu Ihrer Frage - bei der Zusammenlegung der beiden Häuser, da habe ich verschiedene Verwendungen in der Wohnungsbaufinanzierung gehabt, das erste Grundsatzreferat im Wohnungsbau 2003. Referatsleiter bin ich seit 1993.

Ich bin dann 2005 betreut worden mit dem Bereich - das war ein weiteres Grundsatzreferat - Stadtentwicklung/Verkehr und durfte mich mit allen Fragen beschäftigen, die meine jetzige Unterabteilung damals geriert hat, um immer zu schauen: Welche Auswirkungen hat das auf die Stadt, wenn ich die StVO verändere? Was bedeutet das im Grunde genommen?

In 2005 habe ich auch noch eine Spezialaufgabe hinzubekommen, die mich mit vielfältigen Akteuren, die auch heute noch eine Rolle spielen, zusammenbrachte. Ich war dann für die Förderung des Radverkehrs zuständig bis einschließlich 2009, und ich bin der Erfinder der Nationalen Radverkehrskongresse und auch der nationalen Fahrradakademie, also durchaus auch in diesen Belangen bewandert.

In 2010 war man dann der Meinung, ich solle mal zwei Jahre ins Wirtschaftsministerium wechseln, um dort in einer schwierigen Fallkonstellation vier Ministerien und das Bundeskanzleramt zu moderieren, um der Elektromobilität auf die Sprünge zu helfen. Diese Aufgabe habe ich dann knapp zwei Jahre gemacht und wechselte dann als Unterabteilungsleiter nach Bonn in den Bereich der Straßenbauverwaltung und hatte dort als Hauptbeschäftigung eigentlich die Straßenbauforschung, die Straßenbaupolitik. Dahinter verbergen sich im Grunde genommen der Bundesverkehrswegeplan und alle Detailaufgaben im Forschungsbereich, also zum Beispiel die Straße der Zukunft, die Tankstelle der Zukunft, Elektromobilität im Straßenraum. Und eines der Projekte, die damals initiiert worden sind, können Sie heute erleben: Elektrotankstellen auf Bundesautobahnen.

Zum 20.06. tat sich dann allerdings - - Zum 29.07. wurde ich dann Unterabteilungsleiter im



5. Untersuchungsausschuss

Bereich Straßenrecht. Das liegt ein bisschen daran, dass ich immer alle drei Jahre neue Aufgaben bekomme, weil ich wahrscheinlich der Einzige bin, der da zum Schluss sagt: Ja, ist spannend; mache ich. - Denn normalerweise wechseln die Leute in meinem Lebensalter nicht mehr so gern. Ich finde, solche Aufgaben sind immer eine neue Herausforderung, und ich stelle mich dem immer ganz gern, selbst wenn ich sagen muss, dass jetzt die letzten zwei Jahre durchaus strapaziös waren und man vielleicht im Lichte dieser strapaziösen Angelegenheit den letzten Wechsel vielleicht besser nicht gemacht hätte.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Gut. Ich hoffe, Sie bereuen diesen Wechsel trotzdem nicht. - Auch eine meiner Standardfragen ganz am Anfang: Im Umweltbundesamt wurde nach dem Bekanntwerden der Vorwürfe durch EPA gegen VW eine Sprachregelung formuliert - die darf ich jetzt - - MAT A UBA-2-1, Ordner 48 von 88, Seite 446; es ist immer noch die gleiche Fundstelle -:

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.

So weit das Zitat.

Die Deutsche Umwelthilfe spricht in einem Schreiben vom 21. September 2015 - MAT A BMWi-2-1, Ordner 11 von 53, Seite 184; auch immer noch die gleiche Fundstelle, seit Wochen - davon, dass ihr Hinweise auf Testzykluserkennung und/oder Abschaltvorrichtungen vorliegen.

Nochmals zur Klarstellung - Sie haben es eigentlich schon gesagt -: Die Mitteilungen der EPA über die Abgasmanipulationen bezogen sich auf

verbotene Abschaltvorrichtungen. Können Sie Ihrer Erinnerung nach bestätigen, dass das UBA oder die Deutsche Umwelthilfe seit längerem auf solche Missstände aufmerksam gemacht haben?

Zeuge Guido Zielke: Das ist eine sehr schwierige Frage. Da muss man natürlich sagen: Nachdem der Skandal hochploppte, waren, glaube ich, alle, die mit dem Thema fachlich verbunden waren, regelrecht entsetzt, und dann gab es eben zwei Fraktionen. Die eine Fraktion hat gesagt: Wir haben es immer schon gewusst; wir haben es auch schon mitgeteilt. - Und wenn man dann gefragt hat: „Legen Sie mal ein Dokument vor“, dann war da Totenstille. Das gilt, glaube ich, auch leider Gottes für die beiden von mir durchaus geschätzten Einrichtungen, die ich ja beide schon kennengelernt habe im Zuge meiner beruflichen Entwicklung. Dann gibt es die andere Fraktion, die gesagt hat: Wir krempeln jetzt die Ärmel hoch und machen etwas.

Bei EPA muss man schlicht und ergreifend wissen: VW hat das eingestanden in den USA, die Messergebnisse, und der Beweis lag nicht vor. VW hat einfach einen Rabatt erhofft. Die Amerikaner haben auch in den Gesprächen, die ich mit ihnen geführt habe - ich glaube, 23., 24., 25. September -, unter Hervorheben, dass es einfach amerikanisches Verwaltungsverfahren ist, uns in keinsten Weise unterstützt bei dem, was wir an Aufklärung leisten mussten. Das liegt natürlich auch ein bisschen daran, dass das amerikanische Recht ein anderes ist als bei uns und dass die Kontakte zwischen der EPA und uns vielleicht auch in der Vergangenheit nicht ganz so glorreich waren.

Aber ich habe das vielfältig erlebt, dass man uns gesagt hat: Ja, das wussten wir schon immer. - Und wenn man dann sagt: „Ja, dann hättet ihr ja auch was machen müssen; dann hättet ihr uns das anzeigen sollen - - Indizien gab es eigentlich nicht. Das gilt, glaube ich, auch für beide Einrichtungen, die Sie genannt haben. Da sind die aber beide nicht allein. Da gibt es auch andere.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ja, danke. - Da darf ich genau an der Stelle noch mal nachlegen; denn die Deutsche Umwelthilfe behauptet ja, dass



5. Untersuchungsausschuss

diese Abweichungen nur mit systematischer Manipulation erklärt werden können, und sagt dann: Da existiert eine enge Kooperation von Autoindustrie, Politik und Verwaltung.

Jetzt haben auch Sie sich immer wieder mit Herstellern und Verbänden ausgetauscht. Sie haben es jetzt gerade schon so ein bisschen angedeutet. Könnten Sie bitte noch ein bisschen konkreter Ihr Verhältnis zu den Herstellern auf der einen Seite und zu den Verbänden auf der anderen Seite darstellen bzw. was in diesen Gesprächen dann auch tatsächlich, ja, ausgesagt wurde?

Zeuge Guido Zielke: Ich bin mir nicht ganz so sicher, Herr Abgeordneter, ob ich die Frage für zulässig erachte. Das klingt ja fast so, als wenn ich eine Beziehung zu Autoherstellern oder zu Umweltverbänden hätte. Nein, wenn die so gemeint ist, dann findet sich dazu nichts in den Akten, und dazu kann ich dann auch eigentlich nichts sagen.

Aber eines ist natürlich klar: Spätestens seit 2005, als ich also den unmittelbaren Bereich der Abteilung des ehemaligen Bundesbauministeriums verlassen hatte, hatte ich natürlich in vielfältiger Art und Weise Kontakt sowohl mit Verbänden als auch mit Umwelt- - also mit Automobilistenverbänden oder mit Umweltverbänden oder mit Verbraucherschutzverbänden. Meine Lesart war immer die, dass jeder, der ein Gespräch haben wollte, es bei mir auch bekam, weil häufig ist es ganz einfach so: Wenn Sie das Mitglied eines Automobilistenverbandes unmittelbar vor sich sitzen haben, dann werden Sie feststellen, dass der hin und wieder doch noch in Nuancen - die sind ganz, ganz wichtig für ein späteres Verhandlungsergebnis - eine andere Lesart hat als zum Beispiel der Verband. Das gilt für fast alle, ob Sie jetzt auf europäischer Ebene den Verband Transport & Environment nehmen und auf der deutschen Seite den BUND oder ob Sie auf der deutschen Seite den VDA nehmen und ACEA und sich dann mit einzelnen Automobilisten unterhalten. Und spätestens nach den zwei Jahren im Bereich der Elektromobilität war ganz klar: Ohne das Wissen, wie auch Einzelne ticken, kommt man nicht aus.

Deswegen ist es auch ganz wichtig, dass man diese Gesprächswünsche nicht abblockt, selbst wenn die eigenen Fachleute sagen: Da kommt ja nichts anderes bei raus. - Meistens ist es doch schon so, weil die Nuancen, die man dort vorgeführt bekommt, ertüchtigen Sie auch später, wenn Sie dann moderieren müssen in komplizierten Verhandlungen, beim Finden zum Beispiel von Konformitätswerten bei RDE. Dann brauchen Sie dieses Detailwissen, und dann hängt es einfach nur davon ab, ob derjenige, der mit einem spricht, meint, er vertritt die eigene Position - und der Gesprächspartner wird das dann umsetzen -, oder ob Sie mit auf den Weg nehmen, wie weit der Automobilist eigentlich tatsächlich ist, was sein Unternehmen bei der Ausgestaltung von Umweltschutzvorschriften erreichen kann. So gesehen haben im Prinzip alle, die kamen, immer Termine bekommen. Und dann gibt es eben engagierte Automobilisten, die Termine begehren, und es gibt auch im Umweltbereich den einen oder anderen.

Es gibt nur eine einzige Ausnahme: Wenn die Verbände - - oder der Automobilhersteller Top-down geht, ja, dann muss er sehen, ob er einen Termin kriegt. Dann kann er bei mir keinen Termin kriegen. Also, es gibt nicht die Möglichkeit, von unten nach oben und von oben nach unten, sondern es gibt immer nur einen Weg: Entweder sucht er die fachliche Auseinandersetzung - dann kriegt er die bei den Fachbeamten; ich bin ja der letzte Fachbeamte; ab dann ist ja nur noch Politik -, oder er geht eben zum Minister oder zum Staatssekretär und führt dort das Gespräch. Dann hat er das Pech, dass ich da auch auf der anderen Seite dabeisitze und die Vorlagen schreibe. Also da, muss ich sagen, hängt es immer von demjenigen ab, der kommt.

Das ist im Übrigen auch gar kein Unterschied, ob das ein Umweltverband ist, der ADAC oder BMW. Das ist in allen Fällen fast identisch, so dass ich sagen muss: Ich habe in der langen Zeit des Wechsels der Einzelnen eigentlich keinen richtig in das Herz geschlossen, weil, wenn sie kommen, wollen sie alle irgendetwas, und in den meisten Fällen wollen sie auch etwas Bestimmtes. So gesehen muss man immer nur ganz genau



5. Untersuchungsausschuss

hinhören, weil dann später, wenn man damit beruflich befasst ist, muss man ja eine Wägung machen.

Und in dem Bereich, in dem ich jetzt unterwegs bin, wo ich ja im Grunde der Messdienstleister des Bundesumweltministeriums bin und dann auch noch das Bundeswirtschaftsministerium und das Kanzleramt hin und wieder huckepack habe, da ist das natürlich umso komplizierter, die Sachverhalte zusammenzutragen, und da verbietet es sich eigentlich regelrecht, Gespräche auszuschlagen, um schlauer zu werden.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Dann bedanke ich mich an dieser Stelle und würde zunächst weitergeben.

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

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. - Herr Zielke, gut, dass Sie Ihren Werdegang noch mal dargestellt haben. 2012 hat der *Spiegel* ja den etwas anders dargestellt oder in einem anderen - - Aber das soll nicht der Gegenstand sein.

Mich würde noch mal interessieren: Sie haben eben gesagt, Sie haben Gespräche geführt mit Umweltverbänden, haben das gerade auch noch mal erläutert. Es gab ja nun auch schon in Ihrer Zeit, 2014, seit Sie in der Rolle als Unterabteilungsleiter sind, in der Sie jetzt sind, Studien, allen voran ICCT, die eine erhebliche Überschreitung von Grenzwerten nachweisen. Die sind auch fachlich nicht infrage gestellt worden. Jedenfalls habe ich nichts dazu gehört bisher. Es gab weitere ADAC-Tests. War das nicht Anlass, da mal genauer hinzugucken vor September 2015?

Zeuge Guido Zielke: Also, ich glaube, die angesprochenen Studien liegen vor meiner Zeit, und inhaltlich, glaube ich, ist auf diese Fragestellung erschöpfend durch meinen Mitarbeiter, Herrn Redmann, was geäußert worden. Ich selber habe zu den gerade von Ihnen genannten Tests keine Erinnerung.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, seit Sie die Leitung der Unterabteilung übernommen haben - bis zum September 2015 -, hat das Thema Stickoxide bei Ihnen irgendwo eine Rolle gespielt oder nicht?

Zeuge Guido Zielke: In der Referatsarbeit ganz erheblich und in der Vorbereitung der RDE-Verhandlungen auch. Das sind ja verschiedene Stufen, die das durchlaufen hat. Selbstverständlich bin ich auch dort immer beteiligt worden. Ich habe auch dafür, für die Maschinenbauingenieure, immer ein offenes Wort gehabt, habe auch gesagt, sie sollen mich auf dem Laufenden halten, weil nach meiner persönlichen Einschätzung gerade das Thema RDE schon erkennbar auch Ende 14 sozusagen die Endphase erreicht hat. RDE ist ja ähnlich wie WLTP eigentlich ein Kind, was nach 2010 ins Laufen gekommen ist, im europäischen Bereich eine lange Performance gehabt hat. Auch das ist ja hier schon in dieser Runde, glaube ich, beklagt worden, dass das immer sehr, sehr lange dauert. Und es war erkennbar, auch zu Beginn meiner Tätigkeit - darauf haben auch Herr Albus, Herr Redmann und die anderen Referatsangehörigen hingewiesen - wird das sozusagen in dieser Legislatur, die ja dann bis jetzt Herbst 2017 geht, eine große Rolle spielen. Deswegen habe ich mich für die Themen interessiert, aber im Kern nicht für jedes Detail. Dazu, glaube ich, langt, selbst wenn man sehr engagiert ist, die Zeit nicht.

Zu der *Spiegel*-Passage will ich nur sagen: Wenn Sie was machen, kriegen Sie nur negative Propaganda. Das ist immer so. Am besten ist immer der dran, der nichts macht; der kommt auch nicht in die Zeitung.

(Zuruf: Das kenne ich!)

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, dann würde mich noch interessieren: Sie haben eben von Anwürfen der EU-Kommission gesprochen und haben das so dargestellt, dass, ob Sie oder das BMVI - - häufig und zahlreich die jetzt hier schon sehr oft erwähnte EU-Verordnung kritisiert oder als verbesserungswürdig angemahnt haben. Wann vor September 2015 ist das genau wo passiert?



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Guido Zielke: Das, was ich dargestellt habe, ist nach September 2015.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, vorher hat es das nicht gegeben, dass vonseiten des BMVI - ich frage noch mal nach - in Brüssel man vorstellig geworden ist und gesagt hat: „Da muss eine Lücke“ - Sie haben eben auch von „Lücke“ gesprochen - „geschlossen werden“?

Zeuge Guido Zielke: Ich kann ja nur für die Zeit reden ab 2014. Da müssen Sie sich eines vergegenwärtigen: Die nationale Vorschrift, die EG-FGV, ist 2008 erstellt worden im Wesentlichen. Ich glaube, Sie haben denjenigen, der sie erstellt hat, nicht als Zeugen gehabt. Sie ist dann zertifiziert worden und ist ohne Beanstandung von Brüssel zurückgekommen.

Es hat dann, glaube ich, aber auch vor meiner Zeit, mal eine Nachfrage gegeben. Das war aber keine richtige Nachfrage, sondern es war eine Diskussion in Brüssel, die entstanden ist zu Details der Verordnung, der europäischen Verordnung. Darauf ist, glaube ich, auch nicht hinreichend geantwortet worden. Aber man kann nicht sagen, dass das Haus nichts gemacht hat.

Zwischen 2014 und 2015, also das Jahr vor VW, ist diese Forderung nicht erhoben worden, im Übrigen auch nicht von den anderen 27 Nationen. Das, was wir da erleben, ist im Prinzip schon so, dass Deutschland, egal wie man jetzt die Rolle Deutschlands einschätzt, in trauter Gemeinsamkeit mit allen anderen dasteht. Fachlich, glaube ich, haben meine Beamten das zutreffend gesagt. Das war keine Diskussion in Fachkreisen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, ich halte noch mal fest: Es ist nicht problematisiert worden in der nötigen Klarheit.

Zeuge Guido Zielke: Wenn Sie das auf eine Änderung des Artikels 5 abzielen, ist es zumindest in dem Zeitpunkt, den ich überblicke in meiner Zuständigkeit, erst problematisiert worden, als wir erkannt haben, dass der Artikel 5 für alle möglichen Motorsteuerungselemente herhalten muss, die verändert worden sind, und es an der juristischen Ausgestaltung in der Tiefe, um es

wirklich zu beurteilen, a) fehlt und es zudem, was ich noch schlimmer fand, auch an Ausführungsvorschriften fehlte. Das haben wir dann auch zum Anlass genommen, das bei jedweder Gelegenheit in Brüssel vorzutragen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Nach September 2015?

Zeuge Guido Zielke: Im Rahmen meiner Zuständigkeit, nach September 15, ja.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Danach habe ich ja gefragt. Dass Sie das nach September 2015 problematisiert haben, da habe ich keine Zweifel dran.

Zeuge Guido Zielke: Da sind wir aber die Einzigen in Europa, nicht? Das will ich mal ganz vorsichtig sagen. Es gibt kein weiteres Land, was uns bei den Anwürfen, die wir gemacht haben in Richtung Kommission, im europäischen Ministerrat am 07.06., Luxemburg, wirklich inhaltlich unterstützt hat. Jetzt, fast ein Jahr weiter oder ein Dreivierteljahr weiter, haben wir die nötige Unterstützung. Damals, als wir damit kamen, hatten wir sie nicht. Daraus kann man fachlich nur den Rückschluss ziehen: Die anderen haben auch eine Lernkurve, und die Lernkurve ist etwas langsamer als die deutsche.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Man kann auch die Erkenntnis ziehen, dass - so sagt ja die EU-Kommission - die Regelungen klar sind. Aber darüber müssen wir nicht diskutieren.

Zeuge Guido Zielke: Die haben Sie für sich allein.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Mich würde noch mal interessieren: Sie haben eben gesagt, ein Elektroingenieur braucht zwei Jahre, um diese Software zu entwickeln. Wir hatten ja einen hier. Der ist noch nicht mal Fahrzeugfachmann, und den haben Sie - oder das KBA - dann später auch beauftragt. Der hat uns gesagt, er hat das in zwei Monaten ohne Vorkenntnisse alleine gemacht. Können Sie mir den Unterschied einfach erklären, wieso zwei Jahre und zwei Monate?



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Guido Zielke: Was ich dargestellt habe, war der Erkenntnisgewinn, den wir gewonnen haben in den Befragungen sowohl der Automobilisten, derjenigen, die die Software produzieren. Wir haben ja sowohl mit Bosch gesprochen, mit Conti und mit Delphi. Und die zwei Jahre beziehen sich sozusagen auf das komplette Lesen der Motorsoftware.

Der von Ihnen genannte Ingenieur, der auf meinen Wunsch dann beschäftigt worden ist vom KBA, weil ich das als sachdienlich betrachtet habe - - Sie dürfen nicht verkennen, dass Opel im Kern auch dadurch, dass Dritte gemessen haben, von uns nachgemessen und dann auch bestätigt werden konnte - - Da war es schon eine Besonderheit, ihn zu nehmen und zu sagen: Guck mal jetzt bitte rein. Opel sagt, das ist nicht mehr vorhanden. Ist das tatsächlich so? - Ich kann nicht beurteilen, ob diese Person in der Lage wäre, bei einem x-beliebigen anderen Auto in der Lage wäre, innerhalb von zwei Monaten alles Mögliche zu finden. Der Erkenntnisgewinn ist ja im Kern eigentlich bisher so, wie ich es vorhin dargestellt habe. Weitere Neuerungen sind nicht gekommen. Ich schließe nicht aus, dass in den Softwares auch noch was anderes versteckt ist. Aber das, was ich vorhin aufgezählt habe, ist das, was wir gefunden haben. Bedingt durch die Personalausstattung, bedingt durch die Arbeit, die auch das Parlament uns bereitet durch die Anfragen - alleine bei Ihrer Fraktion sind das mehr als 1 000 Einzelfragen -, ist natürlich klar, dass das verfügbare Know-how durch alles Mögliche gebunden ist, aber im Kern der Fortschritt etwas langsamer vielleicht verläuft, als wir uns das wünschen.

Ich bin allerdings zuversichtlich, dass durch die Aufstockung und durch die Konsequenzen, die das Haus gezogen hat, auch im Personalbereich, nach Freigabe der entsprechenden Planstellen im Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages - wir müssen ja im Prinzip die wieder durch Einnahmen abdecken; das ist also alles gebührenfinanziert, was dort passiert; die Personen sind tatsächlich noch nicht da - wir à la longue oder mittelfristig oder, sagen wir mal, noch in diesem Jahr weitere Fortschritte erzielen werden.

Ich bin mir nicht so sicher, ob die Frage, zugespitzt von Ihnen, so zu beantworten ist, wie Sie das gerade sagen. Ich würde Ihnen im Augenblick mit Nichtwissen widersprechen wollen. Aber ich habe die zwei Jahre auf die komplette Motorsoftware bezogen, und im Kern geht es ja hier bei dem Abgasskandal um unzulässige Abschaltvorrichtungen. Das ist deutlich schwerer zu finden als das komplette Auslesen. Wenn Sie möglicherweise jetzt einschlägige Erfahrungen haben - durch den Fall Opel ist das ja auch so -, dann ist natürlich klar, dass wir bei zukünftigen Genehmigungen sehr darauf achten werden: Was ist denn eigentlich das entsprechende Fenster, was man noch im Rahmen der jetzigen Vorschriften für rechtsgültig hält? Das ist die eigentlich spannende Frage, vor der wir auch stehen. Und: Wie nimmt man das? Kann man sagen, dass jedes Auto das gleiche Temperaturfenster hat technisch, oder ist das autobezogen?

Das sind so Diskussionen, die uns sehr umgetrieben haben, auch im Vorfeld der Erstellung des Berichts. Da glaube ich persönlich auch, dass die Fachbeamten sowohl meines Hauses als auch des KBA und die Beteiligten, die auf der Forschungsseite sitzen - da sind ja auch Mitarbeiter der BAST dann eingebunden, wenn es Forschungsarbeiten sind -, wir eine Lernkurve haben, und die Lernkurve ist noch nicht zu Ende. Ich behaupte allerdings - das habe ich dann wahrscheinlich im Verhältnis zu Ihnen für mich allein -, dass die Lernkurve in Deutschland etwas höher schon ist als die anderer Länder und ich im Grunde genommen jetzt sehen muss, dass die anderen mitlaufen, dass ich nicht haltmache, aber dass die anderen mitlaufen, damit ich europäisch das geändert bekomme, was wir im Grunde genommen in Deutschland schon umgesetzt haben, allerdings dann auf der Basis nur des Verwaltungsverfahrensgesetzes, und ich hätte das gerne verrechtlicht. Ich hätte im Grunde genommen gerne auch die Ungenauigkeiten der europäischen Verordnungsgebung repariert. Ich brauche keine Guidelines, ich brauche Recht, damit ich dann auf der Basis des Rechts auch im Rahmen des Legalitätsprinzips auch Recht im Rahmen der Typgenehmigung sprechen lassen kann durch das KBA. Das ist das Problem, was ich habe.



5. Untersuchungsausschuss

Man kann natürlich trefflich jetzt darüber streiten: Sind es zwei Jahre oder zwei Monate? Ich habe „zwei Jahre“ gesagt auf das komplette Auslesen. Sie sagen: zwei Monate, einen hochqualifizierten Ingenieur - und das ist der Kollege sicherlich; nachdem er auch für uns gearbeitet hat, kann ich Ihnen das gerne bestätigen - pro Auto. Wenn Sie jetzt die Typgenehmigung betrachten - ich glaube, beim KBA sind das round about alles zusammen zwischen 15 und 20 000 pro Jahr; jetzt müsste man gucken: was ist das, auf das Auto bezogen? -, da kommen wir mit einem Ingenieur nicht aus. Also müssen Sie, auch um Zeit zu gewinnen, ein Verfahren entwickeln, obwohl Sie im Grunde genommen einen Teil der Verantwortung auch im Hinblick auf die Sanktionsvorschriften an den Hersteller ablasten. Das ist keine Amerikanisierung des Rechts, sondern das ist einfach eine Notwendigkeit, um auch den Verwaltungsablauf in den Griff zu kriegen. Aber da wird man schauen. Da bin ich auch nicht sicher, ob das, was ich jetzt gerade erklärt habe, schon der Weisheit letzter Schluss ist. Wir sind bei dem Abarbeiten der Krise auch nicht zu Ende. Wir haben alle Teile angegriffen. Wir haben auch das, was der TÜV uns gesagt hat, dass bei der HU im Grunde genommen auch noch sehr viele Mängel sind. Das werden wir abstellen. Wir werden auch die Endrohrmessung wieder einführen, allerdings mit verbesserten Daten. Das wird sicherlich alles noch dieses Jahr auch das Licht der Öffentlichkeit erblicken.

Also, das ist nicht ganz so einfach zu sagen, ob Sie oder ich recht haben. Möglicherweise haben wir beide recht. Aber es ist jedenfalls eine unterschiedliche Sicht, ob Sie auf die komplette Software schauen oder auf das Finden von Abschalt-einrichtungen. Sie können aber ganz sicher sein, dass wir jetzt ein Schwergewicht auch im Typgenehmigungsverfahren darauf richten, ungeachtet dessen, dass es bei einer Gesamtgenehmigung nur eins von 50 ist. Das müssen Sie immer sehen. Da muss man dann auch schauen, wenn man die Typgenehmigungsverordnung ändern will. Aufgrund der Krisensituation im Abgasbereich muss man aufpassen, dass man nicht an anderen Bausteinen im Licht- oder im Bremsenbereich überdreht. Deswegen muss man da sehr vorsichtig auf

das schauen, was Brüssel uns gibt. Ist es im Abgasbereich genug, oder ist es noch nicht genug? Überdreht das, was wir da machen, möglicherweise, weil es ja eine Typgenehmigungsverordnung für alle Teile ist, in anderen Bereichen? Da neige ich ein bisschen immer dazu, zu sagen: Ändert doch bitte die hochspezialisierten Normen, und ändert das, was zwingend geändert werden muss.

Da werden sich sicherlich auch noch Fragen stellen: Wie ist das denn, wenn dann die Italiener, die Franzosen oder die Briten eine Genehmigung erteilen, und dann fahren diese Autos hier rum, und wir würden dieses Auto in Deutschland nicht mehr genehmigen? Das sind so Fragen, da muss man ran. Das muss man auch in der Typgenehmigungsverordnung ändern. Da kommt dann die große Kritik auch auf, der Fachbeamten, weil die Kommission ja letztendlich die Typgenehmigungsverordnung, deren Entwurf wir ja kannten fachlich, einfach nur um die Marktüberwachung garniert, geändert hat und dann gesagt hat: Und zum Schluss, wenn Zweifel auftauchen, entscheiden wir. - Alles andere, was an Problematiken aufgetaucht ist, ist im Grunde genommen alles noch Bearbeitungsstand der Kommission von 2013, und das betrachte ich als Bundesbeamter für hochärgerlich.

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielen Dank für die sehr ausführliche Antwort auch über den Untersuchungszeitraum hinaus. - Die SPD-Fraktion ist an der Reihe. Bitte schön.

Kirsten Lüthmann (SPD): Wir übrigens auch, Herr Zielke. - Meine erste Frage: Vorhin wurde gefragt: Ist es verboten, außerhalb des NEFZ andere Prüfmethoden zu verwenden? - Habe ich Sie richtig verstanden, dass Sie gesagt haben: „Nein, verboten ist das nicht. Nur, wenn wir andere anwenden, kann das keine Rechtsfolgen haben, weil eindeutig in den verschiedenen Vorschriften festgelegt ist, wie die Normen zu überprüfen sind, und da steht eben nur der NEFZ und nichts anderes“?

Zeuge Guido Zielke: Das ist fast richtig. Wenn Sie natürlich einen begründeten Anlass haben,



5. Untersuchungsausschuss

dass das, was Ihnen vorgelegt wird, nicht genehmigungsfähig ist, weil da etwas ist, was Sie nicht erklären können, wo Sie den Eindruck haben, das kann nicht so sein, haben Sie natürlich alle Möglichkeiten, auch einen anderen Test zu fahren. Sie haben im Rahmen des Verwaltungsverfahrensgesetzes auch diese Möglichkeit. Der § 26 ist da sehr, sehr hilfreich. Deswegen machen wir das ja jetzt auch so, wie wir es machen, weil wir jetzt einen begründeten Anfangsverdacht haben, dass das, was wir vorgefunden haben, möglicherweise nicht nur bei dem einen Auto des Konzerns ist, sondern auch bei anderen Autos. Und dann wird natürlich eine Erklärung verlangt: Was hast du denn in dem Modell XY verbaut? Und sag uns mal ganz genau: Welche Abschaltvorrichtungen sind da drin? - Und dann messen wir das natürlich mit allen Möglichkeiten nach. Das wird auch, wenn dann das KBA entsprechend unseren Wünschen ausgestattet ist, Gegenstand der Dopingtests sein.

Kirsten Lühmann (SPD): Jetzt gibt es aber einen auch von Ihnen als geschätzt genannten Verband, der gesagt hat: „Na ja, aber genau diese Hinweise hattet ihr doch“, weil es diverse Tests gab, die festgestellt haben, dass die Realemissionen auf der Straße mit denen auf dem Rollenprüfstand auseinandergefallen sind. Das wusste man zwar schon früher, aber teilweise sind da so erhebliche Differenzen aufgetaucht, dass das doch einen Anfangsverdacht hätte begründen müssen.

Zeuge Guido Zielke: Da muss ich jetzt aufpassen, dass ich nicht etwas sage, was sozusagen meinen Zuständigkeitsbereich nach hinten verlässt. Im Kern haben diejenigen, die im Haus arbeiten und die als Dienstleister draußen arbeiten, übereinstimmend erklärt - - Ich glaube, es gibt keinen Einzigen, der jetzt im Vorhinein erklärt hätte: Ja, es gibt diesen Hinweis, bei 3 Grad Tiefsttemperatur, bei 10 Grad, bei 15 Grad arbeitet das System anders. - Man war nicht zufrieden möglicherweise hier und da mit den Erklärungen, die sich daraus ergeben, dass Sie auf der Rolle messen. Die Rolle bildet das, was da draußen auf der Straße passiert, überhaupt nicht ab. Es ist auch die Diskrepanz zwischen der Rollenmessung und der Wirklichkeit immer größer geworden. Die Prozentzahlen kennen Sie alle, von 5 auf 20, 25

Prozent, wenn Sie an WLTP, an Verbrauchswerte denken.

Die Fachkollegen und möglicherweise auch die überwiegende Anzahl der Sachverständigen, die Sie gehört haben, haben das als ausreichende Erklärung angenommen und waren der Meinung, dass das, was erklärt wurde durch Dritte, insbesondere im Nachgang zum September 15, nicht hinreichend klar genug war. Ich kann das letztendlich, weil ich diese Tests im Detail nicht kenne - - Und das würde mir auch nicht helfen, wenn Sie mir jetzt ein dickes Buch hinlegen und sagen: Schauen Sie doch mal eben schnell rein, und bewerten Sie das dann. - Da bin ich, glaube ich, als Zeuge auch nicht geeignet. Da müssten Sie einen Sachverständigen fragen. Für mich persönlich in den zwei Jahren war das eine hinreichende Erklärung. Man ist jetzt möglicherweise im Nachgang durch das, was wir erlebt haben, ja, vielleicht ein bisschen traurig - da teile ich das, was Sie gerade gesagt haben -, dass man das vielleicht nicht eher gemacht hat.

Ich muss allerdings auch vorsichtig sagen: Es fehlte etwas, was ganz, ganz wichtig war, jetzt ungeachtet der Tests. Es fehlte die PEMS-Geschichte. Und ich weiß noch, wie stolz ich darauf war, dass ich, ich glaube, das erste industriell hergestellte PEMS-Gerät bei Daimler gesehen habe, um überhaupt zu wissen: „Was ist denn das überhaupt? Wie funktioniert das?“, und dass ich mal so eine PEMS-Fahrt mitmachen durfte. Das war auch Anlass - - das war das einzige Unternehmen, was das jemals angeboten hat. Das konnte ich mir angucken. Das ist also schon zu Beginn meiner Zuständigkeit gewesen. Aber zu dem Zeitpunkt war es offensichtlich das erste Gerät. Das heißt also, vorher gab es das gar nicht.

Und dann muss ich ganz vorsichtig sagen: Bei dieser Sicht, die ich da hatte, bis zum Zeitpunkt der Offenlegung von Volkswagen hat es dann nur noch ein Jahr gedauert. Komischerweise sind auch alle Euro-6-Fahrzeuge bisher erkennbar in Ordnung. Das heißt also, Volkswagen hat irgendwo mal einen Cut gemacht und hat gesagt: Jetzt wird die Motorsteuerung eine andere sein. - Sonst hätten wir heute auch eine ganz andere Welt, will ich vorsichtig sagen, wenn wir bei



5. Untersuchungsausschuss

Euro 6 was gefunden hätten. Haben wir nicht. Andere Hersteller haben möglicherweise die Zeichen der Zeit nicht erkannt, sondern haben die Motorsteuerung, die sie vielleicht programmiert haben 2012, 2013, einfach weiterlaufen lassen.

Kirsten Lühmann (SPD): Hatten Sie nach dem September, also im Rahmen der Aufarbeitung und der Untersuchungen, Kontakt mit Vertretenen des VW-Konzerns?

Zeuge Guido Zielke: Die Frage müssten Sie präzisieren. Wir haben ja mit VW, glaube ich, jede Woche zusammengesessen.

Kirsten Lühmann (SPD): Wunderbar. - Dann frage ich Sie weiter: Was für eine Rechtsauffassung hat VW Ihnen gegenüber hinsichtlich der von denen verwendeten Motorsteuerungssoftware vertreten, und wie haben Sie die eingeschätzt?

Zeuge Guido Zielke: Das ist eine ganz, ganz schwierige Frage, weil Volkswagen in der allerersten Sitzung, wo nur Ingenieure dabei gewesen sind, gesagt hat: Ja, wir haben das in Europa auch verbaut. - In der nächsten Sitzung, wo die Juristen dabei saßen, haben die Juristen erklärt: „Derjenige, der diese Erklärung abgegeben hat“ - der da auch schon suspendiert war - „konnte diese Erklärung für den Konzern nicht mehr abgeben“, sodass wir nicht umhin kamen, den Beweis anzutreten, den wir dann auch angetreten haben. Ich sehe das Schuldeingeständnis des Konzerns darin, dass sie gegen den Bescheid des KBA nicht vorgegangen sind. Das ist dann das, was sozusagen für den Juristen auch zum Schluss bleibt.

Was das jetzt zivilrechtlich, aktienrechtlich und dergleichen bedeutet, das ist eine recht komplizierte Lage. Ich bin mir nicht sicher, ob der, der die Erklärung abgegeben hat damals, die Erklärung wirklich abgeben konnte, ob er das gewusst hat oder nicht. Er ist suspendiert. Das heißt also, er wird auch Teil des Systems gewesen sein, was das veranlasst hat. Es war jedenfalls ein Ingenieur, ein hochgestellter Ingenieur aus der Zentrale.

Kirsten Lühmann (SPD): Aber das müssen wir in diesem Untersuchungsausschuss nicht bewerten.

Zeuge Guido Zielke: Ich Gott sei Dank auch nicht.

Kirsten Lühmann (SPD): Nach dem Bekanntwerden des Skandals hat das Ministerium ja per Erlass verfügt, dass bei den Typgenehmigungsverfahren von den Herstellenden eine Offenlegung eventueller Abschaltvorrichtungen vorgenommen werden muss. Damit waren wir in Deutschland ja relativ einsam auf europäischer Ebene. Haben Sie da Kontakt gehabt mit anderen Ländern/Typgenehmigungsbehörden oder mit der Kommission? Ich frage daher, weil das ja jetzt allgemein seit 01.01. europaweit so ist. Also, war das eine abgestimmte Aktion?

Zeuge Guido Zielke: Also, es ist nicht ganz so, wie Sie es sagen. In Europa so, wie wir das gemacht haben, nein. Die Abgasstrategien müssen offengelegt werden. Ja, dafür braucht es gar keine Weisung. Das hat das KBA schlicht und ergreifend etwas eher eingeführt.

Was wir gemacht haben, ist, dass wir - im Übrigen mit Zustimmung des Direktors der DG GROWTH, den ich ausdrücklich gefragt habe und vorgeworfen habe, dass es keine Ausführungsbestimmungen gibt - - Wenn wir das jetzt einfach machen, so wie wir uns das ausgedacht haben, kriegen wir dann auch wieder ein Vertragsverletzungsverfahren an den Hals, weil wir gegen EU-Recht verstoßen? - Und dann hat der Franzose, der blendend Deutsch spricht, mich angeguckt und hat gesagt: Das ist Ihre Pflicht. - Daraufhin habe ich den Erlass unterschrieben und das eingeführt. Das ist aber noch etwas anderes. Ich lasse mir neben der Abgasstrategie ausdrücklich sagen: „Habt ihr Abschaltvorrichtungen?“, unabhängig davon, ob die unzulässig oder zulässig sind. Und dann sehe ich schlicht und ergreifend, ob das Unternehmen möglicherweise bei 19, bei 17 oder bei 10 Grad einfach eine steile Ausrampung macht und ich im Grunde genommen bei den winterlichen Temperaturen - ich gucke jetzt gerade mal nach draußen; so richtig winterlich ist es nicht, aber viel wärmer als 3 Grad wird es nicht sein - gar keine Abgasreinigung mehr habe. Das haben wir eingeführt, und das wurde geändert. Das wurde bei allen Wagen, die



5. Untersuchungsausschuss

im Prinzip eine deutsche Zulassung haben, sowohl wenn eine Neugenehmigung kam - - Und da hatten wir ein tolles Momentum; denn das Kühlmittel musste ja geändert werden. Das heißt also, die Konzerne mussten kommen. Sie brauchten eine neue Genehmigung. Sie wissen, dass wir in unserem Bericht auch durchgesetzt haben am 22.04., dass im Wege von freiwilligen Serviceaktionen auch eine Änderung vorgenommen werden musste. Und in die Runde gefragt, ist doch klar: Wenn der Konzern bei dem neuen Auto, was kein neues Auto ist, sondern nur ein neues Kühlmittel bekommt, durch eine Motorsoftware das verändern kann, dann wird er das auch für die anderen Fahrzeuge machen können und müssen. Dann räumen wir unsere Zweifel aus, ohne dass wir uns rechtlich vor dem Verwaltungsgericht gestritten haben, und Sie haben dann round about auf einen Schlag mehr als 3 Millionen Fahrzeuge in einem anderen Zustand als vorher.

Das haben wir natürlich sowohl in Den Haag, in Rom, in Paris und in London diskutiert. Alle hielten das für rechtlich fragwürdig und unzulässig im ersten Durchlauf; wir hatten also keine Unterstützung. Mittlerweile eifern die Franzosen uns nach, und ich bin auch nach den Geschehnissen der letzten Wochen sehr zuversichtlich, dass sich Italien als großes autoproduzierendes Land auf unsere Seite schlägt.

Ich habe auch die Hoffnung, dass die Kommission letztendlich, nachdem sie das, was wir uns ausgedacht haben, ja in den Guidelines übernommen hat, das auch verrechtlicht. In dem Gespräch, was die Typgenehmigungsbehörden im Juli 2016 hier im Verkehrsministerium geführt haben, schlug uns nur Ablehnung entgegen. Alle waren der Meinung; „Nein, das machen wir nicht mit“, die Holländer, die Luxemburger und die Italiener. Aber ich glaube, da ist durch das stetige Verhandeln in Brüssel mittlerweile auch ein Umschwung. Ich bin überaus zuversichtlich, dass wir dort eine europäische Regelung kriegen, sobald der Rauch des EMIS-Ausschusses vorbei ist.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke für diese Einschätzung. - Damals, als Sie sagten, Sie haben das mal diskutiert, und alle haben gesagt: „Ist Quatsch“ und „Dürft ihr sowieso nicht“ und

„Wollen wir nicht und brauchen nicht“, war da in der Diskussion auch die Frage: „Wenn wir das jetzt in Deutschland einführen, werden wir als Folge haben, dass einfach in Deutschland es keine Typzulassungsgenehmigungen mehr gibt, die also alle ins Ausland gehen, wo sie dann weniger strenge Vorschriften zu erfüllen haben“?

Zeuge Guido Zielke: Also, „Quatsch“ hat keiner gesagt. Die anderen waren nur der Meinung, dass es rechtlich vielleicht zweifelhaft ist, weil Sie ganz einfach sehen müssen, dass bei der Definition der normalen Betriebsgenehmigungen die Position, die ACEA ja mal eingenommen hat vor vielen, vielen Jahren, dass die normalen Betriebsbedingungen durch den NEFZ geprägt sind, also dass im Prinzip der Autohersteller nur nachweisen muss, was er zwischen 20 und 30 Grad machen muss, dass das die normalen Betriebsbedingungen sind. Das hat natürlich auch Spuren in den Genehmigungsbehörden hinterlassen. Diese Position, glaube ich, hat Deutschland nie geteilt. Sie kennen unsere Position, die wir im Untersuchungsbericht vertreten haben, ohne dass ich das jetzt noch mal wiederholen müsste.

Ich glaube persönlich schon, dass es jetzt noch Genehmigungsbehörden gibt, die das anders machen als wir. Deswegen haben wir ja auch das Verfahren gegen Italien betrieben, bei Fiat. Ich glaube, das Haus hat ganz klare Kante gezeigt, und ich habe überhaupt keinen Zweifel, wenn sich herausstellen sollte, dass ein deutscher Hersteller aus Flensburg weggeht und dieses Auto, was wir nicht genehmigt haben oder nicht genehmigen wollen, in Den Haag oder in Luxemburg zulässt, dass wir dieses Land mit einem Vertragsverletzungsverfahren nach Artikel 30 überziehen werden. Also, die Fachebene hat das vor, und ich kann Ihnen sagen: Wir sind in Sachen Fiat auch sehr erfolgreich unterwegs. Deswegen wird das sehr wahrgenommen, dass Deutschland da voranschreitet und offensichtlich auch bei anderen Nachhall findet. Ich kann gerade den Holländern, die bei RDE und anderswo immer sagen: „Umwelt vorne“, nicht empfehlen, in den Typgenehmigungsunterlagen dann was anderes zu machen. Das könnte dann vielleicht doch schiefgehen. Also, da ist unser Haus, vertreten durch den Mi-



5. Untersuchungsausschuss

nister, wild entschlossen, trotz aller Schwierigkeiten, die dieses Artikel-30-Verfahren für alle beinhaltet, voranzuschreiten und aufzuräumen.

Kirsten Lüthmann (SPD): Danke. - Ich komme jetzt dazu, was wir vorhin auch schon gesagt haben: Was ist mit der Fachexpertise? Also, wir haben jetzt die Regeln, dass sie ihre Abgasstrategie offenlegen müssen, dass sie erklären müssen, ob sie Abschaltvorrichtungen haben oder nicht, wenn ja, welche und warum.

Jetzt kommen wir zu der Frage: Wie wird das eigentlich überprüft? Habe ich Sie richtig vorhin verstanden, dass der Ingenieur, den wir hier auch als Sachverständigen oder Zeugen mal hatten, nur für diesen einen Fall den Auftrag gekriegt hat, also festzustellen nach dem freiwilligen Rückruf von Opel: Ist das jetzt behoben oder nicht? - Wenn ich Sie da richtig verstanden habe, ist meine Frage: Wer hat denn in den anderen Fällen die Expertise gehabt, oder ist die überhaupt da? Ist das sachgerecht? Brauchen wir die noch? Wer konnte das eigentlich feststellen?

Zeuge Guido Zielke: Ich könnte die Frage beantworten. Aber sie liegt nach dem Untersuchungszeitraum, und ich habe dafür keine Aussagevollmacht. Aber ich sage mal das, was man vielleicht sagen kann: Es ist nicht nur *der* Fall. Wir können alle lösen im eigenen Saft.

Kirsten Lüthmann (SPD): Ja, die kriege ich noch hin. - Gab es in der ganzen Diskussion die Frage, was eigentlich mit nicht umgerüsteten Fahrzeugen passiert? Das ist jetzt nicht mehr Untersuchungszeitraum. Vor 14 Tagen hat der TÜV Nord gesagt: Die kriegen von uns keine Plakette mehr, wenn die nicht umgerüstet sind. - Ich möchte jetzt nicht wissen, wie Sie dazu Stellung nehmen. Aber ich möchte gerne wissen, ob man sich damals, als diese verpflichtenden und freiwilligen Umrüstungen angeordnet bzw. initiiert wurden, Gedanken darüber gemacht hat, was es für Folgen haben könnte, wenn die Halter oder Halterinnen dem nicht nachkommen.

Zeuge Guido Zielke: Sie haben zutreffenderweise schon selbst den Hinweis gegeben: Das liegt außerhalb des Untersuchungszeitraums. Unser

Haus - - Ja, das alles, was wir jetzt machen werden, liegt außerhalb des Untersuchungszeitraums, nach dem 07.07.2016.

Kirsten Lüthmann (SPD): Die Frage war: Haben Sie damals darüber geredet oder nachgedacht?

Zeuge Guido Zielke: In dem Zeitpunkt, wo wir die freiwillige Selbstverpflichtung aufgelegt haben und den entsprechenden amtlichen Rückruf, ja, selbstverständlich. Es kann ja nicht sein, dass wir einen amtlichen Rückruf machen, und zum Schluss gibt es dann welche, die dem amtlichen Rückruf nicht folgen in Kenntnis dessen, dass ihr Auto nicht konform ist mit der zugrundeliegenden Typgenehmigung. Also, da kann die Bundesregierung sicherlich auch von allen Beteiligten erwarten, dass man uns dabei unterstützt, die 100 Prozent sicherzustellen. Wenn es einen amtlichen Rückruf gibt, zum Beispiel im Sicherheitsbereich, dann haben mir die KBA-Mitarbeiter - und ich habe keinen Zweifel daran, dass das stimmt - auch gesagt: Dann stellen wir das auch sicher, unabhängig davon, dass wir in einem föderalen Staat leben und im Prinzip viele Verabredungen dann mit anderen und Dritten treffen müssen. - Aber ich bin mir sehr, sehr sicher, dass wir diese Quote erreichen werden. Wir werden sie mit Sicherheit in dem Bereich erreichen, wo wir amtlich unterwegs sind. Und da gibt es ein gestuftes Verfahren - das wissen Sie auch - mit Hinweisschreiben des Konzerns. Dann werden wir alle Möglichkeiten, die sonst die Verwaltungsverfahren rund um das Auto bieten, auch tatsächlich nutzen. Aber der, der nachher zum Schluss was erdulden muss, der nimmt in Kauf, dass er mit einem Auto unterwegs ist, was mehr Schadstoffe ausstößt, als es tatsächlich darf. Sie können von mir überhaupt für diese Person kein Verständnis erwarten.

Wenn Sie mitbekommen haben, wie ja auch bei der HU - das hat ja der Vertreter der TÜV-Organisation hier auch wohl erklärt - viel geschraubt und gemacht wird, dann ist das natürlich auch ein Problem für diejenigen, die an der Motorsoftware herumgefummelt haben und jetzt natürlich einen amtlichen Rückruf erdulden müssen, wo im Prinzip das Auto dann sozusagen - - so äh-



5. Untersuchungsausschuss

lich, wenn Sie einen Apple haben und Sie machen Werkseinstellungen. Das ist dann ein Riesenproblem. Wir schlagen aber, muss ich vorsichtig sagen, zwei Fliegen mit einer Klappe.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann ist die Fragerunde bei unserer Fraktion. - Dann will ich an diesem Punkt ganz gern einhaken. Sie haben eben gerade gesagt, Kunden haben auf jeden Fall aus Ihrer Sicht überhaupt kein Verständnis zu erwarten, wenn sie dem Rückruf nicht nachkommen, um das Auto nachrüsten zu lassen. Nun ist meine Frage: Bei VW war es ja nun so, dass in der Bearbeitung der Untersuchungskommission festgestellt worden ist: Es hat auf jeden Fall eine nicht typgenehmigte Variante des Motors gegeben. - Dann hat es Nebenbestimmungen gegeben, die das aber erst mal festgestellt haben. Vorher war es ja irgendwie alles typgenehmigt, und dann gab es Nebenbestimmungen, und ab diesem Zeitpunkt war klar: Es gibt eine nicht zugelassene Variante auf der Straße. - Daraufhin wurde VW dann verpflichtet, zurückzurufen, und hat nicht von seinem Widerspruchsrecht - - oder keine Rechtsmittel eingelegt, und deshalb hat es auch seinen Weg gegeben.

Nun hat es ja aber auch andere Verdachtsmomente gegenüber anderen Fahrzeugherstellern gegeben, die eben auch zumindest Nachfragen ausgelöst haben seitens der Untersuchungskommission, und dort wurde eben nicht aufgrund dieser Verdachtsfälle gesagt: „Es muss auf jeden Fall verpflichtend nachgerüstet werden“, sondern man hat sich darauf verlassen: Wenn die Hersteller sagen, das machen wir bei der nächsten - - oder wir machen einen sogenannten freiwilligen Rückruf, dann kriegen wir das Ganze auch hin. - Warum diese unterschiedliche Behandlung von VW und den anderen Automobilherstellern?

Zeuge Guido Zielke: Die Fälle sind nicht vergleichbar.

Vorsitzender Herbert Behrens: Die Gründe für die Nichtvergleichbarkeit liegen wo?

Zeuge Guido Zielke: Für eine Ausgestaltung der Motorsteuerung, dass sie ein anderes Abgasverhalten auf der Straße als auf der Rolle hat, ist

klar, dass das ein Defeat Device ist. Was der einzelne Motor bei der festgestellten Abschaltung der Höhe, der Zeit, der Schaltung, der Temperatur hat, könnte man in jedem Fall vortrefflich streiten. Wir haben auch nicht das Rechtsmittel des sofortigen Vollzugs nach § 80 Verwaltungsgerichtsordnung. Das heißt also, wir müssten einen lang andauernden gerichtlichen Streit durchsetzen, wenn wir der Meinung wären, das sei unzulässig. Es gilt auch abzuwägen mit anderen Hintergründen; ich will nur sagen: Arbeitsplätze, Gleichbehandlung in Europa. Wir haben das Problem, dass teilweise Motoren im Ausland hergestellt werden, dort in dem Auto, in dem national ansässigen Auto, verbaut werden. Sie werden dann in einem Auto, was hier produziert wird, verbaut, und es wäre überaus schwierig, das unter Artikel-3-Gesichtspunkten in Einklang zu bringen.

Deswegen haben wir uns entschlossen, dort, wo die Ingenieure Zweifel hatten - - Das ist keine Frage des Rechtszweifels. Ob das Auto eine unzulässige Abschalteneinrichtung hat oder nicht, ist keine juristische Frage. Selbst wenn man Ihnen das - - Glauben schenken mag. Wir haben immer die These vertreten, die eigene juristische These, dann auch hinterlegt durch das Gutachten Brenner und das erste Gutachten des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestages, der Europaabteilung, dass das autobezogen betrachtet werden muss und dass zum Schluss der Ingenieur entscheidet, ob das unzulässig ist oder nicht.

Dann hängt es auch häufig davon ab: Welches Auto ist das? Ist das ein Motor, der eine Entwicklung hat, die letztendlich 2000, 2001 war? Sie dürfen nicht verkennen, dass die Ingenieure der Konzerne auch einen Erkenntnishochlauf hatten. Alleine bei VW gibt es 10 000 Motorvarianten bei diesen Autos, die die Abschalteneinrichtung haben. Das ist nicht unkompliziert. Sie haben, glaube ich, in der letzten Befragung bei einem meiner Zeugen, also aus meiner Abteilung, ja auch festgestellt, dass es selbst bei einem Modell wie dem Amarok einen gibt, der hat es, und einen, der hat es nicht. Dennoch haben wir dann gesagt: Auch der Amarok, der nicht die Abschalteneinrichtung hat, hat so hohe Werte, dass wir Zweifel haben,



5. Untersuchungsausschuss

ob man die wirklich in einem Neungsverfahren genehmigen würde. Da muss Volkswagen ran. Das ist also durch die Ingenieure Auto für Auto bezogen veranlasst worden. Das war ein sehr komplizierter Prozess der Maschinenbauingenieure des KBA mit unserem Sachverständigen von der TU München und teilweise auch unter Beifügung der Meinung des zuständigen Referates LA 27, und das ist dann nachher in den Bericht gemündet.

In der heutigen Lesart, jenseits des Zeitraums, des Untersuchungszeitraums, kann ich Ihnen nur sagen, sind die Fälle letztendlich auch gelöst worden. Die Fälle, wo wir Zweifel hatten, wo wir den Zugriff dann auch hatten im Genehmigungsverfahren, sind, wenn Sie eine Neugenehmigung bekommen, deutlich anders aufgestellt als damals in dem Untersuchungszeitraum. Also, das Auto, der Opel Insignia, der Opel Zafira, wenn Sie den heute kaufen und heute testen, hat der eine ganz andere Performance als damals und ist natürlich auch der freiwilligen Serviceaktion geschuldet und das Ganze in einem vertretbaren kurzen Zeitraum. Da glaube ich persönlich, dass diese flexible Handhabung, die maschinenbautechnisch geprägt war und nicht juristisch, wenn man das jetzt betrachtet und im Gesamtzusammenhang betrachtet, durchaus erfolgreich ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann wurde halt für VW-Fahrzeuge auch festgestellt, dass es eben ab einem bestimmten Zeitpunkt durch die Anordnung von Nebenbestimmungen keine Typgenehmigung mehr gibt, wenn nicht umgerüstet wird. Der Zeitraum davor bleibt unberücksichtigt. Wie muss ich mir das vorstellen? Es ist alles das, was von der Einführung des Motors EA189 - - ist dieser Zeitraum dann genehmigt und in Ordnung und erst ab dem Zeitpunkt der Anordnung der Nebenbestimmungen dieser Motor nicht mehr typgenehmigt?

Zeuge Guido Zielke: Versuche ich mal, die Frage richtig zu verstehen. Ich habe es ja vorhin schon gesagt: Wir haben eine große Bruchstelle beim Volkswagenkonzern zwischen Euro 5 und Euro 6. Die Euro-6-Fahrzeuge sind nach unserem Kenntnisstand nicht mehr mit dieser Abschalteneinrichtung, die wir bekrittelt haben, die wir als unzu-

lässig betrachten - - die ist dort nicht mehr verbaut. Bei den Euro-5-Fahrzeugen - das sind insgesamt ja weltweit rund 11,5 Millionen, in Deutschland rund 2,4 Millionen Fahrzeuge - ist die Nebenbestimmung erlassen worden. Da muss es also auch einen hundertprozentigen Rückruf geben, egal wann die zugelassen worden sind. Und die Fahrzeuge, die nicht zugelassen waren, dürfen auch nicht zugelassen werden, weil sie - - Das haben wir auch für alle Konzernmarken durchsetzen können. Da hat es schwierige Verhandlungen mit Madrid, London und - wer ist der Vierte? Madrid, London; muss ich überlegen; Audi war Luxemburg - mit Luxemburg gegeben, bis wir das sozusagen für alle Konzernmarken machen sollten. Die durften nicht mehr zugelassen werden.

Das, was Sie jetzt ansprechen mit den neuen Bestimmungen, das gilt natürlich jetzt für die neuen Fahrzeuge, ändert im Prinzip aber bei denen, die zugelassen worden sind, nichts, weil die Fahrzeuge ja durch die Nebenbestimmung in einen Zustand gebracht werden, den wir für rechtlich legal halten. Das ist sicherlich auch bestritten. Aber Sie wissen, wie das ist. Wir sind hier nicht mehr an der Hochschule, wo jede Mindermeinung irgendeines Professors zählt, sondern hier zählt die Amtsmeinung, und die Amtsmeinung basiert im Regelfall auf der Berücksichtigung der Rechtsprechung, sei es des BGH oder des Bundesverwaltungsgerichts, und dann kann noch ein weiteres Gericht, das Bundesverfassungsgericht oder der Europäische Gerichtshof, sagen: Ihr irrt. - Aber im Kern ist es im Augenblick so, dass ich die These vertrete, dass wir bei Volkswagen vollumfänglich aufgeräumt haben, was die Nebenbestimmung angeht und die der unterliegenden Autos.

Vorsitzender Herbert Behrens: Die CDU/CSU-Fraktion. Kollege Lange.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Herr Zielke, ich möchte noch mal ein bisschen auf das KBA eingehen. Wir hatten hier bezüglich der Prüftätigkeit des KBA ja schon diverse Zeugen. Da war zum einen der Zeuge Sturm, der in gewissen Punkten sagte, dazu könne er nichts sagen, dann der Zeuge Maag, der sagte, er kenne die Thematik



5. Untersuchungsausschuss

nicht, und der Zeuge Paeslack, der sagte dann: Ich bin kein Jurist. - Es geht jetzt gar nicht um die Aussagen im Detail, sondern ich möchte damit nur so einen kleinen Abriss geben, wie das hier ablief. Wir hatten auch den Präsidenten des KBA im Ausschuss, und der hat dann von einer klaren Aufgabenabgrenzung im Kraftfahrt-Bundesamt zur Sicherstellung größtmöglicher Unabhängigkeit und Spezialisierung in der Aufgabenerfüllung gesprochen.

Jetzt würde uns interessieren, wie das BMVI diese sachgerechte Wahrnehmung der Aufgaben des KBA kontrolliert, und dann würde uns auch interessieren, ob Sie in diese Dienst- und Fachaufsicht des BMVI eingebunden sind.

Zeuge Guido Zielke: Also, den ersten Teil Ihrer Frage, wo Sie Zitate und Teilzitate von Mitarbeitern des KBA hier darstellen, kann ich natürlich überhaupt nicht gewichten, weil ich nicht weiß, in welchem Zusammenhang das gefragt ist.

Ulrich Lange (CDU/CSU): War auch nicht so gemeint.

Zeuge Guido Zielke: Ich bitte auch, zu bedenken, dass das KBA eine hochspezialisierte Bundesoberbehörde ist, wo man im Prinzip in einem sehr spezialisierten technischen Bereich unterwegs ist, und es ganz sicher so sein wird, dass ein Maschinenbauingenieur in einem ganz schmalen Fenster im Grunde genommen seine Begutachtung machen muss. Das Haus hat auch keine Zweifel, jetzt ungeachtet dessen, dass man die Zweifel vielleicht hegen könnte, wenn man berücksichtigt, dass wir uns über Vorgänge unterhalten von 2016 zurück nach 2007, dass die Erledigung der Aufgaben ähnlich wie in anderen Typgenehmigungsbehörden - - Es gibt ja in Europa nur neun, und auch die anderen acht haben ja im Prinzip in diesem Zeitfenster jetzt nicht dadurch gegläntzt, dass sie uns etwas voraus waren im Erkenntnisgewinn. Also, würde ich mal vorsichtig sagen: Aus der Tatsache, dass das KBA die Abschaltvorrichtungen nicht vor dem EPA gefunden hat, würde ich zunächst einmal nicht den Schluss ziehen wollen - sicherlich auch mangels genauere Kenntnis -, dass es ein Organisationsverschulden gibt.

Darüber hinaus gehört das KBA natürlich zu den sechs Bundesoberbehörden, wo die Fach- und Rechtsaufsicht bei uns liegt. Es ist ja vielleicht auch kein Geheimnis in dieser Runde, dass das Haus - ob das jetzt nun der Anlass war oder nicht; es gibt auch verschiedenste Anlässe - in der Fach- und Rechtsaufsicht eine größere Einheitlichkeit erreichen möchte. Es soll eine neue Fachrichtlinie für die Fachaufsicht geben, und da soll das sortiert werden. Wenn man das allerdings sich genau anguckt, sind die Bausteine und das, was man tatsächlich im Wege der Fachaufsicht macht, genauso, wie sie bisher waren. Die Fachaufsicht selber, die basiert dann natürlich darauf, dass Sie Fachgespräche auf der Ebene der Abteilungsleitung führen, mit dem Präsidenten. Das ist also meine Chefin, die jährlich ein Gespräch hat. In den zwei Jahren habe ich kein Gespräch gehabt und auch nicht vertreten.

Es gibt dann die Fachgespräche, die unterhalb der Ebene der Abteilungsleitung laufen, wo dann über spezialisierte einzelne Projekte und Produkte der einzelnen Bereiche gesprochen wird. Da haben Sie heute Morgen den Herrn Dr. Albrecht da gehabt. Der hätte Ihnen im Detail auch Auskunft geben können, wie die Details dieser Gespräche sind.

Daneben gibt es natürlich die allgemeinen Instrumente. Das sind Berichtspflichten, Erlasse, weitere Gespräche, Aufforderungen zu Einzelberichten und natürlich auch zusammenhängend die Mitarbeit des KBA, zum Beispiel jetzt im Bereich des Untersuchungsausschusses, im Bereich der Untersuchungskommission.

Was Sie gerade anklingen lassen, das ist natürlich ein Problem. Das ist bei uns im Haus etwas anders sortiert. Wir haben in dem Bereich, wo wir Maschinenbaureferate haben, zu Amtsbeginn meiner Tätigkeit nicht in jedem Bereich einen Juristen gehabt. Das war das Erste, was ich dann gemacht habe, dass ich im Wege der Abordnung versucht habe, in jedem der Maschinenbaureferate einen Juristen hinzusetzen, der das begleitet. Und auch dass der neue Bereich der Fachaufsicht - - Bei uns ist ja ein neues Referat geschaffen worden. Zum 01.07.2016 [sic!] werden auch Maschinenbauer und Juristen arbeiten, sobald wir die Planstellen



5. Untersuchungsausschuss

freigegeben bekommen, sodass wir ein engeres Miteinander dessen haben, was zu betrachten ist.

Ich habe allerdings nicht den persönlichen Eindruck gehabt - - Ich bin aber persönlich in die Fachaufsicht nicht eingebunden gewesen. Das ist also Aufgabe der Abteilungsleitung, und Sie erinnern sich an den Kernbestand meiner Tätigkeit. Ich unterstütze die Abteilungsleitung bei der Erledigung ihrer Aufgaben. Das heißt also, ich habe zwei Nachteile: Erstens. Ich sitze nie vor einem weißen Blatt Papier und habe eine tolle Idee und schreibe die runter. Und das Zweite ist: Ich unterschreibe so gut wie nichts. Das heißt also, da muss man jetzt auch aufpassen, dass man sich nicht zu etwas äußert, was man vielleicht vollumfänglich nicht überblickt. Aber das KBA ist genauso wie andere Bundesoberbehörden durchaus an einer engeren Leine. Das ist keine unabhängige Facheinrichtung in dem Sinne, dass die tun und lassen können, was sie wollen. Es gibt also eine Fachaufsicht. Es gibt eine Rechtsaufsicht, und die trägt auch Sorge dafür, dass das rechtliche Verhalten - denken Sie nur an den Begriff „Legalität“, den ich schon zweimal benutzt habe - auch funktioniert. Das schützt nicht davor, hier und da Vorkommnisse zu haben, wo man sich fragt: Warum sind die nicht drauf gekommen? - Da muss man schauen, ob man organisatorisch was machen muss. Ich glaube das aber noch nicht erkennen zu können.

Wir haben jetzt auch im KBA eine neue Abteilung geschaffen; die wird jetzt aufgebaut, sobald die Planstellen da sind. Und wir werden ganz rigide das, was wir im Typgenehmigungsverfahren haben, und das, was wir außerhalb des Typgenehmigungsverfahrens haben, da, wo wir Prüfungen haben, voneinander trennen, sodass wir im Prinzip noch stärker als bisher den Doppelblick haben. Wir werden natürlich auch die Juristen - - darauf gucken. Wir haben die Aufgabe der Fachaufsicht über genau diesen Bereich einem weiteren Maschinenbauingenieur, der jetzt auch seine Arbeit schon aufgenommen hat, übertragen. Ich bin da sehr zuversichtlich, dass das uns mittelfristig auch weiterbringt. Ich kann nicht erkennen, dass wir sehr viel falsch gemacht haben in diesem Bereich.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Sie sehen, dass ich die beiden Zettel weiterschiebe, die ich da noch hatte, weil damit die Fragen zum großen Teil aufgrund ausführlicher Antwort mit erledigt waren.

Ich gehe jetzt noch mal auf das Thema Felduntersuchung ganz kurz ein. Auch da hatten wir auf eine Kleine Anfrage der Kollegen der Grünen, die jetzt gerade nicht da sind, gefragt - ich zitiere, also Kleine Anfrage, Bundestagsdrucksache 18/8445 -:

Hatte das KBA die Möglichkeit, unzulässige Abschaltseinrichtungen 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?

Die Unterabteilung LA II hat dazu folgende Antwort vorgeschlagen:

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 zu prüfen.

Rechtsgrundlage.

Zeuge Guido Zielke: Hatte ich eigentlich die Hoffnung, dass das schon abgearbeitet ist, aber ich will das gerne noch einmal betonen. In der entsprechenden Verordnung - - Oder: Ich glaube, dass es im Jahr 2007 eine Richtlinie gibt. Das ist keine Rechtsgrundlage. Das KBA macht das, was es macht, freiwillig. Aber eine Rechtsgrundlage gibt es nicht.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Deswegen stelle ich die Frage noch mal, weil so weit waren wir ja vorhin. Jetzt ist aber die Frage: Die Felduntersuchung wurde dann über die Untersuchungskommission - - Da wurde dann mit 22. September



5. Untersuchungsausschuss

eine Felduntersuchung angeordnet, oder bringe ich jetzt was durcheinander?

Zeuge Guido Zielke: Das vermag ich letztendlich nicht zu beurteilen, weil ich noch nicht zum Kern Ihrer Fragestellung vorgedrungen bin, zumindest geistig nicht. Das liegt vielleicht daran, dass ich keinen Kaffee mehr habe. Ich werde jetzt gleich eine Sitzungsunterbrechung beantragen und mir eine Tasse Kaffee holen. Die Cola, glaube ich, bringt es nicht; die ist auch lauwarm.

Aber wenn es so ist, wie Sie jetzt gerade gefragt haben, dann kann ich nur sagen: Das, was wir jetzt gemacht haben und dann in dem Bericht niedergelegt haben, ist klassisch nicht eine Felduntersuchung im Sinne Ihres Ausschusses. Das ist Ausfluss des Verwaltungsverfahrensgesetzes, weil wir einen begründeten Verdacht hatten und dem auch nachgehen wollten und zumindest auch für die, die in Deutschland eine Typpenehmigung beantragt haben, auch zwingend auf der Basis des § 24 konnten. Ob man jetzt nun sagt: „Der § 24 taugt auch, um Fiat zu untersuchen“, glaube ich, finde ich nicht so ganz dramatisch, weil ich glaube, dass wir dann letztendlich ja das Recht haben aus dem Artikel 30. Wenn die Werte sozusagen - - wenn erkennbar ist, dass es da ein Problem gibt, dann müssen wir auch auf der Basis des 30, der Voraussetzungen des 30 der entsprechenden Verordnung der EU, auch auf der Basis dieser Verordnung natürlich Tatsachen beibringen, sodass wir das dann schon können.

Zum Schluss, wenn es hart auf hart käme und ein Hersteller sich weigern würde, dann würde ich sagen, dann machen wir vom 24 Gebrauch und erzwingen das halt. Das geht ja. Das hat es noch nie gegeben; aber rechtlich ginge das. Deswegen sehe ich das Problem eigentlich nicht.

Das Problem, was wir jetzt haben werden, wenn die neue Verordnung, die ja Marktüberwachung machen soll, noch nicht da ist: Machen wir das weiter auf der Basis des 24? Im Hinblick darauf, dass das Feld noch nicht komplett betrachtet ist, und im Hinblick darauf, dass wir auch jetzt den Markt nach meiner Einschätzung überwachen müssen, ist hinreichend Anlass, es auch zu machen zukünftig auf der Basis des 24. Aber ich

habe schon den Eindruck, dass die Kommission auch wild entschlossen ist, die Verordnung möglichst bald zu machen.

Ich habe nur vorhin versucht, deutlich zu machen: So, wie sie sich das vorstellt, finde ich das aber nicht ganz so schick, weil die Konsequenzen aus der ganzen Messerei sind nicht erkennbar. Wenn ich in Slowenien drei Autos messe und die sind nicht konformitätskonform, was bedeutet denn das? Ich muss meiner Meinung nach an all das, was ich messe, Rechtsfolgen hängen. Im Augenblick ist es schlicht und ergreifend, dass wir dann eine CoP machen und messen nach. Bei der CoP würden wir jetzt natürlich auch die Instrumentarien, die wir kreiert haben im Rahmen der Überprüfung, im Rahmen des Untersuchungsausschusses [sic!] nehmen. Aber ich hätte das gerne mehr verrechtlicht, und ich brauche vor allen Dingen auch eine Möglichkeit, dass ich ausländische Fahrzeuge, die möglicherweise nicht nach meinen strengen Kriterien hier auf der Straße sind, von der Straße holen kann oder zumindest, sagen wir mal, eine gewisse Zeit, bis ich die Auseinandersetzung mit anderen Ländern geführt habe, verbannen kann. Das ist alles in dem neuen Entwurf nicht geregelt. Die tun einfach so, als wenn sich die Welt zwar weiter gedreht hätte, aber Volkswagen eigentlich nicht gewesen wäre als Case, und das ist das Problem, was wir haben. Das kann aber Deutschland leider nicht allein lösen. So weit wir gehen konnten, sind wir gegangen, und wir müssen jetzt die Kommission zwingen, den Weg zu Ende zu gehen.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Gut. Das reicht mir. Dann können wir jetzt eine Kaffeepause machen, oder wie war das? Zumindest Nachschub.

Zeuge Guido Zielke: Ich würde mir gern noch einen Kaffee holen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, wir können die Sitzung kurz unterbrechen, um uns noch mal zu versorgen. Dann machen wir noch mal eben fünf Minuten Pause; dann ist das so.

(Unterbrechung von 14.20
bis 14.32 Uhr)



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut, dann setzen wir die Vernehmung des Zeugen Zielke fort. Die CDU/CSU war durch mit ihrer Fragerunde.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ich bin aber so weit für diese Runde jetzt abgeschlossen. Sonst hätte ich nicht -

Vorsitzender Herbert Behrens: Kein Break.

Ulrich Lange (CDU/CSU): - kein Go gegeben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Genau. So hatte ich Sie auch verstanden.

Das gibt mir die Möglichkeit, noch mal, weil es ja noch nicht so lange her ist, an diesem Punkt anzusetzen, wo es um die Anordnung der Nebenbestimmungen ging. Dann erklären Sie mir bitte noch mal als Nichtjuristen: War es denn - - Also, bis zum Zeitpunkt der Nebenbestimmungen liefen die Autos so, wie sie liefen. Dann hatte man festgestellt: Es entspricht nicht den Typpenehmigungswerten. Aber durch die Festsetzung der Nebenbestimmungen ist doch ein neuer Zeitpunkt festgelegt worden. Was ist mit dem Zeitraum davor? Hätte überhaupt diese Typpenehmigung denn erfolgen müssen zu Anfang, gegeben werden dürfen? Oder ist die nicht dadurch obsolet, wenn man zu einem späteren Zeitpunkt feststellt: „Die Grundlagen haben sich verändert, es wird mit einer Abschaltvorrichtung, mit einer illegalen Abschaltvorrichtung, agiert“? Dann heißt das doch: Ich muss den Ursprungszeitraum als Zeitpunkt nehmen, wo nicht genehmigte Typen auf der Straße gewesen sind.

Zeuge Guido Zielke: Die Nebenbestimmung ist nicht rückwirkend obsolet. Wir hätten sicherlich auch die Möglichkeit gehabt. Wir hätten einen Widerruf machen können, also die Möglichkeiten, die die entsprechende nationale Verordnung vorsieht. Wir haben aber Gebrauch gemacht von der Nebenbestimmung. Das ist vielleicht dem deutschen Recht eigentümlicher als anderen Rechten in anderen Staaten. Die Franzosen und die Italiener haben das, glaube ich, so nicht und sind vielleicht auch darüber ganz unglücklich, weil wir unter Verhältnismäßigkeitsgesichts-

punkten, unter Berücksichtigung weiterer Erwägungen - das sind auch Arbeitsplätze und Ähnliches - natürlich gesagt haben: Was passiert, wenn man die Typpenehmigung entzieht? Was ist dann an Unsicherheit da sowohl im Markt, auch bei den Verbrauchern? Der Verbraucher hätte ein Auto, da würde man ihm die Betriebserlaubnis dann entziehen müssen. Das wären ja die Konsequenzen gewesen.

Und mit der Nebenbestimmung haben Sie ganz elegant die Möglichkeit, das zu heilen, was in dem Auto sozusagen rechtswidrig ist. Und davon haben wir Gebrauch gemacht. Ich finde persönlich, wenn ich das alles so betrachte, auch unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit - das ist ja diskutiert, warum man das macht -, war das das auch in der Verhältnismäßigkeit beste Mittel.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nun haben Sie dabei ausschließlich über die Verhältnismäßigkeit gesprochen. Da sind ja auch Kfz-steuerrechtliche Fragen - - sind ja eigentlich auch damit berührt, wenn ich das richtig sehe. Was war letztendlich der Ausschlag, um zu sagen: „Wir machen es über die Anordnung der Nebenbestimmung und nicht mit einem Widerruf“?

Zeuge Guido Zielke: Also, die Kfz-Steuer spielte in diesem Zusammenhang gar keine Rolle, weil durch die Anordnung der Nebenbestimmung, garniert auch damit, dass es für den Verbraucher keine Nachteile geben darf, der Katalogwert der CO₂, der ja ursächlich ist dann auch für die Bestimmung der Kfz-Steuer, ja in allen Fällen gehalten worden ist. Und so gesehen haben Sie dieses Problem eigentlich gar nicht.

Es gab in dem gesamten Verlauf - das konnte man leider Gottes auch pressemäßig verfolgen - mal ein Modell, wo es ganz, ganz kritisch wurde. Das war der VW Passat, wo VW sicherlich auch versucht hat, mit weniger Aufwand die Nebenbestimmung zu erfüllen, als wir eigentlich vorgesehen hatten. Dann hat es halt eben länger gedauert, bis Volkswagen verstanden hat: Wir meinen das auch definitiv ernst, sie müssen bei jedem Modell den Katalogwert halten. Und es war nach relativ kurzer Zeit eigentlich auch klar, dass sie das können.



5. Untersuchungsausschuss

Das ergibt sich ganz einfach schon alleine daraus, dass ja Euro 6 im Prinzip rauskam ohne diese Abschaltvorrichtung, sodass man eher die Frage aufwerfen muss: Warum haben die das denn überhaupt gemacht? Notwendig, technisch notwendig war das alles nach meiner persönlichen Einschätzung nicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut, danke schön. - Dann haben Sie das für mich so weit aufgeklärt.

Ich komme auf die Arbeit der Untersuchungskommission zu sprechen. Sie haben es ja einleitend schon gesagt, was Ihre - - zumindest skizziert, mit welchem Auftrag Sie in der Untersuchungskommission gearbeitet haben. Dazu gehört auch, dass Sie am 24. September 2015 an einer Telefonkonferenz mit dem US-EPA teilgenommen haben und dort Herr Grundler auf der Seite der US-EPA teilgenommen hat. Und der berichtete später über dieses Treffen am 28. September 2015 in einer Notice of Violation an die Volkswagen AG, die Audi AG und die Volkswagen Group of America:

Den Firmen wird ein Verstoß gegen das Verbot zur Nutzung von Abschaltvorrichtungen der Emissionskontrolle zur Last gelegt. Die verwendete Zykluserkennung führt zu einer Emissionserhöhung bis zum Faktor 40 im Realverkehr.

Und dann kommt ein für mich wichtiger Satz:

Emissionserhöhungen bei bestimmten VW und Audi Dieselfahrzeugen sind seit 2014 bekannt. Es konnten bisher seitens der Hersteller keine akzeptablen technischen Lösungen zur Verbesserung der Emissionen vorgestellt werden.

Das ist das Material BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 27-7357.6-2, Ordner 54, Blatt 20. Wissen Sie, worauf die Aussage von Herrn Gundler beruhte, bei bestimmten Fahrzeugen von Audi und VW seien seit 2014 Emissionserhöhungen bekannt?

Zeuge Guido Zielke: Also, in dem Gespräch, in diesem Telefonat war er sehr einsilbig, und er hat im Grunde genommen, was im Nachgang wahrscheinlich aus seiner Sicht auch zutreffend war, aus einem amerikanischen Verwaltungsverfahren einem deutschen Beamten, der in Deutschland sozusagen für die Typgenehmigung zuständig ist - weitere Teilnehmer waren ja weitere Beamte und auch der Präsident des KBA - - denen wollte er im Grunde genommen keine Informationen geben, sodass sich mir der Vermerk so erschließt: Er hat Volkswagen mitgeteilt: Ja, wir sind mit den Deutschen im Gespräch. - Und der zweite Teil, den Sie zitiert haben, basiert sozusagen auf Messungen, die er selber veranlasst hat. Und es ist ja bekannt, dass es ein langes Geplänkel zwischen Volkswagen, der kalifornischen Behörde und der EPA gegeben hat, bis dann das Eingeständnis von Volkswagen in Amerika war: Ja, es handelt sich um eine illegale Abschaltvorrichtung.

Die Zahlen selber kann ich nicht bestätigen. Sie stimmen auch mit den Messergebnissen, die wir hatten, nicht überein. Was da gemessen worden ist, wie es gemessen worden ist, hat er auch in weiteren Gesprächen eigentlich nicht mitgeteilt. Es hat ja weitere Gespräche auch gegeben. Es hat einen Termin des Ministers in den USA gegeben. Aber das war eher auf dem Austausch - - auf einer höheren Ebene ein Austausch, als dass wir fachlich Informationen bekommen haben.

Ich habe das außerordentlich bedauert. Ich muss allerdings auch sagen, dass wir jetzt ja im Umgang mit Dritten ähnlich verfahren. Also, solange wir die Verfahren nicht abgeschlossen haben, auch die Verfahren zur - - die wir im freiwilligen Bereich machen, müssen wir natürlich sehr, sehr vorsichtig sein mit der Weitergabe von Daten. Wir haben sie ja auch bis heute, und das hat uns ein weiteres Vertragsverletzungsverfahren eingebracht, eingebrockt, auch der Kommission so nicht geben können, weil diese Verwaltungsverfahren schlicht und ergreifend nicht abgeschlossen sind. Und ich kann mir in einer Verhandlungsführung mit Dritten meine Position nicht dadurch schwächen, dass ich Dritten sage, was ich mache. Das wäre überaus unklug und im Grunde genommen auch ein Verstoß gegen deutsche Verwaltungsvorschriften.



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich habe das eher so gelesen: als recht klare Bekanntmachung, dass bei bestimmten VW- und Audi-Fahrzeugen eben seit 2014 höhere Werte als die angegebenen existieren und dass man sich halt als US-EPA an die Hersteller auch gewendet hat. - Hat man sich auch in Deutschland an die Hersteller gewandt nach diesen Informationen?

Zeuge Guido Zielke: Das kann ich Ihnen nicht sagen. Das ist mir nicht bekannt. Bei den Zahlen vielleicht, bei dem 40-Fachen, müssen Sie einfach noch mal berücksichtigen, dass die Werte in den USA andere sind als bei uns und Volkswagen ja zumindest bei den ersten beiden Serien es auch nicht geschafft hat, durch Umstrukturierungen, durch Verbesserungen den Wert überhaupt zu erreichen. Und das hat ja dann auch zu einem anderen Paket geführt als für Europa.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, unabhängig vom Faktor, ob der nun 40 oder weniger betrug, aber ein Hinweis, dass seit 2014 offenbar - -

(Zuruf)

- Ach, Entschuldigung, das habe ich gar nicht beachtet. - Gut, dann setze ich es in der nächsten Runde fort und gebe zunächst der SPD-Fraktion das Wort. - Keine Fragen. Bündnis 90/Die Grünen. Oliver, bitte.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, herzlichen Dank. - Ich würde noch mal nachfragen auch beim Thema Untersuchungskommission. Wo und wie hat denn eigentlich die Entscheidung stattgefunden zu sagen: „Was ist jetzt noch zulässig an Abschaltvorrichtung, und was ist nicht mehr zulässig?“ Weil: Sie haben ja dargelegt: Vorher war das alles nicht klar, nicht bekannt, und man wusste es auch gar nicht. Und dann muss ja irgendwann die Entscheidung getroffen worden sein: Okay, das Thermofenster ist noch legal bei einer Temperatur - oder bei einer Temperatur nicht mehr. Wie ist das entschieden worden?

Zeuge Guido Zielke: Also, ich kann mich nicht erinnern, dass ich von Entscheidung gesprochen habe. Im Untersuchungsbericht gibt es Zweifel an

bestimmten Herstellern, an bestimmten Autos. Und den Zweifeln sind wir dann in den weiteren Genehmigungsverfahren und in den weiteren Verabredungen zum Umsetzen der freiwilligen Selbstverpflichtung nachgegangen. Das ist auto-bezogen gemacht worden. Die Ergebnisse liegen noch nicht vor. Sie sind nicht veröffentlicht. Im Detail kann ich dazu nichts sagen. Aber es gibt keine Entscheidung.

Sie werden auch in dem Untersuchungsbericht nicht finden, dass die Bundesregierung, vertreten durch das Bundesverkehrsministerium, der Meinung ist, dass es ab einer bestimmten Temperatur unzulässig ist oder ab einer höheren Temperatur dann zulässig. So etwas gibt es nicht, weil wir persönlich der Auffassung sind, dass es, je nachdem, wann der Motor sozusagen das Licht der Welt erblickt hat - - Die Motorstrategie ist - das ist fast erstaunlich und auch kaum nachzuvollziehen - häufig bei den Autos sehr, sehr unterschiedlich, selbst wenn es eine Modellfamilie ist. Es ist zwischen den Töchtern im Konzern sehr unterschiedlich. Also, wenn es ein Audi-Motor, eine Entwicklung ist, kann das sein, dass der im Audi A4 ganz anders arbeitete als im Audi A6 oder im Golf oder im Passat, sodass man sich im Prinzip also die Autos im Einzelnen anschauen muss. Das macht die Sache relativ komplex.

Wenn Sie natürlich eine Feststellung haben, dass - - Ich will mal ganz vorsichtig anfangen. Sie haben ein starkes Runterrampen nach 22 Minuten, und Sie stellen den Wagen einfach ab und machen wieder an, und dann funktioniert das System wieder. Dann hat das natürlich mit Motorschutz nichts zu tun. Das ist ein ganz klares Signal. So ein Auto würden wir in Deutschland nicht genehmigen. Wenn das Auto eine Entwicklung ist von 2005 und es rampt bei 10 Grad aus, dann haben Sie schon die Schwierigkeit, den Nachweis zu führen: Ja, das ist aus der Sicht eines Maschinenbauingenieurs eine unzulässige Abschaltvorrichtung - ungeachtet dessen, dass man angesichts der Temperaturen in Mitteleuropa, insbesondere auch im mittleren Teil Europas, der Meinung sein kann, 10 Grad ist also wirklich keine Temperatur, die man für ein starkes Ausrampen nehmen kann.



5. Untersuchungsausschuss

Und diese Zweifel haben wir dargelegt und sind dann im Nachgang meines Erlasses vom 26.04. dazu übergegangen, jeden einzelnen Hersteller, wenn er kommt mit einer Neugenehmigung, danach zu untersuchen: Was können wir ihm eigentlich genehmigen? Und dann werden Sie irgendwann einmal, wenn die Ergebnisse veröffentlicht werden, feststellen: Es wird eine ganz natürliche Spreizung geben. Und das müssen Sie dann noch messen auch mit denjenigen, die jetzt auch den Weg gegangen sind. Also, Frankreich wird den Weg gehen, Italien ist den Weg jetzt gegangen seit Neuestem.

Und dann muss man sich das ganze Potpourri einmal anschauen, wie das aussieht. Und deswegen glaube ich persönlich, dass man in einem europäischen Markt eine Regelung braucht, eine klarere Regelung auch: „Was sind normale Betriebsbedingungen?“, und zwar auch jenseits noch der Regelungen, die Sie mit RDE schaffen. Bei RDE nehmen Sie ein bestimmtes Temperaturfenster. Das Temperaturfenster ist dann deutlich weiter als bisher. Es ist auch klar. Aber es gibt eben auch Temperaturen jenseits dieses Fensters, und es gibt natürlich auch Kilometerangaben. Und ich hatte natürlich überhaupt keine Lust, wenn man am Schluss dann eine Diskussion bekommt: Nach wie vielen Kilometern wird denn abgeschaltet? Deswegen glaube ich, dass man da insgesamt - um Ihre Frage zu beantworten - keine Festlegung treffen wird, und ich werde auch hier keine tun können, weil die Rechtsansicht relativ einfach ist.

Wir gucken uns jeden Motor an, und wir gucken uns dann insbesondere an: Was ist dann in dem Motor verbaut, und wie wirkt sich das aus? Und da haben wir zumindest da, wo deutsche Hersteller Genehmigungen bekommen haben, in jedem einzelnen Fall ja immerhin erreichen können in der Untersuchungskommission, dass eine Anpassung vorgenommen wird, und die Anpassungen sind dann nach dem 22.04. verhandelt worden. Da kann ich sicherlich in Aussicht stellen, dass der Öffentlichkeit diese Ergebnisse auch vorgestellt werden und dass wir im Prinzip durchaus etwas Erkennbares an Fortschritt vorweisen können.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. - Sie müssen aber nur irgendwann entschieden haben, wie Sie dieses Vorgehen machen. Das habe ich jetzt - - Ist das in einer Kommissionsitzung besprochen worden? Oder ist das irgendwie so entstanden, hat sich zufällig entwickelt? Weil: Das muss ja irgendwann mal eine Entscheidung gewesen sein, wo man die Trennlinie dann zieht, die Sie uns jetzt beschrieben haben.

Zeuge Guido Zielke: Also, für den Bericht ist es ja relativ erkennbar. Der Bericht ist in drei Gruppen geteilt. Und dann muss man natürlich sehen: Die Gruppe I - -

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das ist die Entscheidung. Aber Sie haben nicht - - Wo ist die Entscheidung getroffen worden?

Zeuge Guido Zielke: In der Untersuchungskommission. Das ist ein Kollegium. Da ist darüber gesprochen worden. Der Vorsitzende ist ein Staatssekretär. Wir haben Beamte unseres Hauses dabei gehabt, wir haben einen Unabhängigen dabei gehabt und das KBA, und wir haben dann darüber gesprochen: Wie teilen wir die Gruppen ein, und wo haben wir Zweifel? Und die Zweifel sind dann auch in einer Linie - - Wenn Sie sehen, RDE ist 2,1 zum Stand 01.09.17.: Also müssen Sie für das, was im Feld liegt, davon ausgehen, dass die Werte höher sind.

In dem entsprechenden Handbuch des Bundesumweltamtes ist mit vier gearbeitet worden. Die Franzosen, die französische Staatsregierung arbeitet mit dem Faktor fünf. Und wir haben dann festgelegt: Wir legen auf die Zahl von 2017, auf die 2,1, 40 Prozent drauf. Das sind dann 3,0. Und das ist etwas, das würden wir als zumindest auf den ersten Blick ohne illegale Abschalteneinrichtung erreichbar halten. Alles andere ist dann die Gruppe II, und Volkswagen ist die Gruppe III.

Das mag vielleicht in Ihren Ohren zu hoch sein, ist aber sozusagen die Festlegung, die getroffen worden ist. Und die ist auch, genauso wie alle anderen Fachvorschläge, politisch nicht angegriffen worden. Die Leitung unseres Hauses hat sich den Fachvorschlägen des Kollegiums sowohl in



5. Untersuchungsausschuss

der Person des Leiters der Untersuchungskommission als auch in der Person des Ministers angeschlossen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. - Also das heißt - - Ich verstehe das richtig, die Entscheidung, dass ein Fahrzeug, was eine dreifache Grenzwertüberschreitung hat in den Tests, noch zur Gruppe I gerechnet werden kann, ist ein Stück weit willkürlich.

Zeuge Guido Zielke: Willkürlich? - „Willkürlich“ hört sich jetzt in Ihren Ohren schön an, in meinen nicht. Sie mussten ja einen Maßstab finden. Sie mussten einen Maßstab finden auch unter Berücksichtigung derjenigen, die im Prinzip außer uns messen. Die Franzosen haben eine Untersuchungskommission gehabt. Die französische Regierung hat daraus Konsequenzen gezogen und hat gesagt: Jeder Renault-Motor, der unterhalb von fünf ist, kriegt von uns noch eine französische Genehmigung - beim Wert, beim Konformitätswert.

Wir haben mit den Italienern gesprochen, mit den Briten gesprochen, und wir waren schon der Meinung, dass man auf den tatsächlichen gefundenen Konformitätswert, der sozusagen nach RDE gemessen ist, für das, was sozusagen draußen ist, cf-Wert - - dass man dort noch etwas drauflegen muss, weil die Fahrzeuge, die da sozusagen im Markt sind, aus einer Vorzeit stammen.

Den Begriff „willkürlich“ kann ich nicht teilen. Sie müssen für eine solche Darstellung einen Wert nehmen. Man hätte auch im Prinzip - das hätten Sie aber wahrscheinlich auch beanstandet - sagen können: Wir machen nur zwei Gruppen, den, der offensichtlich betrogen hat wie der Volkswagen-Konzern mit all seinen Autos, wo die Werte teilweise aber besser sind als bei Wettbewerbern - kaum nachvollziehbar akademisch - - und der anderen Gruppe, die einfach höher sind. Und dann muss man natürlich auch noch sehen, dass es nach den Arbeiten - die Untersuchungskommission besteht ja fort - auch weitere Entwicklungen gegeben hat. Also, der Untersuchungsbericht hat einen Stand vom 22.04.

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

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

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann möchte ich Sie, Herr Zielke, noch mal auf die BAST-Studie ansprechen und deren Wirkung in die Untersuchungskommission hinein. Wir haben in den Akten eine Vorlage zur Information von Staatssekretär Odenwald, von Herrn Dr. Holdig erstellt und von Ihnen abgezeichnet. Und da heißt es unter der Überschrift „Zusammenhang mit aktueller VW-Problematik“ - Zitat -:

Das Kraftfahrt-Bundesamt ... hat mittlerweile bestätigt, dass sowohl bei den untersuchten VW Golf als auch bei den Audi A4 Dieselmotoren eingebaut sind, bei denen VW aktuell Manipulationen eingeräumt hat. Das KBA hat daraufhin die Ergebnisse aus dieser Studie in die laufenden Untersuchungen mit eingebunden. Der BAST-Bericht war zur Veröffentlichung vorgesehen, wurde aber, aufgrund der laufenden Untersuchungen des KBA, vorläufig zurück gestellt.

Das ist die Fundstelle BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 27-7357.1-3, Ordner 5, Seite 302.

Und meine Frage: Inwiefern wurden die Ergebnisse aus dem BAST-Forschungsprojekt in der Untersuchungskommission verwertet?

Zeuge Guido Zielke: Das BAST-Forschungsvorhaben hatte nach unserer Einschätzung einen ganz anderen Inhalt. Es war von vornherein - das wissen Sie ja - ein Forschungsvorhaben. Es war beschränkt. Es hatte zwei Teile. Die späte Veröffentlichung war dem zweiten Teil geschuldet und hatte mit dem ersten Teil, der Untersuchung der Autos, eigentlich nichts zu tun. Ich glaube nicht, dass es einen großen Einfluss auf das hatte, was in der Untersuchungskommission dann gemacht wurde und was festgestellt wurde.



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber es ist korrekt, dass die Ergebnisse mit eingebunden worden sind in die Arbeit der Untersuchungskommission?

Zeuge Guido Zielke: Man hat sich das natürlich angeguckt und hat geguckt: Ist da irgendetwas, wo man sozusagen Rückschlüsse auf das machen kann, was wir dann später gemacht haben? Das kann man aber im Wesentlichen verneinen, weil es eine andere Grundlage hatte.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ist die Untersuchungskommission denn zu der Erkenntnis gekommen, dass bereits im Jahr 2011, nach der Feststellung der Auffälligkeiten von VW-Fahrzeugen, hätte eingestiegen werden sollen? Das war ja Gegenstand des Forschungsprojekts von BAST. Es gab ja Hinweise darauf, dass es da Abweichungen gibt.

Zeuge Guido Zielke: Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Können Sie mir sagen, ob es weitere Argumente gab, die Veröffentlichung des BAST-Berichts bis zum Abschluss der KBA-Untersuchung zurückzustellen?

Zeuge Guido Zielke: Also, außer den von mir genannten und den von Ihnen dargestellten kann man höchstens die Aufgeregtheit der Situation betrachten. Aber weitere Argumente gab es nicht. Die BAST, das haben Sie ja auch befragt, hat, alleine der Bereich des Professors Seeck, 160 laufende Forschungsvorhaben. Da gibt es auch Zeitverzögerungen. Das ist nicht ungewöhnlich, dass Forschungsvorhaben auch nicht sofort veröffentlicht werden. Einen richtigen inhaltlichen Beweggrund, es zu dem Termin, wo es dann freigegeben worden ist, freizugeben, gab es eigentlich nicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Wurde das Faktum erörtert, dass im Rahmen dieses Forschungsprojekts es bei zwei getesteten VW-Golf-Fahrzeugen Abweichungen der CO-Emissionen vom Typprüfwert gegeben hat? Das ergibt sich aus dem Material BMUB-2-1, Ordner 5, Blatt 186.

Zeuge Guido Zielke: Was ist Ihre Frage?

Vorsitzender Herbert Behrens: Die Frage ist, ob Ihnen das bekannt ist, dass im Rahmen dieses Forschungsprojekts diese zwei Fahrzeuge als auffällig dann auch identifiziert worden waren.

Zeuge Guido Zielke: Damals nein. Das war vor meiner Zeit.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich meine, es war ja Gegenstand des Berichts, den Sie in die Untersuchungskommissionsarbeit mit einbezogen hatten.

Zeuge Guido Zielke: Ja, aber er spielte - - Das, was Sie in dem Forschungsbericht erlebt haben, und auch die Nachfragen, die dazu waren fachlicherseits zu diesen beiden Erhöhungen, spielten im Prinzip in dem Untersuchungsbericht der Untersuchungskommission keine Rolle.

Vorsitzender Herbert Behrens: Mhm. - Ich frage das deshalb, weil wir natürlich auch im Rahmen der Ausschussarbeit hier immer auf die Frage abzielen: Hätte man auch vor dem Zugeben seitens VW, dass man über Abschaltvorrichtungen diese Werte erzielt hat - - ob man das nicht hätte vorher zumindest erkennen können, weil es bestimmte Indizien gab? Und an dieser Stelle war es halt die BAST-Studie, die durchaus signifikante Abweichungen festgestellt hat.

Zeuge Guido Zielke: Also, wenn ich mich richtig erinnere im Nachgang - - Ich habe ja auch, um mir ein komplettes Bild zu verschaffen, zu Beginn der Tätigkeit der Untersuchungskommission - ich war dort ja nur einfaches Mitglied - die Altakten angeguckt. Ich hatte schon den Eindruck, dass auch die Fachkollegen meines eigenen Referates - und das war ja im Kern dort der Herr Redmann - eine hinreichende Begründung gegeben haben, warum man dieses Indiz zu dem Zweck, den Sie jetzt gerade in den Raum stellen, nicht heranziehen konnte. Das war schlüssig genug, sodass es in dem weiteren Fortgang auch keine Bedeutung hatte.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut. - Aber konkret wurden ja Fahrzeuge dann überprüft in NEFZ-Tests, auch in variierten Tests, und zwar - - Jetzt



5. Untersuchungsausschuss

beziehen sich meine Fragen auf die Umgebungstemperatur, also das heißt die 10-Grad-Tests. Bei der Lektüre des Abschlussberichts ist aufgefallen, dass bei elf Fahrzeugmodellen auf die variierten NEFZ-Tests mit 10°C verzichtet worden ist. Und dies war der Fall beim Audi A3. Und wir lesen in der *Süddeutschen Zeitung* vom 14. Dezember 2016: Danach haben Experten des Joint Research Centre im August 2016 beim Audi A3 zwei Indizien gefunden, die auf eine Abschaltvorrichtung hindeuten. Und gerade beim NEFZ-Test bei 10 Grad Umgebungstemperatur überschreitet der Audi A3 den Grenzwert für NOx danach deutlich. Die *Süddeutsche Zeitung*, wie gesagt, berichtet das am 14. Dezember, abgerufen das Ganze auf der Homepage am 9. Februar 2017.

Und auf Seite 16 des Abschlussberichts wird der Prüfzyklus drei, NEFZ 10 Grad, vorgestellt. Und da findet sich die Bemerkung:

Dieser Test wurde erst aufgrund der Erfahrungen während der laufenden Messkampagne mit aufgenommen.

Meine Frage: Welche konkreten Erfahrungen führten dazu, den zusätzlichen NEFZ-Test bei 10 Grad Umgebungstemperatur mit aufzunehmen?

Zeuge Guido Zielke: Erlauben Sie mir doch, dass ich vorher noch mal was zum Audi A3 sage. Auch diese Forschungseinrichtung musste nach dem Artikel, der in der *Süddeutschen* stand, und unserem Nachgehen des Falles zugestehen, dass man Rohdaten weitergegeben hat. Weil: Die haben das Auto - - zwei Autos getestet. Ein Auto war in Ordnung, das zweite war nicht in Ordnung. Man hat die Rohdaten weiter nach Brüssel gegeben. Von dort sind sie dann in der Presse gelandet. Das ist überprüft worden. Die Forschungseinrichtung musste den Rückzug antreten und musste zugestehen, dass die zweite Messung irregulär war. Der Audi A3 ist in Ordnung. Es gibt da keine Beanstandungen. Wir sind dem nachgegangen. Das nur so weit zu dem Arbeiten verschiedener Einrichtungen und zu dem Weitergeben von Daten.

Zu Ihrer Fragestellung. Ja, es ist zutreffend. Aufgrund der Tatsache, dass wir festgestellt haben in den Untersuchungen des KBA, dass die Temperatur eine signifikante Bedeutung hatte und dass es Hersteller gab, die zum einen bei 17 Grad und zum anderen bei 19 Grad abgestellt haben, und auch Hersteller bei 10 Grad im Grunde ein scharfes Ausrampen hatten, haben wir im Prinzip einen zusätzlichen Test gemacht. Jetzt könnte man sagen: Ja, da hätten Sie ja alle Autos noch mal wiederholen können. - Die Kapazitäten waren teilweise nicht da. Und zum Schluss drängte ja alle Welt darauf, den Bericht zu veröffentlichen. Deswegen dauert das. Also, der Bericht selber ist nicht die lange Dauer, sondern das sind die Tests. Wir mussten Kapazitäten frei haben. Deswegen wurden vielleicht nicht alle getestet.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke. - Die SPD-Fraktion. Kirsten? Fragen von euch? - Dann Oliver Krischer für die Grünen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja. - Am - ich gucke gerade nach - 10.11.2015 gab es eine Staatssekretärsrunde, an der Sie auch teilgenommen haben mit Staatssekretär Odenwald, Machnig, Flasbarth und einem Vertreter - das war nicht der Staatssekretär - aus dem Justizministerium. Das ist - fürs Protokoll - BMJV-2-1, Ordner 5, Seite 134. Und da wird vorgestellt, was die neue Software bei VW für die 2-l-Motoren bewirkt. Und aus der Unterlage geht hervor, dass dargestellt wird - ich zitiere mal -:

... derzeitige Tests mit neuer Software bewirken NOx-Anstieg, allerdings innerhalb der gesetzlich zugelassenen Toleranzschwelle ...

Meine Frage ist: Was ist eine „gesetzlich zugelassene Toleranzschwelle“? Der Begriff taucht auch in anderen Dokumenten auf. Ich finde aber in den ganzen gesetzlichen Bestimmungen nichts zu einer gesetzlich zugelassenen Toleranzschwelle.

Zeuge Guido Zielke: Das ist möglicherweise ein sprachliches Unding. Gemeint ist im Kern immer die Grenze, die natürlich vorgeschrieben ist. Das liegt bei 80 mg für Euro 6.



5. Untersuchungsausschuss

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, aber offensichtlich überschreitet - - Also, es wird überschritten, aber - - Wenn ich Ihnen das vorlese:

... derzeitige Tests mit neuer Software bewirken NOx-Anstieg, allerdings innerhalb der gesetzlich zugelassenen Toleranzschwelle ...

Das heißt, da wird irgendetwas überschritten. Also, entweder ist es der Grenzwert, aber es kann keine Toleranzschwelle - - Also, Sie müssen es mir erklären. Ich frage einfach.

Zeuge Guido Zielke: Dann würde ich gern mal das Dokument sehen wollen.

(Abg. Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) begibt sich auf den Weg, dem Zeugen eine Unterlage vorzulegen - Der Zeuge kommt Abg. Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) entgegen und nimmt die Unterlage entgegen)

- Ich komme Ihnen ein Stück des Weges entgegen.

(Der Zeuge geht zu seinem Platz und liest in der Unterlage)

- Darf ich auch noch den zweiten Teil sehen?

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe nur den Teil jetzt im Moment hier.

Zeuge Guido Zielke: Da kann ich - - Also mit diesem Teil, der mit Sicherheit nicht Aufschluss darüber gibt, was sozusagen die neue Software nach dem Vollziehen des durch das KBA Angeordneten bedingt, ist das so nicht schlüssig. Also, es ist nicht so, dass nach dem Bescheid, der gemacht worden ist, die NOxe steigen. Das wäre ja auch ein Wahnsinn, dass die nach der erneuerten Software steigen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Deshalb frage ich ja.

Zeuge Guido Zielke: Wir haben im Kern hin und wieder bei einzelnen Motorvarianten das Problem gehabt, dass von Volkswagen ja verlangt worden ist, dass auch der Katalogwert bei CO₂ nicht steigen sollte, weil das ist auch eine kommunizierende Röhre zwischen NOx und CO₂. Und da musste eine Gesamtoptimierung gemacht werden. Aber es gibt kein einziges Modell nach der Freigabe des KBA, wo im Prinzip die Freigabe durch das KBA dazu geführt hat, dass das Auto jenseits des gesetzlich Zulässigen für dieses Modell einen höheren Wert hat. In diesem Fall ist es ja dann wahrscheinlich auch Euro 5, und dann ist der Wert 180. - Sprachlich sicherlich unglücklich so, wie es da steht.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay, gut. - Dann würde ich noch mal zur

(Der Zeuge begibt sich auf den Weg, um Abg. Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) die vorgelegte Unterlage zurückzubringen)

- lassen Sie, ich komme es gleich holen - Untersuchungskommission fragen. Ich habe das ja jetzt so verstanden: Man hat Feststellungen gemacht, und dann ist man mit den Messwerten - also, man hat gemessen - auf die Hersteller zugegangen und hat dann daraufhin einen Text formuliert, den wir alle kennen, der veröffentlicht worden ist zu den einzelnen Fahrzeugtypen. Meine Frage ist: Sind diese Texte mit den Automobilherstellern abgestimmt worden, oder sind sie ihnen zur Kenntnis, vorab zur Stellungnahme zur Kenntnis gegeben worden, und, wenn ja, bei welchen ist das passiert?

Zeuge Guido Zielke: Das Ministerium hat nach meinem Kenntnisstand keine Texte abgestimmt. Das KBA hat in den Bereichen, wo es technisch wichtig war, es richtig zu beschreiben, diese Textpassagen abgestimmt, sicherlich auch, um zu vermeiden, dass es später zu Schadensersatzforderungen kommt, wenn dort das, was der Her-



5. Untersuchungsausschuss

steller uns gegenüber erklärt hat, falsch dargestellt ist. Man muss da ja auch daran denken, dass das möglicherweise, wenn es falsch gewesen wäre und durch die Bundesregierung der Eindruck entstanden wäre, dieser Hersteller verbaut in seinen Autos etwas, was illegal ist - - das würde ja auf das Geschäftsfeld des Autoherstellers ganz erheblich Auswirkungen haben. Ich glaube nicht, dass darüber hinaus Papiere ausgetauscht worden sind, also auf weitere Bereiche.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Ich frage jetzt zu den Textteilen, die zu den einzelnen Fahrzeugtypen zugeordnet sind. Da sind die Graphen, wo die Messungen sind, und daneben finden sich Texte. Sind diese Texte den Herstellern zur Stellungnahme zur Verfügung gestellt worden?

Zeuge Guido Zielke: Das ist mir im Detail nicht bekannt. Das, was da gemacht worden ist, ist vom KBA allein verantwortet worden. Es ist - - Nach meinem Kenntnisstand sind auch nur technische Details verabredet worden. Ich will nicht ausschließen, dass dafür auch Bausteine ausgetauscht worden sind da, wo es technischer Natur ist. Das ist im internationalen Bereich nicht unüblich, haben die Kollegen im Nachgang erklärt, und es soll sich auch nur darum gehandelt haben, dass technische Details ausgetauscht worden sind. Es geht dort nicht um Bewertungen, und es geht insbesondere auch nicht um darauf basierende Schlussfolgerungen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Mhm. Interessant. - Dann hätte ich noch die Frage: Haben Sie eigentlich an allen Sitzungen der Untersuchungskommission - - oder an wie vielen haben Sie teilgenommen? Weil: Ich darf jetzt nur bis zum Untersuchungszeitraum fragen. Oder an den meisten? An vielen?

(Kirsten Lüthmann (SPD):
Das sind alles unbestimmte
Rechtsbegriffe!)

- Ich will ihm die Antwort erleichtern, damit er jetzt nicht sagt: Ich weiß es nicht mehr genau.

Zeuge Guido Zielke: Der Beamte Zielke war in der Zeit nicht krank. Der Beamte Zielke durfte im November 2015 seinen Urlaub nicht antreten, obwohl er genehmigt war, war dann allerdings im Februar und im Mai im Urlaub - 16. An den Sitzungen, die da stattgefunden haben - die kann ich jetzt nicht auswendig sagen -, habe ich nicht teilgenommen. Ansonsten habe ich teilgenommen. Es gab allerdings auch Sitzungen, da wurde ich als einfacher Beamter rausgeschickt, um irgendetwas zu erledigen, was noch wichtiger war als die Sitzung selbst.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Okay. - Wie oft hat - -

Zeuge Guido Zielke: Ich würde mal grob schätzen - wir liegen so jetzt ungefähr bei 70 Sitzungen -, ja, ich würde vielleicht sagen, ich habe 10 Prozent verpasst, eher weniger. Aber genau sagen kann ich das wirklich nicht, da müsste ich zählen. Ich betrachte das auch nicht als richtig spannend.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Okay. Das verlangt auch niemand. - Wie oft hat der Minister teilgenommen?

Zeuge Guido Zielke: Das ist jetzt so ähnlich so eine prognostische Situation. Der Minister hat in den ersten Runden überhaupt nicht teilgenommen, und wir hatten, glaube ich, drei Termine, wo es auch darum ging, ihm persönlich einen Eindruck über das zu verschaffen, was wichtig war. Das war einmal Fiat, das war einmal Opel, und das war einmal Bosch. Da hat der Minister teilgenommen. Das müsste auch in den Unterlagen vermerkt sein. Das ist, glaube ich - - war weniger als 5 Prozent aller Sitzungen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und im Übrigen werden wir den Minister selbst danach befragen können.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Danke.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ihrerseits keine Fragen? - Dann meine Frage noch mal bezüglich



5. Untersuchungsausschuss

der Rechtfertigungsgründe für eine Abschalteneinrichtung. Das war ja doch ein sehr zentraler Punkt der Untersuchungskommission. Meine Frage an Sie: Wie viele Sachverständige wurden von der Untersuchungskommission VW beauftragt, herauszufinden, wann eine Abschalteneinrichtung zulässig und wann sie unzulässig ist?

Zeuge Guido Zielke: Nach meiner persönlichen Wahrnehmung war das natürlich eine ganz grundlegende Einschätzung, die die Regierung relativ schnell treffen musste. Deswegen haben wir neben der Bildung einer eigenen Rechtsauffassung uns eines weiteren juristischen Gutachtens bedient. Darüber hinaus gab es natürlich auch Zugang zu dem, was sozusagen in der Öffentlichkeit, dort, schon veröffentlicht war oder in der Öffentlichkeit kursierte. Und im Kern haben wir unsere Rechtsauffassung auf die drei Gutachten gestützt, die ich vorhin zitiert habe. Wir haben im weiteren Verlauf der Untersuchungsausschusssitzungen noch ein weiteres Gutachten beauftragt zu zwei Automobilisten, wo wir erheblichen Diskussionsbedarf hatten zwischen den Maschinenbauingenieuren, um sicher zu sein, dass wir dann in das - - in die - - bei der Entscheidungsfindung das richtige Ergebnis machen - - haben. Darüber hinaus haben wir zu dem Komplex des Artikels 5 kein weiteres Gutachten mehr gebraucht.

Man muss allerdings ganz vorsichtig sagen: Ob man das jetzt als Gutachten oder gutachterliche Einschätzung sagt oder als Beitrag eines Mitglieds der Untersuchungskommission zum Untersuchungsbericht, hat natürlich der Wachtmeister hier und da durchaus auf mehreren Seiten und hin und wieder auch in einzelnen E-Mails etwas aufgeschrieben. Ob man das jetzt nun als Gutachten bewertet oder als gutachterliche Einschätzung, da können Sie mit Herrn Professor mal diskutieren. Da hat er manchmal eine sehr eigensinnige Meinung.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich frage Sie jetzt direkt nach dem Gutachten, was von der Deutschen Umwelthilfe über das KBA übersandt worden war am 5. April 2016, und das kommt zu dem Ergebnis, dass eine Abschalteneinrichtung aus

Gründen des Bauteilschutzes bzw. der Dauerhaftigkeit von Bauteilen unzulässig ist und dem Argument, mit welchem beispielsweise die Daimler AG ihre Anpassung an die Betriebsbedingungen begründet - - Das ist die Fundstelle BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 23-7363.1, Ordner 12, Blatt 40 bis 42. Ist Ihnen dieses Gutachten der Deutschen Umwelthilfe bekannt?

Zeuge Guido Zielke: Also, die im Netz verfügbaren Gutachten sind uns natürlich bekannt. Es ist auch so, dass wir teilweise durch Dritte Gutachten bekommen haben. Wenn es das Gutachten des Herrn Professor Klinger ist, ist mir das auch bekannt. Dafür gilt das, was ich vorhin schon mal, eingangs, sagte. Wenn ich jetzt noch an der Hochschule wäre und müsste sozusagen meinen großen öffentlichen Schein schreiben, müsste ich das alles berücksichtigen, müsste das alles darstellen und gewichten. Im Referendariat ist es im Kern schon so, dass Sie dann schreiben: Was sagt das Bundesverwaltungsgericht? Und wenn es keine Bundesverwaltungsgerichtsrechtsprechung gibt - die es hier nicht gibt -, dann guckt man nach, ob es Obergerichte gibt, die etwas entschieden haben. Ansonsten gilt dann sozusagen die Meinung des Amtes, in dem Sie arbeiten.

Wenn Sie etwas unsicher sind oder wenn die Bedeutung der Angelegenheit also eine Dimension hat, wo Sie sich vergewissern wollen, beauftragen Sie ein eigenes Gutachten und gewichten natürlich die damals vorliegenden Teile.

Wenn ich jetzt das Datum 05.04. höre, muss ich sagen, ist das von uns beauftragte Gutachten sicherlich erstellt worden ohne die Expertise des Professors Klinger.

Generell sind wir allerdings so vorgegangen - das gilt aber nicht für juristische Gutachten; da habe ich ja gerade schon das Maßgebliche gesagt -: Bei allen anderen Kenntnisständen, die wir bekommen haben, sind wir so verfahren, als wenn es die neue Verordnung schon gäbe, und wir haben also sämtliche Messergebnisse, die uns dienstlich zugänglich gemacht worden sind, ins System eingespeist und haben gesagt: „Überprüft das, guckt euch das an!“, ungeachtet dessen, wie das Auftreten der Einrichtung uns gegenüber medial war.



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: In den Akten des KBA finden sich mehrere Dokumente, in denen das Kraftfahrt-Bundesamt bestätigt, dass vormals von einer Abschalt einrichtung betroffene Fahrzeugmodelle nun keine unzulässige Abschalt einrichtung mehr aufweisen. Das ist da beispielhaft für den VW Amarok im Material BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 23-7363.1, Ordner 8, Blatt 59 ff. Und beispielhaft sei die Bestätigung für den Fahrzeugtyp 2H, eben Verkaufsbezeichnung Amarok, genannt. Dort heißt es:

Folgende Sachverhalte wurden durch das KBA mit dem dargestellten Ergebnis überprüft:

A) Nichtvorhandensein zulässiger Abschalt einrichtungen

Ergebnis: Es wurde keine unzulässige Abschalt einrichtung festgestellt.

B) Offenlegung zulässiger Abschalt einrichtungen

Ergebnis: Die vorhandenen Abschalt einrichtungen werden als zulässig eingestuft.

Meine Frage an Sie: Welche zulässigen Abschalt einrichtungen fanden sich bei den Tests der Untersuchungskommission „Volkswagen“?

Zeuge Guido Zielke: Wenn ich da anfangen, sind wir, glaube ich, heute Abend noch da. Aber ich habe zum Amarok Folgendes gesagt: Der Amarok hat zwei verschiedene Modellvarianten, dann noch mit unterschiedlichsten Motorleistungen. Und es gibt Modelle des Amarok, die gehören zu den 2,4 Millionen, und es gibt Modelle des Amarok, die gehören zur freiwilligen Selbstverpflichtung, zu den 630 000. Je nachdem, was Sie jetzt sozusagen gerade vor sich liegen haben, gehört entweder das Auto zu dem einen oder zu dem anderen. Selbst wenn ich jetzt zu Ihnen käme oder Sie mir das überlassen würden, kann ich im Augenblick nicht sagen, ob die Motorvariante, die Sie da gerade vor sich haben, zu dem einen oder zu dem anderen gehört. - Im Kern ist das aber so.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann noch einige Fragen zum Abschlussbericht der Untersuchungskommission. Meine erste Frage: Waren Sie selbst daran beteiligt, den Abschlussbericht der Untersuchungskommission VW zu verfassen?

Zeuge Guido Zielke: Ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und ich ziele darauf ab, dass Medienberichten zufolge es eine starke Einflussnahme der Automobilhersteller auf Formulierungen gegeben haben soll. So soll Opel sich beim KBA über die verwendeten Formulierungen beschwert haben, die da heißen:

Man könne dem Entwurf „nicht zustimmen“, die Formulierungen würden „einen Gesetzesverstoß“ des Konzerns nahelegen, was der Hersteller zurückweist. Man verwahre sich gegen die Formulierung des Ministeriums, es handele sich um „manipulierte Fahrzeuge“.

Das ist beim *Spiegel*-Artikel zu finden, abgerufen am 20. Januar 2017. Die Titelzeile des *Spiegel*-Artikel ist: „Mit industriefreundlichem Gruß“.

An anderer Stelle soll ein Mitarbeiter des KBA an einen Mitarbeiter des BMVI zu einer Textstelle, die den Hersteller Porsche betrifft, geschrieben haben, man habe den „Text ... ‚mit dem Hersteller abgestimmt‘“ und bewusst „auf bestimmte Formulierungen verzichtet, weil“ - Zitat - „‚der Hersteller an dieser Stelle so empfindlich‘ sei“.

Auch das ist der gleiche Artikel, abgerufen am 20. Januar 2017.

Können Sie das kurz erläutern, wie sich da die Arbeit, die Zusammenarbeit - Sie haben es vorhin ja schon angedeutet, dass Sie vielfach Kontakte hatten; aber jetzt in Bezug auf den Abschlussbericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ - - wie hat da die Zusammenarbeit zwischen Automobilherstellern und Kommission stattgefunden?

Zeuge Guido Zielke: Nach meinem Kenntnisstand, und das umschließt eigentlich, soweit ich



5. Untersuchungsausschuss

das jetzt sagen kann, auch die Fachebene, hat es keinen einzigen Austausch von Papier unseres Hauses mit den Automobilisten jenseits dessen, was wir gerade schon besprochen haben, gegeben.

Bei dem Fall Porsche ist dieser technische Sachverhalt, der auch diese inkriminierte Beo- - Bewertung umfasst, auch einem Referenten des Referates LA 27 zugeleitet worden. Der hat das aber nicht weiter offengelegt, sodass weder der Referatsleiter noch der Unterabteilungsleiter das gesehen haben. Es betraf aber auch nur die technische Bewertung.

Sie müssen sich vergegenwärtigen, dass alle Hersteller ungeachtet dessen, dass sie sich am Ende einer langen Diskussion bereit erklärt haben, eine freiwillige Serviceaktion zu machen, sehr, sehr großen Wert darauf gelegt haben, nichts Illegales zu machen. Und im Kern ist es dann einfach so, dass man gesagt hat: Gut, wir lassen dahinstehen, ob ein Ausrampen bei 10 Grad dem Geist und den Normen der Europäischen Kommission entspricht, wenn ihr das freiwillig abstellt.

Das ist allerdings nicht sozusagen anhand von Texten besprochen worden, sondern das ist mit den Automobilisten besprochen worden in den Sitzungen der UK. Texte sind nach meinem Kenntnisstand nicht ausgetauscht worden. Das wäre, vorsichtig gesprochen, auch sicherlich unzulässig, weil Sie wissen, dass der Bericht eigentlich auch nicht passagenweise in der Öffentlichkeit war, jedenfalls nicht die wertvollsten und wichtigsten Bausteine.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke. - Weitere Fragen der SPD-Fraktion?

Kirsten Lüthmann (SPD): Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Grüne? - Oliver Krischer.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich frage da grade noch mal nach. Das heißt, es hat Gespräche gegeben, wo Sie dann mit den Automobilherstellern besprochen haben: So, wenn ihr jetzt 20 Grad - Sie nennen das „Ausrampen“ -

habt und ändert das in Zukunft - sag ich mal -, dann ist okay, dann - -

Zeuge Guido Zielke: Ehem! Da muss ich schon wirklich einschreiten! Das habe ich nicht gesagt: weder „20 Grad“, sondern noch „ist okay“, sondern wir haben in der Untersuchungskommission immer Zweifel geäußert, dass anhand der durchaus mangelhaften juristischen Regulierung in den einschlägigen Vorschriften es zulässig sein könnte, dass man bei 19, bei 17 oder bei 10 Grad ausrampft, insbesondere wenn man sich anguckt, um welche Motorengeneration es dann in den Diskussionen ging. Und dann hat man dann gesessen und geguckt: Was macht denn dann jetzt der Automobilist? Und zum Schluss war ganz klar: Die Regierung wird das nicht akzeptieren, keinen der Werte, die ich gerade genannt habe.

Und das bedeutet im Kern, dass dann alle Automobilisten, die in Deutschland eine Typgenehmigung haben, wenn sie die noch mal in Deutschland beantragen sollten, große Schwierigkeiten haben werden, eine neue zu bekommen. Das hat aber nicht genügt. Wir haben gesagt: Das, was im Markt ist, begegnet starken Zweifeln. Und der Erwartungshorizont war schon, dass die Hersteller dem Bundesverkehrsministerium dann ein Angebot unterbreiten, dass sie bereit sind, aufgrund der Leistung des Motors und der Motorsteuer- software eine Verbesserung zu machen. Diese Verbesserung wurde ohne Vorgaben dann von den Konzernen erwartet und wurde dann jeweils gegengeprüft durch das KBA.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dann hätte ich eine Frage zu einer konkreten Unterlage, und zwar ist das der Ordner Odenwald-2, Seite 129. Und zwar schreibt Professor Wachtmeister am 16.05.2016 an Sie, er habe Zweifel am dem Vorgehen der Untersuchungskommission, man habe sich wohl zu stark auf Abschaltvorrichtungen bei VW fokussiert. Ich kann Ihnen das auch gerne vorlesen, den Text. Und er schlägt vor, mal in einer „kreativen Stunde“ sich zusammensetzen und zu überlegen, was man sonst noch tun kann. Könnten Sie mir erläutern, ob diese kreative Stunde, in welcher Form auch immer, dann stattgefunden hat,



5. Untersuchungsausschuss

und was die Begründung war von Herrn Wachtmeister für seine gemachte Feststellung, für seine Zweifel?

Zeuge Guido Zielke: Herr Professor Wachtmeister ist hier gewesen. Ich hoffe, Sie haben die Frage auch gestellt.

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

Zeuge Guido Zielke: Aus meiner Sicht war das schlicht und ergreifend so, dass auch in der Untersuchungskommission es Ups und Downs gab. Je nachdem, was man sozusagen gemessen hat und was man dann befürchtet hat zu finden und was man dann gefunden hat, gab es erhebliche Diskussionen der Maschinenbauingenieure miteinander, wie man damit umgehen soll. Und Erwartungshorizont des Professors Wachtmeister war, dass sozusagen die Juristen dann zum Schluss sagen: Ja, wie sehen sie das denn? Ist denn dann 10 Grad unzulässig? Ist 13 Grad unzulässig, 15, 17? Und das hat schon bei ihm ein bisschen Frust erzeugt, dass die Juristen gesagt haben: Da müssen die Maschinenbauer so lange miteinander sprechen, notfalls auch mit dem Unternehmen lange sprechen, und notfalls brauchen wir noch einen weiteren Gutachter, um das zu klären.

Und dann war ja erkennbar während der ganzen Zeit, dass man eigentlich immer auf etwas Neues gestoßen ist. Und als dann in der Endphase des Untersuchungsberichts der Fall Fiat noch dazu kam, der dann im Prinzip auch nicht mehr im Untersuchungsbericht verarbeitet werden konnte - das ist dann so das Zeitfenster April, wo dann klar war: jetzt müssen wir aber mal zu Pote kommen und müssen im Prinzip das aufschreiben, was wir wissen, weil die Öffentlichkeit uns nicht mehr Zeit gibt für das Aufschreiben der Thematik -, da ist natürlich auch teilweise persönlicher Frust durchgeschlagen. Das betraf aber nicht nur Professor Wachtmeister, sondern das betraf auch mehrere andere in der Untersuchungskommission.

Das ist, wenn Sie unter Hochdruck etwas erarbeiten müssen, dann manchmal nicht anders erklärbar. Im Ergebnis war es so, dass Herr Professor

Wachtmeister sowohl seine gutachterlichen Stellungnahmen als richtig erachtet hat als auch zum Schluss das Ergebnis und er nicht überstimmt worden ist. Fachlich ist der Untersuchungsbericht so, wie er dann aufgeschrieben worden ist, von allen fachlichen Mitgliedern des Kollegiums Untersuchungskommission quergezeichnet worden, bevor es dem Staatssekretär vorgelegt worden ist. Und das war eigentlich das signifikant Wichtige.

Im Hinterkopf hatte sicherlich auch Professor Wachtmeister: Wir haben nicht alles gefunden, was wir hätten finden können. - Ich schließe ja auch nicht aus, das sage ich auch ganz deutlich - ich glaube, ich habe es eingangs schon mal gesagt -: Wir haben möglicherweise nicht alles gefunden, was weltweit in Dieselmotoren zur Minderung der Abgase verbaut ist und unzulässig ist.

Wir glauben nur, dass wir jetzt ein System gefunden haben für den Standort Deutschland. Und wenn das alle machen würden, die Typgenehmigungsbehörden haben - das sind acht weitere in Europa -, könnten wir der Sache Herr werden. Das ist die Quintessenz dessen, was man in den Gedanken hatte. Und darüber hinaus hat auch Herr Professor Wachtmeister unser Maßnahmenpaket, was nach meiner Einschätzung ja auch anschaulich darstellt, was wir uns vorstellen - und anders als im französischen Bericht, der ja im Prinzip nur eine Darstellung des Sachverhaltes beinhaltet, aber keine Maßnahmen - - hat er alles mitgetragen.

Wir sind jetzt heute sicherlich noch eine Spur weiter. Aber da greife ich vor. Das muss die politische Leitung entscheiden, ob sie das jenseits des 07.07. vortragen möchte oder ob sie das in einer eigenen Form anderweitig verkaufen möchte. Dazu kann ich nichts sagen inhaltlich.

Aber selbstverständlich gibt es dieses intellektuelle Brainstorming, um Ihre Frage zu geben - - gegeben, ja, und ich glaube auch, dass das Haus sich jetzt nicht verstecken muss und sagen muss: Ja, der Fall ist nicht gelöst worden. - Der Fall, der dahintersteht, hinter dieser Mail, der ist nach meiner Einschätzung sehr gut gelöst worden. Das ist der Fall Opel.



5. Untersuchungsausschuss

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Haben Sie denn eine Erklärung dafür - ich meine, der Herr Wachtmeister ist ja der einzige Unabhängige oder nicht dem Zuständigkeitsbereich des BMVI und nachgeordneter Behörden angehörige Mitglied der Untersuchungskommission -, wenn der solche Zweifel äußert, warum das nicht in den Unterlagen des Ministeriums vorhanden ist?

Zeuge Guido Zielke: Also, wenn die Mannschaft unendlich viel Zeit gehabt hätte, hätte man wahrscheinlich jedes Gespräch protokolliert. Die Zeit war sicherlich nicht. Man muss auch ein geschütztes Wort noch haben können miteinander.

Es ist auch nicht so, dass die Bruchstelle zwischen Professor Wachtmeister als unabhängigem Sachverständigen und den übrigen lief. Die Bruchstelle lief einfach - - lief ganz woanders. Deswegen gab es auch zwischen den beiden Beteiligten, die Sie da zitieren aus dieser E-Mail, durchaus Einvernehmen. Das ist nicht so, dass ich sozusagen der Kontrapart und Gegenpart von ihm war. Die Bruchstelle liegt - - lief anders.

Und letztendlich war es dann notwendig, dass zum Schluss nicht der Jurist - - Zielke ist leider Gottes ja nun mal Jurist und durchaus mit Sachverständnis beseelt, weil ich mein ganzes berufliches Leben eigentlich mit Ingenieuren zugebracht habe, aber ich bin kein Ingenieur. Ich kann letztendlich nicht beurteilen - das müssen Sie leider auch zur Kenntnis nehmen -, ob dieser Motor, den wir da sozusagen am Wickel hatten, wirklich bei dieser Temperatur das Leistungsvermögen hatte oder nicht hatte, den Test zu überstehen, wenn man einfach die Temperatur absenkt. Das war ganz einfach so. Den Zweifel hatten wir dann. Und den hat er dann letztendlich auch quergezeichnet. Vielleicht langte seine Überzeugungskraft nicht, die anderen Maschinenbauingenieure dazu zu bewegen. Aber das war dann Einvernehmen zum Schluss, diesen Zweifel zu haben.

Und heute gibt es diese Maschine mit der Konfiguration und Motorsteuerung, wenn Sie in das Geschäft gehen und ihn kaufen, nicht mehr. Es gibt das nicht mehr. Das Auto hat ganz andere

Werte, und Sie wissen genauso gut wie ich: Die Deutsche Umwelthilfe hat das nachgemessen und war mit dem Ergebnis, ich will nicht sagen „zufrieden“, aber es entspricht im Grunde genommen RDE Stufe 01.09.17. Und das hat letztendlich möglicherweise auch Herrn Wachtmeister überzeugt, dann dem Votum der Maschinenbauingenieure des KBA zuzustimmen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Weitere Fragen von Ihnen inzwischen? - Dann noch mal von mir die direkte Abstimmung zwischen Mitgliedern der Untersuchungskommission und Volkswagen. Am 29. November 2015 kam es zu einem Informationsgespräch über das weitere Verfahren im Zusammenhang mit den festgestellten CO₂-Messungen bei VW, über welches Dr. Albrecht vom Referat LA 23 einen Vermerk anfertigte. Das ist die Fundstelle BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 23-7363.1, Ordner 5, Seite 241. Und Sie, Herr Zielke, waren Teilnehmer dieses Gesprächs, ergibt sich aus dieser genannten Unterlage auf Blatt, Seite 251.

Und zunächst hieß es im dem Entwurf des Vermerks von Herrn Dr. Albrecht - Zitat -:

VW ... weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die bislang kommunizierte bewusste Manipulation der CO₂-Werte bei der Antragstellung auf Erteilung der Typgenehmigung nicht aufrechterhalten wird. Vielmehr wird nunmehr vertreten, dass bislang nicht geklärt werden konnte, welche Gründe die zu hohen CO₂-Werte hatten.

Das ist ebenda, Seite 241.

Und dieser Entwurf wurde dann VW mit der Gelegenheit zur Ergänzung übersandt, und am 9. Dezember 2015 kam von VW eine überarbeitete Version zurück, und da hieß es dann:

VW weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass, nach bisherigem Kenntnisstand, mögliche Abweichungen zwischen Katalogwerten und CoP-Werten vielfältige und sehr unterschiedliche Ursa-



5. Untersuchungsausschuss

chen haben können, die jeweils einer differenzierten rechtlichen Bewertung bedürfen. Es gäbe momentan keine gesicherten Anhaltspunkte dafür, dass es zu zielgerichteten manipulativen Verfälschungen von Messergebnissen gekommen ist. Es könne bislang nicht geklärt werden, aus welchen Gründen es zu ggf. abweichenden CO₂-Angaben gekommen ist.

Das ist ebenda, Blatt 245 und 249.

Was war Ihre Reaktion? Waren Sie da eigentlich verwundert darüber, dass VW diese Änderungen so vorgenommen hat in diesem Vermerk und dass man eben nicht von bewussten Manipulationen mehr sprechen konnte?

Zeuge Guido Zielke: Ich könnte Ihre Frage jetzt einfach mit Nein beantworten. Das macht Sie natürlich nicht schlauer. Der gesamte - ich will mal vorsichtig anfangen - CO₂-Vorgang ist nicht Teil des NOx-Berichtes.

Vorsitzender Herbert Behrens: Richtig.

Zeuge Guido Zielke: Sämtliche Überprüfungen im Bereich CO₂ gelten als nicht abgeschlossen, sind ein nicht abgeschlossenes Verfahren, sodass ich dazu auch überhaupt nichts sagen kann.

Ich will aber zwei Sachen sagen. Erstens, es gibt zwei verschiedene Komplexe. Es gibt den Komplex - jetzt in Anführungsstrichen - der Selbstanzeige von Volkswagen, 800 000 Fahrzeuge. Dazu gehört dieser Vorgang. Und es gibt einen Komplex CO₂, Nachmessung und Überprüfung des sogenannten - jetzt wieder in Anführungsstrichen - Beifangs der NOx-Fahrzeuge. Da gibt es Überschneidungen. Das ist noch nicht zu Ende untersucht. Da sind wir im Endstadium, aber es ist noch nicht so weit. Dann wird das, was wir sagen wollen, veröffentlicht.

Bei diesem Fall will ich nur zur Kenntnis geben, was veröffentlicht worden ist. Volkswagen hat selber gesagt: Wir haben ein Problem mit 800 000 Fahrzeugen, und wir haben eine Rückstellung aktienrechtlich. - Denken Sie daran, das war die

Zeit, wo man Volkswagen vorgeworfen hat, aktienrechtlich nicht richtig gehandelt zu haben. Und man hat 2 Milliarden D-Mark [sic!] zurückgestellt für die Beseitigung eines eventuellen CO₂-Problems. Diese Rückstellung ist dann zum Jahresende aufgelöst worden, will ich vorsichtig sagen.

Dahinter verbirgt sich natürlich eine andere Bewertung des Vorgangs. Ungeachtet dessen sind wir dieser Selbstanzeige nachgegangen, haben aber Volkswagen gebeten, uns zunächst einmal zu sagen: Welche Fahrzeuge sind denn dann überhaupt betroffen?

Und in dieser Gemengelage bewegt sich dieser Vermerk. Ich kann natürlich nur einer Sache nachgehen, die man mir tatsächlich auf den Tisch legt. Und das war ein Riesenproblem zu dem Zeitpunkt. Mehr möchte ich dann aber nicht dazu sagen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut. - Wir reden ja auch nicht über die am Ende vorzunehmende Bewertung, sondern nur um den Fakt, dass es im Dezember, im November 2015 auftauchte und so, wie Sie gerade beschrieben haben, dann auch die 800 000 Fahrzeuge zum Gegenstand gemacht worden sind und VW natürlich auch gesagt hat: „Wir reagieren sofort“, um auch klarzustellen, es sind keine 130 Modelltypen aus dem Modelljahr 2016, sondern nur neun Modellvarianten, die betroffen seien. - Ich frage Sie nach diesen Reaktionen auf diese Information von VW.

Zeuge Guido Zielke: Volkswagen hat mehrfach den Sachvortrag gewechselt. Tatsächlich war die Betroffenheit größer als neun. Und wir sind allen gelieferten Fahrzeugen nachgegangen und haben nachgemessen, wobei es im Prinzip so war, dass Volkswagen zunächst einmal selber messen musste: Welche Modelle sind betroffen? Dann haben wir sozusagen das bekommen und haben es dann noch mal nachgemessen. Und dann gab es natürlich auch gemeinsame Überprüfungen dessen, was wir vorgefunden haben.

Die Details der Ergebnisse spiegeln dann im Prinzip auch einen unterschiedlichen, im Nachgang bestehenden unterschiedlichen tatsächlichen



5. Untersuchungsausschuss

Sachverhalt, gespiegelt durch Volkswagen, wider.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke. Das war's von meiner Seite. - Ich gebe weiter an die SPD - die keine weiteren Fragen hat. - Bündnis 90/Die Grünen ebenso keine weiteren Fragen. Dann kann ich die Fragerunde hiermit abschließen.

Und die Frage nach dem Bedürfnis, dass es in der eingestuften Sitzung noch zu weiteren Fragen an den Zeugen Zielke - - ob es weiterer bedarf. - Das ist nicht der Fall. Dann ist die Vernehmung erst mal für heute so beendet.

Vielen Dank für Ihre Auskünfte. Vielen Dank für Ihr Hiersein.

Die Aussage - - Sie haben ja noch mal die Möglichkeit, das Protokoll einzusehen, das von dieser Sitzung dann gefertigt wird. Sie haben dann zwei Wochen Zeit, dieses Protokoll auf Richtigkeit zu überprüfen, Korrekturen möglicherweise vorzunehmen. Erst danach beschließt der Ausschuss über den Abschluss der Vernehmung.

Vielen Dank für Ihr Erscheinen und noch einen schönen Tag!

Zeuge Guido Zielke: Vielen Dank für Ihre Geduld, Herr Vorsitzender.



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann möchte ich darum bitten, dass die Zeugen Odenwald, Tiefensee und Ramsauer in den Saal geführt werden, damit wir die gemeinsame Belehrung vornehmen können.

Guten Tag, meine Herren! Herzlich willkommen! Es freut uns, dass Sie der Einladung folgen konnten und wir jetzt die Möglichkeit haben, mit etwas Zeitverzug zwar, aber dann doch mit der Vernehmung von Ihnen zu beginnen. Und ich habe oder wir haben Sie jetzt zu dritt eingeladen mit dem Ziel, dass wir zumindest die Belehrung gemeinsam machen können und danach dann in die individuelle Befragung einsteigen und wir nicht jedes Mal die Aufklärung über die Rechte und Pflichten vornehmen müssen.

Darum an Sie gemeinsam. Sie werden es wissen: Als Zeugen sind Sie verpflichtet, vor einem Untersuchungsausschuss die Wahrheit zu sagen. Sie müssen richtige und vollständige Antworten machen. Sie dürfen nichts weglassen, was zur Sache gehört, und nichts hinzufügen, was der Wahrheit widerspricht. Und ein vorsätzlicher Verstoß gegen die Wahrheitspflicht kann zur Strafbarkeit nach § 162 in Verbindung mit dem § 153 des Strafgesetzbuches führen. Eine solche uneidliche Falschaussage kann eine Geldstrafe oder eine Freiheitsstrafe von drei Monaten bis zu fünf Jahren nach sich ziehen.

Auf bestimmte Fragen dürfen Sie allerdings die Auskunft verweigern. Das gilt zum einen für Fragen, deren Beantwortung Sie oder einen Ihrer Angehörigen der Gefahr zuziehen würde, einer Untersuchung nach einem gesetzlich geordneten Verfahren ausgesetzt zu werden. Das können Verfahren wegen einer Straftat, einer Ordnungswidrigkeit sein oder auch disziplinar- und berufsgerichtliche Verfahren. Zivilgerichtliche Verfahren gehören nicht dazu.

Darüber hinaus sind Sie als sogenannte Berufsheimlichkeitsräger und ihre Gehilfen grundsätzlich - - dürfen Sie grundsätzlich die Auskunft auf die Dinge verweigern, die Ihnen in dieser Eigenschaft anvertraut und bekannt geworden sind. Dazu zählen unter anderem auch ehemalige und Mitglieder des Deutschen Bundestages. Sie dürfen

daher das Zeugnis verweigern über Personen, die Ihnen in Ihrer Eigenschaft als Mitglied des Bundestages Tatsachen anvertraut haben und denen Sie in dieser Eigenschaft Tatsachen anvertraut haben. Ferner dürfen Sie für diese anvertrauten Tatsachen selbst das Zeugnis verweigern.

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

Dann möchte ich Sie darauf hinweisen, dass eine Tonbandaufnahme mitläuft zur Protokollierung der Sitzung und ausschließlich für diesen Zweck verwendet wird. Darum ist es notwendig, dass Sie dann auch das Mikrofon nutzen und dort hineinsprechen, wenn Sie auf unsere Fragen antworten. Die Aufzeichnung wird sofort oder wird nach Protokollerstellung dann gelöscht, und das Protokoll selbst wird Ihnen vor der endgültigen Fertigstellung übersandt.

Gibt es dazu noch Fragen Ihrerseits?

Dann noch zwei Hinweise. Wenn Ihnen Vorhalte aus Akten gemacht werden, dann kann Ihnen der Fragesteller auf Ihren Wunsch hin die entsprechende Unterlage vorlegen. Und zweitens, sollten Sie während Ihrer Vernehmung der Auffassung sein, dass Sie als VS-Vertraulich oder höher eingestufte Informationen oder solche Dinge zur Sprache bringen müssen, die in öffentlicher Erörterung überwiegend schutzwürdige Interessen verletzen würden, dann bitte ich um einen entsprechenden Hinweis. Der Ausschuss hätte dann über den Ausschluss der Öffentlichkeit sowie über den Geheimhaltungsgrad der Sitzung zu beschließen.

Wir haben das Ihnen auch bekannt gemacht.

Wir werden jetzt mit der Vernehmung von Herrn Staatssekretär Odenwald beginnen. Und darum möchte ich Sie, die Herren Tiefensee und Dr. Ramsauer, bitten, den Saal zunächst zu verlassen. Und Sie werden aufgerufen, wenn wir dann an Ihnen sind.

Vielen Dank bis hierher.



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Dr. Peter Ramsauer: Ich habe das nicht verstanden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie werden dann aufgerufen, wenn Ihre Vernehmung ansteht, und werden dann in den Saal gerufen.



**Vernehmung des Zeugen
Michael Odenwald**

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Staatssekretär Odenwald, bevor wir mit der Vernehmung beginnen, auch an Sie die Frage zur Person. Ich möchte Sie bitten, sich kurz vorzustellen mit Vornamen, Namen, Beruf, Wohnort und Alter, bitte.

Zeuge Michael Odenwald: Sehr gerne, Herr Vorsitzender. - Mein Name ist Michael Odenwald. Ich bin am 06.03.1958 geboren, wohnhaft in Kleinmachnow. Von meiner Ausbildung her bin ich Jurist und arbeite als Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Herr Odenwald, Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung schriftlich informiert. Dann kann ich hier an dieser Stelle einsparen, das noch mal mündlich zu wiederholen, und wir würden dann gleich in die Befragung einsteigen können.

Sie haben zunächst die Gelegenheit, im Zusammenhang darzulegen, was über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist, sofern Sie es wünschen. Wenn Sie es wünschen, dann hätten Sie jetzt das Wort. Bitte.

Zeuge Michael Odenwald: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Jawohl, das wünsche ich. Ich habe mir Gedanken gemacht aufgrund des Beweisbeschlusses und würde das ganz gerne umfassend im Zusammenhang vortragen.

Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren Abgeordnete, ich danke auch für die Gelegenheit ausdrücklich, hier vor dem Untersuchungsausschuss sprechen zu können zu dem Untersuchungsgegenstand. Die meisten von Ihnen wissen, dass ich bereits in meiner Vergangenheit sieben Jahre auch im Deutschen Bundestag bei der CDU/CSU-Fraktion gearbeitet habe und aus dieser Zeit heraus sehr wohl die Kontrollrechte des Parlaments schätze gegenüber der Regierung. Und das ist für mich eine

ausdrückliche Selbstverständlichkeit, dass Sie so einen Untersuchungsausschuss auch machen.

Viele von Ihnen, wenn ich hier in die Runde schaue, gehören auch dem Verkehrsausschuss an. Auch im Verkehrsausschuss haben wir bereits in der Vergangenheit sehr viel Aufklärungsarbeit in anderen Angelegenheiten geleistet, woran ich persönlich auch intensiv mitarbeiten durfte. Auch deshalb respektiere und unterstütze ich die Arbeit dieses Untersuchungsausschusses ausdrücklich.

Ich habe deshalb vom ersten Tag an in meinem Haus die Marschrichtung „maximale Kooperation“ ausgegeben, und wir haben sofort, nachdem der Ausschuss eingesetzt wurde, uns drangemacht, obwohl Sommerpause war und viele Mitarbeiter natürlich urlaubsbedingt unterwegs waren. Innerhalb von sieben Wochen - das ist eine unglaubliche Arbeit; auch da muss ich sagen: großes Kompliment an meine Mitarbeiter - haben wir es geschafft, alle Akten zusammenzustellen. Und wir haben allein 1 500 Aktenordner Ihnen zur Verfügung stellen können. Dabei habe ich auch immer die Devise ausgegeben: im Zweifel so weit wie möglich auslegen den Untersuchungsgegenstand. Und das ist natürlich das Ergebnis.

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, die Bekanntgabe der amerikanischen Überwachungsbehörden am 18. September 2015 über Manipulationen durch die Volkswagen AG war für uns alle eine Zäsur. Diese Ereignisse haben sofortige Reaktionen zur Aufklärung der Situation in Deutschland notwendig gemacht. Es wurden ganz neue Fragestellungen aufgeworfen: Welche Manipulationen haben Hersteller vorgenommen? Zählt hierzu das bekannte Auseinanderfallen der Werte im Realbetrieb gegenüber der Typenzulassung? Haben Hersteller auch in Deutschland illegale Abschaltvorrichtungen verwendet? Welcher Handlungsbedarf besteht überhaupt im Typgenehmigungsrecht? Wie können Missbräuche oder das Ausnutzen von Spielräumen zukünftig vermieden werden?

Alle diese Fragen haben wir, und ohne falsche Rücksichtnahme, sofort und konsequent gestellt.



5. Untersuchungsausschuss

Dazu möchte ich Ihnen nun eine Menge Einzelheiten berichten. Das Ziel aller unserer Maßnahmen ist es, den Anspruch der Menschen auf Schutz vor gesundheitsgefährdender Luftverunreinigung zu erfüllen. Dann kann Deutschland auch seiner Vorreiterrolle in der weltweiten Automobilindustrie weiter gerecht werden. „Made in Germany“ muss auch künftig für die besten, sichersten, aber auch saubersten Autos in der Welt stehen.

Doch nun kurz zur Vorgeschichte: Abweichungen im Realbetrieb. Die Diskrepanz zwischen den bei der Typgenehmigung ermittelten Werten und den realen Abgasemissionen bzw. Kraftstoffverbräuchen war seit langem bekannt. Ich möchte ein Beispiel dazu gerne nehmen aus meinem privaten Bereich: Ich habe mir vor vielen Jahren einen klassischen Van als Familienvater zugelegt. Ich war sehr erbost, muss ich sagen, als ich feststellen musste, dass ein massives Abweichen von den Prospektwerten beim Verbrauch da war. Das war eine Differenz von runden 4 l. Ich bin daraufhin zu dem Händler gegangen. Ich habe den Händler immer wieder gestriezt in diesem Zusammenhang und habe gesagt: Ich habe ein anderes Fahrzeug gekauft. - Was hat dieser Händler gemacht? Er hat sich mit mir in das Auto gesetzt nach langem Hin und Her, er ist mit mir eine Strecke gefahren, er hat aber natürlich die klassischen Bedingungen zugrunde gelegt: Er hat die Klimaanlage abgeschaltet. Er hat alle anderen Verbräuche abgeschaltet, alles, wie es vorgegeben war, und er ist nach einem ganz, ganz - - klar nur defensiv gefahren, so wie es die Vorgaben vorsehen. Und siehe da: Ich musste zu meinem Leidwesen feststellen: Der Mann war dann am Ende doch so gut, er kam fast an den Prospektwert ran, sodass ich auch gerichtlich wenig Möglichkeiten hatte, dagegen überhaupt vorzugehen.

Als dann später - - Also insofern möchte ich noch mal betonen, wusste ich durchaus von der Diskrepanz des Auseinanderfallens von diesen Werten.

Als ich dann später, ab Juli 2014, also zweieinhalb Jahre - - also vor zweieinhalb Jahren als Staatssekretär diese Thematik in meinen Zuständigkeitsbereich erhielt, habe ich auch das mal

thematisiert, und mir wurde immer wieder als Diskrepanz der NEFZ genannt. Es zeigte sich, dass der NEFZ und die zugehörigen Testprozeduren die normalen Betriebsbedingungen nicht ausreichend abbildeten.

Regelungslücken und Auslegungsspielräume der Prüfvorschriften zeigten, dass der Rechtsrahmen für das Genehmigungsverfahren angepasst werden muss. Das BMVI hat frühzeitig diesen Handlungsbedarf erkannt. Es war klar, dass auf rein nationaler Rechtsetzungsebene keine Lösung möglich ist. Deshalb hat die Bundesregierung Schritte zur Abhilfe auf europäischer Ebene und bei der UNECE in Genf eingeleitet.

Es wurden zwei Prozesse aktiv unterstützt und maßgeblich vorangetrieben, die weltweit harmonisierte Testprozedur WLTP und zweitens das RDE-Prüfverfahren mit portabler Messtechnik zur Kontrolle der Realemissionen.

Mit dem WLTP wird die Realitätsnähe der Kraftstoffverbrauchsangaben und des CO₂-Ausstoßes von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen erhöht. Der WLTP wurde in den Expertengruppen der Vereinten Nationen größtenteils unter deutschem Vorsitz, nämlich des BMVI, entwickelt. Sie konnten Herrn Redmann hier auch bereits mal befragen. Das ist unser ausgewiesener Experte auch bei diesen Dingen.

Dazu wurden auch die zugehörigen Testverfahren und Testparameter sowie auf deutsche Initiative die administrativen Vorschriften der EU grundlegend überarbeitet. Damit werden auch die heutigen Flexibilitäten für die Hersteller weitgehend beseitigt.

Unser Ziel war die Anwendbarkeit des WLTP für neue Fahrzeugtypen ab September 2017 und für alle Typen ab September 2018. Dieses Ziel haben wir unter Federführung meines Ministeriums erreicht.

Mit dem RDE-Prüfverfahren werden die realen Emissionen von Stickoxiden und Partikeln, also die sogenannten Schadstoffe, mit portabler Messtechnik unter normalen Betriebsbedingungen auf



5. Untersuchungsausschuss

der Straße kontrolliert. Die Europäische Kommission hatte 2011 eine Arbeitsgruppe eingerichtet, in der ein Prüfverfahren mit portabler Messtechnik, genannt PEMS, entwickelt wurde.

In 2015 wurden die beiden ersten RDE-Pakete verabschiedet, mit denen die inzwischen entwickelte PEMS-Messprozedur festgelegt wurde. Dies beinhaltete die Festlegung der Randbedingungen einer gültigen Messfahrt, nämlich die Beschreibung normaler Betriebsbedingungen.

Außerdem wurden die Konformitätsfaktoren und deren Anwendungstermine festgelegt. Die Mehrheitsfindung in Brüssel zu diesen Themen der beiden Rechtsakte gestaltete sich schwierig.

Ich war als Staatssekretär an zwei Stellen im Rahmen des RDE-Prozesses in Entscheidungen involviert. Das war zum einen im Vorfeld des technischen Ausschusses TCMV im Mai 2015, wo es darum ging, die vorhandene Blockade verschiedener Mitgliedstaaten aufzulösen und mit einem vertretbaren Kompromiss eine positive Abstimmung zu gewährleisten. Hier war das Ziel, den RDE-Prozess nicht weiter zu verzögern.

Dieses ist insbesondere auf Basis der Anpassungsvorschläge der Bundesregierung erfolgreich gelungen. Die erfolgreiche Abstimmung bildete die Basis für eine zeitnahe Verabschiedung des zweiten RDE-Verordnungspaketes noch im Oktober 2015.

Die im Rahmen dieser Verordnung festgelegten Anwendungszeiten und Konformitätsfaktoren werden helfen, die innerstädtische Luftqualitätssituation zukünftig zu verbessern. Hier war die ambitionierte Position der Bundesregierung auch im Vergleich zu den meisten anderen Mitgliedstaaten ausschlaggebend.

Doch nun zur Prüftätigkeit des Kraftfahrt-Bundesamtes. Im Folgenden möchte ich Ihnen gerne noch mal das Prozedere darstellen, und zwar zunächst generell auf das Typgenehmigungsverfahren und die Konformitätsprüfungen. Ich stelle die Rechtslage und den Verfahrensablauf Ihnen detailliert dar.

Das Kraftfahrt-Bundesamt ist in Deutschland hierfür die zuständige Typgenehmigungsbehörde. Bei der Typgenehmigung wird auch geprüft, ob die Grenzwerte für Emissionen eingehalten werden. Maßstab für die Typgenehmigung war und ist jeweils die geltende Rechtslage. Fahrzeuge dürfen nur zum Straßenverkehr zugelassen werden, wenn sie einer amtlichen Genehmigung entsprechen. Für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ist hier die EU-Richtlinie 2007/46/EG maßgeblich. Sie enthält Einzelvorschriften für technische Systeme und Bauteile. Für die Anforderungen an Abgassysteme gilt die Verordnung 715/2007 und die zugehörige Durchführungsverordnung 692/2008. Dort ist die Prüfung der Abgasemissionen im Neuen Europäischen Fahrzyklus auf dem Rollenprüfstand geregelt.

Ich erwähne deshalb diese Rechtsgrundlagen mit Absicht im Detail; denn geprüft werden muss und kann, was gesetzlich vorgeschrieben ist, nicht weniger, aber auch nicht mehr. Darauf komme ich gleich noch mal zurück, wenn es um die Frage geht, warum das Kraftfahrt-Bundesamt nicht gezielt nach Abschaltvorrichtungen gesucht hat. Aber zunächst einmal muss man sich das gesetzlich vorgegebene Verfahren vergegenwärtigen.

Wenn sich ein Hersteller ein neues Fahrzeug genehmigen lassen will, muss er Prüfungen erstmals von einem Technischen Dienst durchführen lassen. Der Hersteller stellt dem Technischen Dienst das Fahrzeug zur Verfügung. Der Technische Dienst prüft sodann das Fahrzeug nach den Vorschriften und Regelwerken und erstellt über die ermittelten Ergebnisse einen Technischen Bericht, den er an das Kraftfahrt-Bundesamt übermittelt. Das KBA prüft die Unterlagen und erteilt dann die entsprechende Typgenehmigung.

Wie war es nun mit Abschaltvorrichtungen? Der Begriff der Abschaltvorrichtung ist in Artikel 3 Absatz 10 der 715/2007 definiert. Zur Verwendung von Abschaltvorrichtungen ist in Artikel 5 Absatz 1 geregelt, dass der Hersteller sein Fahrzeug so auszurüsten hat, dass es unter normalen Betriebsbedingungen der Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht. Artikel 5 Absatz 2 enthält ein grundsätzliches Verbot von



5. Untersuchungsausschuss

Abschalteinrichtungen. Gleichzeitig werden Ausnahmen benannt, unter denen die Verwendung einer Abschalteinrichtung doch zulässig sein kann, etwa zum Zwecke des Motorschutzes.

Wie diese Vorschriften im Zusammenhang auszulegen sind, ist aus unserer Sicht nicht eindeutig. Mindestens zwei Vorgaben sind unklar und führen zu weiteren Auslegungsmöglichkeiten. Zum einen geht es um den Begriff der normalen Betriebsbedingungen. Hier fehlen klare Vorgaben zu Fahrstrecke, Fahrweise und Umgebungsbedingungen. Zum anderen sind die in Artikel 5 Absatz 2 genannten Ausnahmen zum grundsätzlichen Verbot von Abschalteinrichtungen unscharf. Beispielsweise ist nicht festgeschrieben, dass der Stand der Technik anzuwenden ist.

Auch eine Darlegung der Begründung der Ausnahmetatbestände durch den Hersteller sowie die entsprechenden Prüfumfänge und Entscheidungskriterien sind in den Vorschriften nicht spezifiziert. Die Verordnung enthält darüber hinaus kein Prüfverfahren, mit dem die Technischen Dienste oder die Genehmigungsbehörde das Vorhandensein von Abschalteinrichtungen ermitteln könnten.

Weder die Technischen Dienste noch die Genehmigungsbehörde hätten ohne einen konkreten Anhaltspunkt die Befugnis gehabt, zeit- und kostenintensive, technisch anspruchsvolle Überprüfungen ohne eine gesetzliche Grundlage durchzuführen. Übrigens hat nicht nur das Kraftfahrt-Bundesamt in Deutschland auf derartige anlasslose Überprüfungen verzichtet. Es gibt keine europäische Typgenehmigungsbehörde, die in der Vergangenheit zusätzliche Prüfungen durchgeführt hat oder diese gar initiiert hat.

Nach Bekanntwerden des VW-Skandals hat sich die Lage natürlich dramatisch verändert. Aber wir sprechen hier nach wie vor von der Situation vor September 2015, meine Damen und Herren.

Das KBA hat auch die sogenannten Konformitätsprüfungen nach den Vorgaben der Rahmenrichtlinie für die Typgenehmigung 2007/46/EG und der Emissionsverordnung 715/2009 durchgeführt, die sogenannten CoP-Prüfungen. Das Kraftfahrt-

Bundesamt muss sich hierzu die Aufzeichnungen der Konformitätsprüfung des Herstellers - - muss man sich vorlegen lassen. Sofern diese Aufzeichnungen unzureichend sind, wird das Qualitätsmanagement des Herstellers überprüft. Zusätzlich wird gegebenenfalls das genehmigte Fahrzeug überprüft. Auch hier gilt, dass die Überprüfung der Fahrzeuge auf die Prüfverfahren beschränkt sind, die in den einschlägigen Vorschriften vorgesehen sind. Davon abweichende, quasi freihändige Verfahren zur Aufdeckung unzulässiger Abschalteinrichtungen konnte das Kraftfahrt-Bundesamt nicht anwenden.

Die Fahrzeughersteller müssen nicht nur fabrikneue Fahrzeuge zur Konformitätsprüfung vorstellen. In regelmäßigen Abständen und unter genau beschriebenen Bedingungen werden auch Fahrzeuge aus dem Feld gemessen. Die Ergebnisse werden entsprechend dokumentiert. Bei dieser Überprüfung handelt es sich um die sogenannte ISC-Prüfung. Das bedeutet: In-Security-Conformity [sic!]. Wenn sich bei diesen ISC-Prüfungen Auffälligkeiten ergeben, muss dies zu Konsequenzen in der Produktion führen. Das KBA hat üblicherweise in jährlichem Rhythmus diese Dokumentationen der Hersteller überprüft. Dabei werden stichprobenartig auch die Messungen vor Ort überwacht, meine Damen und Herren.

Ich erwähne die Details an dieser Stelle nochmals, um klarzustellen, dass auch diese nachgelagerten Überprüfungen ausschließlich und streng an den Typgenehmigungsvorschriften sich orientieren mussten. Daher konnten unzulässige Abschalteinrichtungen auch bei den ISC-Prüfungen nicht entdeckt werden. Nochmals: Das war die Situation vor September 2015.

Danach haben wir sofort gehandelt. Im Rahmen der Felduntersuchung hat das KBA entsprechende Testkriterien entwickelt und auch Abschalteinrichtungen entdeckt. Darauf komme ich gleich zurück, wenn ich über die Tätigkeit der Untersuchungskommission im Detail berichte.

Zu früheren Feldforschungsprojekten wollte ich auch gerne noch einige Erläuterungen machen. Die Diskrepanz zwischen dem Genehmigungs-



5. Untersuchungsausschuss

wert und realem Kraftstoffverbrauch war, wie gesagt, seit langem bekannt. Vor diesem Hintergrund sind verschiedene Feldforschungsprojekte durchgeführt worden, zum einen vom Umweltbundesamt als nachgeordneter Behörde des Bundesumweltministeriums, zum anderen aber von der Bundesanstalt für Straßenwesen als nachgeordneter Behörde des BMVI.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat im Zeitraum vom 1. Januar 2010 bis zum 31. März 2011 ein Forschungs- und Entwicklungsprojekt zu Untersuchungen des Abgasverhaltens von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen durchgeführt. Es wurden insgesamt 17 Fahrzeugtypen überprüft. Dazu wurde der sogenannte Typ-1-Test gemäß den europäischen Vorschriften zur Überprüfung der Konformität in Betrieb befindlicher Fahrzeuge durchgeführt.

Die BAST sollte dadurch Rückschlüsse auf die Dauerhaltbarkeit von Motorkomponenten und Systemen zur Abgasnachbehandlung gewinnen. Es ging um die Frage, ob Hersteller im Rahmen des Herstelleraudits bei der In-Service-Conformity-Prüfung geschönte Ergebnisse vorlegen. Bei dieser ISC-Prüfung müssen die Fahrzeughersteller Fahrzeuge aus dem Feld, also aus dem laufenden Betrieb, Messungen unterziehen, die Ergebnisse dokumentieren und dem KBA auch vorlegen. Mit dem Forschungsprojekt der BAST sollte überprüft werden, ob das Verfahren der ISC grundsätzlich funktioniert. Dies hat sich bestätigt.

Insgesamt konnten alle 17 geprüften Fahrzeugtypen positiv bewertet werden. Mit Ausnahme eines Fahrzeugtyps konnte die Stichprobe sogar mit der Mindeststichprobengröße abgeschlossen werden. Bei einem VW Golf war die Erhöhung der Stichprobe auf acht Fahrzeuge erforderlich. Bei den Forschungsprojekten der BAST ging es jedoch nicht um die Prüfung, ob die Hersteller illegale Abschaltvorrichtungen verwenden. Hierzu gab es weder hinreichende Anhalts- oder Verdachtsmomente, noch gab es Rechtsgrundlagen. Erst recht gab es kein Prüfverfahren zur Auffindung von Abschaltvorrichtungen.

Nur zur Volkswagen-Untersuchungskommission. Sofort nach Bekanntwerden der Vorwürfe gegen Volkswagen in den USA hat Bundesminister Dobrindt eine Untersuchungskommission unter meiner Leitung eingesetzt. Diese Kommission hat bis heute 70-mal getagt. Die Aufgabenstellung war exakt festgelegt.

Erstens ging es um Untersuchungen konkret zu Volkswagen. Es sollte also festgestellt werden, ob Volkswagen in Deutschland vergleichbare Manipulationen anwendet wie in den USA.

Zweitens sollte die Untersuchungskommission das Kraftfahrt-Bundesamt im Verwaltungsverfahren gegen Volkswagen unterstützen. Es ging also darum, schnellstmöglich sicherzustellen, dass die Konformität der betroffenen Fahrzeuge mit den Emissionsvorschriften und der Typgenehmigung hergestellt wird.

Drittens ging es um eine Bewertung der von Volkswagen angebotenen Abhilfemaßnahmen. Dazu sollte die Rechtmäßigkeit, Zweckmäßigkeit sowie technische und zeitliche Realisierbarkeit der Abhilfemaßnahmen bewertet werden, und zwar unter Berücksichtigung der Kundeninteressen.

Viertens sollte die Untersuchungskommission über den Fall Volkswagen hinaus prüfen, ob auch andere Hersteller unzulässige Abschaltvorrichtungen verwenden.

Fünftens sollte die Untersuchungskommission Maßnahmen und Vorschläge auf Basis der Ergebnisse und Schlussfolgerungen ausarbeiten.

Kernstück der Aufklärungsarbeit war eine breit angelegte Felduntersuchung des Kraftfahrt-Bundesamtes. Das KBA hat alle relevanten, im Markt befindlichen Dieselfahrzeuge der Abgasgrenzwertstufen Euro 5 und 6 in diese Felduntersuchung aufgenommen. Dieser Umfang einer Felduntersuchung ist beispiellos in Europa. Es wurden 56 Modellmessungen durchgeführt, die insbesondere darauf abzielten, unzulässige Abschaltvorrichtungen zu entdecken. Die Fahrzeugauswahl steht für fast 80 Prozent des deutschen Dieselmärktes.



5. Untersuchungsausschuss

Keine andere Regierung, meine Damen und Herren, hat eine Felduntersuchung in vergleichbarer Breite und in der Tiefe der durchgeführten Messungen veranlasst. Das betone ich, weil gerne und ins Blaue hinein behauptet wird, wir hätten die Aufklärung nur halbherzig betrieben. Das weise ich eindeutig von uns.

Bei der Zusammensetzung der Untersuchungskommission kam es vor allen Dingen darauf an, sofort und schlagkräftig zu handeln. Daher haben wir uns dazu entschieden, eine kleine Mannschaft zusammenzustellen, die aus den besten Fachleuten unseres Hauses und des Kraftfahrt-Bundesamtes bestand. Das Team haben wir durch einen externen Sachverständigen mit herausragendem fachlichem Ruf ergänzt.

Inzwischen hatten Sie, meine Damen und Herren, Gelegenheit, alle Mitglieder der Untersuchungskommission in diesem Ausschuss anzuhören. Ich bin davon überzeugt, dass Sie dabei einen guten Eindruck von der in der Untersuchungskommission versammelten Expertise erhalten haben. Von einer förmlichen Beteiligung anderer Ressorts innerhalb der Bundesregierung, von Nichtregierungsorganisationen, Verbänden oder weiteren Sachverständigen haben wir bewusst und mit guten Gründen abgesehen. Wir brauchten eine kleine und schlagkräftige Kommission. Nur so ist eine schnelle und vor allem effiziente Arbeit möglich. Denn es ging darum, innerhalb kürzester Zeit Erkenntnisse und Ergebnisse zu generieren.

Außerdem mussten wir auch die Verwaltungszuständigkeiten im Auge behalten. Es ging immerhin darum, mit der Untersuchungskommission die Verwaltungsaufgabe zu unterstützen, die ausschließlich beim KBA angesiedelt ist.

Wir haben darüber hinaus laufend die anderen Ressorts informiert. Dies ist nicht zuletzt in persönlichen Gesprächen auf Staatssekretärsebene geschehen. Außerdem wurden die anderen Ressorts vor Veröffentlichung des Kommissionsberichts in Kenntnis gesetzt.

Zusammenfassend möchte ich betonen: Die Entscheidung über die Zusammensetzung und Arbeitsweise der Untersuchungskommission war absolut richtig und würde ich heute wieder genauso machen. Dies hat insbesondere die Qualität des Untersuchungsberichts angesichts der Komplexität der Aufgabenstellung gezeigt.

Die wesentlichen Erkenntnisse der Untersuchungskommission sind in dem Abschlussbericht zusammengetragen, den Sie kennen.

Die Felduntersuchung zeigt eine große Bandbreite der in den Labormessungen und Straßmessungen festgelegten Emissionswerte. Auf der Grundlage dieser Messergebnisse wurden die untersuchten Fahrzeuge in drei Gruppen unterteilt.

In der ersten Gruppe befanden sich Fahrzeuge, die ein unauffälliges Verhalten zeigten oder bei denen die Hersteller gewisse Auffälligkeiten technisch plausibel erklären konnten.

In der zweiten Gruppe fanden sich Fahrzeuge mit auffällig hohen Stickoxiden, die technisch nicht ausreichend erklärbar schienen. In diese Gruppe fallen die Fahrzeuge mit den sogenannten Thermofenstern. Je nach konkreter Fallkonstellation wurden hier freiwillige Rückrufe der Hersteller vereinbart.

In der dritten Gruppe fanden sich die Fahrzeuge, bei denen eine nach unserer Auffassung unzulässige Abschaltvorrichtung vorhanden ist. Das sind zum einen die Fahrzeuge von Volkswagen mit Dieselmotoren der Generation EA189. Hier sind, wie Sie wissen, bereits die entsprechenden Verwaltungsmaßnahmen des KBA ergriffen worden. Sie führten zum Rückruf und zum Entfernen der Manipulationssoftware. Dazu wird ein vom Kraftfahrt-Bundesamt genehmigter Zeitplan abgearbeitet. Auf die Einzelheiten komme ich gerne noch mal zurück.

Das KBA hat mehrere Fahrzeuge von Fiat auch getestet und die notwendigen Schritte aufgrund des Verdachts der Verwendung von unzulässigen Abschaltvorrichtungen eingeleitet. Den Sachstand erläutere ich Ihnen nach den Ausführungen zur Untersuchungskommission VW.



5. Untersuchungsausschuss

Es wurden bei der Felduntersuchung keine Fahrzeuge identifiziert, die eine baugleiche Prüfzykluserkennung verwendet haben wie Volkswagen, aber es wurden andere technische Verfahren festgestellt, mit denen Hersteller die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems an Fahrbedingungen und Umweltbedingungen anpassen. Da geht es vor allem um die Thermofenster.

Solche Thermofenster, innerhalb derer die Hersteller die Abgasreinigung zurückfahren, können zulässig sein, nämlich dann, wenn die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen. Hier geht es um technisch sehr komplizierte Sachverhalte.

Wir hatten von Anfang an Zweifel, ob die gewählten Thermofenster in vollem Umfang durch den Motorschutz gerechtfertigt sind. Deswegen haben wir die betreffenden Hersteller nach ausführlichen Erörterungen aufgefordert, Maßnahmen zu ergreifen, um die Thermofenster auf ein wirklich notwendiges Maß auch zu beschränken. Alle betroffenen deutschen Hersteller haben das zugesagt. Das betrifft Audi, Mercedes, Opel, Porsche sowie Volkswagen. Diese Hersteller werden einen freiwilligen Rückruf im Rahmen von Service-Aktionen vornehmen. Dies betrifft rund 630 000 Fahrzeuge europaweit.

Es war der Untersuchungskommission nicht möglich, entsprechende Vereinbarungen auch bei im Ausland genehmigten Fahrzeugtypen zu treffen. Trotzdem ist es uns gelungen, gleichgelagerte Ankündigungen dieser Hersteller wie zum Beispiel bei Suzuki, Renault oder Dacia zu veranlassen. Wir werden auch weiterhin darauf hinwirken, dass vergleichbare Vereinbarungen mit der jeweils zuständigen ausländischen Genehmigungsbehörde getroffen werden. Ich muss auch sagen: Bei meinen sämtlichen Auslandsdienstreisen werbe ich auch dafür.

Die Maßnahmen im deutschen Zuständigkeitsbereich werden den Stickoxidausstoß der betroffenen Fahrzeuge deutlich verbessern. Die Maßnahmen beziehen sich nicht nur auf Neufahrzeuge. Auch die bereits im Verkehr befindlichen Fahrzeuge werden einbezogen. Dies wird zu der er-

wünschten Reduzierung der Schadstoffemissionen im Realverkehr beitragen. Und es wird zu der dringend benötigten Verbesserung der Luftqualität in den Städten auch beitragen.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich betonen: Die Erkenntnisse und Ergebnisse der Untersuchungskommission sind vollständig und ohne Beeinflussung durch die Hersteller zustande gekommen. Dies begann schon mit der Entnahme der Fahrzeuge. Diese erfolgte in einer Weise, dass eine Einflussnahme des Herstellers auf die Fahrzeuge ausgeschlossen wurde; denn die Fahrzeuge wurden bei einem Händler oder Vermieter gekauft bzw. gemietet. Bei Volkswagen wurden darüber hinaus Fahrzeuge direkt aus dem Werk unter Aufsicht durch das KBA entnommen.

Man muss sich aber eines klarmachen, meine Damen und Herren: dass die Hersteller nicht verpflichtet waren, gewissermaßen an Ermittlungen gegen sie mitzuwirken.

Bei den Messungen der Felduntersuchungen wurden derzeit noch nicht gültige Rechtsvorschriften angewendet. Sie waren letztendlich auf die freiwillige Mitwirkung durch die Hersteller angewiesen.

Aber auch unter allgemeinen Rechtmäßigkeits- und Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten war es erforderlich, den Herstellern Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Dies gilt umso mehr, als dass das derzeit noch geltende europäische Recht sehr unkonkret und sehr unbestimmt ist. Dies muss man bei aller Kritik und Skepsis gegenüber den Herstellern im Auge behalten. Wir wollten schnell und belastbar zu Ergebnissen kommen. Wir brauchten ein klares Bild über die Situation in Deutschland. Hierfür war die Zusammenarbeit mit den Herstellern ein Muss.

Im weiteren Verlauf wurden die Hersteller zu Besprechungen eingeladen und nach den Ursachen für bestimmte Auffälligkeiten befragt. Eine Bewertung, ob es sich um unzulässige Abschaltrichtungen handelt oder nicht, ist ohne eine Erörterung des Sachverhalts mit dem Hersteller un-



5. Untersuchungsausschuss

möglich. Das betrifft beispielsweise das sogenannte Ausrampen der Abgasrückführungsmenge.

Alle befragten Hersteller haben hier mit dem Risiko von Belagbildungen in Abgasrückführungssystemen argumentiert. Aus sachverständlicher Sicht ist dieses Risiko zweifelsfrei vorhanden. Auch unabhängige Forschungsprojekte haben das bestätigt. Die Einzelheiten sind im Abschlussbericht ausdrücklich dargestellt.

Warum ist das aber so wichtig? Weil man in einem oberflächlichen Urteil - - Urteil - nicht Urlaub -

(Heiterkeit)

leicht über die Details hinweggehen und Ungenauigkeiten in Kauf nehmen kann. Das geht aber nicht in einem Verwaltungsverfahren, erst recht nicht in einem Verfahren, das auf freiwillige Mitarbeit der betroffenen Hersteller angewiesen ist.

Deshalb wurden Formulierungen im Abschlussbericht, die sich auf technische Beschreibungen bezogen, mit den Herstellern abgestimmt. Dies hatte aber nichts mit der eigentlichen Bewertung zu tun. Bewertungen wurden alleine durch die Untersuchungskommission mit Unterstützung durch den Sachverständigen Professor Wachtmeister vorgenommen.

Vereinzelte ist in dem Zusammenhang kritisiert worden, dass im Abschlussbericht nicht konkrete technische Daten und Spezifikationen der verwendeten Steuerungssysteme veröffentlicht wurden. Diese Kritik übersieht aber, dass in hohem Maße Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der Hersteller betroffen waren. Bei diesen Daten geht es unter anderem um die Darstellung der Funktionsweise der Aggregate. Dazu haben die Hersteller auf freiwilliger Basis Unterlagen zum Stand der technischen Entwicklung vorgelegt. Darin wurden die technischen Lösungen im Detail erörtert. Solche Informationen sind von hoher wettbewerbsrechtlicher Relevanz.

Im Falle der Offenbarung wäre ein hoher Schaden für die betroffenen Unternehmen zu befürchten, wenn Wettbewerber in den Besitz solcher Informationen gelangen. Auch die Details von geplanten Marktstrategien sowie die Zusammenarbeit mit Zulieferern sind Geschäftsgeheimnisse, deren Bekanntwerden die Marktposition der Betroffenen nachdrücklich beeinflussen kann. Aus den Inhalten solcher Dokumente lassen sich Rückschlüsse auf Betriebsverfahren und technische Lösungen ziehen.

Hierdurch könnten sich Wettbewerber Markt Vorteile verschaffen. Aus diesen Gründen kam die Veröffentlichung von Geschäftsgeheimnissen im Abschlussbericht nicht in Betracht.

Das Kraftfahrt-Bundesamt hat bereits Anfang Oktober 2015 einen Bescheid gegen Volkswagen erlassen. Darin wurde VW aufgegeben, einen verbindlichen Maßnahme- und Zeitplan vorzulegen. In diesem Plan sollte dargestellt werden, wie auf schnellstmöglichem Wege die Konformität der Fahrzeuge mit den geltenden Vorschriften hergestellt wird. VW hat fristgerecht einen entsprechenden Plan vorgelegt. Daraufhin hat das KBA Mitte Oktober 2015, also schon drei Wochen nach Bekanntgabe der - - des Bekanntwerdens der Vorwürfe, mit einem weiteren Bescheid VW verpflichtet, die betreffenden Fahrzeuge in die Werkstätten zurückzurufen. Damit wurde auch den betroffenen Neufahrzeugen des VW-Konzerns eine erstmalige Zulassung zum Straßenverkehr verweigert; denn die Fahrzeuge entsprachen damit nicht mehr der ursprünglichen Typgenehmigung.

Meine Damen und Herren, auch hieran zeigt sich, dass von einer zögerlichen Reaktion nicht die Rede sein kann. Wir haben einen klaren Maßnahmenplan vorgelegt, und wir haben VW klare Vorgaben gemacht. Der Maßnahmenplan sieht vor, dass für alle Fahrzeuge eine Mängelbehebung durch einen Austausch der Software für die Funkenmotorsteuerung erfolgt. Zugleich erfolgt bei einigen Fahrzeugen auch der Einsatz eines Luftleitgitters zur Strömungsstabilisierung der Frischluftzufuhr.



5. Untersuchungsausschuss

Das KBA hat die von VW vorgeschlagenen Abhilfemaßnahmen grundsätzlich als geeignet angesehen. Es erfolgt eine abschließende Überprüfung und Freigabe durch das KBA. Zuvor wird die konkrete Applikation auf jedes einzelne Fahrzeugkonzept fertiggestellt. Zudem wird sie durch Technische Dienste überprüft. Zusätzlich, um doppelt sicherzugehen, führt das KBA auch eigene unabhängige Prüfungen bei anderen Technischen Diensten durch.

Sämtliche Kosten, auch die für das Verwaltungsverfahren sowie für die Untersuchungen, werden vom VW-Konzern getragen.

Es ist die Frage aufgeworfen worden, warum es jetzt plötzlich möglich war, die Problematik mit einem Softwareupdate zu lösen. Die Frage habe ich mir auch am Anfang ernsthaft gestellt. Aber es war schlichtweg zu keinem früheren Zeitpunkt möglich. Auch hier sind Antworten und Erkenntnisse nur auf der Grundlage eines intensiven Informationsaustausches mit dem Hersteller möglich geworden. Man musste verstehen, dass sich die Technik der Motorsteuerung in den letzten zehn Jahren gewaltig entwickelt hat.

Mit der Einführung der sogenannten Common-Rail-Technik bei Dieselmotoren wurde das Brennverfahren des Motors deutlich verbessert. Dies geschieht durch eine Parametrisierung der Kraftstoffeinspritzung. Anzahl, Zeitpunkt, Dauer und Druck der Einspritzung sind heute viel genauer steuerbar als früher. Dadurch werden auch die Schadstoffemissionen optimiert. Verbesserte Software kommt auch bei der Steuerung der Abgasrückführung zur Anwendung. Alles zusammen genommen bewirkt, dass die Emissionswerte jetzt auf den Typgenehmigungswert reduziert werden können.

Durch die Abarbeitung des Rückrufs werden die Fahrzeuge in einen Zustand versetzt, der der ursprünglich erteilten Typgenehmigung entspricht. Das bedeutet, dass auch sämtliche Umweltvorschriften eingehalten werden. Dieser Umrüstprozess ist mittlerweile fortgeschritten. Von den 2,4 Millionen Fahrzeugen des VW-Konzerns in Deutschland hat das KBA inzwischen fast alle Update-Maßnahmen freigegeben. Ausgenommen

sind nur noch ein Teilcluster von 14 400 Fahrzeugen und verschiedene Skoda-Modelle, die das Vereinigte Königreich freigegeben muss.

VW hat bis heute etwa 1,3 Millionen Fahrzeuge umgerüstet. Wöchentlich kommen 100 000 Fahrzeuge hinzu. Die Maßnahmen sollen bis September 2017 abgeschlossen sein. Dieser Zeitplan ist durchaus anspruchsvoll, wenn man berücksichtigt, dass die Durchführung der Umrüstmaßnahmen die Mitwirkung der jeweiligen Fahrzeugeigentümer erfordert. Das nimmt zwangsläufig eine gewisse Zeit in Anspruch.

Unter Verbraucherschutzgesichtspunkten ist dabei eines von besonderer Bedeutung: Die Umrüstung hat zu keinerlei Nachteilen für die Kunden geführt. Wir haben von VW von Anfang an gefordert, dass die umgerüsteten Fahrzeuge sich nicht verschlechtern. Es darf zu keinerlei Verschlechterung bei Motorleistung, beim Kraftstoffverbrauch, bei den CO₂-Emissionen und bei den Fahrzeuggeräuschen kommen. Dies wird durch das KBA intensiv geprüft. VW stellt nach der Umrüstung dem Kunden dann eine Bescheinigung aus, in der ausdrücklich bestätigt wird, dass das Fahrzeug durch die Umrüstung keine Leistungsminderung erfahren hat. Es heißt in der Bescheinigung wörtlich:

Die Volkswagen AG bescheinigt, dass Ihr Fahrzeug nach der Durchführung der Rückrufaktion vollständig den geltenden gesetzlichen Vorschriften entspricht. Die Volkswagen AG sichert Ihnen ferner zu, dass mit der Umsetzung der Maßnahme hinsichtlich Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, Motorleistung und Drehmoment sowie Geräuschemissionen keine Verschlechterungen verbunden sind und alle typgenehmigungsrelevanten Fahrzeugwerte unverändert Bestand haben.

Eine juristische Zusicherung hat - für die Juristen hier im Raum - durchaus eine gewisse Brisanz; denn das ist eines der stärksten Verbraucherrechte, die man hat, eine Zusicherung.



5. Untersuchungsausschuss

Eine andere Frage ist die, ob den VW-Kunden auch andere oder zusätzliche vertragliche Rechte, etwa wie Schadensersatz, zustehen. Dies ist eine zivilrechtliche Frage, nämlich des Kaufrechts. Es gibt nach unserer Kenntnis bereits zahlreiche Gerichtsverfahren, in denen Käufer eines VW-Fahrzeugs gegen den Verkäufer oder den Hersteller geklagt haben. Solche zivilrechtlichen Maßnahmen stehen völlig selbstständig neben den Rückrufmaßnahmen, die wir als Bundesregierung initiiert haben. Die Zivilgerichte müssen jeden konkreten Einzelfall betrachten. Ich bitte um Verständnis, dass eine Kommentierung dazu durch die Bundesregierung zu unterbleiben hat. In Deutschland bleibt das Prinzip der Gewaltenteilung unangetastet.

Lediglich zum Thema Verjährung möchte ich noch etwas hinzufügen: VW hat gegenüber der von mir geleiteten Untersuchungskommission zugesagt, im Hinblick auf zivilrechtliche Ansprüche auf die Einrede der Verjährung zu verzichten. Diese Zusage bezieht sich auf den Gesamtkonzern, also auf Audi, Porsche, Seat und Skoda.

Doch nun zu den sonstigen Fällen. Wir haben jeden Verdachtsfall zu Manipulationen anderer Hersteller, der uns zugetragen wurde, überprüfen lassen. Eine Zeitung hatte beispielsweise davon berichtet, von Messergebnissen des JRC bezüglich eines A3-Modells. Wir haben das zum Anlass genommen und haben hier dieses Fahrzeug von Audi mit einem Euro-6-Motor geprüft, ob es mit Hilfe einer unzulässigen Abschaltvorrichtung manipuliert worden ist. Wir haben diese Überprüfung der Messwerte veranlasst. Das KBA hat konkrete Messungen beim TÜV Pfalz durchgeführt. Diese Messungen zeigten durchgehend unproblematische Werte unterhalb der unzulässigen Emissionsgrenzwerte. Der Verdacht hat sich also nicht bestätigt, und es zeigt mal: Man muss wirklich seriös alles nachmessen. Übrigens hat inzwischen auch die Europäische Kommission das Kraftfahrt-Bundesamt mit Schreiben vom 23.12.2016 darüber informiert, dass die Messungen durch das JRC an dem besagten Audi A3 noch einmal überprüft und korrigiert werden mussten.

Bei den vom KBA durchgeführten Messungen im Rahmen der Untersuchungskommission gab es Hinweise auf Unregelmäßigkeiten bei Fiat. Dies betraf Euro-6-Fahrzeuge mit Dieselmotor. Wir haben daraufhin das KBA beauftragt, eigene Untersuchungen an vier weiteren Fiat/Chrysler-Fahrzeugen durchzuführen. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen zeigten, dass bei allen überprüften Fahrzeugen nach unserem Verständnis eine unzulässige Abschaltvorrichtung verbaut ist. Zum einen erfolgte eine Abschaltung der Abgasrückführung nach 22 Minuten. Außerdem wird nach sechs Zyklen die Regeneration des NOx-Speicherkatalysators abgeschaltet. Dann steigen die NOx-Werte stark auf das Neun- bis Fünfzehnfache des Grenzwertes.

Wir haben die italienischen Kollegen im Mai 2016 über unsere Erkenntnisse unterrichtet, nachdem sich Fiat gegenüber dem BMVI nicht gesprächsbereit gezeigt hat. Die italienische Genehmigungsbehörde hat daraufhin eigene Tests vorgenommen und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass keine unzulässige Abschaltvorrichtung vorliegt. Aufgrund der unterschiedlichen Auffassung haben wir deshalb im Rahmen des Artikel-30-Verfahrens die Kommission um ein Vermittlungsverfahren gebeten, entsprechend eben diesem Typgenehmigungsrecht. Im Rahmen zweier Gespräche mit Italien und der Europäischen Kommission wurden von der Kommission die Messergebnisse des Kraftfahrt-Bundesamtes bestätigt. Damit sehen wir unsere Position klar bestätigt. Italien hat im Rahmen des Vermittlungsverfahrens mitgeteilt, dass Fiat eine freiwillige europaweite Serviceaktion bei allen betroffenen Fiat-Fahrzeugen vornimmt. Warum nicht gleich so? Wir begrüßen das ausdrücklich.

Dennoch bleibt die unterschiedliche Rechtsauffassung Italiens und Deutschlands zur Zulässigkeit von Abschaltvorrichtungen bestehen. Hier zeigt sich die Notwendigkeit der Anpassung des Artikels 5 zur Abschaltvorrichtung in der Verordnung 715 aus 2007, um Rechtssicherheit zu schaffen. Italien teilt übrigens die Auffassung, dass eine rechtliche Unklarheit zu Abschaltvorrichtungen besteht. Daran ändern auch die kürzlich veröffentlichten rechtlich unverbindlichen Leitlinien der Europäischen Kommission nichts.



5. Untersuchungsausschuss

Wir sind im Rahmen der Untersuchungskommission auch weiteren Hinweisen auf die Verwendung unzulässiger Abschaltvorrichtungen bei anderen Herstellern nachgegangen. Die Verdachtsmomente haben sich aber in keinem Fall bestätigt. Mit Opel haben wir vereinbart, dass im Rahmen einer freiwilligen Serviceaktion die Emissionsminderungsstrategien bei bestimmten Dieselfahrzeugen verbessert werden. Dies ist in der Produktion für das Modelljahr 2017 bereits umgesetzt. Opel beabsichtigt, diese Maßnahmen auch für die bereits im Verkehr befindlichen Fahrzeuge umzusetzen. Das KBA wird aber auch dies intensiv überprüfen. Wenn die Maßnahmen wie geplant umgesetzt sind, würden die im Abschlussbericht der Untersuchungskommission zum Ausdruck gebrachten Zweifel in Bezug auf Opel nicht weiter bestehen.

Bekanntlich ist auch die Firma Bosch in Zusammenhang mit der Abgasmanipulation gebracht worden. Wir haben auch Bosch gehört. Bosch liefert eine Vielzahl von Komponenten, darunter auch Motorsteuergeräte. Allerdings - und das ist wichtig zu wissen im deutschen Recht - ist Bosch selbst nicht Inhaber von Emissionsgenehmigungen für Fahrzeuge. Bosch trägt also keine typgenehmigungsrechtliche Verantwortung für diese Fahrzeuge. Die Rolle von Bosch ist daher nicht vergleichbar mit der Rolle eines Automobilherstellers. Das Kraftfahrt-Bundesamt ist dementsprechend auch nicht in einer aufsichtsrechtlichen Zuständigkeit gegenüber Bosch.

Doch nun noch einmal zusammenfassend die wichtigsten Punkte aus meiner Sicht. Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren Abgeordnete! Ich hatte bis zum Bekanntwerden des VW-Falles Ende September 2015 keine Kenntnisse von Manipulationen bei der Abgasreinigung. Die Verwendung von unzulässigen Abschaltvorrichtungen war mir nicht bekannt. Ich habe auch nicht davon gehört, dass irgendjemand anderes im Bundesverkehrsministerium oder im Kraftfahrt-Bundesamt Kenntnisse von Manipulationen oder Abschaltvorrichtungen hatte.

Der Begriff „Abschaltvorrichtung“ war mir durchaus bekannt; denn er befindet sich in der Verordnung 715/2007. Es gab aber, wie gesagt, keine

Hinweise auf die Verwendung unzulässiger Abschaltvorrichtungen. Ohne solche Hinweise gab es keine Veranlassung und keine Rechtfertigung für eingehende Überprüfungen.

Ich bin der Auffassung, dass die Ausnahmeregelungen des Motorschutzes sehr eng auszulegen sind. In der Untersuchungskommission haben wir genau diesen Standpunkt gegenüber den Herstellern vertreten. Wir haben deshalb substantiierte Darlegungen verlangt, welche konkreten Gründe zur Verwendung von Motorschutzvorrichtungen zwingen. Wir haben dann auch die konkreten Belege verlangt. Vor Bekanntwerden des VW-Falles jedoch gab es dazu keine Veranlassung und auch keine Handhabe.

Als Behörde muss man dabei immer auch im Auge behalten, dass Maßnahmen gegenüber den Herstellern rechtlich zuverlässig abgesichert sein müssen. Andernfalls könnten haftungsrechtliche Risiken erzeugt werden. Deswegen verbietet es sich aus Behördensicht auch, vorschnell oder ins Blaue hinein über Manipulationen zu spekulieren.

Ich möchte jetzt ganz gerne auch auf die Rolle der sogenannten Autolobby eingehen. Was deren angebliches Mitwirken und angebliche Einflussmöglichkeiten betrifft, scheinen der Fantasie kaum Grenzen gesetzt zu sein, meine Damen und Herren. Man will sich nicht allen Ernstes vorstellen, die Bundesregierung und nachgeordnete Behörden wie das Kraftfahrt-Bundesamt würden quasi an der Leine der Automobilindustrie laufen und deren Aufträge willfährig umsetzen. Wer solchen Unsinn glaubt, den wird man kaum mit Fakten vom Gegenteil überzeugen können.

Für alle anderen, die für Tatsachen aufgeschlossene Beobachter sind, möchte ich berichten, wie Zusammenarbeit von Bundesregierung und Automobilindustrie in Wirklichkeit aussieht. Natürlich schildere ich dabei meinen eigenen Tätigkeitsbereich. Ich weiß aber, dass es sich in anderen Häusern und Behörden vergleichbar verhält.

Deutschland ist eine führende Automobilnation. Selbstverständlich unterhält die Bundesregierung



5. Untersuchungsausschuss

auch vielfältige Kontakte zur Automobilindustrie. Es gibt natürlich auch einen Informationsaustausch; denn die Automobilindustrie ist ein hochgradig regulierter Sektor. Es ist vollkommen undenkbar, das dichte Geflecht an Vorschriften und Regulierungen fortlaufend weiterzuentwickeln, ohne Kenntnisse über die Lebenswirklichkeit in den Produktionsstätten zu besitzen, und selbstverständlich ist es für die Bundesregierung wichtig, zu wissen, wie von der Automobilindustrie und von deren Beschäftigten die Auswirkungen politischer Vorhaben eingeschätzt werden. Gerade Beschäftigten und ihren Interessenvertretern, den Gewerkschaften, ist dies ein wichtiges und verständliches Anliegen. Deshalb gibt es auch laufenden Kontakt im Prinzip auf zwei Ebenen, auf der Ebene der politischen und unternehmerischen Entscheider und auf der Ebene der fachlichen, technischen Experten. Doch fangen wir mit Letzteren an.

Es ist selbstverständlich, dass die Automobilindustrie auch in Arbeitsgruppen zur Entwicklung kraftfahrzeugtechnischer Vorschriften beteiligt wird. Das betrifft eine Vielzahl von Arbeitsgruppen, zum Beispiel in der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen. Da geht es um die Entwicklung sogenannter globaler technischer Regelungen. Das betrifft ebenso Arbeitsgruppen der Europäischen Kommission zur Entwicklung der europäischen Vorschriften, mit denen zum Beispiel diese globalen technischen Regelungen umgesetzt werden.

In diesen technischen Arbeitsgruppen wie dem TCMV sitzen Vertreter der Automobilindustrie. Aber in allen diesen Arbeitsgruppen, meine Damen und Herren, sitzen auch Vertreter von Verbraucher- und Umweltschutzverbänden, und genauso ist es selbstverständlich, dass die Bundesregierung und ihre nachgeordneten Behörden intensive Kontakte zu Verbraucher- und Umweltschutzverbänden pflegen. Das ist normales Regierungsgeschäft; es gehört zu meiner täglichen Praxis.

Die Automobilindustrie ist, wie gesagt, ein besonders intensiv regulierter Sektor. Das liegt an den vielfältigen Auswirkungen des Automobilverkehrs, gerade auch in Bezug auf Sicherheit und Umweltschutz. Die kraftfahrzeugtechnischen

Vorschriften dienen dazu, Sicherheit sowie Umwelt- und Klimaschutz in Einklang zu bringen. Sie dürfen aber gleichzeitig kein Hindernis für Innovation der sich schnell entwickelnden Fahrzeugtechnik darstellen. Denken Sie an ein Fahrzeug der heutigen Technikgeneration im Vergleich zu, sagen wir einmal, vor 30 Jahren. Technischer Fortschritt und Regelwerk müssen Hand in Hand gehen. Dies ist ohne die Expertise der Automobilindustrie ebenso undenkbar wie ohne die Expertise von Umwelt- und Verbraucherschutzverbänden.

Alles das geschieht auf der Ebene der technischen Arbeitsgruppen. Die abschließenden Entscheidungen zur Verabschiedung von internationalen Regelwerken wie etwa den Genfer Regelungen geschehen aber ausschließlich durch die Zeichnerstaaten des 58er- und des 98er-Abkommens inklusive der Europäischen Kommission. Die Automobilindustrie und andere Verbände oder NGOs sind daran nicht beteiligt. Das gilt genauso bei der Verabschiedung von europäischen Verordnungen oder Richtlinien in Brüssel.

Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren Abgeordnete! Ich habe hier nach bestem Wissen und Gewissen vorgetragen, dass und wie ich mich persönlich und alle anderen Verantwortlichen im BMVI sich um Aufklärung und Transparenz in dieser unerfreulichen Angelegenheit bemüht haben und weiter bemühen. Das Ganze ist eine Angelegenheit von großer Ernsthaftigkeit, und ich respektiere, um meine einleitenden Sätze zu wiederholen, voll und ganz die Aufklärungsarbeit Ihres Ausschusses.

Bevor ich jetzt weiterkomme, brauche ich - - muss ich erst mal meine Stimme ölen.

(Der Zeuge trinkt)

Ich muss in diesem Zusammenhang sagen: Eines verwundert mich aber doch, und zwar der Punkt, wenn statt sachlicher Aufklärung bloße Nebenkriegsschauplätze eröffnet werden. Dazu gehört für mich eindeutig der Vorwurf, ich hätte durch die Verwendung meiner persönlichen E-Mail-Adresse einen geheimen Kommunikationsgang zum Zwecke der Vertuschung genutzt. Davon kann im



5. Untersuchungsausschuss

Entferntesten nicht die Rede sein, meine Damen und Herren. Es handelt sich um den durchsichtigen Versuch, ein ganz normales Verhalten meinerseits durch völlig sachfremde Assoziationen zu skandalisieren. Ich behaupte nicht, dass dafür ein Mitglied dieses Ausschusses direkt verantwortlich ist; denn ich muss mal sagen: Ich habe auch im Vertrauen auf Rechtsstaatlichkeit meine E-Mails diesem Ausschuss zur Verfügung gestellt, und mich wundert es nur, wenn dann zwei Ordner bei der Presse landen. Aber ich möchte dazu - -

Allerdings gab es, kurz nachdem ich dem Ausschuss diese zwei Ordner gegeben habe, wie gesagt, eine böartige Berichterstattung auf *Stern Online*, die mich persönlich wirklich sehr berührt hat; denn ich glaube für mich in Anspruch zu nehmen, dass ich ein Beamter bin, der sich voll und ganz im rechtlichen Rahmen bewegt.

Wer auch immer dem *Stern*-Redakteur diese Unterlagen zur Verfügung gestellt hat: Er konnte wissen, dass damit eine Art von Berichterstattung generiert wird, die wir alle eigentlich ablehnen. Ich spreche von der Art von Berichterstattung, die mit Halbwahrheiten und vermeintlichen Evidenzen Verschwörungstheorien und Vorurteile bedient, die Verschwörungstheorie nämlich, dass ein Spitzenbeamter im Bundesverkehrsministerium willfähriger Adressat von Lobbyaktionen der deutschen Automobilindustrie ist; das Vorurteil nämlich, dass einem Spitzenbeamten im Bundesverkehrsministerium das Profitinteresse der Automobilindustrie wichtiger sein könnte als der Gesundheitsschutz zugunsten der Bevölkerung. Das weise ich von mir.

Um dieses Klischee zu bedienen, wurde eine Vergleichbarkeit zwischen dem E-Mail-Skandal der amerikanischen Präsidentschaftskandidatin Clinton und meinem Verhalten konstruiert. Das Stichwort lautete „E-Mail-Gate“. Damit liegt der himmelweite Unterschied natürlich auf der Hand, wobei ich das natürlich schon toll finde, als kleiner Staatssekretär mit Hillary Clinton verglichen zu werden. Ich rede aber von dem Unterschied, dass der an Frau Clinton gerichtete Vorwurf lautete, sie habe klassifiziertes, also als

streng geheim eingestuftes Material, dessen Veröffentlichung die Staatsinteressen der Vereinigten Staaten hätte gefährden können, auf einem nicht gesicherten privaten E-Mail-Account empfangen und versendet. Wie Sie sich selber überzeugen konnten, handelte es sich in meinem Fall nicht ein einziges Mal um eingestufte Unterlagen. Obendrein handelte es sich auch nicht um Informationen, die nicht in gleicher Weise und in völliger Transparenz auch auf meinem dienstlichen Mailaccount und auf dem normalen Postwege ausgetauscht worden sind.

Ich möchte in dem Zusammenhang auch noch mal betonen: Alle E-Mails, die mir von meinem Büro übermittelt wurden, sind aus dem Stamm des dienstlichen E-Mail-Accounts gekommen. Soweit ich überhaupt mit Externen über meinen privaten Mailaccount kommuniziert habe, war das lediglich in vier Vorgängen der Fall. Dabei handelte es sich um geradezu triviale und in keiner Weise brisante Informationen. Sie haben die fraglichen Mails an und von Herrn von Klaeden gelesen, nehme ich mal an. Nichts daran taugt für einen Aufreger. Der einfache und völlig unspektakuläre Grund für die Zusendung auf meine private E-Mail-Adresse war der, dass ich diese Informationen von unterwegs bzw. zu Hause empfangen wollte. Im Anschluss an ein Telefonat mit Herrn von Klaeden wollte er mir ergänzende Informationen zusenden. Ich gab ihm meine persönliche Mailadresse mit dem Hinweis, eine zeitnahe Lektüre sei nur möglich, wenn er mir die Unterlagen dorthin schicke; das war auf einer Autofahrt.

So ist es geschehen, aber ohne eine Art von Weiterung oder Konsequenz, die auch nur im Ansatz eine Skandalisierung rechtfertigen würde. Nicht nur, dass ich ausweislich der vorgelegten Korrespondenz auf die Hinweise gar nicht geantwortet habe - - Einmal, doch, habe ich „Danke“ zurückgeschrieben. Vor allem habe ich aber die fraglichen Hinweise in der Sache gar nicht aufgegriffen. Die Vorstellung, ein bestimmtes Verhalten der Bundesregierung, beispielsweise bei den Verhandlungen in Brüssel über die RDE-Pakete, sei nur bei Kenntnis der geheimen E-Mail-Kontakte erklärbar, ist vollkommen absurd. Nachweislich



5. Untersuchungsausschuss

hat die Bundesregierung bei den Konformitätsfaktoren ganz andere Positionen vertreten, als sich die deutsche Automobilindustrie es gewünscht hätte. Das kann jeder nachlesen.

Noch mal: Die private Mailadresse wurde in wenigen Fällen ausnahmsweise und aus einem ganz bestimmten Grund benutzt. Ich war an den fraglichen Tagen außer Haus und konnte unterwegs nur über meine private Mailadresse empfangen und versenden. Wie der Inhalt der Mails zwanglos offenbart, bestand keinerlei Anlass zur Vertuschung oder Intransparenz. Daher hatte die Verwendung der privaten Mailadresse mit solchen Absichten auch nicht das Geringste zu tun.

Ich habe dem Untersuchungsausschuss zusätzlich alle internen Mails zu Abgasthemen vorgelegt. Dabei ging es um Weiterleitungen von meiner dienstlichen Mailadresse und von dienstlichen Mailadressen meiner Mitarbeiter an meine private Mailadresse und umgekehrt. Es ging schlicht darum, dass ich an diesen Tagen auch abends und am Wochenende gearbeitet habe und Zugriff auf gerade benötigte Unterlagen brauchte. In wenigen eilbedürftigen Fällen habe ich auch Minister Dobrindt Mails auf sein Smartphone geschickt. Auch bei diesen Mails handelte es sich ausschließlich um nicht vertrauliche Unterlagen. Keine einzige der Mails betrifft als vertraulich eingestufte Inhalte.

Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren Abgeordnete! Damit will ich mein Eingangsstatement schließen. Jetzt stehe ich gerne für Fragen zur Verfügung.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, schönen Dank, Herr Odenwald. - Ich denke, auch bei dem ausführlichen Statement sind noch eine Reihe Fragen offen, die wir gerne an Sie richten wollen, und damit möchte ich auch beginnen zunächst in der ersten Runde, wo ich als Vorsitzender zunächst an Sie ein paar Fragen, die Arbeit der Untersuchungskommission betreffend, richten möchte.

Sie haben manche Dinge am Rande, manche etwas ausführlicher dargestellt. Insofern ist möglicherweise an der einen oder anderen Stelle

durchaus ein Verweis an das bereits Ausgeführte zulässig. Aber ich bemühe mich, meine Fragen dann doch so spezifisch zu stellen, dass es eben über diese Dinge, die Sie bereits genannt haben, hinausgeht.

Sie haben den Verlauf der Einrichtung der Untersuchungskommission berichtet und dabei auch genannt, warum es dazu kam, dass man sehr schnell auch zu dem Personaltableau kam, das die Untersuchungskommission darstellt. Am 22. September wurde die Untersuchungskommission unter Ihrer Leitung - - oder nahm die Untersuchungskommission unter Ihrer Leitung die Arbeit auf, und wir waren am 22. November - wir, das heißt die Parlamentarier - immer noch nicht so weit, dass wir im Unterschied zu Ihnen die Zusammensetzung dieser Untersuchungskommission kannten. Es bedurfte erst einer Kleinen Anfrage dahin, wer denn nun Mitglied in der Untersuchungskommission ist. Das ist das MAT A BMVI-2-1, Aktenzeichen LA27-7357.2-2, Ordner 12, Blatt 450. Es war schwierig, dann die Zusammensetzung der Kommissionsmitglieder zu erfahren. Meine Frage an Sie: Zu welchem Zeitpunkt standen denn die Mitglieder schon fest? Waren die am 22. bereits gesetzt, und war bekannt, wer die Untersuchungskommission bilden soll?

Zeuge Michael Odenwald: Meines Erinnerns - also, ich kann es nicht mehr hundertprozentig sicher sagen - waren aber weitestgehend die Untersuchungskommissionsmitglieder festgestanden, bis auf Professor Wachtmeister, weil ich noch auf der Suche war nach einem wirklich unabhängigen Sachverständigen, der nach Möglichkeit auch nicht im direkten Sold der Automobilindustrie stand. Aber ansonsten waren die Mitglieder gesetzt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und was sind aus Ihrer Sicht die Gründe gewesen, warum die Bekanntgabe der Mitglieder erst mit einem so großen zeitlichen Abstand erfolgte und erst beharrlich nachgefragt oder Druck gemacht werden musste?

Zeuge Michael Odenwald: Mein Bestreben war, keine populistische Kommission zu haben, Herr



5. Untersuchungsausschuss

Behrens. Ich wollte keine Kommission, die ständig irgendwelche neuen Schlagzeilen produziert und Interviews nach draußen gibt, und deswegen war eine meiner Bedingungen auch gegenüber Minister Dobrindt, dass ich gesagt habe: Wir wollen seriöse Aufklärungsarbeit leisten, ganz seriöse, und ich möchte nicht, dass meine Kommissionsmitglieder jeden Tag nur noch damit beschäftigt sind, Presseanfragen zu bedienen. - Denn das wäre der Fall gewesen. Wissen Sie, ich bin seit 92 im politischen Geschäft, und ich weiß, wie das läuft. In so einem Fall, wenn die Namen bekannt sind, werden die Leute auch entsprechend angegangen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann mussten Sie sich aber ja doch anders entscheiden und die Namen preisgeben. Hat sich das bestätigt, was Sie befürchteten?

Zeuge Michael Odenwald: Das hat sich in der Tat bestätigt. Es wurde mir vielfach berichtet, dass es, vor allen Dingen auch bei den Sachverständigen, zu entsprechenden Nachfragen kam.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das war dann die eine Person, die Sie nannten. - Nach welchen Kriterien haben Sie dann - - Also, das war ein Kriterium, dass Sie sehr schnell Sach- und Fachverstand zusammenziehen wollten. Welche weiteren Kriterien waren maßgebend für die Auswahl der Mitglieder der Untersuchungskommission?

Zeuge Michael Odenwald: Wir befanden uns - das habe ich ja schon mal ausgeholt - in diesem Spannungsverhältnis. Wir haben als zuständige Fachbehörde das KBA, die ja auch nur diese Entscheidung treffen konnten, und wir hatten dort natürlich auch ausgewiesene Sachverständige, die in diesem Bereich bereits tätig waren - die drängten sich auf für diese Arbeit -, und wir hatten natürlich im Haus auch die entsprechenden Sachverständigen, die ich auch durch meine Arbeit bereits kannte, und die haben wir natürlich auch gewählt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber ein richtig externer Sachverständiger war dann nur Professor Wachtmeister. Was hat Sie dazu bewogen,

nur einen quasi Externen hinzuzubitten, die eben nicht involviert sind in Typgenehmigungsverfahren und Aufsichtsdinge usw., usf.?

Zeuge Michael Odenwald: Sagen wir mal: Die rechtlichen und klassischen Maßnahmen, die die Typzulassung betreffen, die konnten durchaus bewertet werden durch die Kommissionsmitglieder, durch die eigengestellten. Mir ging es darum: Ich wollte auch eine externe Expertise haben für diese technischen Vorgänge, und da Herr Professor Wachtmeister genau in diesem Bereich ausgewiesener Experte ist - - Deswegen gab es ja auch Diskussionen, durchaus auch in der Kommission. Er ist ein ausgewiesener Sachverständiger, und deswegen haben wir ihn dazu auch gemacht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Welcher Art waren die Diskussionen? Es gibt ja durchaus unterschiedliche Bewertungen von Herrn Wachtmeister. Ist der nun wirklich unabhängig und extern, oder ist seine Nähe zur Automobilindustrie nicht eher ein Hemmnis? Sie sagten, es gab Diskussionen über Professor Wachtmeister. Welcher Art? Können Sie mir das sagen?

Zeuge Michael Odenwald: Es gab immer mal wieder eine Diskussion, aber ich muss sagen: Wir haben uns immer einvernehmlich in dem Untersuchungsausschuss [sic!] dann auf ein Ergebnis geeinigt, und man hat dann auch teilweise Untersuchungen gemacht, die das eine oder andere bestätigt haben, und dann hat man das natürlich so übernommen. Also, es war nicht so, dass es hier irgendwo Streitgegenstände innerhalb der Kommission gegeben hätte. Ich glaube, das wäre dann falsch dargestellt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nun hat zumindest der Sachverständige Wachtmeister dann wohl doch zum einen oder anderen Impuls beigetragen. Aus unseren Unterlagen ergibt sich - - Das ist das MAT A Odenwald, Ordner 2, Blatt 129. Dort gibt es eine Mail zu Äußerungen von Herrn Wachtmeister, häufiger hier schon zitiert, und zwar vom 16. Mai 2016 an Herrn Zielke, und da äußert der Zeuge Wachtmeister Zweifel daran, ob die Untersuchungskommission tatsächlich die Vorgehensweise der Emissionskontrolleure aller



Hersteller richtig aufgedeckt hat. Dann heißt es wörtlich in dieser eben zitierten Quelle:

Vielleicht wäre mal eine kreative Stunde sinnvoll, innerhalb derer wir überlegen, welche „Tricks“

- in Anführungszeichen gesetzt -

uns noch einfallen. Die könnten wir auf Wahrscheinlichkeit einer möglichen Nutzung bewerten, und dann kann das KBA entsprechende Tests durchführen.

Es deutet ja darauf hin, dass es da einen gewissen Anspruch an Kreativität seitens des externen Gutachters Wachtmeister gab. Wurde diesem Anspruch oder - - Dieser Notwendigkeit einer solchen kreativen Stunde wurde offenbar nicht nachgegangen. Was waren die Gründe dafür?

Zeuge Michael Odenwald: Also, vorneweg gesagt: Diese Mail von Professor Wachtmeister, wenn ich mich jetzt richtig erinnere - ich habe sie jetzt nicht vor mir liegen -, bezog sich aber weitestgehend darauf, dass man gesagt hat: Man konzentriert sich zu eingeschränkt auf den Case Volkswagen, wo wir eben diese Abgasabschalteinrichtungen untersuchen, sondern wir müssen auch weitergehen, man muss auch kreativer weiterdenken.

Das haben wir ja auch gemacht, wie man sieht, im Falle Fiat beispielsweise, wo wir ja mit ganz neuen Messverfahren auch dahinterkamen. Auch haben wir zwischenzeitlich ja teilweise die Messungen verändert. Wenn Sie in den Untersuchungsbericht schauen, bei dem einen Wagen, da hatten wir noch gar keine 10-Grad-Messung gemacht, was wir dann später gemacht haben, weil wir festgestellt haben, dadurch kommen wir auch Dingen auf die Schliche, und das hat man in diesen kreativen Runden - - Wir haben öfters kreativ gesprochen, auch in unserem Kreis: Wie kann man dahinterkommen? Das haben wir dann alles entsprechend immer verfeinert. Und wir haben, glaube ich, auch - - Das Ergebnis zeigt, dass wir richtig gehandelt haben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, ich hatte auch den Eindruck, dass Herr Professor Wachtmeister insbesondere diesen etwas kreativeren - in Anführungszeichen gesprochen - Ansatz wählen wollte, weil auch der Skandal selber so unvorstellbar zu sein schien, zum damaligen Zeitpunkt, dass man sich dann mit gegebenen Dingen auseinandersetzen muss.

Nun hat er uns aber in der Befragung am 19. Januar berichtet, dass es zu dieser kreativen Stunde nicht gekommen sei, da der Untersuchungsbericht bereits veröffentlicht war. Das ergibt sich aus dem Stenografischen Protokoll 19 I, 20. Sitzung vom 19. Januar 2017, Seite 101. Aber wir wissen eben auch, dass nach der Veröffentlichung noch einige unzulässige Abschalteneinrichtungen dann aufgedeckt worden sind, wie unter anderem im Fall Fiat; das hatten Sie selber auch erwähnt. Hingegen wurde von der Untersuchungskommission keine einzige unzulässige Abschalteneinrichtung ohne vorherige Hinweise der EPA entdeckt. Warum nahm die Untersuchungskommission sich nicht die Zeit, diesen anderen Ansatz zu wählen und quasi auszurechnen aus dem gegebenen Gehäuse, in dem man sich befand?

Zeuge Michael Odenwald: Ich möchte noch mal da drauf hinweisen: Wir haben ständig in der Untersuchungskommission darüber philosophiert, wie man noch irgendwelchen Dingen auf den Weg kommen kann, auf die Schliche kommen kann. Einer der Fälle war ja beispielsweise, dass wir noch eine weitere Temperaturmessung wiederaufgenommen haben. Das war einer der Fälle. Also, man kann nicht sagen, dass wir keine kreativen Ansätze gemacht haben. Das war durchweg der Fall, und deswegen haben wir ja auch die anderen - - haben wir ja auch das Thema in der Kategorie II noch einmal ausführlich beschreiben können, wo entsprechende Abschalteneinrichtungen, die aus unserer Sicht sogar unzulässig waren, verbaut wurden. Also, wir waren da sehr kreativ.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann hatten Sie selber erwähnt und dem schon in Ihrem Vortrag gleich widersprochen, dass es eben keinen unzu-



5. Untersuchungsausschuss

lässigen Einfluss von Herstellern auf den Untersuchungsbericht der Kommission gab. Ich zitiere hier *Spiegel Online* vom 9. Dezember 2016, wo unter der Überschrift „Kritische Passagen aus Untersuchungsbericht getilgt“ zu lesen war - - Das ist die Quelle, unter der genannten Überschrift auf spiegel.de veröffentlicht, zuletzt abgerufen für die Sitzung hier am 9. Februar 2017, und darin wird auf einen Berichtsentswurf der Untersuchungskommission „Volkswagen“ Bezug genommen, der im Januar und Februar 2016 im BMVI erstellt worden sein soll. Dieser habe in Bezug auf einige konkrete Fahrzeugtypen die Feststellung enthalten, dass der - so zitiert zumindest der *Spiegel* - „Verdacht auf eine unzulässige Abschaltvorrichtung“ nicht ausgeräumt werden können, und in einer nächsten Version des Berichts kam eben diese Aussage nicht mehr vor. Als Beispiele werden genannt Dacia Sandero und Renault Kadjar, und im Falle von Renault ist ja auch darauf hingewiesen worden, dass bei den RDE-Fahrten der NOx-Grenzwert um das Vierzehnfache überschritten worden ist.

Von daher: Warum ist denn dieser - - Oder welche Diskussion gab es, dass eben dieser Verdacht auf eine unzulässige Abschaltvorrichtung nicht ausgeräumt werden konnte, aber dieser Hinweis, dass er nicht ausgeräumt werden konnte, in dem Bericht keinen Platz mehr fand? Hat es Gespräche darüber gegeben, und - darauf bezieht es sich - hat der Hersteller oder haben die Hersteller sich an Sie gewandt und darüber berichtet?

Zeuge Michael Odenwald: Also, wenn Sie sich mal die Systematik unseres Berichts anschauen, dann war in dieser Kategorie II - - Explizit bei allen Fahrzeugen, wo wir Typgenehmigungsbehörde sind, wurde der Hinweis gemacht, es würden Zweifel an der Unzulässigkeit der Abschaltvorrichtung aus Motorschutzgründen nicht weiter bestehen, also wenn entsprechende Maßnahmen getroffen werden. Bei allen deutschen Herstellern wurde darauf hingewiesen; bei denen, wo wir nicht Typgenehmigungsbehörde sind, war dieser Hinweis nicht vorhanden. Aber wir haben uns dazu entschieden, deutlich prominenter, möchte ich noch mal sagen, darauf hinzuweisen im Fazit. Wissen Sie, so ein Bericht - - Es ist ja immer schön, wenn aus einzelnen Entwicklungsstücken

irgendwas rausgerissen wird. So ein Bericht ist ein sich entwickelnder Bericht, und letztendlich weise ich noch einmal darauf hin, dass am Ende - - Wo habe ich ihn jetzt? Alle - -

(Der Zeuge sucht in seinen Unterlagen)

Also, im Fazit unseres Berichtes, hinten, ganz prominent:

Alle Hersteller der Gruppe II passen die Wirksamkeit ihres Emissionskontrollsystems an Fahr- und Umweltbedingungen an. Dieses entspricht einer Abschaltvorrichtung gemäß der Definition ...

Sowieso. Dann geht es weiter:

Bei einem Teil der Fahrzeugtypen bestehen seitens der Untersuchungskommission des BMVI allerdings Zweifel hinsichtlich der Zulässigkeit der verwendeten Abschaltvorrichtung.

Also, wir haben das ganz deutlich aufgehängt. Und eines, Herr Vorsitzender: Sie hatten noch mal gesagt, ich widerspreche mir in meinem Statement im gewissen Rahmen. Es war nicht so. Es gab für mich in der Bewertung - und da stehe ich nach wie vor dazu - keine Einflussnahme durch die Hersteller. So etwas ist mir auch absolut fremd.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie hatten auch - - Nein, wir haben von anderen Zeugen gehört, dass Teile des Berichtsentswurfs auch kommuniziert worden sind mit den Automobilherstellern. Es wurde uns in den Zeugenaussagen immer damit begründet, man sei halt nicht Techniker genug, um die Messwerte angemessen interpretieren zu können. Hat es aber über diese technische Erläuterung von Messergebnissen hinaus weitere Vorschläge seitens der Automobilindustrie gegeben, wie mit Formulierungen im Untersuchungsbericht umgegangen werden muss?

Zeuge Michael Odenwald: Sie nehmen Bezug auf die Presseberichterstattung, gehe ich von aus. Ich



5. Untersuchungsausschuss

möchte mal das so erklären: Es gab natürlich fachliche, technische Teile, die hier in diesem Bericht verarbeitet wurden, und da ist es auch wichtig - und das hat das KBA auch gemacht -, diese Teile noch mal mit dem Hersteller rückzukoppeln, ob das so richtig wiedergegeben ist. Ich muss sagen - - Nun bin ich Jurist; ich bin kein Techniker. Aber wenn ich mir solche Begrifflichkeiten überlege wie hier:

Für das sogenannte Ausrampen der AGR-Menge in Abhängigkeit von Umgebungstemperatur/Temperatur im Ansaugsammler/Kühlwassertemperatur haben alle befragten Hersteller als Grund das Risiko einer Belagbildung

- was ich vorhin erwähnt hatte -

im AGR-System angeführt. Dieses Risiko ist zweifelsfrei vorhanden und ist mit den herstellerunabhängigen Forschungsprojekten bestätigt. Die Belag- oder auch Lackbildung kann zu einem Versagen des AGR-Ventils führen und den AGR-Kühler zusetzen.

Solche Formulierungen muss man schlichtweg auch abstimmen. Da habe ich gar kein Problem mit; denn es ist ja ähnlich, wie wenn Sie mich jetzt hier etwas fragen und dann theoretisch eine Zusammenfassung machen, und Sie machen eine falsche Zusammenfassung, dann ist es ja nicht in unser beider Interesse, und so ist es bei solchen Fällen gewesen, aber nicht in unserer Bewertung.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich frage deshalb nach, weil es ja ein bestimmtes Spannungsverhältnis gibt, wenn ich aufgrund meiner fehlenden technischen Kenntnisse dann hier etwas erläutern will, ich aber gleichzeitig gezwungen bin, festzustellen: „Handelt es sich um eine zulässige oder unzulässige Abschaltanlage?“, dass ich dann natürlich auch auf die Unabhängigkeit der Beratung angewiesen bin und möglicherweise auch unabhängige Sachverständige damit konfrontieren muss und mich nicht ausschließlich auf die Hersteller dann verlassen kann. Hat es im Zuge dieser Erläuterung von Messergebnissen

und der Interpretation dann über die Herstellerkommunikation hinaus auch noch mal die Überprüfung durch externe unabhängige Experten gegeben bezüglich dieser Aussagen?

Zeuge Michael Odenwald: Wir hatten ja den hervorragendsten externen Experten, den ich mir vorstellen kann, Professor Wachtmeister, der durchaus seine sehr kritischen Fragen gestellt hat, der das immer wieder hinterfragt hat: Ist es jetzt eine zulässige oder unzulässige Abschaltanlage? - Das, muss ich sagen, diese Diskussionen waren à la bonne heure.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann eine letzte Frage - ich denke, die werden Sie sehr klar beantworten -: Haben Ihres Wissens Hersteller Schadensersatzklagen in Aussicht gestellt, falls gewisse Änderungswünsche nicht berücksichtigt würden?

Zeuge Michael Odenwald: Also, kann ich mich nicht erinnern, dass so eine Schadensersatzklagenandrohung bei uns im Hause eingegangen ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke sehr. - Dann ist das Wort jetzt in der Koalitionsrunde bei der CDU/CSU. Bitte, Herr Lange.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ja, danke schön. - Staatssekretär Odenwald, zunächst danke für die doch umfangreichen Ausführungen, die den Fragenkatalog nahezu auf ein Minimum zusammenschumpfen lassen. Das hat man ja beim Kollegen Behrens auch gerade gemerkt; normal ist die Eingangsrunde länger. Ich halte jetzt mal für uns zunächst fest, dass das Thema „Abstimmung mit Herstellern“ eigentlich geklärt ist; auch die Kenntnis von Manipulationen hatten Sie angesprochen. Das Thema „E-Mail-Inhalt und -Adresse“ ist klar; auch klare Aussagen zum Verbraucherschutz, ebenso klare Aussagen zur Arbeit der Untersuchungskommission.

Ich möchte allerdings jetzt noch zu sprechen kommen auf das KBA, eine dem BMVI unmittelbar unterstellte Behörde. Wir hatten ja hier auch schon den Präsidenten und mehrere Mitarbeiter des KBA. Da würde uns schon noch mal eine Aussage dahin gehend interessieren: Da bleibt



5. Untersuchungsausschuss

immer so ein bisschen: Hätte das KBA das nicht doch kennen oder erkennen können oder müssen im Rahmen seiner, sage ich mal, ordnungsgemäßen üblichen Tätigkeit?

Und die zweite Frage, die sich uns auch immer wieder stellt: Wie übt das BMVI seine Fach- und Dienstaufsicht über das KBA aus? Wie läuft der Austausch zwischen KBA und BMVI? Wird das KBA gegenüber dem BMVI auch mit Informationen proaktiv tätig? Auf welchen Ebenen finden da dann die Gespräche statt?

Zeuge Michael Odenwald: Also, Herr Abgeordneter, man muss natürlich sagen: Zum einen ist das KBA die zuständige Behörde, die auch für diese Typgenehmigungsverfahren - - diese Typgenehmigungsverfahren macht. Kein Mensch hat bis zu den Vorfällen rund um VW gewusst oder überhaupt vermutet - also, ich kenne niemanden; selbst wenn ich mir hier die Ausarbeitung des Wissenschaftlichen Dienstes des Bundestages anschau -, kein Mensch in dieser Republik hat geglaubt, dass es solche Art - - dass es einen Fall Volkswagen in dieser Form geben könnte, und auch das KBA hätte, glaube ich, mit den raffiniertesten Methoden das nicht entdecken können, zumal sie ja gebunden sind - das hatte ich ja vorhin ausgeführt - an die Vorgaben für die Messungen. Es ist ja ganz klar in der Verordnung geregelt, unter welchen Voraussetzungen was gemessen wird, und da konnte das das KBA beim besten Willen nicht entdecken. Natürlich steht es unter der Dienst- und der Fachaufsicht unseres Hauses, und die zuständigen Referate haben auch einen entsprechenden Austausch mit dem KBA.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Gut. - Ich wäre für die Runde so weit sogar fertig. - Danke schön.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann ist die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen dran. Oliver Krischer.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. - Herr Staatssekretär Odenwald, ich möchte noch mal auf die Untersuchungskommission insgesamt oder die Einsetzung zurückkommen; der Vorsitzende hat das schon beschrieben. Wir haben

viele Fragen gestellt, um mal zu erfahren, was die denn macht - vor Einsetzung des Untersuchungsausschusses - und wer der überhaupt angehört. Das hatte schon Charakter, dass Kollegen einem gesagt haben: So was haben also langgediente Kollegen hier im Parlament - - so etwas an Nichtantworten auf Anfragen haben sie noch nicht erlebt; aber das nur mal hier zu dem Thema.

Ich möchte einfach fragen: Gab es denn eine Vorlage, einen Auftrag, etwas? Ist das vom Minister entschieden worden, dass diese Kommission - - und wo ist das dokumentiert? Oder ist das irgendwie mal so zwischen Tür und Angel dann gemacht: „Jetzt machen wir mal eine Kommission, weil es gibt dieses Problem“? Also, könnten Sie mir einfach mal beschreiben, wie die Entscheidung gefallen ist, dass man diese Kommission und so diese Kommission zusammensetzt?

Zeuge Michael Odenwald: Also, Herr Krischer, eins noch mal kurz zu den Anfragen. Ich denke immer noch dadran: Ich habe mich damals, als ich Fraktionsreferent auch war, mal furchtbar darüber aufgeregt, dass von einem bestimmten Haus mal die Kleine Anfrage, die ich sorgfältig für die Abgeordneten formuliert hatte, nicht beantwortet wurde, und dann beschwerte ich mich in dem damals grünen Kabinettsreferat, und da meinte der Referatsleiter zu mir: Sie wissen doch, Kleine Anfragen beantwortet man kurz und verletzend.

(Heiterkeit)

Das haben wir aber nicht gemacht, sondern wir haben uns bemüht, nach bestem Wissen und Gewissen immer zu antworten, und die Kommission - -

Doch jetzt aber mal zu der Kommissionszusammensetzung: Herr Krischer, ich habe mich nicht gescheut, beispielsweise bei dem Grünen-Gesprächskreis, den wir hatten - ich glaube, es war dann am 16. Februar 2016 -, sehr ausführlich über die Kommissionsarbeit auch noch mal zu berichten, und ich würde sogar sagen, Sie wussten nach dem Bericht teilweise mehr als die eigenen Koalitionäre, -



5. Untersuchungsausschuss

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Wir wussten nur wenig. Dann wussten die ganz wenig!

Zeuge Michael Odenwald: - weil ich sehr ausführlich darüber berichtet habe in diesem Gremium.

Ich muss jetzt aber noch mal sagen zu Ihrer Fragestellung, wie die Kommission zustande kam: Der Minister hat entschieden und hat gesagt, er möchte den Fall schnell aufgeklärt haben, und er hat mit mir dann darüber gesprochen, und - -

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Gab es eine Vorlage für den Minister dazu?

Zeuge Michael Odenwald: Es gab keine Vorlage für den Minister dazu, sondern es war einfach - - Wir waren gezwungen, schnell zu handeln, und wir haben dann erörtert: Wie machen wir das? Wir haben dann die Kommission eingesetzt, und wir haben uns - - In der Kommission haben wir dann mit dem Minister besprochen, wie wir am besten die Aufklärungsarbeit leisten können.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Wir hatten Herrn Wachtmeister hier und haben ihn natürlich gefragt, warum er ausgewählt wurde. Da hat er gesagt: Das weiß ich nicht. Ich kriegte irgendwann einen Anruf. - Ich gebe das jetzt mit meinen Worten wieder, nicht, dass das wörtlich ist. Er kriegte dann einen Anruf von Ihnen, Herr Odenwald, der Sie sagten: Wollen Sie das nicht machen?

Können Sie uns noch mal erläutern, wieso die Entscheidung: Herr Wachtmeister, was die Kriterien waren - das würde mich einfach mal interessieren -, was Sie vorher auch möglicherweise über Alternativen nachgedacht haben?

Zeuge Michael Odenwald: Ich hatte die klassische Recherchearbeit gemacht mit meinem Büro und auch mit dem Haus: Wo sitzen Sachverständige, die sich mit so einem Thema gut auskennen? Es war klare Arbeit. Es gibt ja sehr viele Sachverständige auch in dieser Republik. Aber es gab sehr viele Sachverständige, die halt eine ex-

treمة Nähe hatten auch dann zur Automobilindustrie. Das wollte ich vermeiden, und ich muss sagen: Der Professor Wachtmeister wurde mir zum einen von unseren Experten im Haus empfohlen, und ich habe dann auch noch mal selbst Internetrecherchen gemacht über den Professor Wachtmeister, über seine Kenntnisse, und das hat mich überzeugt.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Haben Sie denn auch noch - -

Zeuge Michael Odenwald: Haben Sie Zweifel an Herrn Professor Wachtmeister?

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Nein, ich frage ja nur, -

Zeuge Michael Odenwald: Sie haben ihn ja hier erlebt.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): - wie man auf jemanden kommt. Das ist ja einfach ein Auswahl- - Ich meine, das ist am Ende ja auch eine sehr entscheidende Figur in Ihrem - - in dem ganzen Verfahren.

Mich würde da als zentraler Punkt interessieren: Sie haben ja die Entscheidung getroffen - ich schiebe jetzt mal VW beiseite; das ist sicherlich ein Sonderfall, weil da klar war, aufgrund der Entdeckung in den USA, dass wir da etwas mit klar illegalem zu tun haben; das haben Sie ja eben auch sehr ausführlich erläutert -, dass Sie mit den anderen Herstellern die Aktivitäten erst mal so als nicht per se illegal darstellen, weil es gibt ja mehrere Rechtsgutachten, sowohl des Wissenschaftlichen Dienstes als auch hier für den Ausschuss, die klar zu dem Ergebnis kommen, dass beispielsweise Thermofenster bei 17 Grad, bei 19 Grad, bei 7 Grad, was wir da alles haben - - dass das illegal ist. Wie ist die Entscheidung getroffen worden? Wie ist die Entscheidung getroffen worden, dass das zulässig ist, dass Sie sagen: „Da gehen wir nicht wie bei VW, mit einem angeordneten Rückruf oder sonst irgendetwas, vor, sondern da verhandeln wir“ - so kann man ja Ihr Vorgehen bezeichnen - „mit den Herstellern“?



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Michael Odenwald: Also, zum einen sieht der Rechtsrahmen seitens der Kommission keine Möglichkeiten vor. Dem Grunde nach ist es ernsthaft so gewesen: Es war die Situation, die glückliche Situation, dass man, dass alle merkten: Dieser VW-Fall ist eine ganz besondere, neue Situation für uns alle. Deswegen waren auch viele bereit, dann auch Lösungen zu finden.

Wir haben das Thema „Abschalteinrichtung“ sehr intensiv diskutiert, und in diesem Fall, weil Sie ja vorhin auch mal fragten, da gab es durchaus Äußerungen auch mal von Herstellern, dass sie sagten, sie haben eine gänzlich andere Rechtsauffassung als wir, dass sie gesagt haben: „Unzulässige Abschalteinrichtungen“, das richtet sich an uns als Hersteller; wir haben einen eigenen Beurteilungsspielraum: Dient es dem Motorschutz, dient es nicht dem Motorschutz? - Denen haben wir eigentlich sehr deutlich gemacht, dass aus unserer Sicht sie nicht im Sinne der 715 agieren, und haben sie dazu auch gebracht, dann diese Veränderungen vorzunehmen, und das mit Hilfe auch von Professor Wachtmeister, aber auch mit dem Experten Wummel beispielsweise vom KBA, der hervorragend technisch seine Zweifel zum Ausdruck bringen konnte, dass eine Abschalteinrichtung - - dass der Motorschutz beispielsweise für ihn nicht hinreichend belegt wird. Und wir haben da viel erreicht für die Umwelt.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Der Vorsitzende hat eben schon die Mail von Herrn Professor Wachtmeister vom 16.05. zitiert - das ist MAT Odenwald, Ordner 2, Seite 129 -, wo er Zweifel äußerte, ob das, was gemacht worden ist, nicht zu sehr auf Volkswagen fixiert war, und er schlägt die eben schon zitierte „kreative Stunde“ vor, um sich damit auseinanderzusetzen. Können Sie mir erklären, warum diese ja nun sehr grundsätzlichen Zweifel, die ja nach meinem Gefühl für die ganze Aufarbeitung sehr verfahrensrelevant sind, in den Ministeriumsunterlagen nicht auftauchen?

Zeuge Michael Odenwald: Das kann ich Ihnen leider nicht sagen, Herr Krischer; denn ich - - Als Staatssekretär bin ich jetzt nicht aktenführende Stelle, wie Sie wissen. Aktenführende Stellen

sind immer die jeweiligen Fachreferate. Die Zweifel - - Diese Mail ging ja unter ander- - ging ja an Herrn Zielke; die habe ich ja nur zur Kenntnis erhalten. Haben Sie ihn doch vorhin sicherlich gefragt?

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): ... (akustisch unverständlich)

Zeuge Michael Odenwald: Also, ich kann mir vorstellen, dass das bei den Akten ist, ich kann es aber nicht sagen, weil ich die Akten im Einzelnen nicht studiert habe.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Die ist nach unserer Kenntnis nicht bei den Akten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Die Fraktionsrunde geht jetzt an die SPD-Fraktion.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke sehr. - Es ist richtig: Inzwischen ist schon fast alles gefragt. Sie haben vorhin gesprochen über die Arbeit der Untersuchungskommission, und unsere Frage ist noch mal: In welcher Form hatten Sie Zugang zu der Motorsteuerungssoftware? Und: Wo war die Expertise da? Es war ja mit Sicherheit externe Expertise. Waren die Autoherstellenden kooperativ, war es nur VW oder auch die anderen?

Zeuge Michael Odenwald: Also, wir haben die - - Also, Volkswagen war so dermaßen kooperativ, dass man natürlich sagen muss: Die haben alles getan, um zur Aufklärung mit beizutragen, und die haben ausführlich auch dem KBA die Situation fahrzeugbezogen geschildert.

Zur Motorsteuersoftware als solcher, kann ich nur sagen, haben wir auch externen Sachverstand benutzt, und zwar im Falle Opel, ganz konkret, dass wir den Herrn Domke auch noch einmal beauftragt haben, dass er als IT-Experte sich diese Software anschaut nach dem Fixen, ob damit alle Abschalteinrichtungen auch ausgebaut sind.

Kirsten Lühmann (SPD): Und zu VW: Sie sagten, die waren unheimlich kooperativ. Wie können wir uns das vorstellen? Wir haben von Herrn Winterkorn gehört, dass er in einem Telefonat



5. Untersuchungsausschuss

Frau Merkel - - nein, Herrn Dobrindt bei einem Treffen und dann auch Frau Merkel bei einem Telefonat informiert hat. Das war jetzt diese erste Information. Wie ging das weiter? Mussten Sie dann auf die zukommen? Sind die von alleine gekommen? Wie muss ich mir das vorstellen?

Zeuge Michael Odenwald: Frau Lühmann, wir haben regelmäßige Runden gemacht - das sehen Sie ja an den 70 Sitzungen -, und die erste Zeit waren wir eigentlich nur mit der Aufarbeitung des Case Volkswagen beschäftigt. Ich ging bereits - - Am 22. war die Kommission eingesetzt, am 23. waren wir schon bei Volkswagen und haben uns die Situation angeschaut.

Kirsten Lühmann (SPD): Also proaktiv, von sich aus?

Zeuge Michael Odenwald: Ja, haben mit denen darüber gesprochen. Wir haben dann teilweise wirklich in einem ganz kurzen Rhythmus - - Also, das war eine schreckliche Zeit insofern, weil ich neben Bahn, Luftverkehr, Haushalt auch noch den Volkswagen aber mit einer Akribie betreiben musste, dass ich eigentlich mit denen ständig zusammensaß, und die haben uns dann in der Untersuchungskommission alle Fragen gestellt (sic!), und ich muss sagen: Meine Kommission war sehr kritisch, wirklich kritisch bei allen Fragen, hat alles aufgearbeitet und dann auch bei den Vorschlägen noch einmal überlegt. Dass die nach drei Wochen bereits ihren Maßnahmenplan vorgelegt haben, da sehen Sie mal, wie wir die getrieben haben.

Kirsten Lühmann (SPD): Das war jetzt die Arbeit in der Untersuchungskommission. Nun gibt es Vorwürfe, dass die Arbeit mit den Herstellenden zu eng war. Sie haben vorhin geschildert: Die ist nicht zu eng, wir brauchen eine gewisse Expertise, und in verschiedenen Fachgremien sind die Automobilherstellenden und andere Nichtregierungsorganisationen. - Aber der Vorwurf war ja, dass die Automobilherstellenden auch auf den Abschlussbericht Einfluss genommen haben. Könnten Sie sich dazu vielleicht noch mal äußern?

Zeuge Michael Odenwald: Also, wie gesagt, es gab keine Einflussnahme auf den Abschlussbericht, bezogen auf das Fazit oder auch auf die Bewertungen insgesamt. Es gab durchaus - - Das sehen wir ja. Das KBA hat Teile seiner Überprüfer fachlichen Aspekte denen noch einmal vorgelegt oder hat nachgefragt: Ist diese Äußerung oder das in dieser Form so richtig? - Das wurde gemacht. Aber darüber hinaus gab es keinerlei Einflussnahme auf unseren Bericht; hätte ich mir auch verbeten.

Kirsten Lühmann (SPD): Ich komme zu einem ganz anderen Bereich. Die Untersuchungskommission hat ja auch Kontakt zur EPA in Amerika aufgenommen. Könnten Sie dazu vielleicht noch einiges sagen? Da sind ja auch mehrere Gespräche geführt worden. Was haben Sie von der EPA erfahren? Gab es da zusätzliche Informationen, die hilfreich waren? Oder sagen Sie: „Gut, das haben wir gemacht, aber die Situation ist völlig anders, nicht mit Europa vergleichbar“?

Zeuge Michael Odenwald: Die zweite Sitzung erfolgte direkt mit der EPA, und man hat uns dann noch mal die Hintergründe geschildert, dass die Verfahren in den USA teilweise durchaus anders sind. Dort muss man ja - - Alles, was nicht genehmigt ist von vornherein, hat nicht den Segen der amerikanischen EPA. Da muss erst mal alles vorgelegt werden. Ich muss aber dazu gestehen: Dieses Gespräch mit der EPA - - war ich ausweislich des Protokolls selbst nicht dabei, sodass im Detail Sie - - da hätte der Herr Zielke dann die entsprechenden Antworten geben müssen.

Kirsten Lühmann (SPD): Ich komme dann nach Europa zurück, und zwar gab es ja dann die Einführung von RDE. Sie haben geschildert, dass die Bundesrepublik da auch federführend mitgewirkt hat, auch gedrängt hat, auch die Kriterien in den entsprechenden Gremien mit bestimmt hat. Nun haben wir bei mehreren anderen Zeugen schon nachgefragt. Es gab ja dann noch einen Streitpunkt zu dem Thema Konformitätsfaktoren, wo also die Kommission etwas wollte und verschiedene andere Nationen etwas anderes wollten und dann die Bundesregierung auch mit einer Maßgabe in die Diskussion reingegangen ist. Können



5. Untersuchungsausschuss

Sie uns noch mal schildern, warum die Bundesregierung sich dem Vorschlag der Kommission nicht angeschlossen hat?

Zeuge Michael Odenwald: Also, dem Grunde nach haben wir eine sehr ähnliche Position gehabt wie die Kommission. Wir haben gesagt: Uns ist es wichtig, einen hohen finalen Wert hinzubekommen, und das sollte ein hoher finaler Wert sein, der bei 1 liegt - also, wie kamen diese Werte zustande? -, plus dann Risiken, die - - also Messrisiken und solche Dinge. Die wurden, haben die Fachleute gesagt, zwischen 0,2 und 0,4 bewertet, sodass dann ein Konformitätsfaktor in Betracht kam von 1,2 bis 1,4. Wir hatten uns auf Staatssekretärebene geeinigt: Wir wollen eigentlich favorisieren 1,4. - Rausgekommen ist am Ende die 1,5, wobei ich da sagen muss: Mit der konnte ich auch gut leben, weil das ist der Schritt in die richtige Richtung. Es kommt ja dann auch noch die europäische Ebene, wo Sie solche Sachen durchsetzen können.

Der zweite Punkt war der Übergangswert. Da haben wir lange diskutiert, auch innerhalb der Bundesregierung. Sie wissen beispielsweise, die Automobilindustrie wollte einen Übergangswert von 3,0 bis 3,5; das haben die lange diskutiert. Wir hatten dann auch in dem Rahmen ja diese Staatssekretärsrunde; wir haben lange diskutiert, und wir konnten uns durchaus 1,9 bis 2,1 - so in etwa - vorstellen. Aber wir hatten keine Einigung bei diesem Wert.

Wir haben deswegen innerhalb der Bundesregierung gesagt: Wir gehen in die Verhandlungen rein - - Also, ich will nicht sagen, wir hatten keine Einigung. Wir wussten, wir wollen einen hohen Übergangswert; das muss ich noch einmal betonen. Aber wir wollten das der Flexibilität in den Verhandlungen überlassen. Hier hatten wir nämlich Signale, dass viele europäische Staaten überhaupt gar - - am liebsten alles torpediert hätten, und deswegen haben wir gesagt: Wir lassen da der Verhandlungsführung freie Bahn. Es sind drei Unterabteilungsleiter vor Ort gewesen, die dann mit uns Staatssekretären auch kommuniziert haben, und wir kamen dann mit einem doch ganz passablen Ergebnis von 2,1 raus. Also, ich

muss mal sagen: Von 3,0 bis 3,5, was die Automobilindustrie wollte, bei 2,1 zu landen, ich glaube, das war ein ganz guter Schritt.

Kirsten Lühmann (SPD): Ich komme zu einem weiteren Punkt, der verändert wurde auf europäischer Ebene. Das war die Offenlegung der Software. Wir haben Herrn Zielke eben auch danach gefragt, und er sagte, er geht davon aus, dass es in diesem Punkt noch Veränderungen geben wird. Die Frage ist die: Können Sie uns aus Ihrer Sicht schildern: „Warum ist nicht das, was der Minister hier für Deutschland angeordnet hat, eins zu eins in europäisches Recht übertragen worden, sondern nur eine abgeschwächte Version, die jetzt ab 1. Januar gilt?“?

Zeuge Michael Odenwald: Frau Lühmann, wie so ein europäischer Prozess ist: Leider konnten wir da noch nicht überzeugen. Aber wir werden da dran weiter arbeiten; denn auch ich gehöre zu den Fans der Offenlegung der Software; das sage ich ganz offen an dieser Stelle. Wir werden da dran weiter arbeiten. Es ist ja auch nicht ausgeschlossen - wenn man mal sieht: es ist ja so viel Bewegung im Moment in dem gesamten Prozess auch noch mal drin -, dass wir auch da weiterkommen.

Kirsten Lühmann (SPD): Ich stelle Ihnen noch mal die Frage, die ich auch Herrn Zielke gestellt habe: Haben Sie mal darüber diskutiert, dass, wenn wir in Deutschland unsere Anforderungen so hochschrauben, dann die Automobilherstellenden ihre Typzulassungen in anderen Ländern machen werden, und, wenn ja, was war da für Sie die Schlussfolgerung?

Zeuge Michael Odenwald: Also, in der Tat, wir haben ja bereits heute sehr hohe Voraussetzungen. Wir haben ja eingeführt: Die Hersteller müssen ja deklarieren, wir haben eine Abschalteneinrichtung, ja oder nein. Wenn eine da ist, müssen sie deklarieren: Wir haben es - - Ist sie aus Motorschutzgründen verbaut oder nicht? Das müssen die belegen. Das ist ja schon mal eine hohe Hürde. Das hat kein anderer europäischer Staat in dieser Form eingeführt gehabt. Und da gab es durchaus auch Befürchtungen in unserer Kommission, als wir das mal diskutiert haben, dass es



5. Untersuchungsausschuss

zu Abwanderungen kommen könnte. Bis jetzt hat sich das aber nicht bestätigt. Ich glaube oder bin auch überzeugt, dass die Hersteller auf das Gütesiegel KBA da setzen; denn es ist natürlich auch neben dem Produkt „Made in Germany“ ein Gütesiegel, wenn man harte Voraussetzungen erfüllen kann.

Kirsten Lüthmann (SPD): Ist das Ihre Meinung, oder gibt es dazu Zahlen, wo die zulassen? Das kriegen wir doch gar nicht mit, oder?

Zeuge Michael Odenwald: Also, ich hatte mal verschiedentlich nachgefragt, ob es da schon Abwanderungstendenzen gibt. Da hatte man mir immer versichert, die gäbe es bis jetzt nicht. Aber es ist durchaus mal wieder ein Aspekt; das nehme ich mir gerne auch mal mit für die weitere Arbeit - also, ich habe das ohnehin immer in der Überprüfung -, dass ich da mal reinschaue, auf diese Werte, aber bisher gab es da keine signifikanten Hinweise.

Kirsten Lüthmann (SPD): Also, wir haben Kenntnis darüber, wo die Fahrzeuge - -

Zeuge Michael Odenwald: Ja, ja.

Kirsten Lüthmann (SPD): Ich war jetzt der Meinung - - Entschuldigen Sie, dass ich frage. Ich war der Meinung, das kriegen wir gar nicht mit, wenn VW einen neuen Typ in Luxemburg zulässt oder so was.

Zeuge Michael Odenwald: Das würden wir durchaus dann schon mitbekommen. Da ist auch der Austausch zwischen den Behörden natürlich durchaus da.

Arno Klare (SPD): Herr Staatssekretär Odenwald, ich habe noch eine Frage zu dieser Verordnung 692/2008, die ja die Verschärfung brachte - Frau Lüthmann sprach gerade schon davon -, dass die Standardemissionsstrategien und zusätzlichen Emissionsstrategien offengelegt werden müssen, und da ist jetzt - - Unter diesem Artikel 5 Punkt 11b steht noch was, was immer wieder vergessen wird. Da steht nämlich:

Angaben zur Logik des Kraftstoffregelsystems, zu den Steuerstrategien und zu den Schaltpunkten bei allen Betriebszuständen.

Jetzt habe ich lange überlegt, was das sein könnte und inwieweit das weiterhilft oder ob das nicht schon ein relativ tiefer Einblick in den von Ihnen ja auch favorisierten - - Softwareeinblick ist. Oder ist das immer noch nicht ausreichend? Erst mal die Frage: Was ist das überhaupt? Was wird da grundlegend dokumentiert von den Herstellern?

Zeuge Michael Odenwald: Herr Abgeordneter, bei der Frage muss ich schlichtweg passen; da fehlt mir die fachliche Expertise. Da müsste man noch mal bei unseren Fachleuten nachfragen, die Techniker sind, die das Ihnen entsprechend dann gerne bewerten würden.

Arno Klare (SPD): Aber jetzt noch mal diese Bewertungsfrage, weil das habe ich auch den Direktor des KBA gefragt, weil der mir sagte: Das wird ja in relativ langen, umfänglichen Papieren vorgelegt. - Gibt es so was wie einen Leitfaden, so eine Direktive, die aus Ihrem Hause dann kommt, für das KBA, oder ist das diskutiert worden, wie man diese offengelegten - - und diese Dokumentationen bewertet? Oder reicht einfach, dass einem einer 500 Seiten vorlegt, und man heftet die dann ab, oder wie muss ich mir das vorstellen? Also, das war jetzt eine etwas ironische Bemerkung; natürlich ist das nicht so. Aber gibt es so was wie ein Leitfaden für die Bewertung?

Zeuge Michael Odenwald: Also, normalerweise wird - - In dieser Richtlinie wird ganz Konkretes dargestellt - Sie haben sie ja auch zitiert -, und das ist ja das Anforderungsprofil für das KBA, die auch auf dieser Basis ihre Bewertung machen müssen. Aber, Herr Abgeordneter, bei dieser Fragestellung: Ich kann Ihnen das nicht sagen; nehme ich aber gerne mit.

Arno Klare (SPD): Zu technisch, verstehe ich auch, ich bin selber kein Techniker. - Ich habe noch eine allerletzte Frage; da geht es aber eher um die politische Einschätzung. Ich will das also jetzt nicht erläutern haben. Es ist ja in dieser For-



5. Untersuchungsausschuss

mel, von der gerade schon mit den Konformitätsfaktoren die Rede war, auch so eine Transferfunktion drin. Die ist jetzt mit 1 dadrin, das heißt, weil es eine Multiplikation ist, bewirkt die nichts. Die ist sozusagen neutralisiert. Wieso ist die da reingekommen?

Zeuge Michael Odenwald: Also, diese Transferfunktion war immer ein Anliegen der Automobilindustrie, die immer gesagt haben: Wir wollen auch, dass bei bestimmten Belastungssituationen hier die außergewöhnliche Situation mit in die Bewertung reinkommt. Das haben die immer wieder angestrebt, und die ist immer noch als neutralisierter Punkt, als Merkposten letztendlich, in den RDE-Beratungen mit dabei; aber sie hat - - es gibt in diesem Punkt bisher keine Eini-

gung.
Wir haben auch mal gesagt, wir wollen das gerne mal gutachterlich belegt haben, diese Auswirkungen. Bisher gibt es da für uns nichts Nachvollziehbares.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut. - Dann ist die Runde bei der Linksfraktion. Ich habe jetzt noch mal ein paar Nachfragen aus dem Eingangsstatement, was Sie gegeben haben. Sie haben ausgeführt - das ist auch nachvollziehbar -, KBA ist bei der Typgenehmigung die Behörde, die prüft und letztendlich zulässt, und zugelassen wird dann, wenn die Hersteller den Anforderungen gerecht werden. Dann sagen Sie zu einem späteren Zeitpunkt, als wir dann auf VW - - oder als Sie dann auf VW zu sprechen kamen: VW-Fahrzeuge entsprachen nicht mehr den Typgenehmigungswerten. Ich habe mir das so aufgeschrieben. Habe ich Sie richtig verstanden, dass Sie davon sprachen: „Nicht mehr, zum Zeitpunkt, als dann VW zugegeben hat, Abschaltinrichtungen einzusetzen“? Das war also der Zeitpunkt, dass sie für diesen Fahrzeugtyp nicht mehr über die Typgenehmigung verfügten?

Zeuge Michael Odenwald: Um es ganz platt zu sagen: Die haben auf dem Prüfstand beschissen, -

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja.

Zeuge Michael Odenwald: - und deswegen galt natürlich dieser Wert nicht mehr, der da auch eingetragen ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut. - Das heißt ja, dann haben wir einen Zeitpunkt X, an dem das festgestellt worden ist bzw. zugegeben worden ist, und dann gibt es ja auch einen Zeitraum davor, wo die gleichen Fahrzeuge oder andere dann eben genau mit diesen damals zumindest vom KBA typgenehmigten Motoren unterwegs gewesen sind. Was für Folgen hat das dann? Ist denn diese Typgenehmigung, die zunächst erlassen worden ist, damit hinfällig, ungültig? Was ist mit dem Zustand zwischen diesem ersten - - der ersten Zulassung und der Feststellung dann, dass man nicht mehr diese Werte einhält und damit nicht mehr dem Typgenehmigungsverfahren - -

Zeuge Michael Odenwald: Das war natürlich genau die Folge, die wir hatten. Wir haben die Typgenehmigung mit einer Nebenbestimmung versehen. Die Fahrzeuge mussten gefixt werden, dass sie dann auch tatsächlich den Werten entsprechen. Das ist gemacht worden, und dadurch fahren nach dem Fixen rechtmäßige, also ordnungsgemäße, Fahrzeuge rum.

Was anderes war für die Neufahrzeuge. Die konnten - das meinte ich vorhin - nicht veräußert werden, weil sie zu dem Zeitpunkt - - Die waren noch nicht praktisch im Markt, weil sie in dem Fall eben nicht der Typgenehmigung entsprachen. Nachdem dann - - Das war vor allen Dingen der Caddy. Ich kann mich noch sehr gut um die Diskussion - - erinnern. Da gab es auch mal irgendwo in der Presse Niederschlag, dass soundso viele Caddys auf Händlerparkplätzen rumstehen. Diese Fahrzeuge mussten dann erst noch gefixt werden, und danach konnten sie überhaupt wieder veräußert werden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber heißt das nicht auch, dass alle Fahrzeuge, die zum früheren Zeitpunkt typgenehmigt worden sind - - dass da die Genehmigung nicht hinfällig ist? Durften die denn überhaupt noch dann auf den Straßen sich bewegen?



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Michael Odenwald: Ja, weil wir mit dem Instrument der Nebenbestimmung gearbeitet haben. Volkswagen hat aufgelegt bekommen, eben diese Fahrzeuge in einen rechtmäßigen Zustand zu bringen, und über diesen Weg war das möglich. Das sieht das Zulassungsrecht so vor.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut. - Dann ging es eben weiter, dass VW dann - - dass angeordnet worden ist, dass die Fahrzeuge umzurüsten sind und nach dieser Umrüstung eine Prüfung erfolgt. Sie haben darauf hingewiesen, dass aus Sicht des Verbraucherschutzes darauf Wert gelegt worden ist, dass es zu keinerlei Verschlechterung führen durfte. Wer hat diese Prüfungen vorgenommen, ob denn tatsächlich die Umrüstung die Ergebnisse hat, die es erfüllen sollte?

Zeuge Michael Odenwald: Das wurde zum einen über die entsprechenden Prüfdienste vorgenommen, und das KBA hat das dann auch noch mal überprüft.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und das KBA selber? Ich glaube, zum damaligen Zeitpunkt waren noch gar nicht die technischen Voraussetzungen beim KBA vorhanden, das auf eigenen Ständen zu prüfen. Wie haben die das - - Haben die das weitergegeben?

Zeuge Michael Odenwald: Die haben das selbst an unabhängige Prüforganisationen gegeben, und unter ihrer Beteiligung hat es dann stattgefunden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und unabhängige Prüfeinrichtungen heißt, -

Zeuge Michael Odenwald: TÜV, Dekra usw.

Vorsitzender Herbert Behrens: - die waren vorher nicht im Typgenehmigungsverfahren eingebunden? Oder was ist der Begriff des Unabhängigen?

Zeuge Michael Odenwald: Ja, auch wer im Typgenehmigungsverfahren - - Man muss hier Acht geben: Auch die im Typgenehmigungsverfahren eingebunden waren, sind Unabhängige; denn ich möchte hier nicht den Anschein erwecken, dass unsere Prüforganisationen in irgendeiner Form

abhängig sind. Das ist für mich auf keinen Fall gegeben. Auch die waren unabhängig.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann eine letzte Frage zu dem, was Sie eingangs erwähnten, auch unter dem Stichwort Verbraucherschutz, die Zusage an die Verbraucherinnen und Verbraucher, und daraufhin quasi dieses Schreiben von VW an die VW-Kundinnen und -Kunden, wo ihnen zugesichert wird, dass alles das, was vorher nicht in Ordnung gewesen ist, jetzt in Ordnung gebracht wird. Wir haben seinerzeit darüber diskutiert: Hat das eigentlich den Charakter einer Garantieerklärung, die richtig fix und fest ist und auf dem ich auch Garantieabs- - oder wo ich Garantieansprüche draus ableiten kann, aus dieser Zusage, die VW den Kunden gegeben hat?

Zeuge Michael Odenwald: Es ist eine Zusage, und wenn ich eine Zusage habe, die ist einklagbar. Also, ich habe damit eine Rechtsgrundlage, um mich auch entsprechend - - um rechtliche Schritte gegenüber Volkswagen einzuleiten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Dann steige ich schon mal ein in den Komplex, den Sachverhalt, den ich noch klären wollte mit Ihnen, und zwar betrifft das die Sprachregelung zu den Kraftstoffverbrauchsangaben im VW-Fall vom 04.02.2016. Am 4. März 2016 leitete Ihr Büro Änderungen hinsichtlich einer vom Bundeskanzleramt angeforderten und vom Referat LA 27 gestellten Sachstandssprachregelung zum VW-Fall an das Referat LA 27 zurück. Das ist die Materialnummer BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 27-7357.1.2, Ordner 3, Blatt 53. Sie bearbeiteten das Papier persönlich und hinterließen handschriftliche Randbemerkungen, die zu beachten seien. So steht es dort, das ist dann ebenda auf Seite 48 ff.

Unter anderem wurden die Passagen herausgestrichen, in der Volkswagen am 3. November 2015 in einer Pressemitteilung mitteilte, dass es hinsichtlich der CO₂-Werte bei ursprünglich 800 000 VW-Fahrzeugen Unregelmäßigkeiten gegeben habe, welche sich jedoch im Anschluss der VW-internen Untersuchung nicht bestätigten. Ebenso wurde die Passage über die dazu parallel



5. Untersuchungsausschuss

laufenden CO₂-Nachmessungen des KBA gestrichen, ebenda, Blatt 51. Wieso wurden die oben genannten Passagen aus dem Sachstandsbericht am 4. März 2016 gestrichen?

Zeuge Michael Odenwald: Wenn ich mich richtig erinnern kann, ging die Sprachregelung um Diesel, um die Dieselpolitik, und nicht um die CO₂-Problematik, und deswegen wurden diese Passagen in diesem Bericht gestrichen. Allerdings, um es näher bewerten zu können, müssten Sie mir vorlegen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das können wir tun. Sie bekommen das jetzt vorgelegt.

(Dem Zeugen werden Unterlagen vorgelegt - Der Zeuge nimmt Einsicht in diese Unterlagen)

Zeuge Michael Odenwald: Ja. - Wenn ich mich da richtig erinnere, war das damals der Zusammenhang, dass ich gesagt hatte: Es geht hier insbesondere um die Dieselfahrzeuge und nicht um die CO₂-Problematik, wo das Kanzleramt seinen Sachstand angefordert hatte. In dem Zusammenhang hatte ich den Rest gestrichen.

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

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

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann wäre ich mit meiner nächsten Frage sodann an der Reihe.

Sie haben eben gerade gesagt, dadurch, dass es sich um NOx handelte, ist die Frage der CO₂-Werte nicht weiter zu berücksichtigen, und das sind dann die Gründe für die Streichung gewesen. Hat VW denn in dem Zusammenhang mit dem BMVI oder der Untersuchungskommission gegenüber dann jemals von Manipulationen an Fahrzeugen oder Prüfständen im Rahmen der CO₂-Problematik gesprochen?

Zeuge Michael Odenwald: Volkswagen hatte durch einen Whistleblower Hinweise darauf,

dass es da zu Manipulationen - - dass Manipulationen vorliegen könnten. Man hat dann sofort reagiert, auch vom Vorstand, und hat eine entsprechende Ad-hoc-Meldung - die wissen Sie ja; die lief damals - herausgegeben, weil man dachte, auch hier wäre noch mehr Musik dahinter. Aber im Verlauf der weiteren Aufklärung hat sich das nicht in dieser Form herausgestellt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber es gab schon eine direkte Kommunikation zwischen VW und dem BMVI und auch der Untersuchungskommission in dieser Frage?

Zeuge Michael Odenwald: Auch das wurde in der Untersuchungskommission thematisiert. Aber der Vorgang ist insofern damals diskutiert worden, und hat sich dann - - wurde dann aber zurückgenommen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Hat das KBA Ihrer Kenntnis nach auch bei anderen Herstellungen - - Herstellern Abweichungen von Kraftstoffverbrauchsangaben festgestellt?

Zeuge Michael Odenwald: Herr Behrens, ich habe es vorhin mal ausgeholt. Die Abweichungen bei Kraftfahr- - bei diesen Werten, glaube ich, sind bei allen Herstellern gegeben, dass wir da zwischen dem Typgenehmigungswert und dem Realverbrauch eine massive Abweichung haben. Ich kann mich sogar erinnern: Ich hatte mal ein Spritspartraining mitgemacht, freiwillig. Bei dem habe ich dann auch festgestellt, wie schnell man in die Lage versetzt wird, durch eigenes Fahrverhalten locker 2 l zu sparen. Das war ohne großen Aufwand möglich. Deswegen: Diese Abweichung gibt es.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, das haben wir ja häufiger in den Zeugenvernehmungen auch gehabt, dass relativ breite Kenntnis darüber war, dass Realwerte andere sind als die, die ich aus Prospekten kenne. Gleichwohl - insbesondere, wenn wir mit einem solchen Fall wie bei VW uns beschäftigen - müssen wir uns etwas größere Gedanken machen oder tiefgehende Gedanken und möglicherweise auch Manipulationen mit in Betracht ziehen, die dazu führen, wenn ich selber mit meinem eigenen, persönlichen Fahrverhalten



5. Untersuchungsausschuss

nicht auf die Werte komme. Darum: Hat es Überlegungen gegeben, dass eine besondere Aufklärung des Sachverhalts „CO₂-Werte“ gemacht werden muss? Ist das Anlass gewesen, tiefer einzusteigen in das, was man bisher gemacht hatte, um diesen Abweichungen auf die Spur zu kommen?

Zeuge Michael Odenwald: Natürlich setzen wir uns - - Genau in diesem Zusammenhang haben wir uns für WLTP eingesetzt, was ja der entscheidende Punkt ist. Ich möchte aber dadrauf hinweisen, dass die CO₂-Thematik noch kein abgeschlossener Vorgang ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: Letzte Frage an dieser Stelle zunächst: Wann soll dieser zweite Teil des Untersuchungsberichts erscheinen? Gibt es darüber schon eine Entscheidung im Untersuchungszeitraum, wann dieser zweite Teil erscheinen soll?

(Heiterkeit)

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ich glaube, das rettet jetzt die Frage auch nicht.

(Heiterkeit)

Zeuge Michael Odenwald: Herr Vorsitzender, das habe ich auch bei dem besagten Kongress damals bei den Grünen gesagt, die mich ja auch fragten - Herr Krischer, Sie wissen noch -: Wann kommt denn jetzt endlich euer CO₂- - euer Dieselbericht? Da habe ich gesagt: Für mich gilt: Seriosität geht vor Schnelligkeit. Ich brauche belastbare Werte, und wenn ich die belastbaren Werte habe, dann gehe ich damit raus. Ich möchte nicht Ähnliches erfahren, wie das bei dem A3, was ich vorhin geschildert habe, passiert ist, dass ich als Behörde meine Werte wieder einsammeln muss. Ich brauche hier ein klares Bild, und dann gehe ich auch seriös damit raus.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. Danke schön. - Dann hat die SPD-Fraktion das Wort. - Keine Fragen. Dann Oliver Krischer von den Grünen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, ich möchte noch mal zu der ganz entscheidenden

Frage kommen, wo Sie entschieden haben, dass das, was wir als Thermofenster und andere Abschaltvorrichtungen kennen, zulässig ist im Gegensatz zu dem Zykluserkennen, was VW gemacht hat. Wo genau - da gibt es verschiedene Rechtsmeinungen, verschiedene Gutachten; kann man so sehen - ist in Ihrem Haus die Entscheidung gefallen? Weil eben Herr Zielke sprach von der Amtsmeinung, die er ja vertritt. Eine Amtsmeinung muss ja mal irgendwo getroffen werden. Diese Entscheidung ist ja nun für das ganze Fortgehen extrem relevant. Wir haben in den Unterlagen nichts gefunden, wo diese Entscheidung mal getroffen worden ist. Können Sie uns Aufklärung leisten, wer sie wann wo und wie getroffen hat?

Zeuge Michael Odenwald: Herr Krischer, das ist ein Thema, was Sie auch kennen, wie wir alle kennen. Wenn ich mir nur die Ausarbeitungen des Wissenschaftlichen Dienstes - ich glaube, diese Gutachten hatten Sie in Auftrag gegeben, wenn ich mich richtig erinnere - - wo man eindeutig auch immer wieder gesagt hat mit diesen Abschaltvorrichtungen: Ist es zulässig? Ist es unzulässig? Da schreibt der Fachbereich Europa:

Gemäß dem Wortlaut der Norm ist anzunehmen, dass Verschleißschutz eine Abschaltvorrichtung nur rechtfertigen kann, wenn die Einrichtung vor Verschleiß am Motor schützen soll, um so den sicheren Betrieb des Kfz zu gewährleisten.

Wann das genau der Fall ist, ist eine technische Frage, die juristisch nicht beantwortet werden kann. Sprich: Juristisch haben wir keine Möglichkeiten. Wir müssen es selber beurteilen - und das haben wir in der Kommission gemacht -: Handelt es sich um eine Abschaltvorrichtung, als Erstes? Das haben wir rundweg bejaht. Dann haben wir untersucht: Haben wir Zweifel, ob es aus Motorschutzgründen erforderlich war? Diese Entscheidung haben wir in der Kommission in jedem Einzelfall getroffen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Die Kommission hat die Entscheidung getroffen? Oder der Minister? Oder wer auch sonst im Haus hat die Entscheidung getroffen?



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Michael Odenwald: Nein, nein, die Kommission. Da war KBA mit drin. Deswegen: Ich kann mir nicht vorstellen, dass sich Herr Zielke so eingelassen hat. Das war die Entscheidung bei jedem Einzelfall, den wir in der Kommission gemacht haben.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Zielke hat von der Amtsmeinung gesprochen. Also, das hat - - den Begriff hat er benutzt. Da interessierte mich nur, wo die Amtsmeinung dann an der Stelle herkommt.

Könnten Sie mir dann mal erläutern, wie solche Fragen dann auch mit dem Minister kommuniziert werden? Ich meine, das sind ja sehr grundsätzliche und sehr klare Fragen. Wie läuft da die Kommunikation? Gibt es da Vorlagen? Weil wir suchen sie vergeblich in weiten Teilen.

Zeuge Michael Odenwald: Ja. - Die Vorlage ist unser Untersuchungsbericht, den wir erarbeitet haben, den ich als Leiter der Untersuchungskommission dem Minister auch übergeben habe und den ich ihm auch - - den die gesamte Kommission dem Minister erläutert hat. Ich glaube, dieser Bericht war wirklich ein gutes Ergebnis, und das war die Vorlage.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber vorher gab es gar nichts in der Zeit?

Zeuge Michael Odenwald: Es gab mit Sicherheit mal Gespräche mit dem Minister, wo ich ihm gesagt habe: Was ist der Zwischenstand in diesen Fragestellungen? Der Minister hat sich auch natürlich für diese Vorgänge interessiert. Aber die offizielle Vorlage war dieser Untersuchungsbericht. Sonst brauchen Sie ja keine Untersuchungskommission mit Leiter. Wie gesagt, ich habe auf unsere Unabhängigkeit auch in dieser Frage im gewissen Rahmen bestanden.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dann gab es aus den anderen Teilen der Bundesregierung - insbesondere dem Wirtschafts-, Umwelt- und dem Justizressort - doch die eine oder andere Beschwerde über eine fehlende oder unzureichende Kommunikation. Mir ist da ein

Brandbrief von drei Staatssekretären, also Kollegen von Ihnen, in Erinnerung. Ich liefere gerne die Nummer nach. Die ist hier aber auch schon mehrfach zitiert worden.

Das ist ja ein ungewöhnlicher Vorgang. Hat es also offensichtlich Ihrer Meinung nach - - Welche Formen der Information hat es denn vorher gegeben an die anderen Ressorts, dass die sich so beschwerten? Es scheint ja dann nicht so zu deren Zufriedenheit gewesen sein.

Zeuge Michael Odenwald: Herr Krischer, ich glaube, das haben auch die Kollegen - zumindest wurde mir so berichtet - immer gesagt gehabt, dass sie über meine Informationspolitik - - damit sehr zufrieden waren. Ich habe regelmäßig mal Staatssekretärsrunden gemacht. Dieser Brandbrief, das war einmal ein Brief, da war unser Abstand, muss ich auch frank und frei sagen, länger als gewöhnlich, dass ich dann auch über die aktuellen Ereignisse berichtet hatte. Daraufhin habe ich auch sofort reagiert und habe die Kollegen eingeladen.

Im Übrigen ist das auch ein übliches Verhalten. Ich beschwere mich auch öfters, wenn ich nicht beteiligt wurde.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber dass drei Staatssekretäre einen Brief zusammen über Nichtbeteiligung schreiben, ist schon ungewöhnlich.

Haben Sie eigentlich mal Umweltbundesamt, die Fachleute in der BAST oder im BMUB, wo es Leute gibt, die sich intensiv mit dieser Frage „Emission und Stickoxide“ auseinandersetzen, eingebunden in Ihre Arbeit?

Zeuge Michael Odenwald: Nein, Herr Krischer, die haben wir nicht eingebunden, weil es ging hier um das Typpenehmigungsverfahren, und für das Typpenehmigungsverfahren ist unsere Behörde, unser KBA, die zuständige Fachbehörde. Das haben auch alle Kollegen im Übrigen anerkannt. Deswegen gab es da keine Einbindung. Gleichwohl, muss ich sagen, haben wir natürlich, wenn ich da was hörte, das immer mit in die Prüfung gegeben, und wir haben auch Aspekte,



5. Untersuchungsausschuss

wenn da mal was erwähnt wurde, durchaus mitbeleuchtet. Aber wir haben die definitiv nicht eingeladen und auch nicht beteiligt. Aber über die Staatssekretäre war das auch immer sichergestellt, dass die anderen Häuser den aktuellen Informationsstand hatten.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Im Umweltbundesamt gibt es das schöne Handbuch für Emissionsfaktoren, habe ich jetzt gelernt, wo alles genau dokumentiert ist, wie die Werte überschritten werden, auch bei den verschiedenen Euro-Stufen. Ich meine, das sind doch Leute, die vielleicht auch Hinweise liefern könnten. Sie haben ja eben selber berichtet, dass man mal gucken muss, prüfen muss und so und Sie selber überrascht - - war, was die Automobilindustrie da alles macht. Warum tut man so was? Das müssen Sie mir erläutern. Warum greift man auf so was nicht zurück in einem - -

Zeuge Michael Odenwald: Weil das so nicht vorgesehen war. Aber ich gehe mal davon aus, dass die Kollegen ihre Erkenntnisse -

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das war nicht vorgesehen?

Zeuge Michael Odenwald: - Moment, lassen Sie mich erst mal ausreden - in die nächste Überarbeitung der entsprechenden Verordnung einfließen lassen. Dazu wurden von denen ja damals diese Überprüfungen gemacht.

In unserem konkreten Fall, Herr Krischer, waren wir gehalten, uns in dem rechtlich vorgegebenen Rahmen der entsprechenden Verordnungen zu bewegen, und das haben wir gemacht.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dann in der Runde meine letzte Frage. Das ganze Thema EU-Richtlinie - das ist jetzt schon mehrfach angesprochen worden -: unklar. Sie sind jetzt schon seit 2012 in der Funktion. Können Sie sich denn vor dem August oder September 2015 - - Ist denn da in irgendeiner Weise mal gegenüber der EU-Kommission dieser missliche Zustand einer aus Ihrer Sicht - ich teile das nicht, aber aus Ihrer Sicht - unklaren EU-Richtlinie mal artikuliert worden?

Zeuge Michael Odenwald: Ich bin zuständig für diesen Themenkomplex. Ich bin zwar seit 2012 Staatssekretär, aber diesen Themenkomplex habe ich ab Juli 2014 bekommen, also dass da klar ist, dass ich nicht von Anfang an diese Zuständigkeiten hatte. Die war vorher beim Kollegen Bomba.

Nein, das wurde vorher nicht in dieser Form kommuniziert, weil es bis dahin auch nicht die Hinweise gab, dass es da solche konkreten Abweichungen gibt. Wenn ich das gewusst hätte beispielsweise, ich hätte die - - Wir haben es nicht gewusst. Aber dann hätten wir auch entsprechend gehandelt. Wir haben aber auch immer gesagt: Es gibt gewisse Unzulänglichkeiten. Deswegen wollen wir die Messverfahren verändert haben. Deswegen haben wir WLTP betrieben und fortgeschrieben. Deswegen haben wir auch RDE auf den Weg gebracht. Das waren ja für uns diese Kernpunkte, diese Baustellen, an denen wir gearbeitet haben.

Vorsitzender Herbert Behrens: So. Dann ist in der nächsten Runde die CDU/CSU-Fraktion an der Reihe.

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

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann setze ich fort mit einer Frage, die sich noch mal darauf bezieht, dass intensiv geprüft wird, wenn es zu Nachbesserungen kommt. Ich beziehe mich dabei auf einen Bericht von *Frontal 21*, eine Reportage unter dem Titel „Kungeln mit dem Staat“ vom 13. Dezember 2016, aufgerufen auf der ZDF-Homepage am 9. Februar 2017. Da wird der Verdacht, dass VW Nachmessungen des KBA beeinflusst haben soll, thematisiert. Laut der Reportage durfte der Konzern den Technischen Dienst für Nachmessungen selbst beauftragen. Ist das so korrekt, dass VW selber darüber entscheidet: „Wer ist für meine Nachprüfungen zuständig?“? - Das ist im Fernsehbericht so genannt worden.

Zeuge Michael Odenwald: Meines Wissens wurde die - - Natürlich: Die Beauftragung erfolgt durch Volkswagen, weil die die Kosten auch zu tragen haben, -

Vorsitzender Herbert Behrens: Genau, ja.



Zeuge Michael Odenwald: - aber nach Abstimmung oder Vorgabe des KBA.

Vorsitzender Herbert Behrens: Zunächst wurde die Dekra beauftragt und anschließend noch mal eine weitere, ein technischer Prüfdienst FAKT im Allgäu. Dabei wird in dem Fernsehbericht davon gesprochen, es hätte der VW-Fahrer, der eben auch die Prüfperson war, vor dem Anschalten des Motors das Gaspedal durchgedrückt gehalten, sodass die Motorsteuerung auf einen CO₂-geringeren Ausstoßmodus umschaltete. Das ist in der gleichen Sendung auch so dokumentiert wie eben genannt. Bereits Herr Professor Wachtmeister als Mitglied der Untersuchungskommission hatte sich Anfang Januar 2016 skeptisch mit den festgestellten Abweichungen des KBA und der VW AG geäußert. Das ergibt sich aus MAT BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 27-7357.3-6, Ordner 40, Blatt 186. Da ist meine Frage, ob - und, wenn ja, wie - das KBA und das BMVI diese Nachmessungen bei VW-Fahrzeugen überwacht hat.

Zeuge Michael Odenwald: Das KBA hat sehr intensiv diese gesamten Nachmessungen überwacht. Und ich habe da keinerlei Zweifel - - dass es da zu Unregelmäßigkeiten gekommen ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: Können Sie sich erklären oder gab es Erläuterungen von VW, dass man zunächst die Dekra beauftragte mit den Nachmessungen, dann aber gewechselt war zu dem anderen Institut, zum technischen Dienst FAKT?

Zeuge Michael Odenwald: Das kann ich Ihnen nicht sagen. Ich weiß nur, die Prüfdienste hatten alle Hochkonjunktur, bis heute noch. Die können sich gar nicht retten vor Prüfaufträgen. Vielleicht war es einfach nur ein Kapazitätsproblem. Ich kann es aber nicht beurteilen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Bezogen auf diesen Fall, dass der Testfahrer von VW vor dem Starten des Motors das Gaspedal ganz durchdrückte - das soll wohl unter dem Fachbegriff des Pedalweggebers eine Rolle spielen -, kam es in der Untersuchungskommission zu einer rechtlichen und technischen Bewertung dieses sogenannten Pedalweggebers?

Zeuge Michael Odenwald: Also, die Nachmessungen wurden ja alle gemacht nach den entsprechenden Vorschriften. Ich kann mir das auch nicht vorstellen, dass es das gab. Ich habe diese Sendung aber nicht gesehen. Deswegen kann ich sie nicht bewerten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Haben Sie den Minister über das Vorgehen von VW bei den Nachmessungen unterrichtet? Die Dinge, wie VW diese Nachmessungen gestaltet hatte, ist der Minister von Ihnen darüber informiert worden?

Zeuge Michael Odenwald: Durchaus. Wir haben über die Systematik - - Das steht auch alles in unserem Untersuchungsbericht. Wie gesagt, der Minister hat diesen Untersuchungsbericht sehr sorgfältig gelesen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann noch Fragen zu CO₂- und Steuerfragen. Am 19. November 2015 kam es zu einem Informationsgespräch zwischen Ministeriumsvertretern und VW zum weiteren Verfahren im Zusammenhang mit den festgestellten CO₂-Messungen, an dem unter anderem auch die Zeugen Albrecht und Zielke teilnahmen. Das ist MAT BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 23-7363.1 1-1, Ordner 5, Blatt 250. Hinsichtlich der im Verkehr befindlichen Fahrzeuge bot VW an, Steuerdifferenzen für das gesamte Fahrzeugleben zu übernehmen und die Halter über die neuen CO₂-Werte zu informieren. Das BMVI und BMF nahmen die Erwägungen zur Kenntnis und verwiesen darauf, dass keine abschließenden Entscheidungen ohne umfängliche Überprüfung erfolgen können. Das ist die Quelle BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 23-7363.1 1-1, Ordner 5, Blatt 241,242. Wenig später, am 3. Mär- - Entschuldigung, am 3. Dezember 2015, teilte VW dann der Untersuchungskommission hinsichtlich der CO₂-Unregelmäßigkeiten mit, dass von den zunächst befürchteten 130 Modelltypen tatsächlich nur neun Modellvarianten betroffen seien. Sind Sie über das Gespräch vom 19. November 2015 informiert worden?

Zeuge Michael Odenwald: Da bitte ich, dass Sie mir mal diese Unterlage zeigen.



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, das sind mehrere. - Ach so, ist schon auf dem Weg. Gut.

(Dem Zeugen werden Unterlagen vorgelegt - Der Zeuge nimmt Einsicht in diese Unterlagen)

Zeuge Michael Odenwald: Diese Vorlage war mir nicht bekannt, Herr Vorsitzender.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay, dann zunächst noch als Einstieg - das werde ich dann gleich in der nächsten Runde fortsetzen - zur Software, zu der von Bosch gelieferten Software. Sie hatten schon erwähnt, nicht Bosch war als Unternehmen mit dem Prüfverfahren beteiligt, sondern nur halt VW bzw. andere Anbieter. Gleichwohl: Ende Januar 2016 kam es dann zu einem Gespräch zwischen Ihnen, Herrn Dr. Albrecht vom BMVI und der Bosch GmbH. Zentrales Thema des Treffens war die von Bosch gelieferte Software an VW, auf die später die Abschaltfunktion zurückzuführen war. Zu dem Gesprächsverlauf wird festgehalten, dass die Firma Bosch darauf hinwies, dass nach ihrem Erkenntnisstand intern geprüft wurde, inwieweit die an VW gelieferte Software relevant sei. Die Prüfung ergab nach dem Kenntnisstand der Bosch-Untersuchung, dass die Software zwar geliefert worden sei, die Applikation jedoch ausschließlich beim Kunden liege. Und Sie, Herr Odenwald, kündigten daraufhin an, dass Bosch zu diesem Thema noch einmal durch die Untersuchungskommission befragt werden wird. Das ist das MAT BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 27-7357.4-2, Ordner 43, Blatt 162. Von welcher Seite wurde das Gespräch jetzt initiiert? Sind Sie aktiv geworden, oder ist Bosch dann aktiv geworden, um das Thema noch mal in der Untersuchungskommission aufzurufen?

Zeuge Michael Odenwald: Ich bin aktiv geworden, um überhaupt mal diesen Sachverhalt mit Bosch zu besprechen. Ich habe dann anschließend für mich bewertet: Das hat so eine Relevanz, dass es auch in der Untersuchungskommission unter Beteiligung der technischen Sachverständigen stattfinden muss.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Hat die SPD-Fraktion weitere Fragen? - Das ist nicht der Fall. Dann ist das Wort bei den Grünen. Oliver.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Odenwald, Sie haben eben berichtet oder dargestellt, dass bei dem Untersuchungsbericht Sie mit - - technische Beschreibungen mit den Automobilherstellern abgestimmt - - ist. Welchen Umfang hat denn so was, so eine Abstimmung?

Zeuge Michael Odenwald: Ich muss sagen, diesen Bereich der Abstimmung dieser technischen Fragen, das habe ich dem - - das hat das KBA gemacht in eigener Zuständigkeit. Wie die das jetzt konkret gemacht haben - - Ich weiß, Sie spielen an auf diese Sachen, die auch in der Presse standen. Die haben mit Sicherheit eine bestimmte Textpassage hingeschickt, und daraufhin hat der Hersteller gesagt: „Das ist aus unserer Sicht eine fehlerhafte Darstellung des Sachverhaltes“, und dann wurde eine entsprechende Änderung gemacht. Keine Änderung wurde gemacht, wenn es sich um die Bewertung von uns gehandelt hätte.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Aber es war schon so, dass Textpassagen hin- und hergeschickt wurden?

Zeuge Michael Odenwald: Gehe ich von aus. Also, haben Sie doch da vorliegen, oder?

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Nein. - Darf ich ja nicht draus zitieren. - Okay.

Gab es denn einen Versuch des Verbandes der Automobilwirtschaft, über die Ergebnisse, die Messer- - Ich rede jetzt nicht von den einzelnen Herstellern. Da haben Sie erläutert, wie das gelaufen ist. Da gibt es auch in den Unterlagen ja nun - - Gab es denn vom Verband der Automobilwirtschaft den Versuch, über die Ergebnisse zu sprechen? Oder ist - - Wurde das dann auch gemacht mit Ihnen, oder wovon Sie wissen?

Zeuge Michael Odenwald: Über die einzelnen Ergebnisse haben wir mit dem VDA meines Wissens nicht gesprochen, über die Ergebnisse, was



5. Untersuchungsausschuss

wir bei Herstellern hatten, weil das war ja so herstellerbezogen. Das kann ich ja nicht mit einem Verband, der die Gesamtadr- -interessen vertritt, besprechen.

Sehr wohl hatten wir aber als Untersuchungskommission, wenn ich mich richtig erinnere - das ist jetzt aber auch schon wieder bei 70 Sitzungen so lange zurück -, auch mal insgesamt ein Gespräch mit dem VDA.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dann hätte ich einen Punkt zum Untersuchungsbericht noch mal. Da haben Sie ja die Gruppe I: unauffällig. Die wird so definiert, dass das alle Fahrzeuge sind, die den Grenzwert um das Dreifache überschreiten. Die werden als „unauffällig“ definiert. Woher kommt diese Definition, also Überschreitung bis maximal zum Dreifachen? Woraus leitet sich die ab?

Zeuge Michael Odenwald: Da gab es eine klare technische Begründung. Ich denke doch, diese Frage haben Sie auch unseren Technikern gestellt, die Ihnen das mit Sicherheit aus dem Ärmel geschüttelt hätten. Ich kriege es aber nicht mehr zusammen, Herr Krischer.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Die Techniker haben gesagt: Konformitätsfaktor RDE, obwohl das noch gar nicht gilt, und ein bisschen noch obendrauf. So habe ich das verstanden.

Zeuge Michael Odenwald: Na ja, so - -

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Da müssten Sie widersprechen, wenn es anders wäre.

Zeuge Michael Odenwald: Ich kann nicht mehr widersprechen, weil ich keine Erinnerung mehr daran habe.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. Dann ist okay, wenn Sie das nicht bewerten können.

Übrigens: Sie haben eben ausgeführt, der Audi A3, der ja in Ihrem Untersuchungsbericht - ich

nenne das jetzt mal so - der Testsieger ist und der bei dem Test des JRC eher durchgefallen ist - - Wir haben das gerade noch mal nachrecherchiert und nachgefragt. Da sieht man das etwas anders. Die bleiben bei ihrer Einschätzung, dass hier auch nicht zulässige Abschaltvorrichtungen so möglicherweise verbaut sind. Deshalb würde mich interessieren: Woher haben Sie die Erkenntnis gezogen, dass das JRC hier seine Position zurückgezogen hat?

Zeuge Michael Odenwald: Wenn Sie mir sagen, woher - - was Ihre offizielle Quelle dazu ist, und Sie mir die Belege bringen, kriegen Sie auch meine. - Nein, ich muss sagen, ich habe einen Vermerk dazu erhalten, aus dem eindeutig hervorgeht - den kann ich auch gerne zur Verfügung stellen - - aus dem sich ergibt, dass es auch JRC selber wieder zurückgezogen hat. Ich gucke gerade, ob ich ihn nicht sogar dabei habe. Den kann ich gerne zu den Akten geben.

(Der Zeuge blättert in seinen Unterlagen)

- Das könnte gut sein. Oder ich zitiere daraus.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wenn Sie uns den zur Verfügung stellen, ist das völlig in Ordnung.

Zeuge Michael Odenwald: Ja, ja.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Weil dann kann man das klären. Wir haben hier eine andere Auskunft, und dann kann man das ja hinkriegen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Die Quelle wäre noch zu nennen, ja? - Gut.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Dann hätte ich noch eine weitere Frage, die Sie eben auch angesprochen haben. Das ist das ganze Thema Transferfunktion. Sie haben gesagt: Das wollte die Automobilindustrie. - Das haben auch andere Zeugen so bestätigt. Uns wurde aber dargestellt, dass es hier auch ein Gutachten der Automobilindustrie gibt, das die Grundlage



5. Untersuchungsausschuss

dafür ist, und dass die Bundesregierung das übernommen hat. Können Sie uns da Ihre - - Sind Sie daran in irgendeiner Weise beteiligt gewesen, bei den Verhandlungen zu RDE?

Zeuge Michael Odenwald: Wie gesagt, ich bin bei den Beteilig- - bei RDE insgesamt beteiligt gewesen bei der Frage der Konformitätsfaktoren. Ich bin auch mal beteiligt worden bei der Frage der Zweistufigkeit. Die Transformationspunkte, die - muss ich sagen - kenne ich zwar. Die wurden auch immer wieder erwähnt. Die hatten aber für mich insofern nicht die Bedeutung, weil sie bisher keinen echten Niederschlag gefunden haben.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber haben Sie denn eine Erklärung dafür, weshalb die Automobilindustrie so unbedingt drauf dringt?

Zeuge Michael Odenwald: Ja, weil die sagen: Es gibt eben spezielle Belastungen. Zum Beispiel ein Fahrzeug, das besonders schwer beladen ist. Dann hat es andere Werte als eines, was leichter beladen ist bzw. was nach den klassischen Typvorschriften überprüft wird. Da haben sie gesagt, da möchten sie ganz gerne einen Ausgleich haben. Wenn wir später mal RDE messen und, mal angenommen, wirklich auch draußen auf der Straße im Einzelnen prüfen, dann möchten sie ganz gerne das zum Ausgleich bringen, dass auch der reale Betrieb eben unter den Transformationsfaktoren mit Berücksichtigung findet und Niederschlag findet. Das ist legitime Argumentation von der Automobilindustrie. Ob wir der letztendlich folgen werden, das wird sich zeigen. Meines Wissens ist dieses Thema erst aufgerufen beim letzten RDE-Paket.

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

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

Dann will ich ganz gerne noch an der Stelle weitermachen mit Bezug auf Bosch. Sie haben gesagt, es hat eine Relevanz für die Untersuchungskommission. Deshalb hatten Sie auch dann - -

Oder: Ist es dann zu einer Befragung in der Untersuchungskommission gekommen, oder hat es Gespräche mit Bosch und den Untersuchungskommissionsmitgliedern gegeben, nachdem Sie das im Januar 2016 so erörtert hatten?

Zeuge Michael Odenwald: Ja, die Gespräche hat es gegeben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Haben Sie in diesem Gespräch auch nachgefragt, ob andere Hersteller auch von Bosch beliefert worden sind mit so einer entsprechenden Motorsteuersoftware?

Zeuge Michael Odenwald: Ja, das haben wir gefragt, ob andere ebenfalls betroffen sind. Ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: Haben Sie diese Informationen auch dem Minister dann mitgeteilt und ihn informiert, dass da noch mehr in der Pipeline ist?

Zeuge Michael Odenwald: Ja, Moment. - Das indiziert ja noch nicht, da dass irgendwelche Verstöße gemacht worden sind, sondern Bosch hat seine Steuerungseinheiten eben an sämtliche Hersteller verkauft, sodass diese Teile fast überall in der Produktion stattfinden. Es gibt noch einen anderen, der das gemacht hat. Da fehlt mir jetzt auch die Erinnerung, welcher Hersteller das noch war. Aber das war jetzt kein Punkt. Natürlich: Ein Gesamtbild gebe ich immer dem Minister ab, auch eine Einschätzung. Aber über solche Details sprechen wir dann nicht unbedingt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann gab es eine weiterführende Besprechung. Das ist in den Unterlagen BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 23-7363.1 1-1, Ordner 18, Blatt 6. Dort erläutert Bosch, dass weitere interne Untersuchungen zu der Software durchgeführt wurden, und dabei ergaben sich Unregelmäßigkeiten hinsichtlich der Software bei der Fiat Chrysler Automobiles. Das ist ebenda, Blatt 7 und Blatt 8.

Das Unternehmen klärte weiter das KBA über die Funktionsweise der unzulässig eingesetzten Software auf. Daraufhin stellte das KBA die Frage, ob es sogenannte Blackboxes in der Software gebe, die Bosch nicht kenne, und diese Frage konnte



5. Untersuchungsausschuss

von Bosch nicht abschließend beantwortet werden. Das ergibt sich aus dem eben genannten Material, Blatt 7 und Blatt 8.

Und: Wurden auch Sie über dieses Gespräch informiert zwischen Bosch und KBA, wo darauf hingedeutet worden ist, dass es diese Software mit unbekanntem Möglichkeiten gibt?

Zeuge Michael Odenwald: An diese Papiere kann ich mich im Moment nicht erinnern. Wenn Sie die mir auch mal zur Einsicht geben könnten?

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, gern.

(Dem Zeugen werden Unterlagen vorgelegt - Der Zeuge nimmt Einsicht in diese Unterlagen)

Zeuge Michael Odenwald: Dieses Ergebnisprotokoll ist mir jetzt nicht bekannt. Aber dem Grunde nach gibt es ja das wieder, was immer wieder - - was gesagt wurde: Jeder Hersteller hat die entsprechenden Steuereinheiten, die Bosch geliefert hat, selbst auf - - die Applikation selbst angepasst.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich frage deshalb, weil es ja ein gewisses zeitliches Lag gibt an der Stelle, wo im Januar 2016, wie Sie sagen, mit Bosch gesprochen worden ist. Im April erläutert Bosch gegenüber dem KBA, dass es dort, was die Software anbetrifft und mögliche Blackboxes - - letztendlich aber auch Bosch selbst dann das Unternehmen war, was darauf hingewiesen hat, dass es bei Fiat eben auch eine unzulässige Abschalt-einrichtung gibt.

Mich interessiert - darum habe ich diese vorangegangenen Fragen gestellt -, wie diese zeitliche Lücke entstanden ist. Wieso hat Bosch erst im April 2016 mitgeteilt, dass auch Fiat eine unzulässige Software verbaut, wenn schon im Januar das erste Gespräch mit Bosch stattgefunden hat?

Zeuge Michael Odenwald: Weil da Bosch bisher - - In unseren ersten Gesprächen hat Bosch nicht klar gestellt, dass es noch einen Case Fiat geben könnte. Das kam erst später. Insofern lässt sich das sehr

wohl erklären, dieser zeitliche Unterschied. Damals haben sie es uns noch nicht erklärt gehabt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay, dann war es das von meiner Seite aus mit Fragen an Sie. Gibt es weitere Fragen der SPD-Fraktion? - Bündnis 90/Die Grünen? - Auch dort sind keine weiteren Fragen an Sie. Dann die Frage noch mal in die Runde: Gibt es den Wunsch und die Notwendigkeit, in eingestufte Sitzung den Zeugen Odenwald noch zu befragen? - Das ist nicht der Fall.

Herr Odenwald, dann ist die Befragung für heute beendet. Im Rechtssinne abgeschlossen ist die Vernehmung dann aber erst, wenn Sie das Protokoll zur Verfügung gestellt bekommen haben, um zu prüfen, ob das alles korrekt in der Übertragung gelaufen ist, und Sie möglicherweise Richtigstellungen oder Ergänzungen vorgenommen haben. Dann beschließt der Ausschuss anschließend über den Abschluss der Vernehmung.

Herzlichen Dank für Ihr Erscheinen und noch einen schönen Abend.

Zeuge Michael Odenwald: Danke.



Vernehmung des Zeugen Wolfgang Tiefensee

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Minister Tiefensee, ich darf Sie noch mal herzlich willkommen heißen. Über die Rechte und Pflichten hatte ich Sie ja bereits gemeinsam mit Ihrem Kollegen und Herrn Odenwald informiert.

Bevor wir jetzt in der Vernehmung zur Sache weitermachen, muss ich Sie noch zur Person vernehmen. Das heißt, ich möchte Sie bitten, uns Ihren Namen, Vornamen, Ihr Alter, Ihren Beruf und Ihren Wohnort mitzuteilen, bitte.

Zeuge Wolfgang Tiefensee: Wolfgang Tiefensee, 62 Jahre. Beruf ist Minister in Thüringen für Wirtschaft, Wissenschaft und digitale Gesellschaft. Mein Wohnsitz ist Erfurt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Tiefensee, Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung schriftlich informiert. Dann kann ich mir die Wiederholung noch mal sparen. Da können wir uns schon mal ein paar Minuten wieder rausholen.

Herr Tiefensee, falls Sie es wünschen, können Sie zunächst im Zusammenhang darstellen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist. Dann hätten Sie jetzt das Wort. Anschließend würden wir dann in die Fragerunden einsteigen. Bitte schön.

Zeuge Wolfgang Tiefensee: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Ich werde im Interesse unserer gemeinsamen Zeit auf ein Eingangsstatement verzichten und bin gespannt auf Ihre Fragen und wie ich Ihnen weiterhelfen kann.

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielen Dank. - Das hoffen wir auch, dass wir substanziell weiterkommen. Um ein bisschen Gefühl dafür zu kriegen, frage ich immer ganz gerne die Zeugen, wie sie sich auf die Sitzung vorbereitet haben, auf die Vernehmung vorbereitet haben. Haben Sie mit früheren Kolleginnen und Kollegen noch mal gesprochen in dieser Angelegenheit? Haben Sie Akteneinsicht genommen? Wie haben Sie sich auf die Sitzung heute vorbereitet?

Zeuge Wolfgang Tiefensee: Soweit mir das auch in meinem sehr ausgefüllten Tagesablauf möglich war, habe ich mich insbesondere mit Ihren Fragestellungen und den Gutachten beschäftigt, die Sie in Auftrag gegeben haben, die mir vorlagen, und mit meiner Erinnerung. Akteneinsicht habe ich nicht genommen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ist Ihnen die während Ihrer Amtszeit am 20. Juni 2007 beschlossene Verordnung der EG 715/2007 über die Typgenehmigung von Kfz hinsichtlich der Emissionen bekannt, die EU-Richtlinie?

Zeuge Wolfgang Tiefensee: Nun, das ist eine Weile her. Zehn Jahre ist das her. Bekannt ist sie mir, indem ich sie jetzt noch mal vor Augen genommen habe.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und haben Sie sich und Ihr Haus Ihres Wissens nach in Ihrer Amtszeit jetzt auch intensiver damit befasst, mit dieser Verordnung aus Brüssel?

Zeuge Wolfgang Tiefensee: Herr Vorsitzender, da kann ich mich selbstverständlich nicht erinnern, ob das eine intensive Befassung war. Aber selbstverständlich spielte für einen Bundesverkehrsminister, zumal er ja im Jahre 2007 auch den Ratsvorsitz hatte in der Europäischen Union, die Befassung mit allen europäischen Angelegenheiten eine große Rolle. Wie detailliert die Befassung war, kann ich Ihnen nicht sagen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann noch mal die einleitende Frage, die hier immer wieder eine Rolle spielt: Haben Sie vor der Aufdeckung des Abgasskandals jetzt im September 2015 die Begriffe „Abschalteinrichtung“, „Defeat Device“ oder „Cycle Beating“ oder „Thermofenster“ jemals gehört?

Zeuge Wolfgang Tiefensee: Sie spielen sicherlich auf die Veröffentlichungen an, die man unter dem Stichwort „Dieselskandal“ zusammenfasst. Ich halte es im Übrigen für schwierig, dass man das „Dieselskandal“ nennt. Das ist allenfalls ein VW- oder Abgasskandal mit einer strafrechtlichen Relevanz. Eine ganze Technologie damit in



5. Untersuchungsausschuss

Verruf zu bringen, ist äußerst schwierig. Aber Medien sind bei der Verkürzung relativ schnell.

Ich habe jetzt im Nachhinein noch einmal in die Richtlinie bzw. die entsprechende Verordnung geschaut, und da spielt natürlich Abschalteneinrichtung in unterschiedlicher Hinsicht eine Rolle.

Vorsitzender Herbert Behrens: Noch mal kurz das kommentierend: Darum ist es dem Untersuchungsausschuss auch sehr wichtig, dass wir uns mit dem Abgasskandal beschäftigen und nicht einem VW-Skandal oder mit einem Dieselskandal.

Dann zum Untersuchungsgegenstand. Parallel zur Automobilausstellung im September 2007 - das war der Schwerpunkt: Kraftstoffeffizienz und CO₂-Reduzierung - veranstaltete die Deutsche Umwelthilfe eine Pressekonferenz, auf der sie erklärte, dass es bei den Abgas- und Verbrauchswerten große Differenzen zwischen den auf dem Prüfstand ermittelten Werten und den realen Werten gebe. Das ist das Material der DUH: „Die grünen Tricks der IAA-Aussteller“. - Das ist ein Material auf der Homepage, zuletzt aufgerufen am 31.01.2017. Außerdem wies die Deutsche Umwelthilfe darauf hin, dass einige Fahrzeuge erkennen würden, dass sie sich auf dem Fahrprüfstand befänden, und dann automatisch in einen verbrauchssparenden Fahrmodus wechseln würden. Auch das ist in dem gleichen Artikel auf der Homepage veröffentlicht. Sind Ihnen diese Äußerungen der DUH bekannt?

Zeuge Wolfgang Tiefensee: Ich habe sie jetzt natürlich bei meiner Recherche gefunden. Damals erinnere ich nicht, dass sie eine Rolle gespielt hätten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Mit einem Schreiben vom 15. April 2009 lehnten Sie ein - Zitat - „Gesprächersuchen zur dringend erforderlichen Reformierung der Dieselabgasuntersuchung“ der DUH aus Termingründen ab. Das ist die Quelle MAT DU-1, Ordner 1, Blatt 49 bzw. Blatt 15. Ist zu einem anderen Zeitpunkt ein Gesprächstermin zwischen Ihnen und der Deutschen Umwelthilfe zustande gekommen?

Zeuge Wolfgang Tiefensee: Ich erinnere nicht, dass ich in diesem Gegenstand mit der Deutschen Umwelthilfe ein Gespräch geführt hätte. Man muss vielleicht auch noch einmal die Situation 2008/2009 in Betracht ziehen. Ich habe gelesen, dass mein Haus auf Terminschwierigkeiten hingewiesen hat. Wir hatten in meinem Haus eine große Verantwortung, um die schwierige Situation durch die Finanz-, Banken- und letztlich auch Staatenkrise zu bewältigen. In meinem Haus und für mich persönlich war ja zwischen Weihnachten und Neujahr 2008/2009 die Aufgabe, zwei Konjunkturpakete in Gang zu setzen, flankiert durch die Abwrackprämie und durch die Kurzarbeit. Wir hatten also alle Hände voll zu tun, nicht zuletzt auch für Automobilindustrie, aber auch für die Kommunen für eine Investitionsbereitschaft, ein Abrufen von Geldern alles Erdenkliche zu tun. Es könnte sein - ich kann das nur mutmaßen -, dass deshalb mein Terminkalender übertoll war.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und hat es dann zu einem späteren Zeitpunkt ein Gespräch gegeben, an das Sie sich entsinnen können?

Zeuge Wolfgang Tiefensee: Ich wiederhole mich: Ich erinnere kein Gespräch.

Vorsitzender Herbert Behrens: In einem Antwortentwurf des Referats S 34 vom 24.03.2009 für das Pressereferat auf eine Anfrage der *Süddeutschen Zeitung* zur Pressemitteilung der DUH heißt es dort - Zitat -:

Die von der DUH geschilderte Problematik der zunehmend fehlenden Realitätsnähe des NEFZ sowie der Toleranzen/Flexibilitäten in den zugehörigen Messvorschriften ist grundsätzlich bekannt ...

Da ist die Hervorhebung durch das Sekretariat erfolgt. Das ist MAT BMVI-2-3, Referat LA 27, Ordner 10-1, Blatt 231. - War auch Ihnen als Minister diese Problematik bekannt?

Zeuge Wolfgang Tiefensee: Nein, diese Problematik war mir nicht bekannt.



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Gab es dennoch bei Ihnen im Hause dann auch Überlegungen? Weil es wird zumindest hier in diesem Kreis auch immer wieder gesagt, es sei eigentlich Allgemeinwissen gewesen, dass die Testwerte und die tatsächlichen Werte bei Kfz-Verbräuchen doch erheblich auseinanderfallen. Haben Sie Überlegungen dazu seinerzeit angestellt, worauf diese Differenzen sich zurückführen lassen?

Zeuge Wolfgang Tiefensee: Ich habe in meiner Erinnerung nichts von Differenzen zwischen Test- und Realbetrieb gehört. Aber vielleicht darf ich auch mit meinem Hintergrund als Ingenieur, der lange Zeit in der Forschung und Entwicklung gearbeitet hat - allerdings vor 1990 -, noch mal darauf hinweisen, dass es die Aufgabe von Prüfverfahren ist, die Realität möglichst genau abzubilden, und zwar reproduzierbar und justiziabel. Aus diesem Grund führt man solche Laboruntersuchungen ein. Ich habe damals elektronische Schaltungen entwickelt, die bei minus 40 Grad und bei plus 25 Grad funktionieren mussten, gerüttelt werden durften/mussten - genauso, wie jeder Fön, jedes Handy, jedes Radiogerät geprüft wird. Im Laborbetrieb kommt es darauf an, dass die Simulation möglichst der Echtzeit entspricht, und das war die Aufgabe der EU- bzw. der deutschen Richtlinien, das abzubilden. Ich verfolge mit großem Interesse die Diskussion, die jetzt gerade entsteht, dass man zusätzlich zu Laboruntersuchungen Realtime auf der Straße anwenden möchte. Als Ingenieur sage ich: Äußerst schwierig, weil schlecht reproduzierbar, schlecht justiziabel. Von daher bin ich gespannt, was die aktuelle Diskussion in diesem Felde an Bewegung bringt. Aber damals musste man natürlich nach bestem Wissen und Gewissen davon ausgehen, dass die Laborbedingungen die Echtzeit abbilden und dass es keine strafrechtsrelevanten Vorhaben gibt, die Laborbedingungen zu umgehen, und zwar wissentlich und vorsätzlich.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie haben eben darauf hingewiesen, dass es auch mit den Prüfverfahren zu tun hat. Sind damals Maßnahmen diskutiert und überlegt worden, um die offenkundige Realitätsferne des NEFZ dann aufzulösen und neue Verfahren zu finden?

Zeuge Wolfgang Tiefensee: Herr Vorsitzender, das ist eine Suggestivfrage, weil die Diskrepanzen waren eben nicht offenkundig, -

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay.

Zeuge Wolfgang Tiefensee: - sondern wir haben nach europäischem und nach deutschem Recht die Prüfverfahren im Kraftfahrt-Bundesamt bzw. in der BASt umgesetzt, und ich gehe davon aus, dass, wenn die Prüfverfahren wie bei allen anderen Geräten eingehalten werden, dann der Echtzeitbetrieb entsprechend simuliert und auch nachvollzogen wird.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich war mir eben nicht bewusst, dass es eine Suggestivfrage sein könnte, weil wir auch wissen, dass 2007 bereits und dann im Fortlaufenden auch während Ihrer Amtszeit seitens des UBA und des Bundesumweltministeriums eine Feldüberwachungsstudie initiiert worden ist, die sich genau dieses Problem vornehmen wollte, dass es da offen- - weil man festgestellt hat, dass es dort erhebliche Abweichungen gibt. Aber das nur zur Erläuterung. - Ansonsten bin ich mit meiner ersten einleitenden Frage am Schluss und gebe das Wort an die CDU/CSU-Fraktion.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Herr Minister Tiefensee, im Umweltbundesamt wurde nach Bekanntwerden der Vorwürfe gegen VW eine Sprachregelung verfasst, die immer wieder eine Rolle spielt. Das Ganze war nach der Mitteilung der EPA zum Einsatz verbotener Abschaltvorrichtungen. Hier wird einleitend ausgeführt:

Der im Schreiben ... von [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.

Die Deutsche Umwelthilfe - das haben wir eben gerade auch schon gehört - hat sich ja auch durch einige Einlassungen dort mit eingebracht und behauptet, dass die regelmäßigen Abweichungen von Schadstoffwerten bei Überprüfungen und



5. Untersuchungsausschuss

normalen Fahrten nur mit systematischer Manipulation zu erklären sind.

Können Sie Ihrer Erinnerung nach - ich weiß, das liegt lange zurück - bestätigen, dass das UBA seit längerem auf solche Missstände hingewiesen hat?

Zeuge Wolfgang Tiefensee: Nein, das kann ich nicht bestätigen. Und noch einmal: Der Gedankengang ist derjenige: Es kommt darauf an, dass, sollten - hypothetisch - diese Werte auseinanderdriften, dann der Gesetzgeber - und das ist in dem Fall, weil Europarecht, einheitlich - dafür sorgen muss, dass zum Beispiel der Neue Europäische Fahrzyklus neu justiert wird, um die Echtzeitbetriebe im Labor abzubilden. Mir ist es nicht bekannt, dass das UBA, eine mir nicht unterstellte Behörde, hier länger geforscht hat oder länger davon schon gewusst hätte.

Noch einmal: Entscheidend ist, dass die Laborbedingungen, die umfangreichen Testverfahren normiert sind auf europäischer Ebene. Sie müssen vergleichbar, justiziabel, nachvollziehbar sein, und wenn sich herausstellt, dass irgendeine Art von Betrieb nicht ordentlich abgebildet wird - so sage ich jetzt als Ingenieur und nicht als Minister -, dann muss das Prüfverfahren auf den Prüfstand und verändert werden.

Uwe Lajosky (CDU/CSU): Hatten Sie im Untersuchungszeitraum jemals Anhaltspunkte dafür, dass Software eingesetzt wurde, die dazu führt, dass der Rollenprüfstand erkannt wird, und dass zugleich eine Abgasnachbehandlung in unzulässiger Weise beeinträchtigt wird?

Zeuge Wolfgang Tiefensee: Nein, und wenn ich das noch mal allgemein sagen darf: Es ist ein Skandal. Es ist ein nicht zu verzeihender Fehler, den hier VW - möglicherweise nicht nur VW - begangen hat, und zwar nicht nur im Hinblick auf die bereits von mir angesprochenen Problematik, dass eine ganze Technologie in Verruf kommt, sondern dass auch die Produktion „Made in Germany“ insgesamt ihren Ruf erschüttert sieht. Dass ein Management - auf welcher Ebene auch immer - so etwas geplant und zugelassen hat, erschüttert mich, und ich habe überhaupt kein Verständnis dafür.

Uwe Lajosky (CDU/CSU): Eine weitere Frage zu Abschaltvorrichtungen und zum Motorschutz. In Ihrer Amtszeit sind die Verabschiedungen der Abgasvorschriften der Euro-5- und -6-Norm gefallen und auf europäischer Ebene die Verordnung 715/2007. Der Sachverständige Professor Dr. Beidl hat in Bezug auf Artikel 5 der Verordnung im Ausschuss von Grauzonen gesprochen. Das hat er gemacht nach dem Protokoll - ich zitiere das mal - der 4. Sitzung im 5. Untersuchungsausschuss vom 08.09.2016, Seite 20, 21. Das nur fürs Protokoll.

In dem juristischen Gutachten von Professor Dr. Brenner wird ausgeführt, dass der Ausnahmeoption des Motorschutzes die rechtsstaatlich gebotene Bestimmtheit, ja selbst die rechtsstaatlich mindestens gebotene Bestimmbarkeit fehlt. Bestimmtheit oder mindestens Bestimmbarkeit erscheinen nach Professor Dr. Brenner jedoch zwingend erforderlich, um den Fahrzeugherstellern die Möglichkeit zu nehmen, sich in extensiver und zum Teil durchaus missbräuchlicher Art und Weise auf die Ausnahmebestimmung zu berufen. Teilen Sie diese Einschätzung, dass man dort wesentlich konkreter hätte werden müssen?

Zeuge Wolfgang Tiefensee: Das kann ich jetzt im Nachhinein nicht bewerten, aber wenn Sie jetzt die Abschaltautomatiken, die Abschaltvorrichtungen bzw. die Abschaltsoftware ansprechen, dann denke ich, in meiner Erinnerung da einiges bei Professor Brenner, aber auch bei Greenberg Traurig gelesen zu haben, nämlich dass wir zwei Sachverhalte haben: Das eine ist, dass die Abschaltvorrichtung, sollte sie derart missbraucht werden, wie VW das offensichtlich getan hat - - dass das selbstverständlich unzulässig ist, und auf der anderen Seite wohl - ich erinnere mich, das aus den Gutachten gelesen zu haben -, dass diese Abschaltautomatiken natürlich dazu führten oder dazu benutzt wurden, besser gesagt, dass einzelne Komponenten im Probetrieb einzeln getestet werden konnten, was die Frage der Geschwindigkeit, die Frage von Kraftstoff und dergleichen mehr anbetraf, aber selbstverständlich im Rahmen des Rechtlichen und im Rahmen des Prüfprotokolls, nämlich des Neuen Europäischen Fahrzyklus.



5. Untersuchungsausschuss

Noch einmal: Offensichtlich ist hier mit krimineller Energie eine zulässige - auch im Prüfprotokoll, Prüfzyklus zulässige - Einrichtung missbraucht worden, um sich einen Wettbewerbsvorteil zu verschaffen, und das ist natürlich nicht akzeptabel, jetzt im Nachhinein betrachtet.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Es gibt ja auch Abschaltanlagen, die auf Temperaturbasis den europäischen Normen auch entsprechen. Die sind auch mit den Graubereichen entsprechend gemeint und haben auch in der Folge jetzt dazu geführt, dass man das auch noch mal sehr genau beleuchtet hat. Haben Sie damals in Bezug auf die Graubereiche, die dadurch entstehen - gar nicht mal auf die Frage, dass VW das jetzt entsprechend manipuliert hat, sondern auf die Graubereiche, die dort da sind durch diese Verordnung - - haben Sie dort im Rahmen Ihrer Ressorts darüber diskutiert und gegebenenfalls versucht, auf europäischer Ebene eine Veränderung herbeizuführen?

Zeuge Wolfgang Tiefensee: Ich kann mich selbstverständlich jetzt nicht an Gespräche von vor zehn Jahren erinnern, aber ich möchte noch einmal auf einen entscheidenden Punkt hinweisen, der Ihre Frage tangiert. Die eine Seite ist, ob man ein Prüfverfahren ständig überarbeitet und den Gegebenheiten anpasst, und die andere Frage ist, ob mit krimineller Energie etwas ausgenutzt wird. Wenn Sie jetzt mehrfach von Grauzonen sprechen, dann ist die Frage nicht eine Grauzone, die eine kriminelle Handlung ermöglicht, sondern möglicherweise eine Grauzone, die sich im Laufe der Zeit - - Sie wissen, die Prüfverfahren verändern sich; wir haben jetzt im Jahre 2017 ganz andere Möglichkeiten als im Jahre 2000 oder 2003, als die On-Board-Diagnose-Unit eingeführt wurde, eingeführt werden musste laut europäischem Recht. Aus diesem Grund müssen wir sehr unterscheiden zwischen dem, was den Prüfern aufgegeben ist und an welcher Stelle sie welche Prüfverfahren einzusetzen haben, und der Ausnutzung von Einheiten und offensichtlich auch der elektronischen Abschaltanlage und der entsprechenden Software durch kriminelle Handlungen.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Eine weitere Frage zu dem Thema. Gemäß Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung 715/2007 ist die Verwendung von Abschaltanlagen im Grundsatz ja verboten, nur aus Gründen des Motorschutzes - das ist das, was ich eben auch gesagt hatte - eben erlaubt. Der EMIS, der Untersuchungsausschuss des Europäischen Parlaments, betonte in seinem Berichtsentwurf:

Das Versäumnis der Mitgliedstaaten, ein wirksames Marktüberwachungssystem zu organisieren, stellt einen Verstoß gegen EU-Recht dar.

Und so weiter. - Diese Schlussfolgerung unterstellt, dass das es für das KBA ein gültiges EG-Recht entsprechend gegeben hätte, was dafür hätte sorgen müssen, dass eine Prüfung stattfindet. Gibt es diese Rechtsgrundlage aus Ihrer Kenntnis heraus?

Zeuge Wolfgang Tiefensee: Soweit Sie sich auf die Verordnungen bzw. die Richtlinien aus dem Jahre 2007 beziehen, 2007/2008: Es gibt natürlich die Umsetzungspflicht. Sie wissen, eine Verordnung gilt automatisch. Eine Richtlinie bedarf eines Gesetzesaktes. Hier ist die Kraftfahrzeug- oder Fahrzeuggenehmigungsrichtlinie zum entsprechenden Zeitpunkt erlassen worden, die die Umsetzung dieser EG-Richtlinien zum Gegenstand hatte. Die entsprechenden Prüfverfahren sind eins zu eins - davon gehe ich aus - in den deutschen Institutionen - sprich: dem Kraftfahrzeug-Bundesamt bzw. der BAST - umgesetzt worden.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Zunächst einmal recht herzlichen Dank.

Zeuge Wolfgang Tiefensee: Vielen Dank.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann hat Oliver Krischer von den Grünen das Wort, bitte.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. - Herr Tiefensee, ich will noch mal darauf zurückkommen,



5. Untersuchungsausschuss

was der Vorsitzende eben schon gefragt hat. Anfang 2009 gab es eine öffentliche Debatte darüber, dass die regelmäßige Abgasuntersuchung für Dieselfahrzeuge abgeschafft wurde oder in 2010 abgeschafft werden sollte. Die DUH hat Sie damals angeschrieben. Erinnern Sie sich an die Debatte insgesamt, was damals der Hintergrund war?

Zeuge Wolfgang Tiefensee: Nein, ich erinnere mich nicht an die Debatte. Ich habe natürlich jetzt im Nachhinein noch mal gelesen, was da alles debattiert wurde. Vielleicht allgemein gesprochen: Natürlich sind für einen Bundesverkehrsminister genauso wie für einen Bundesumweltminister - das galt früher, das gilt heute - ganz unterschiedliche Interessen abzuwägen, wenn es darum geht, Vorhaben in Gang zu setzen. Da sind die Deutsche Umwelthilfe, NABU genauso zu hören und zu berücksichtigen wie diejenigen, die eher auf der Seite der Automobilindustrie sind. Sicherlich wird es darüber eine Debatte gegeben haben. Ich erinnere mich aber nicht, dass das meinen Tisch erreicht hätte.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): War Ihnen bekannt, dass zu dem Zeitpunkt DaimlerChrysler in den USA zu einer damals - heute würde man fast darüber lachen - Rekordstrafe von 94 Millionen US-Dollar verurteilt wurde, weil diese On-Board-Units manipuliert waren und nicht eine Fehlfunktion des Katalysators - - nicht aufgezeigt haben?

Zeuge Wolfgang Tiefensee: Nein, das ist mir nicht bekannt gewesen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): War Ihnen nicht? Gut.

Dann würde mich interessieren: Das Umweltbundesamt und dann auch zusammen mit dem Bundesumweltministerium hat ab 2007 eine Konzeption für den Feldtest entwickelt, haben den länger intern diskutiert, wo unter anderem das Ziel war, auch Abschaltvorrichtungen zu finden. Der Begriff taucht dort auf. Am Ende ist dieses Projekt nicht realisiert worden, weil im Bundesumweltministerium die Zuständigkeit nicht vorhanden ist und man sagte: Wir müssen das mit dem Verkehrsministerium klären. - Wir haben dazu

auch den Kollegen Gabriel und den Abgeordnetenbereich befragt. Können Sie sich an die Debatte mit Herrn Gabriel oder dem Haus Bundesumweltministerium erinnern über dieses Thema?

Zeuge Wolfgang Tiefensee: Erinnern kann ich mich nicht nach zehn Jahren, habe allerdings gelesen, dass diese Debatte wohl stattgefunden hat zwischen den zwei Häusern. Ich habe es bereits in meiner letzten Antwort angesprochen: Es galt, immer wieder über neue technische Standards zu diskutieren, über deren Einführung. Da war eine Balance aus Umweltbelangen, aber natürlich auch Belangen der Automobilindustrie in beiden Häusern zu finden. Ich erinnere, dass Sigmar Gabriel genauso für Umweltbelange wie für Arbeitsplätze gestanden hat, wie ich das für mich in Anspruch nehme. Diese Diskussionen sind geführt worden. Ich habe noch einmal ein wenig nachgelesen, aber die Möglichkeit, über die On-Board-Diagnosesysteme zu entsprechend verlässlichen Daten zu kommen, war - so vermute ich - damals State of the Art, und die entsprechenden elektronischen oder technischen Einrichtungen, die etwas anderes ermöglicht hätten, sind jetzt langsam entwickelt worden und sind wohl jetzt - so habe ich gelesen - in den letzten zwei, drei Jahren in einer Qualität vorhanden, dass man darüber nachdenken kann, sie einzusetzen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich glaube, hier ging es nicht um On-Board-Messungen, sondern einfach um einen Feldtest, um zu gucken: Halten die Fahrzeuge, die auf der Straße rumfahren, tatsächlich Grenzwerte, die vorgegeben sind, ein? Haben Sie denn eine Erklärung dafür? Da kommt ein Ressort an und sagt: Wir haben einen Vorschlag. Wir würden gerne einen Feldtest machen. Wir würden auch einen großen Teil finanzieren. - Wieso das scheitert, das ist mir gar nicht erklärlich. Haben Sie eine Erklärung dafür, wieso dann - - Ja, später ist es gemacht worden, aber ganz anders. So. - Haben Sie eine Erklärung dafür, warum es dann bis 2011 dauert, bis ein viel kleinerer Versuch stattfindet?

Zeuge Wolfgang Tiefensee: Nein. - Ich sagte bereits, dass ich die Diskussion nicht erinnere. Es kann durchaus sein, dass wir im Einvernehmen -



5. Untersuchungsausschuss

aber das vermute ich jetzt - gesagt haben: Sowohl die technischen Voraussetzungen sind nicht da als auch die Prüfverfahren. - Dabei beziehe ich mich auf meine Antwort weit zuvor. Die Prüfverfahren sind in der Weise nicht reproduzierbar, sind nicht justiziabel, sind nicht aussagekräftig genug. Nach meiner Erinnerung ist der technische Stand eben nicht so gewesen, als dass man das hätte tatsächlich einführen können. Aber die genaue Diskussion erinnere ich nicht. Ich weiß nur, dass wir in verschiedensten Bereichen zwischen dem Umweltministerium und dem Verkehrsministerium gemeinsam an einem Strang gezogen haben. Ich erinnere Sie nur an die Diskussionen über die Long- oder GigaLiner, wo wir in der gleichen Weise zusammen an einer Front gekämpft haben, um die entsprechenden Verkehre, die gebrochenen Verkehre, zu verhindern bzw. den Kombiverkehr zu ermöglichen. Oder denken Sie an die Frage der Einführung neuer Technologien. Ich habe 2006 die Wasserstoff-Initiative ins Leben gerufen. Ich erinnere mich, 2006 mit dem Chef des NABU und dem VW-Markenvorstand eine Kampagne gestartet zu haben zum möglichst spritsparenden Fahren und vieles andere mehr. Da gibt es eine sehr gute Zusammenarbeit. Ich denke, auch auf diesem Feld haben wir gemeinsam einen guten Kompromiss gefunden. An die Gespräche selbst erinnere ich mich natürlich nicht mehr.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay, für diese Runde war es das.

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

Kirsten Lühmann (SPD): Die anderen Zeugen, die wir hier gehört haben, haben uns auch technisch erklärt, dass es eben nicht möglich ist, dass man bei einem mit so vielen Parametern belegten Thema wie Abgas, wo es ja auf Temperatur, Höhe über Normalnull usw. ankommt, einen Labortest machen kann, der eins zu eins mit dem Straßentest übereinstimmt. Darum ist ja auch auf europäischer Ebene versucht worden, einen Straßentest zu entwickeln, den man dann mit dem Rollentest vergleichen kann, zwar nicht mit dem Faktor 1, aber mit anderen Faktoren. Das war ja eine Diskussion, die hat zu der Zeit angefangen, als Sie

Minister waren. Die Frage ist: Wie hat sich Deutschland in Europa an dieser Diskussion beteiligt? Denn diese Feldüberwachung, über die wir gerade geredet haben - sowohl die gemeinsame, die 2011 durchgeführt wurde, als auch die anderen -, da war Deutschland ja relativ führend. Wie haben wir uns europäisch eingebracht in der Weiterentwicklung der Testmöglichkeiten auch auf der Straße?

Zeuge Wolfgang Tiefensee: Ich bin Ihnen dankbar, dass Sie noch mal darauf hinweisen, dass Deutschland in einer Reihe von Umweltbelangen federführend an der Spitze der Bewegung ist und dass es meine Aufgabe genauso wie die des Kollegen Gabriel war, ganz Europa mitzunehmen. Das ist in vielen Fällen - Herr Krischer weiß -, wenn ich an die Diskussionen des Erneuerbare-Energien-Gesetzes denke und vieles andere mehr - - dass das gar nicht leicht war. Also, hier spielt Deutschland, vertreten nicht nur mit seinen beiden Ministern, aber auch mit seinen beiden Ministern, eine führende Rolle. Ich erinnere jetzt nicht mehr genau, ob und wie wir zum Beispiel in der Verkehrsministerkonferenz darüber gesprochen haben, aber es ging immer wieder darum, natürlich Abgaswerte zu senken, und das europaweit, um hier keine Wettbewerbsnachteile aufkommen zu lassen, und andererseits natürlich die Produktzyklen der Automobilindustrie im Blick zu behalten.

Ich beantworte Ihre Frage aber noch einmal aus der Sicht heute und noch einmal aus meiner Sicht als Ingenieur. Ich halte es für extrem ambitioniert, weg vom Labor vergleichbare, reproduzierbare und letztlich justiziable Werte zu messen; denn es geht hier letztlich um Zulassung und Nichtzulassung, um die Einstufung von technischen Komponenten wie zum Beispiel einem Motor oder der Abgaseinrichtung. Es ist die Aufgabe - nach meinem Dafürhalten -, jedes Produkt in allen erdenklichen Einsatzfällen mit einem reproduzierbaren Prüfverfahren im Labor so zu testen, dass es eindeutig ist. Das ist mit den umfangreichen Regelungen, die beispielsweise in der EU-Verordnung bzw. -Richtlinie und ihren Anlagen angehängt und beschrieben sind, der Versuch, und der muss natürlich immer wieder den neuen Gegebenheiten, den neuen Erfordernissen



5. Untersuchungsausschuss

angepasst werden. Nach meinem Dafürhalten ist es die Aufgabe des aktuellen Verkehrsministers, mit seiner europäischen Familie dafür zu sorgen, dass im Labor das abgebildet werden kann.

Die zweite Seite ist: Wenn ich testen soll, wie oft ein Handy von 10 m auf den Boden fallen kann, ehe es kaputt ist, und ich lege, in dem Bilde gesprochen, eine Matratze drunter aus krimineller Energie, verfälsche also das Prüfverfahren, dann ist nicht das Prüfverfahren an sich falsch, sondern dann muss derjenige belangt werden, der die Verbraucher täuscht, das Prüfverfahren verändert und demzufolge natürlich auch die Werte, die am Ende rauskommen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie haben es eben noch mal betont, dass es insbesondere darauf ankommt, dass man Prüfverfahren hat, die reproduzierbar sind. Nun haben wir im weiteren Vorschreiten des Untersuchungsausschusses hier auch immer wieder erfahren, dass das mit dem gegebenen Prüfverfahren schwierig ist und deshalb Veränderungen erforderlich sind. Diese Diskussionen sollen aber offenbar auch schon ab Inkrafttreten der Verordnung stattgefunden haben, also, als 2007 dann die EU-Verordnung in Kraft trat, dass man sehr bald merkte: Es ist mit dem NEFZ nicht vollumfänglich garantiert, dass wir wirklich die realen Werte abbilden. - So weit die Vorabinformation, die wir hier in unserer Arbeit bekommen haben.

Sie sagten vorhin, Sie könnten sich an diese genaue Diskussion nicht mehr so erinnern in 2007. An welchen Stellen wurde es dann in Ihrem Hause - - Oder hätte es diskutiert werden müssen, wenn es da abweichende Positionen gibt, oder dass man sich mit den Verordnungen und den Schwierigkeiten der Umsetzung der Verordnung auseinandergesetzt hat? Wenn Sie sich jetzt selber da nicht so ausdrücklich dran erinnern können: Hätte es diese Diskussion geben müssen, oder haben Sie eine Vermutung, dass sie an anderer Stelle in Ihrem Hause stattgefunden hat, ohne dass Sie selber daran beteiligt waren?

Zeuge Wolfgang Tiefensee: Ganz viel Hypothese -

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja.

Zeuge Wolfgang Tiefensee: - oder hypothetische Frage. Wir beurteilen das Handeln der Europäischen Union und der deutschen Bundesregierung oder letztlich auch des Deutschen Bundestages aus dem Blickwinkel von 2015/2016/2017. Ich kann mich nur wiederholen: Es kommt darauf an, dass nach dem Stand der Technik, nach allem, was man zu dem Zeitpunkt weiß, Prüfverfahren entwickelt werden und natürlich eins zu eins in allen europäischen Ländern umgesetzt werden, die dazu führen, dass zum Beispiel die Schadstoffemission nicht nur gemessen, sondern auch auf die lange Sicht minimiert wird. Dazu spielen natürlich die Euro-Normen eine ganz entscheidende Rolle.

Wie ich schon sagte: Ich erinnere mich jetzt nicht an eine flammende, an eine heftige Diskussion über die Frage, ob die gerade erlassene Richtlinie und die dahinterliegende Verordnung schon wieder Novellierungsbedarf hätten, sondern ich erinnere mich, dass wir auf allen Feldern, wo es um die Senkung von CO₂-Ausstoß, von Stickoxiden und dergleichen mehr - - auf europäischer Ebene immer wieder die Frage war: „Inwieweit können wir vorangehen? Inwieweit können wir der Umwelt Genüge tun und der Gesundheit der Menschen?“, und auf der anderen Seite die Produktionszyklen, die nun mal in ganz Europa bei vielen, vielen Autoherstellern zu berücksichtigen sind, und die damit einhergehende Arbeitsplatzsicherheit - wie man das in gute Balance bringt. Diese Diskussion wurde natürlich geführt. Im Detail erinnere ich mich nicht, vor zehn Jahren bereits über diese sehr explizite, sehr technische Frage diskutiert zu haben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Nach den bisherigen Verhandlungen hier im Untersuchungsausschuss war uns immer wieder wichtig, zu erfahren, welchen Verlauf denn diese vom UBA und hier schon angesprochene Feldüberwachungsstudie - - wie viele Diskussion sie ausgelöst hat. Wir haben viel darüber gesprochen, dass der Prozess sehr lang war, bis es dann zu einer entsprechenden Konzeption kam, um das umzusetzen. Sie waren zu der damaligen Zeit der verantwortliche Verkehrsminister, mit dem zusammen das stattfinden sollen, weil das BMUB seinerzeit festgestellt hat - oder BMU -, man wird



5. Untersuchungsausschuss

es nicht selber machen, sondern das BMVBS seinerzeit musste dann die Federführung übernehmen. Der Zeuge Hubert Steinkemper sagte hier vor diesem Ausschuss hinsichtlich der Haltung Ihres damaligen Ministeriums - Zitat -:

... die Begeisterung, dieses Vorhaben anzugehen, war nicht übermäßig ausgeprägt ...

Das ist das vorläufige Stenografische Protokoll 10 I, Seite 79.

Auch wenn Sie das nicht in Gänze mehr in Erinnerung haben, wie der Verlauf dieses Planungsverfahrens gewesen ist, ist Ihnen erinnerlich, dass es aktiv betrieben worden ist, das nicht in dem Umfang, wie es das UBA mal geplant hat, umzusetzen? Was waren Ihre möglichen Argumente, oder was waren Ihre Argumente dagegen, das nicht in dieser Tiefe, wie es seinerzeit Herr Umweltminister Gabriel angehen wollte - - dass es diese Tiefe aus Sicht des Bundesverkehrsministeriums nicht geben sollte?

Zeuge Wolfgang Tiefensee: Sie haben den Kollegen zitiert, der etwas von mangelnder Begeisterung gesagt hat. Das wird sicherlich auch seine persönliche Erinnerung sein. Das ist ein untechnischer Begriff, den ich jetzt annehmen oder auch zurückweisen kann. Das ist nichts, womit man einen Untersuchungsausschuss behelligen sollte, sondern hier müssen die Fakten klar auf den Tisch: An welcher Stelle ist aktenkundig, dass wir irgendetwas zusammen mit dem Umweltministerium nicht umgesetzt hätten, was wir hätten umsetzen können?

Ich würde ganz gerne noch einmal den Gedankengang in eine andere Richtung drehen. Die Diskussion, die offensichtlich - Sie haben die Unterlagen studiert - über die Feldversuche stattgefunden hat, ist die eine Seite. Die andere Seite ist: Sie müssen sich doch die Frage stellen, ob, wenn nicht mit krimineller Energie eine Abschaltautomatik eingesetzt oder missbraucht worden wäre, dann nicht auch ohne einen Feldversuch auf dem normalen Prüfstand sich schon die enorm höheren Abgaswerte gezeigt hätten. Ich bin jetzt in der Weise kein Techniker, aber das liegt auf der

Hand. Ich bräuchte - das wissen wir jetzt im Nachhinein - die Diskussion darüber, ob jetzt ein Feldversuch im Jahre 2008, 2009, 2010 oder wann auch immer eingeführt werden soll - - bräuchten wir nicht, um die kriminelle Energie auszuschließen. Oder im Umkehrschluss: Ich behaupte, ohne dafür den Beweis antreten zu können, dass ohne die Abschaltvorrichtung auch auf dem regulären Prüfstand nach der neuen europäischen Fahrzyklusregelung, nach allem, was in diesen Prüfzyklen vorgeschrieben war, zu erkennen gewesen wäre, dass die Motoren, die Einrichtungen des VW, nicht den entsprechenden Normen entsprechen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke sehr. Keine weiteren Fragen an Sie. - Dann ist jetzt noch mal die SPD an der Reihe. - Keine weiteren Fragen. Bündnis 90/Die Grünen mit weiteren Fragen an den Zeugen? - Bitte.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Tiefensee, mich wundert das jetzt schon ein bisschen. Das war - - In Ihre Zeit fällt die Schaffung der Verordnung, über die wir jetzt diskutieren. Da sagen Sie: Okay, das habe ich nicht mehr so in Erinnerung, was da im Detail war. - Es war der Feldversuch. Es gab gleichzeitig die Geschichte, auf die die DUH mehrfach aufmerksam gemacht hat. Muss ich mir das denn so vorstellen, dass das Thema Abgas in der Zeit, in den Jahren, nicht so das wichtigste - - nicht so im Fokus stand der Arbeit? Weil sonst würde man sich an solche Vorgänge ja möglicherweise doch in irgendeiner Weise erinnern.

Zeuge Wolfgang Tiefensee: Da war ganz, ganz viel wichtig. Ich erinnere mich ganz besonders - ich hatte es bereits angesprochen - an die Zeit 2008/2009, wo uns existenzielle Fragen umgetrieben haben. Aber selbstverständlich spielt für einen Bundesverkehrsminister - letztlich auch für den Bundesbauminister - die Frage der Umwelt, die Frage des CO₂-Ausstoßes, der Einsatz von schwierigem Material und dergleichen mehr eine ganz wichtige Rolle. Sie werden mir trotzdem gestatten, dass ich mich nicht an das einzelne Gespräch erinnere. Wir haben - so habe ich das in den mir zugänglichen Unterlagen gelesen - alles



5. Untersuchungsausschuss

das, was die Europäische Union vorgibt - Verordnungen sowieso, aber auch Richtlinie -, getreu und termingetreu umgesetzt. Da ging es dem Verkehrsminister genauso wie der Regierung insgesamt: eins zu eins umzusetzen und dafür zu sorgen, dass Wettbewerbsgleichheit in der EU stattfindet, und auf der anderen Seite dafür zu sorgen, dass wir in Richtung Umweltbelangen Schritt für Schritt vorankommen. Ich denke, das können wir mit Stolz sagen: Das haben wir in gleicher Weise umgesetzt.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Jetzt haben Sie gesagt „eins zu eins umsetzen“. Die Bundesregierung ist mit einem Vertragsverletzungsverfahren konfrontiert, dass die Sanktionsvorschriften dieser EU-Richtlinie in Deutschland nicht umgesetzt worden sind. War das damals mal irgendwo eine Debatte?

Zeuge Wolfgang Tiefensee: Auch aus dem, was ich gelesen habe, geht hervor - das stützen die beiden von mir angesprochenen Gutachter Greenberg Traurig und auch Professor Brenner -, dass wir pünktlich zum April 2009, Ende 2009 - 27. April veröffentlicht im Gesetzesblatt -, unsere Fahrzeuggenehmigungsrichtlinie erlassen haben, die nicht nur auf die Richtlinie und Verordnung verweist, sondern alles das eins zu eins umsetzt, was gefordert ist.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Haben Sie denn dann eine Erklärung, wie die EU-Kommission dazu kommt, jetzt gegen Deutschland ein Vertragsverletzungsverfahren einzuleiten, genau in der Frage?

Zeuge Wolfgang Tiefensee: Ich habe mich nicht damit beschäftigt, wie die Klageschrift ist oder ob das bereits durch die Bundesregierung, durch die aktuelle Bundesregierung und deren Verkehrsminister, gewürdigt und beantwortet worden ist. Ich habe aus den Akten nur gelesen - Erinnerungen habe ich daran nicht -, dass wir wie in allen anderen Fälle nach bestem Wissen und Gewissen die Verordnung umgesetzt und die Richtlinien in deutsches Recht übersetzt haben, sowohl inhaltlich als auch termingetreu. Ich wüsste nicht, wo an dieser Stelle pflichtwidrig gehandelt worden wäre, aber das wird man sehen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Es wäre nur die Frage, ob Sie eine Erinnerung dran haben, ob damals über Sanktionsvorschriften oder so in irgendeiner Weise diskutiert worden ist.

Zeuge Wolfgang Tiefensee: Nein, das habe ich nicht in Erinnerung, aber die Kraftfahrzeuggenehmigungsrichtlinie sagt ja eindeutig etwas dazu, wie es mit den Sanktionen aussieht. Also, von daher würde ich als deutscher Bundesverkehrsminister - aber das ist jetzt sehr spekulativ - einer solchen Klage sehr gelassen gegenüberreten.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wir haben es ja dann auch ab 2003 schon, jährlich fortfolgend, also auch in Ihrer Amtszeit, mit dem ADAC EcoTest zu tun, der immer deutlicher aufzeigte die Diskrepanz zwischen den Angaben des Verbrauchs und dem tatsächlichen Verbrauch respektive CO₂-Ausstoß. Da hat Sie dann am 12. September 2007 anlässlich der Eröffnung der IAA auch die DUH angeschrieben und sagte: Da muss etwas unternommen werden. - Diese ganze Diskussion Diskrepanz - ich rede jetzt nicht von Stichoxiden, sondern von CO₂ und Benzinverbrauch -, haben Sie da eine Erinnerung, was da getan worden ist oder hätte getan werden müssen?

Zeuge Wolfgang Tiefensee: Nein, ich habe bereits auf die Frage des Vorsitzenden geantwortet, dass ich keine Erinnerung habe, dass es ein Gespräch mit der DUH oder BUND oder ADAC gegeben hätte in dieser Angelegenheit. Und noch einmal: Wenn es tatsächlich Beweise dafür gegeben hätte, dann wäre das Anlass gewesen, auf europäischer Ebene die entsprechenden Prüfverfahren zu verändern. Da das nicht geschehen ist - auch nicht nach meiner Amtszeit -, kann ich mir vorstellen, dass die Argumente damals nicht stichhaltig genug waren.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich sage Ihnen mal ein Beispiel: Die DUH hat Ihnen damals geschrieben, dass die Diskrepanz beim alten Modell eines Smart mit einem Spritverbrauch 20 Prozent war, das neue Modell, das Nachfolgemodell, was in dem Jahr 2007 auf den



Markt gekommen ist, 45 Prozent. Der ADAC liefert da ähnliche Daten. Die sind auch an Sie gegangen. Wie haben Sie dadrauf geguckt? Haben Sie gesagt: „Ja, das ist dann so“, oder war das überhaupt kein Thema?

Zeuge Wolfgang Tiefensee: Ich erinnere mich nicht, dass ich das auf meinem Schreibtisch gehabt hätte.

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

Vorsitzender Herbert Behrens: Jetzt ist die CDU/CSU-Fraktion dran.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Keine weiteren Fragen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie hat keine weiteren Fragen. - Okay, dann war es nicht ganz so schlimm mit dem Übergehen. Auch meinerseits: Ich habe keine weiteren Fragen. Die SPD-Fraktion?

Arno Klare (SPD): Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Die Grünenfraktion auch nicht. - Die Nachfrage: Besteht der Wunsch oder die Notwendigkeit, den Zeugen in einer eingestuften Sitzung zu befragen? - Das ist nicht der Fall.

Dann ist die Befragung, Herr Tiefensee, für Sie heute beendet. Im Rechtssinne wird die Vernehmung erst dann abgeschlossen sein, wenn Sie nach der Sichtung des Protokolls die Möglichkeit hatten, da noch mal draufzugucken und unter Umständen Korrekturen oder Richtigstellungen vorzunehmen. Dann beschließt der Ausschuss über den Abschluss der Vernehmung. Für heute herzlichen Dank und schönen Abend noch.

Zeuge Wolfgang Tiefensee: Vielen Dank. - Ich wünsche noch gute Arbeit. Vielen Dank.



**Vernehmung des Zeugen
Dr. Peter Ramsauer**

Vorsitzender Herbert Behrens: Liebe Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrte Damen und Herren! Herr Ramsauer, vielen Dank, dass Sie uns zur Verfügung stehen können. Über Ihre Rechte und Pflichten als Zeuge habe ich Sie bereits vorhin zusammen mit Ihrem Kollegen und Herrn Odenwald informiert.

Bevor ich jetzt zur Vernehmung zur Sache komme, möchte ich Sie zunächst bitten, zur Person auszusagen und Ihren Vornamen und Nachnamen, Ihr Alter, Ihren Beruf und Ihren Wohnort zu Protokoll zu geben, bitte.

Zeuge Dr. Peter Ramsauer: Herr Vorsitzender, liebe Kolleginnen und Kollegen, mein Name ist Dr. Peter Hermann Ramsauer. Der zweite Vorname „Hermann“ ist aber nicht gebräuchlich, aber er steht so in der Geburtsurkunde. Ich habe von der Ausbildung her zwei Berufe, nämlich Diplom-Kaufmann zum einen, zum anderen Müllermeister, Handwerksmeister. Ich habe meinen privaten Wohnsitz in der Stadt Traunreut, hier im Stadtteil Traunwalchen in der Mühlenstraße 1. Mein Geburtsdatum ist 10. Februar 1954. - War das jetzt vollständig, oder?

Vorsitzender Herbert Behrens: Das war vollständig.

Zeuge Dr. Peter Ramsauer: Okay. - Der ausgeübte Beruf - Entschuldigung -: Mitglied des Deutschen Bundestags. Das muss man auch noch sagen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, und von meiner Seite aus noch einen herzlichen Glückwunsch nachträglich zum Geburtstag.

Zeuge Dr. Peter Ramsauer: Stimmt, ja. Fällt mir auch gerade auf. Danke schön. - Deswegen habe ich es aber nicht gesagt, sondern weil Sie mich darum gebeten hatten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Dr. Ramsauer, Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung schriftlich informiert.

Zeuge Dr. Peter Ramsauer: Ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: Wenn dem so ist, dann kann ich, glaube ich, auf die mündliche Wiederholung verzichten, und wir können dann gleich in die Vernehmung einsteigen.

Sie haben die Möglichkeit, zunächst im Zusammenhang darzulegen, wenn Sie es wünschen, und das darzustellen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist. Dann hätten Sie jetzt das Wort.

Zeuge Dr. Peter Ramsauer: Vielen Dank. - Ich habe erwogen, ein Eingangsstatement zusammenzustellen, aber ich habe mich dazu entschlossen, darauf zu verzichten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut, dann ist das Verfahren so, dass ich zunächst als Ausschussvorsitzender ein paar Fragen an Sie richten werde, und dann gehen wir in die Fraktionsrunde, um die weiteren Themen zu besprechen.

Meine Frage vorweg: Wie haben Sie sich auf die heutige Vernehmung vorbereitet? Haben Sie mit jemandem noch mal gesprochen oder Einsicht in die Akten genommen?

Zeuge Dr. Peter Ramsauer: Ich habe mich natürlich auf diese Sitzung und den Zeugenstand vorbereitet. Das ist in meiner über 26-jährigen Mitgliedschaft im Deutschen Bundestag das erste, allererste Mal, dass ich in einem Untersuchungsausschuss als Zeuge befragt werde. Ich habe zur Vorbereitung Kontakt aufgenommen mit der sogenannten Stabstelle des federführenden Ministeriums BMVI, um mich dort über die Gepflogenheiten der Ausschussprozeduren zu erkundigen, und diese Auskünfte wurden mir in hinreichender Weise gegeben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut, dann zum Gegenstand selber. - Es geht natürlich auch und insbesondere um die am 20. Juni 2007 beschlossene Verordnung der EU, die Nummer 715/2007, wo es um die Typpenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen geht und um den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge. Was ist Ihnen - - Nein, das



5. Untersuchungsausschuss

war eben falsch. Es geht um die Verordnung 2007. Meine Frage an Sie ist: Ist Ihnen diese Verordnung bekannt? Haben Sie sich dort intensiver oder am Rande damit beschäftigt? Eine zweite Frage: Ist Ihnen über Nutzfahrzeuge Euro 5 und 6 und über deren Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge etwas bekannt? Das sind meine beiden Fragen an der Stelle.

Zeuge Dr. Peter Ramsauer: Wie Sie schon gesagt haben, Herr Vorsitzender: Das Jahr 2007. Das lag vor meiner Amtszeit. Ich nehme an, Sie haben hierzu den vorhergehenden Zeugen befragt. In meiner Amtszeit als Bundesverkehrsminister haben diese Fragen, die Sie jetzt gerade angeschnitten haben, in meiner Wahrnehmung keine, keinerlei derartige Rolle gespielt, dass dies zu Vorgängen geführt hätte mit hoher Tagesaktualität oder von struktureller Bedeutung, die mir im Gedächtnis haften geblieben wären. Natürlich tauchen diese Fragen - Abgaswerte - gerade auch auf europäischer Ebene auf, aber auf europäischer Ebene nicht in der federführenden Zuständigkeit der EU-Verkehrskonferenz, sondern dort verortet bei den Umweltpolitikern. Natürlich haben diese Fragen immer mal wieder eine Rolle gespielt, auch in Korrespondenzen, aber sehr, sehr spärlich. Es dürften dazu auch äußerst wenige Akten im Ministerium vorliegen, sodass für mich diese Fragen in meiner Amtszeit, was meine heutige Wahrnehmung und Erinnerung angeht, eine in der Tat nebensächliche Rolle gespielt haben, zumindest nicht in einer Weise, die auch nur annähernd eine Dimension erreichte hätte, die wir heute wahrnehmen aus den Ereignissen heraus, die wir alle kennen und weswegen dieser Untersuchungsausschuss auch gebildet wurde.

Gerade auch diese Frage von Abschaltvorrichtungen oder Abschaltvorrichtungen - wie auch immer man es bezeichnen will -, also diese Verwendung - wenn ich jetzt diesen Untersuchungsausschusszweck nehme - von Abschaltvorrichtungen, das aufzuklären, also, das hat überhaupt nie eine Rolle gespielt. Abschaltvorrichtungen - der Begriff allein kommt mir in dem Zusammenhang jetzt das allererste Mal eigentlich unter im Zuge

dieses - - seit 2015. Also, wir wissen, dass das ohnehin verboten ist. Und wenn es irgendwelche Hinweise gegeben hätte, also wenn ich damals irgendwelche Hinweise gehabt hätte, dass so was erwogen wird oder dass es so was gibt, dann wäre man natürlich unverzüglich und intensiv tätig geworden, um das aufzuklären, abzustellen usw. Aber es gab keinerlei solche Hinweise für mich in meiner Amtsführung.

Der andere Bereich, dass zwischen dem, was an Prospektangaben von den Herstellern angegeben wird einerseits, und den Realbetriebsemissionen - - dass es hier Abweichungen gibt, das war im Grunde genommen - - Das weiß man. Auch der Laie weiß dies, und dass es die Realbetriebsemission als solche auch nicht gibt, das weiß man auch. Auch wenn Sie ein und dasselbe Fahrzeug nehmen und fünflei Fahrer drauf setzen, werden Sie fünflei Realbetriebsemissionen mindestens bekommen, vielleicht auch bei ein und demselben Fahrer, wenn der unterschiedliche Strecken fährt oder auch vielleicht sogar dieselbe Strecke und die Ampelschaltungen unterschiedlich sind. - So viel vielleicht zu dem, was in meiner Amtszeit zu diesen Themen aufgeschlagen bzw. eben nicht aufgeschlagen ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: Da würde ich ganz gerne noch mal zu einzelnen Ereignissen kommen, die wir aus den Akten dann auch herauslesen konnten, auch Ihre Amtszeit betreffend. Wir haben eben mit Ihrem Vorgänger darüber gesprochen, was allgemein bekannt war, dass es erhebliche Abweichungen gibt zwischen Rollenwerten und den realen Werten. Es gibt aber eben auch seitens der Deutschen Umwelthilfe, und zwar auch schon sehr frühzeitig, den Hinweis, dass man unter Umständen dahinter aktive Manipulationen vermuten könnte. Mit diesem Ansinnen ist auch die Deutsche Umwelthilfe an Ihr Ministerium seinerzeit herangetreten im Februar 2005. Das ist aus unserem MAT DU-1, Ordner 1, Blatt 16. Da gibt es ein schriftliches Ersuchen um ein Gespräch mit - -

Ulrich Lange (CDU/CSU): Moment. 2005?

Vorsitzender Herbert Behrens: Habe ich „2005“ gesagt?



5. Untersuchungsausschuss

Ulrich Lange (CDU/CSU): Sie haben gerade „2005“ gesagt, und das wäre außerhalb des Untersuchungszeitraums.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nein, das war die Fußnote 5. - Also, es gibt ein schriftliches Ersuchen aus dem Jahr 2010 - am 10. Februar übrigens -, und zwar wurde dann der - - ein Gespräch mit dem Parlamentarischen Staatssekretär Andreas Scheuer, auf das wird verwiesen, und zwar: Andreas Scheuer und Jürgen Resch von der DUH tagten am 5. Mai 2010, nachdem diese Bitte um ein Gespräch - - stattgefunden hatte. Weitere Gespräche gab es eben auch mit dem BMVBS und der Deutschen Umwelthilfe am 2. Juli 2010 und am 10. Februar 2011. Darum meine Frage: Sind Sie von Ihrem Staatssekretär über diese Gespräche zwischen ihm und der Deutschen Umwelthilfe, wo es um diese Frage „Abweichungen in den Realemissionen“ ging, informiert worden?

Zeuge Dr. Peter Ramsauer: Wenn ich zurückblende in diese Anfangszeit der Übernahme des Ministeriums: Ich glaube, es war eher eine dreistellige Zahl von Gesprächsersuchen, die mich in den ersten Monaten der Amtszeit erreicht haben, was auch völlig natürlich ist. Wenn ein neuer Minister kommt, wollen alle Verbände usw. Gespräche führen. Mir wurde von einem Mitarbeiter meines Hauses damals gesagt, es gebe im Bereich des damaligen Ministeriums - es war wesentlich umfassender als das heutige, also Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung - - Ein Beamter hat mir gesagt: Herr Minister, Sie haben im Bereich Ihres Ministeriums 140 Verbände. - Ich konnte das - - Ich habe das nie genau nachgezählt, aber gefühlt waren es viel mehr. Das ergibt sich aus der Themenbreite dieses Ministeriums. Jetzt sind es wahrscheinlich weniger. Und entsprechend viele Anfragen hatte ich natürlich auch.

Wahrscheinlich waren es mehr als hundert Anfragen, Gesprächsbitten in den ersten drei oder vier Monaten. Die kann man nicht selbst führen, sondern man verteilt diese Gespräche dann auf Staatssekretäre, die allesamt - die beamteten und die Parlamentarischen zusammengerechnet, fünf - auch neu waren. Man verteilt diese Gespräche, manche - vermute ich mal -, auch auf die Ebene

der Abteilungsleiter. Da gibt es dann gewisse Unterscheidungsmerkmale: Handelt es sich um einen Präsidenten eines Verbandes oder Hauptgeschäftsführer oder Geschäftsführer, je nachdem. Es sind aber eher praktische Dinge. Wie Sie sagen, Herr Vorsitzender, hat dieses Gespräch wohl der Parlamentarische Staatssekretär Andreas Scheuer geführt. Ob er mich unterrichtet hat damals, also, das könnte ich jetzt definitiv aus dem Gedächtnis nicht mit einem Ja oder Nein klipp und klar apodiktisch beantworten bei dieser Masse von Gesprächen, die geführt worden sind. Bitte sehen Sie es mir nach, dass ich über eine solche Unterrichtung jetzt keine präzise Erinnerung habe. Aber ich nehme an, dass im dortigen Bereich des Staatssekretärs in irgendeiner Weise man wohl einen Aktenvermerk oder irgendetwas möglicherweise - möglicherweise - gemacht hat.

Jedenfalls hatte ich den Eindruck, dass für den Fall, dass der von Ihnen genannte Geschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe - - wenn er behauptet, er hätte solche Hinweise gegeben, dass er das in der Folgezeit nicht hat erhärten können. Wäre das der Fall gewesen, also hätten sich solche Hinweise hart ergeben, dann wären die bestimmt verfolgt worden. Aber ich verweise auf das, was ich vorher gesagt habe: Mich haben keine solchen Hinweise erreicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Mhm. - Dann nur noch mal kurz, aber schon mit einem Zeitsprung in das Jahr 2013. Am 18. Juni 2013 wurde von Ihnen ein zur Information vorgelegtes Papier mit dem Titel „Repräsentative Kraftstoffverbrauchsangaben bei Pkw - neuer weltweit harmonisierter Prüfzyklus und Testprozedur (WLTP)“ unterzeichnet, und da heißt es im ersten Absatz - Zitat, und zwar nach dem Material BMVI-2-3, Referat LA 27, Ordner 8, Blatt 115 -:

Vor dem Hintergrund der Relevanz des Themas „CO₂-Emissionen von Kraftfahrzeugen“ im Rahmen der Klimapolitik wird seit Jahren die Diskrepanz zwischen den in der Typgenehmigung ermittelten Werten zu den realen Kraftstoffverbräuchen bzw. CO₂-Emissionen kritisch in der Öffentlichkeit diskutiert. Neben den teils



5. Untersuchungsausschuss

unrealistischen Testbedingungen wird von Umwelt- und Verbraucherschutzorganisationen, beispielsweise Deutsche Umwelthilfe (DUH) und ADAC, insbesondere auch die zunehmende Ausnutzung von Flexibilitäten und Schlupflöchern im Typgenehmigungsverfahren durch die Automobilhersteller kritisiert.

Wie haben Sie damals diese Information bewertet?

Zeuge Dr. Peter Ramsauer: Ich versuche, das Dokument gerade zu finden, aber ich finde es leider jetzt auf die Schnelle nicht. Jedenfalls: Ich habe Ihnen sehr genau zugehört. Ich kann Ihnen dazu beim besten Willen aus dem Stegreif keine Antwort geben. Wissen Sie, solche Vorgänge bekommen Sie pro Woche 100, 200, und Jahre später - - Ich kann mich daran nicht in einer Weise erinnern, dass ich Ihnen dazu jetzt eine erschöpfende Antwort geben könnte.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, sicherlich sind wir jetzt hier wesentlich sensibler, und im Jahr 2017 sowieso. Aber es sind natürlich doch kritische Begriffe aufgetaucht: „Schlupflöcher im Typgenehmigungsverfahren“. Das ist ja nicht irgendwas. Darum fragte ich Sie, ob möglicherweise Ihrerseits auch nachgefragt worden ist, was es denn mit den „Schlupflöchern“ auf sich hat, weil das ja grundsätzlich auch die Typgenehmigung von Fahrzeugen infrage stellt, wenn es denn da Umgehungstatbestände gibt. Aber Sie sagten eben gerade, Sie hätten sich nicht weiter damit befassen müssen, weil das nicht an Sie herangetragen worden ist. Habe ich Sie da richtig verstanden?

Zeuge Dr. Peter Ramsauer: Ich kenne - - Könnten Sie Quelle vielleicht noch mal nennen?

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, wir können Sie Ihnen gerne vorlegen, selbstverständlich.

(Dem Zeugen werden Unterlagen vorgelegt - Der Zeuge nimmt Einsicht in diese Unterlagen)

Zeuge Dr. Peter Ramsauer: Das sind solche Vorgänge, wie man sie jede Woche hundert- - zig hundertfach bekommt, vorgelegt bekommt. Wenn sich hieraus ein realer Hinweis ergeben hätte auf das Vorhandensein einer Abschaltvorrichtung, wäre das sofort - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Nein, nein, es geht ja um Schlupflöcher.

Zeuge Dr. Peter Ramsauer: Aber um das geht es hier nicht: Schlupflöcher. Wenn ich das jetzt auf die Schnelle mir ansehe, dann waren wir doch damals auch schon unterwegs, um das bisherige N- - Wie hieß es?

Vorsitzender Herbert Behrens: Damals galt NEFZ.

Zeuge Dr. Peter Ramsauer: Das alte, aus den 90er-Jahren stammende -

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, genau.

Zeuge Dr. Peter Ramsauer: - NZF - helfen Sie mir -, -

Vorsitzender Herbert Behrens: NEFZ, Neuer Europäischer Fahrzyklus.

Zeuge Dr. Peter Ramsauer: - NEFZ, zu ersetzen. Neue Europäische Zulassungsprozedur, oder so ähnlich hieß es, -

(Ulrich Lange (CDU/CSU):
Wir können es inzwischen
alle rückwärts buchstabieren!)

Vorsitzender Herbert Behrens: Genau.

Zeuge Dr. Peter Ramsauer: - die zu dem Zeitpunkt schon alt war, weil der Begriff aus den 90er-Jahren stammte, -

Vorsitzender Herbert Behrens: 92, ja.

Zeuge Dr. Peter Ramsauer: - und der Ersatz durch das weltweit harmonisierte - - dieses Worldwide Harmonized LTP-Procedure - - zu ersetzen. Das war offensichtlich damals erkannt.



5. Untersuchungsausschuss

Man war wohl unterwegs, diese möglichen Schlupflöcher, von denen ich hier lese, durch dieses neue WLTP zu schließen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Meine Frage war, ob Sie da konkret etwas veranlasst haben, seitens Ihres Hauses nachgefragt haben, was mit den Schlupflöchern gemeint sein könnte.

Zeuge Dr. Peter Ramsauer: Herr Vorsitzender, noch mal: Ich kann Ihnen diese Frage nicht beantworten aus dem Gedächtnis. Man müsste übermenschliche Fähigkeiten haben bei dieser Masse von solchen Vorgängen, die dem Minister vorgelegt werden, und das nach Jahren, auch wenn es jetzt vier Jahre, knapp vier Jahre, sind. Das übersteigt das Erinnerungsvermögen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann war das, was die einleitenden Fragen - - zunächst alles. Dann gebe ich das Wort weiter an die CDU/CSU-Fraktion. Kollege Lange.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ja, danke. - Herr Ramsauer, ich fasse das jetzt erst mal, glaube ich, noch mal richtig zusammen: Sie persönlich haben von Abschaltvorrichtungen und manipulativen Abschaltvorrichtungen erstmals im September 2015 auch aus der Presse erfahren, vorher nicht in der Tätigkeit als Bundesminister?

Zeuge Dr. Peter Ramsauer: So ist es.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Jawohl. - Jetzt haben wir den Vorgang Deutsche Umwelthilfe schon aufgeklärt: Das Gespräch hat der Staatssekretär Andreas Scheuer geführt. Auch hier in diesen Akten sind bisher keine Beweise aufgetaucht, dass die Deutsche Umwelthilfe damals Beweise oder Substanzielles dem Staatssekretär vorgelegt hätte.

Jetzt gibt es noch das Bundesumweltamt, das UBA. Jetzt kommt meine Standardfrage, wie immer, aber die kommt auch hier: September 2015, „Sprachregelung“. Ich kann es - ich weiß nicht, zum wievielten Mal - hier zitieren. Soll ich?

(Zurufe: Ja!)

- Okay. - MAT A UBA-1-2, Ordner 48 von 88, Seite 446. Das brauchen Sie nicht rauszusuchen, weil das Zitat ist im Endeffekt selbstredend, absolut selbstredend. Da formuliert das UBA:

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.

Es geht hier um diese Abschaltvorrichtungen.

Ist Ihnen in der Zeit als Minister vom UBA - - sind Sie da vom UBA drauf aufmerksam gemacht worden, dass es solche Abschaltvorrichtungen gibt bzw. dass in Fahrzeugen Software eingesetzt wird, die die Rollenprüfsituation erkennt und damit in unzulässiger Weise eine Abschaltvorrichtung manipuliert?

Zeuge Dr. Peter Ramsauer: Eine solche Information ist mir in keiner Weise erinnerlich. Ich unterstreiche, was ich vorher gesagt habe, dass in meiner Erinnerung, in meiner Wahrnehmung es keinerlei Hinweise darauf gab, dass eine solche Abschaltvorrichtung in Form einer Software existiert oder beabsichtigt gewesen wäre. Wenn das so gewesen wäre, dann hätten wir ja einen starken Hinweis oder einen wie auch immer gearteten Hinweis gehabt, der verfolgt worden wäre. Aber wie ich mit dem klaren Ja auf Ihre erste Frage bereits gesagt habe: Erst im Herbst 2015 habe ich davon, von diesen Dingen, erfahren und gehört.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Gut. Danke schön. - Das wäre jetzt auch der erste Zeuge gewesen, der das nämlich bestätigt hätte.

Ich komme jetzt noch zu sprechen auf das Thema „Einfluss Automobilindustrie auf BMVI“; ich nenne es mal als Überschrift ganz allgemein. In einem Interview, das Sie zusammen mit Herrn Wissmann am 7. September 2012 im *Handelsblatt* gegeben haben, beantworten Sie die Frage, ob Sie als Verkehrsminister eigentlich Anwalt der Autobranche und der Autofahrer sind, mit



5. Untersuchungsausschuss

der Aussage - jetzt wörtlich; hier die Fundstelle:
MAT A VA-1-1, Ordner 14, Seite 249/250 -:

Ich bin Anwalt der deutschen
Wirtschaft und unterstütze deut-
sche wirtschafts- und industriepo-
litische Interessen. Was da alles
ausgekocht wird und zu erhebli-
chen Mehrkosten führen würde,
muss gebremst werden.

Diese Aussage war dann auch bereits in der letz-
ten Periode Gegenstand einer Kleinen Anfrage,
Bundestagsdrucksache 17/14698.

Mich würde jetzt noch mal Ihre persönliche Ein-
ordnung interessieren zum Verhältnis zur Auto-
mobilindustrie im Allgemeinen, und ob man aus
diesem Interview entnehmen können sollte, dass
Regelungen, Abgasregelungen, im Sinne der Her-
steller versucht wurden - - weicher auszugestal-
ten.

Zeuge Dr. Peter Ramsauer: Es ist ein völlig natür-
liches Recht und die Pflicht eines Ministers und
seines Apparats, sich mit den Vertretern der
Wirtschaftszweige auseinanderzusetzen und zu
befassen, die im Zuständigkeitsbereich, im Wirk-
bereich des Ministeriums eine wie auch immer
geartete Daseinsberechtigung haben. Ich habe
vorher bereits gesagt, man hat mir mitgeteilt am
Anfang, es gebe da 140 Verbände - gefühlt, wie
gesagt, wesentlich mehr. Deswegen ist es ganz
normal, dass man als Minister zuzüglich seines
Apparats, also Staatssekretäre, mit all diesen Ver-
bänden, Vereinigungen, Organisationen ein offe-
nes und möglichst regelmäßiges Kontaktgebaren
pflegt und sich damit auch mit den Interessen
auseinandersetzt. Die Automobilwirtschaft ist im
damaligen Spektrum ja nur ein ganz winziger
Ausschnitt vom gesamten Spektrum gewesen. Es
ging ja hin bis sozialer Wohnungsbau und Wohn-
geld, also der ganz andere Bereich: Bauwirt-
schaft, Immobilien und, und, und und und, und,
und. Und der Verkehrsbereich mit unzähligen
Einzelverbänden zu Lande, zu Wasser und in der
Luft.

Ich kenne diese Drucksache, die zitierte, natür-
lich auch. Wenn man hier einen Vorwurf daraus
konstruieren würde aus dieser Formulierung aus

diesem Doppelinterview, dann kann man am bes-
ten verweisen auf das, wie hier in der zitierten
Drucksache auf Seite 31 geantwortet wird. Ich
nehme jetzt nur den ersten Satz, aber das liegt ja
alles vor; ich brauche das alles nicht vorzulesen.

Die Bundesregierung betrachtet es
ausdrücklich als ihre Aufgabe,
und sie arbeitet zum Wohle der
Allgemeinheit konsequent daran,

- Zitat -

„die Wettbewerbsfähigkeit der
deutschen Wirtschaft weiter zu
stärken, um Wachstum und Be-
schäftigung dauerhaft zu sichern ...

Und so weiter, und so fort. - Dann kommen das
Zitatende und weitere Ausführungen.

Also, ich bin mit mir vollkommen im Reinen,
was eine solche mögliche Vorhaltung anbelangt.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Okay, wir sind uns
auch im Reinen, und damit gebe ich weiter. -
Danke schön.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann geben wir
weiter an die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen.
Oliver, bitte.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja,
Herr Dr. Ramsauer, in welcher Weise hat denn
das Thema „Stickoxidbelastung in Städten“ in Ih-
rer Amtszeit eine Rolle gespielt?

Zeuge Dr. Peter Ramsauer: Das kam natürlich
immer wieder mal zur Sprache. Allerdings ist das
natürlich eine Frage, die weniger federführend
im Verkehrsministerium lag, sondern im Um-
weltministerium, diese Frage im Zusammenhang
mit Ausbauten, mit dem Bau von Ortsumfahrun-
gen, um diese Belastungen zu mindern. Aber
diese Fragen waren natürlich weit, weit weg von
den Fragestellungen, die sich ab September 2015
dann ergeben haben in Bezug auf mögliche Ma-
nipulationen bei der Abgasmessung.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Hatten Sie denn - - Ich sage mal ein Beispiel; da



5. Untersuchungsausschuss

gibt es viel aus Ihrer Amtszeit. Im Juli 2011 - gibt es auch Presseberichterstattung drüber - hat der ADAC einen BMW - „BMW“ sage ich schon -, einen BMW 116i - der Vorsitzende verwechselt die Zahlen, ich die Buchstaben - auf Stickoxide getestet, und der hält bei 120 die Grenzwerte ein. Fährt er 130, dann überschreitet er den Grenzwert um das Dreißigfache. Damals, 2011, sechs Jahre her.

Ich gehe mal davon aus - - Ich könnte Ihnen jetzt weitere Beispiele zitieren, wo öffentliche Berichterstattung darüber stattfindet und Debatte darüber stattfindet, dass Fahrzeuge offensichtlich im Realbetrieb beim Thema Stickoxide stark überhöhte Werte haben. Inwieweit hat das in Ihrem Haus denn eine Rolle gespielt? Ist das mal irgendwo besprochen worden?

Zeuge Dr. Peter Ramsauer: Ich kann mich an eine solche Berichterstattung nicht erinnern, aber ich gehe mal davon aus, wenn es diese Berichterstattung gegeben hat, dass sich dann die zuständige Unterbehörde darum auch federführend kümmert. Ich hatte zu meiner Zeit, wenn ich es richtig im Kopf habe, 64 nachgelagerte Behörden, eine davon das Kraftfahrt-Bundesamt, und dann eine weitere bekannte, die BAST, also insgesamt angeblich 64. Man muss sich auch als Minister darauf verlassen können, dass, wenn es solche Anhaltspunkte gibt, sich zuständige Untergliederungen oder nachgeordnete Behörden dann auch entsprechend einschalten.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, kann ich das richtig interpretieren: Das ganze Thema „Stickoxide als Emissionen aus dem Fahrzeug“, was ja in Ihrem Verantwortungsbereich lag, das war in Ihrer Amtszeit zu keiner Zeit irgendwo ein Thema?

Zeuge Dr. Peter Ramsauer: Ja, das kann schon ein Thema gewesen sein, aber keines, was zu einem derartig herausragenden, strukturellen, strategischen Thema werden würde, wie das nach dem September 2015 der Fall geworden ist.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja gut, aber es war nun Gegenstand von öffentlicher Berichterstattung, es gab Verordnungen usw.

Also, dass das so - - Es fällt zum Beispiel auch in Ihre Amtszeit, dass die Endrohrmessung beim Diesel abgeschafft worden ist. Das hatte Ihr Vorgänger noch veranlasst, aber die Umsetzung ist dann in Ihre Amtszeit gefallen. Das war auch Gegenstand von öffentlichen Debatten. Da taucht das Thema dann auch auf. Können Sie sich da erinnern? Gerade diese Messungen an einzelnen, vielen Fahrzeugen - wäre ja auch eine Möglichkeit gewesen, auf Auffälligkeiten aufmerksam zu werden.

Zeuge Dr. Peter Ramsauer: In meiner Wahrnehmung hat das nicht - - zumindest nicht dazu geführt, dass von der zuständigen Unterbehörde ein Alarmruf an die Leitung des Hauses ergangen wäre, zumindest in keiner Weise, von der ich heute sagen könnte, man hätte es werten müssen als einen belastbaren Hinweis darauf, dass mit einer solchen Abschaltvorrichtungssoftware gearbeitet wird.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich rede jetzt gar nicht mal von Abschaltvorrichtungen, sondern einfach nur mal über die Stickoxidbelastung in Städten und die Emissionen aus Fahrzeugen. War das denn in Gesprächen mit anderen Ressorts - mit den Kollegen aus dem Umweltressort - irgendwo mal ein Thema?

Zeuge Dr. Peter Ramsauer: Das mag sein, dass das auf Arbeitsebene der Fall war, aber ich kann mich in meiner Erinnerung also nicht erinnern, dass ich auf Ministerebene mit dem damaligen Umweltminister - ich glaube, das war dann Röttgen und danach Altmaier - in meiner Zeit darüber offizielle Gespräche geführt hätte.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Haben Sie denn in irgendeiner Weise, weil die Grundlage ist ja eine EU-Verordnung, die jetzt auch immer wieder in der Kritik steht - - Gab es denn zu dem Themenkomplex Gespräche auf europäischer Ebene, also nicht nur Stickoxide, sondern dabei ist auch immer wieder das Thema CO₂ - - spielt eine Rolle. Die deutsche Automobilindustrie ist sehr umtriebig, hat Sie auch angeschrieben in Sachen CO₂-Grenzwerte und immer davor gewarnt: Macht bloß nicht zu viel. - Was waren da so Punkte, an die Sie sich erinnern könnten?



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Dr. Peter Ramsauer: Zunächst mal sind das zwei Dinge, die hier zur Debatte stehen. Zunächst mal auf europäischer Ebene. Noch mal: Diese Dinge waren auf europäischer Ebene in der federführenden Zuständigkeit der Umweltpolitik, also der entsprechenden Kommission und dann auch anzusprechen über das deutsche Umweltministerium. Die Verkehrsministerkonferenz auf EU-Ebene hat sich mit völlig anderen Themen - Single European Sky zum Beispiel, die Einrichtung der Functional Airspace Blocks - unter anderem auch unter dem Aspekt auseinandergesetzt, dass man die Emissionen im Flugverkehr eindämmt oder wie man in Zukunft mit Volcanic Ash Contingency umgeht, solche Dinge. - Das eine.

Das andere, was das Einbringen der deutschen Automobilindustrie angeht: Natürlich war es eine Debatte: Wo setzt man Grenzwerte an? So niedrig, dass sie kaum jenseits einer realistischen Einhaltbarkeit sind, Entwickelbarkeit sind? Oder setzt man sie realistisch an? Es gab dann die entsprechenden Einigungen innerhalb der Bundesregierung, wo ich mich auch einmal - das habe ich jetzt auch noch mal gesehen, das Schreiben - an den Umweltminister Röttgen gewandt hatte, einen Vorschlag zu unterstützen, der dann, glaube ich, zunächst mal bei 145 oder was Gramm pro Kilometer CO₂-Ausstoß liegt, und dann diese zeitliche Staffelung auf 95 g. Das sind die Dinge, an die ich mich jetzt kursorisch erinnere.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das war jetzt alles.

Vorsitzender Herbert Behrens: Die SPD-Fraktion ist an der Reihe. Kirsten Lühmann, bitte.

Kirsten Lühmann (SPD): Herr Ramsauer, es gab ein gemeinsames Projekt zur Feldüberwachung. Das wurde begonnen vor Ihrer Zeit, aber durchgeführt in Ihrer Zeit, und zwar mit dem Umweltminister, mit dem UBA zusammen. Das war - -

Zeuge Dr. Peter Ramsauer: Wie war das mit Umweltministerium? Ich habe Sie nicht verstanden.

Kirsten Lühmann (SPD): Da ist ein Projekt gemacht worden zu dem Thema Feldüberwachung.

Das war relativ einzigartig, dass das Bundesminister- - das Umweltministerium mit dem Verkehrsministerium zusammen etwas macht. Das ist begonnen worden schon zu Tiefensees Zeiten - zumindest die Diskussionen -, aber gemacht wurde es in Ihrer Zeit. Könnten Sie uns was dazu sagen, weil wir von anderen Zeugen gehört haben, dass es wirklich auch etwas Besonderes war?

Zeuge Dr. Peter Ramsauer: Ich kann Ihnen dazu nichts berichten.

Kirsten Lühmann (SPD): Gut. - Die andere Frage von mir war schon von Herrn Krischer so ähnlich gestellt worden: In Ihrer Amtszeit, wie hat sich Deutschland aufgestellt in Europa in der Diskussion nicht der Höhe der Grenzwerte, sondern in der Frage: „Wie messe ich das? Wie überprüfe ich die Grenzwerte?“?

Zeuge Dr. Peter Ramsauer: Ich kann Ihnen zu diesen technischen Fragen aus meinem Gedächtnis leider Gottes keine Angaben machen.

Kirsten Lühmann (SPD): Die anderen Fragen, die ich hätte, sind alle schon gestellt worden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Dr. Ramsauer, auch wenn da Ihrerseits jetzt die Projektentwicklung nicht mehr so präsent ist, wie Sie sagen, sind doch schon, das Feldüberwachungsprojekt betreffend, relevante Dinge dort zusammengetragen worden. Das Projekt wurde dadurch ausgelöst, dass man das Nichtfunktionieren von Abgaskatalysatoren festgestellt hat und dann der Frage nachgehen wollte: Wie kommt es eigentlich zu diesen dramatischen Abweichungen zwischen Rollenprüfstandswerten und den Realwerten? So, wie Kollegin Lühmann schon darstellte, hat es auch einen sehr langen Prozess gegeben, um dieses Projekt überhaupt ans Laufen zu bekommen. In der weiteren Projektlaufzeit ist beispielsweise eben auch ein bestimmtes Fahrzeug von VW aufgefallen, nämlich der Golf VI TDI. Am 2. Februar 2011 wurden die Mitglieder der Lenkungsgruppe dieses Projekts, bestehend aus BMVBS, KBA, BMU und UBA, darüber informiert, dass beim Golf VI TDI Abweichungen der CO- und CO₂-Emissionen festgestellt worden seien. Das ist das Material BMUB-2-1, Ordner 5, Blatt 186. Dem



5. Untersuchungsausschuss

wurde dann doch erheblicher Wert beigemessen, dieser Information. Sind Sie Ihrer Erinnerung nach über dieses auffällige Messergebnis informiert worden seinerzeit?

Zeuge Dr. Peter Ramsauer: Ich schließe das nicht aus. Ich habe aber, wie die Juristen, glaube ich, sagen, keine klare, keine positive Erinnerung an einen solchen Vorgang. Wie gesagt, Sie werden jede Woche mit Hunderten von solchen Dingen überschwemmt. Ich habe keine positive Erinnerung daran, an diesen Vorgang, kann aber natürlich es nicht kategorisch ausschließen, dass irgendeine solche Information möglicherweise erfolgt ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich will es zumindest noch mal hier erwähnt haben, auch im weiteren Verlauf des Projekts und der Nachprüfung anderer VW-Fahrzeuge, dass dort so eine Information auf die nächste dann folgte. Ich lasse diese Detailfragen einfach mal weg und will mich noch mal auf eine Frage konzentrieren, und zwar: Obwohl anfangs vorgeschlagen worden war, dass ein umfassenderes Prüfkonzept zugrunde zu legen sei, um diesen Ursachen der Abweichung dann auf die Spur zu kommen, wurde der Prüfumfang auf Bereiche beschränkt, die gesetzlich geregelt sind. Also nur das wurde geprüft, was auch wirklich dann im Gesetz steht. Das ist das Material BMUB-2-1, Ordner 4, Blatt 20. Es gab darüber eine Empfehlung. Die vom UBA empfohlene Ermittlung der Schadstoffemissionen außerhalb des Prüfbereichs - in Klammern: Off-Cycle Emissions - sowie in Verdachtsfällen Überprüfung, ob Einrichtungen zur Zykluserkennung vorhanden sind - Cycle Beating -, waren im endgültigen Vorschlag nicht mehr enthalten.

Dann haben wir aber von unserem - - Das ist noch mal eben die Quelle dazu: Das ist ebenda, Blatt 39.

Allerdings sagte der Zeuge Sigmar Gabriel vor diesem Ausschuss aus, dass in dem Vorschlag, den das BMU mit dem BMVBS abstimmte, noch der Begriff „Cycle Beating“ vorgekommen sei. Erst im Zuge der Abstimmung zwischen BMU und BMVBS sei das Konzept angepasst und geän-

dert worden. Das ist in dem Stenografischen Protokoll Nummer 18, Seite 17 ff. nachzulesen.

Meine Frage an Sie: War Ihnen das Konzept - - oder war Ihnen in diesem Konzept für eine Feldüberwachung bekannt, dass die Begriffe „Off-Cycle Emissions“ und „Cycle Beating“ darin enthalten gewesen sind?

Zeuge Dr. Peter Ramsauer: Ich kann in meiner heutigen Erinnerung mit diesen Begriffen nichts anfangen. Es mag sein, dass sie damals in - - Ich schließe nicht aus, dass diese Begriffe damals vorkamen. Aber, wie gesagt, das hat sich, wenn, dann möglicherweise auf der Arbeitsebene vollzogen.

Sie sprachen gerade von mehr allgemeinen Fragen. Ich erinnere daran, dass ich bei der Übernahme des Ministeriums ja eine neue Unterabteilung eingerichtet habe mit dem Titel „Klima- und Umweltschutzpolitik“ - gerade auch mit Blick darauf, dass in diesem Bereich der Klima- und Umweltschutzpolitik, wo es Anknüpfungspunkte gibt im Mobilitätsbereich, Verkehrsbereich, zu Lande, zu Wasser und in der Luft, muss man sagen, aber genauso im Gebäudebereich, Energieeffizienz in Gebäuden - - dass hier verstärktes Augenmerk darauf gerichtet wird. Ich gehe davon aus, dass im Bereich dieser Unterabteilung auch diese sehr, sehr spezifischen Detailfragen mit solchen Begriffen wie gerade zitiert die entsprechende Aufmerksamkeit und Abarbeitung erfahren haben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Ich habe keine weiteren Fragen im Augenblick und gebe das Wort weiter an die CDU/CSU-Fraktion.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ich habe insofern keine Fragen mehr, nur eine kleine Feststellung, damit hier nicht ein falscher Eindruck entsteht. Ich habe mich gerade noch mal versichert: Das Feldversuchskonzept, Herr Vorsitzender, auf das Sie gerade die Frage bezogen haben und den Zeugen Gabriel ins Spiel gebracht haben, das war in der Zeit des Verkehrsministers Tiefensee mit dem Umweltminister Gabriel, und das war eine Vereinbarung bzw. ein Ausverhandeln zwischen von Randow und Machnig. Nur damit wir jetzt



5. Untersuchungsausschuss

hier nicht Dinge durcheinanderbringen. Das wollte ich an der Stelle nur klargestellt haben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Das geht aus meinen Unterlagen nicht hervor. Ich danke für den Hinweis.

Ich habe im Moment keine weiteren Fragen. Ich gebe das Wort weiter an die SPD-Fraktion.

Kirsten Lühmann (SPD): Die hat auch im Moment keine weiteren Fragen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Oliver Krischer für die Grünen, bitte.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, ich würde noch mal zwei Sachen nachfragen. Zum einen die heute und hier immer wieder zitierte EU-Verordnung 715/2007. Das ist die Verordnung, wo diese ganzen Fragen Abgasüberwachung und so geregelt sind. Die konkrete Umsetzung fällt auch in Ihre Amtszeit, also die Umsetzung in deutsches Recht. Die ist natürlich von 2007, aber das zieht sich über einen längeren Zeitraum. Sind Sie da in irgendeiner Weise mal mit konfrontiert worden?

Zeuge Dr. Peter Ramsauer: Herr Kollege Krischer, ich schließe das nicht aus, dass ich da mal konfrontiert worden bin. Aber ich verwende jetzt noch mal die Formulierung: Mir fehlt jede jetzt positive Erinnerung an einzelne solche Vorgänge. Mehr kann ich Ihnen dazu nicht sagen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. - Dann versuchen wir es mal mit dem, was eigentlich jeder Autofahrer kennt, und zwar die Frage, dass man auf einem Fahrzeug stehen hat - - Mir ist das jedenfalls so gegangen als ehemaliger Fahrer eines VW Passat: Der soll 3,9 l verbrauchen, aber man schafft es nicht. Das weist der ADAC schon ab 2003 in jährlichen Tests immer sehr deutlich nach, wie sehr das auseinanderfällt, Realverbrauch und gemessener Verbrauch in den Angaben. Damit sind Sie auch konfrontiert worden, Deutsche Umwelthilfe, eines der vielen hundert Schreiben, die Sie sicherlich bekommen haben. Ist das Thema, diese Realverbräuche in Widerspruch zu den Verbrauchsangaben der

Automobilhersteller, denn bei Ihnen mal aufgeschlagen? Damit steht natürlich das CO₂-Thema mit im Zusammenhang.

Zeuge Dr. Peter Ramsauer: Noch mal - ich komme jetzt in die Wiederholungsschleife von Dingen, die ich bereits erwähnt habe -: Auf EU-Ebene in der Zuständigkeit diese Fragen der umweltpolitischen Institutionen und auf nationaler Ebene, sofern es gegenständlich von faktischem Regierungshandeln geworden ist, dazu geführt hat, dass diese Messsysteme - jetzt wie bei dem WL, Worldwide Procedure; Sie wissen, was ich meine - - dass die alte Verfahrenstechnik ersetzt worden ist durch die neue, um solche möglicherweise Schlupflöcher zu ersetzen. Details dazu aus dieser Zeit, aus meiner Zeit, vermag ich Ihnen aus meiner Erinnerung nicht zu berichten.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich meine, ich rede jetzt gar nicht so von Verwaltungsumsetzung. Das ist ja ein Thema, was man als Leser der *ADAC Motorwelt* auch in der Zeit regelmäßig präsentiert bekam und was Gegenstand von vielfältiger Debatte war. Hätte ja sein können, dass den Verkehrsminister eine solche Frage auch mal umtreibt. Ich rede jetzt gar nicht von EU-Verordnungen, die umgesetzt werden müssen, sondern einfach die Frage, dass es hier um Verbraucherschutz geht und dass es hier um Fragen geht, dass Menschen ein Auto mit bestimmten Verbrauchswerten kaufen, dann aber erleben, dass es andere hat.

Zeuge Dr. Peter Ramsauer: Ja, ja, aber wissen Sie, wenn Sie den Versuch machen, die Hunderte - ich glaube, eher Tausende - von Fachblättern und Publikationen - wahrscheinlich Tausende - einigermaßen im Blick zu behalten als Minister, dann müssen Sie über völlig überirdische Fähigkeiten verfügen. Ich glaube, man kann sagen, dass diese Problematik als solche durch die Vorgänge, die Sie kennen, aufgegriffen worden ist, um diese Schlupflöcher oder diese Abweichungen zwischen Prüfstand einerseits und Realbetrieb auf der anderen Seite aufzuklären und dem Abhilfe zu schaffen.



5. Untersuchungsausschuss

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber ich vermute mal, Sie selber sind doch auch Autofahrer. Haben Sie das nie erlebt?

Zeuge Dr. Peter Ramsauer: Ich habe sogar erlebt, dass ich durch geeignete Fahrweise den angegebenen Wert unterschritten habe, was mir aufgefallen ist.

(Heiterkeit)

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann sind Sie wahrscheinlich der Erste in Deutschland. Gut.

Zeuge Dr. Peter Ramsauer: Ja, einer ist immer der Erste.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Einer ist immer der Erste. - Gut, keine weiteren Fragen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das war es bei Ihnen. - CDU/CSU-Fraktion. Kollege Lange.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Nachdem immer einer der Erste ist, bin ich jetzt der Erste, der sagt: Wir sind fertig.

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Dr. Ramsauer, dann würde ich Sie ganz gerne bezüglich der Endrohrmessung und der Forderung nach deren Wiedereinführung befragen. Seitens des Umweltbundesamtes - - konstatierte das UBA bereits im Jahr 2011 zur Geeignetheit der On-Board-Einrichtung, der OBD-Kontrolle, Folgendes: In einem auf Messungen aus 2010 beruhenden Vortrag von Lars Mönch vom UBA unter dem Titel „Weiterentwicklungsmöglichkeiten der Abgasuntersuchungen von im Verkehr befindlichen Fahrzeugen“ heißt es:

Der Großteil der im Projekt simulierten abgasrelevanten Fehler wurde sowohl an Pkw mit Otto- als auch mit Dieselmotoren von der OBD nicht erkannt oder nicht als abgasrelevanter Fehler gespeichert, obwohl mit den Fahrzeugen auch längere Laufstrecken durchgeführt wurden.

Das ist das Material UBA-2-1, Ordner 87, Blatt 33. - Überdies heißt es in der Stellungnahme zum Abschlussbericht „Weiterentwicklung der Abgasuntersuchung von Kraftfahrzeugen“ vom 02.09.2011 - das ist UBA-2-1, Ordner 70, Blatt 143 -:

Die im Projekt simulierten abgasrelevanten Fehler wurden von der OBD überwiegend nicht erkannt bzw. nicht als abgasrelevante Fehler gespeichert. Die obligatorische Endrohrmessung ab Schadstoffklasse Euro 5 ist deshalb wieder vorzuschreiben.

Und weiter heißt es dort:

Die Abschaffung der Messbefreiung - Endrohrmessung - für Fahrzeuge mit OBD-System führt zu keiner relevanten Kostenerhöhung.

Das ist ebenda zu finden, Blatt 144.

Schließlich lautet es in dem Bericht des UBA zum Abschlussbericht „Weiterentwicklung der Abgasuntersuchung von Kraftfahrzeugen“ im Juli 2011 - Quelle ebenda, Blatt 166; Zitat -:

Die Ergebnisse des Vorhabens zeigen deutlich, dass die OBD bei Fahrzeugen bis zu Euro 5-Klasse nicht ausreicht, um abgasrelevante Fehler sicher zu detektieren. Das UBA hält eine obligatorische Endrohrmessung bei der AU für zwingend notwendig.

Meine Frage an Sie: Wurden Ihnen, Herr Ramsauer, diese Ergebnisse seinerzeit zur Kenntnis gebracht? Können Sie sich daran erinnern?

Zeuge Dr. Peter Ramsauer: Ich muss jetzt hier, Herr Vorsitzender, wieder sagen: Ich kann das nicht ausschließen. Eine Erinnerung daran habe ich allerdings nicht. Noch mal: Von dieser Qualität von Vorgängen werden Sie als Minister überschwemmt, und das führt dann natürlich - - Von anderen Ministerien ist mir berichtet worden,



5. Untersuchungsausschuss

wenn ich mich beklagt habe, dass diese manchmal Hunderte und Tausende Vorgänge pro Monat nicht bewältigbar sind, dass woanders dann im Verfahren hingeschrieben wird: hat dem Minister vorgelegen. Also „vorgelegen“, das heißt: Es lag vor. Ob es der Minister dann gelesen hat oder nicht, das ist die andere Frage. Aber Sie können von solchen Dingen schlicht und einfach eine dauerhafte Erinnerung nicht gewährleisten.

Im Übrigen bitte ich zu berücksichtigen: Das UBA war keine nachgelagerte Behörde des BMVBS, sondern des Bundesumweltministeriums und hätte dort dann im normalen Verfahrensstrang gegebenenfalls zu entsprechenden Veranlassungen führen müssen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber durchaus ist auch die Automobilindustrie tätig geworden, als es um die Frage ging: Reicht es aus, mit OBD die Schadstoffe zu messen, oder ist es nicht doch sinnvoller, dann doch die Endrohrmessung zu machen? Es hat ja beim Entwurf zur Neufassung der Richtlinie 2009/40/EG entsprechende Vorschläge gegeben, die verpflichtende Endrohrmessung im Rahmen der AU wieder einzuführen. Demgegenüber hat die Automobilindustrie gefordert, die verpflichtende Endrohrmessung durch die alleinige Bewertung von Daten von OBD-Systemen zu ersetzen. Das ist das Material BMVI, Leitungsregistratur, Ordner 3 von 5, Blatt 81.

Von den Dimensionen her möchte ich noch mal kurz dazufügen: Der Verband der TÜV wies seinerzeit daraufhin, dass zentrale Bestandteile der Abgasnachbehandlung durch das OBD nicht ausreichend überwacht werden, wie zum Beispiel Dieselpartikelfilter der Euro-5/6-Autos. Unter Berufung auf eine französische Studie, bei der 420 000 Dieselfahrzeuge geprüft worden seien, wurden per OBD Mängel nur in 21 Prozent der Fälle erkannt, per Endrohrmessung hingegen 79. Weiter heißt es dort in dem Schreiben an Sie - Zitat -:

In vielen Fällen können Fehlercodes mit einem Tool oder durch Abklemmen der Batterie gelöscht oder durch Änderung der OBD-Software unzulässig manipuliert werden. Dies könnte bei reiner

Auswertung der OBD-Daten nicht festgestellt werden und zu einem nichtgerechtfertigten [sic!] Bestehen der AU führen.

Von den Dimensionen her ist ja vielleicht auch dann doch: Sind Ihnen diese Hinweise des Verbandes der TÜV bekannt, und sind Sie diesen Hinweisen nachgegangen, dass eben OBD nur 12 Prozent der Fälle erkennt, aber in der Endrohrmessung 79 Prozent?

Zeuge Dr. Peter Ramsauer: Herr Vorsitzender, ich kann nicht ausschließen, dass einer von Tausenden dieser Vorgänge - oder Hunderte pro Woche - solche Dinge enthalten hat. Wenn Sie bei jedem Vorgang die Zeichnungsleiste ansehen, was das alles durchlaufen hat, muss man dann davon ausgehen können, dass diejenigen, die in der Zeichnungsleiste vorher abgezeichnet haben und zu denen es dann auch wieder zurückgeht, falls erforderlich, gegebenenfalls die entsprechenden weiteren Veranlassungen treffen. Aber bei der unfassbaren Menge solcher Vorgänge ist es Jahre später nicht möglich, solche Detailfragen, die tief in technische Details hineingehen, zu beantworten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Herzlichen Dank so weit. - Ich gebe das Wort weiter an die SPD-Fraktion.

Arno Klare (SPD): Wir haben keine Fragen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Keine Fragen. Fragen der Grünen? - Dann in dieser Runde noch mal allgemein gefragt - nicht in dieser Runde -: Es sind auch keine Fragen zu stellen, die in einer eingestuften Sitzung zu stellen wären? - Dann sind wir am Ende Ihrer Vernehmung angekommen.

Vielen Dank, Herr Ramsauer, für Ihre Bereitschaft, uns zur Verfügung zu stehen. Im Rechtssinne abgeschlossen ist allerdings die Vernehmung erst dann, wenn Sie die Möglichkeit hatten, das Protokoll einzusehen und dort noch mal zu schauen, ob alles so auch korrekt ist. Wenn wir das Okay von Ihnen haben, dann beschließt



5. Untersuchungsausschuss

der Ausschuss über den Abschluss der Vernehmung.

Herzlichen Dank. Ich wünsche Ihnen noch einen schönen Abend.

Zeuge Dr. Peter Ramsauer: Ich bedanke mich auch und wünsche noch gute weitere Tagung oder Abendung.

Hier ist noch ein Dokument. - Auf Wiedersehen.



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann bitte ich jetzt darum, dass die Zeuginnen Gerda Hofmann und Gerda Koszinowski in den Sitzungssaal geholt werden.

Frau Hofmann, Frau Koszinowski, wir treten dann ein in die Vernehmungsrunde mit Ihnen. Herzlichen Dank für Ihr Erscheinen auch zu etwas späterer Stunde.

Bevor wir mit Ihrer Vernehmung beginnen können, muss ich Sie als Vorsitzender über Ihre Rechte und Pflichten aufklären. Dazu gehört, dass Sie als Zeuginnen vor einem Untersuchungsausschuss verpflichtet sind, die Wahrheit zu sagen. Sie müssen richtige und vollständige Angaben machen. Sie dürfen nichts weglassen, was zur Sache gehört, und nichts hinzufügen, was der Wahrheit widerspricht. Ein vorsätzlicher Verstoß gegen diese Wahrheitspflicht kann zur Strafbarkeit führen nach § 162 in Verbindung mit § 153 des Strafgesetzbuches. Eine solche uneidliche Falschaussage kann eine Geldstrafe oder eine Freiheitsstrafe von drei Monaten bis zu fünf Jahren nach sich ziehen.

Sie haben das Recht, auf bestimmte Fragen die Auskunft zu verweigern, und zwar gilt das zum einen für Fragen, deren Beantwortung Sie oder einen Ihrer Angehörigen der Gefahr zuziehen würde, einer Untersuchung nach einem gesetzlich geordneten Verfahren ausgesetzt zu werden. Das können Verfahren wegen einer Straftat oder Ordnungswidrigkeit sein, aber auch Disziplinar- oder berufsgerichtliche Verfahren. Zivilgerichtliche Verfahren gehören nicht dazu.

Darüber hinaus dürfen Sie als sogenannte Berufsheimnisträger oder als ihre Gehilfen grundsätzlich die Auskunft in Bezug auf Dinge verweigern, die Ihnen in dieser Eigenschaft anvertraut oder bekannt geworden sind.

Haben Sie hierzu noch Fragen? - Dann ist das so bekannt gemacht.

Für den weiteren Verlauf der Vernehmung beachten Sie bitte, dass zur Erleichterung des Herstellens des Protokolls eine Tonbandaufnahme mit-

läuft. Deshalb ist es wichtig, dass Sie ins Mikrofon sprechen, wenn Sie auf unsere Fragen antworten. Die Aufnahme wird allerdings nach der Protokollerstellung gelöscht und ist nicht weiter vorhanden. Das Protokoll wird Ihnen dann vor seiner endgültigen Fertigstellung übersandt.

Das zu meinen einleitenden Belehrungen. Wenn das so weit klar ist, dann kann ich Ihnen noch zwei Hinweise geben, die Sie beide betreffen. Werden Ihnen Vorhalte aus Akten gemacht, dann werden Ihnen die Fragesteller auf Ihren Wunsch hin die entsprechende Unterlage vorlegen. Wir haben hier alles im Raum.

Der letzte Hinweis: Sollten Sie während der Vernehmung der Auffassung sein, dass Sie als VS-Vertraulich oder höher eingestufte Informationen oder sonstige Dinge zur Sprache bringen, die eben nicht für die Öffentlichkeit bestimmt sind und dort nicht erörtert werden dürfen, weil sie schutzwürdige Interessen verletzen würden, bitte ich um einen entsprechenden Hinweis. Dann würden wir uns als Ausschuss zunächst damit befassen, ob wir die Öffentlichkeit ausschließen müssen und ob es einen entsprechenden Geheimhaltungsgrad der Sitzung gibt.

Das so weit zu meinen Vorbemerkungen. Wenn Ihrerseits dazu keine Fragen sind, dann könnten wir schon in die Vernehmung einsteigen. Entsprechend der Tagesordnung beginnen wir mit Frau Hofmann. Ich möchte Sie, Frau Koszinowski, bitten, den Saal zu verlassen und dann zur Verfügung zu stehen, wenn Sie gerufen werden.



**Vernehmung der Zeugin
Gerda Hofmann**

Vorsitzender Herbert Behrens: Frau Hofmann, Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung bereits schriftlich informiert. Erforderlichenfalls kann ich aber auch noch mal kurz darstellen, worum es geht, wenn Sie es wünschen. Wenn es schriftlich ausreichend gewesen ist, dann soll das so sein.

Dann könnten wir schon in die Vernehmung einsteigen. Dazu ist es nötig, dass Sie mir zunächst kurz Ihren Vornamen, Ihren Nachnamen, Ihr Alter, Ihren Beruf und Ihren Wohnort nennen, bitte.

Zeugin Gerda Hofmann: Mein Name ist Gerda Hofmann. Ich bin Juristin. Ich bin Referatsleiterin in der Steuerabteilung des Bundesministeriums der Finanzen und wohne in Berlin. - War ich wieder zu gschamert, mein Alter nicht zu sagen? Mein Alter ist 53, nicht 29, wie ich wirke.

(Heiterkeit)

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich danke Ihnen für diese Information, die wir für das Protokoll brauchen.

Frau Hofmann, Sie haben zunächst die Möglichkeit, wenn Sie es wollen, im Zusammenhang darzulegen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist. Dann würden wir anschließend in die Fragerunden gehen. Wenn Sie ganz gerne im Zusammenhang darlegen möchten, dann hätten Sie jetzt das Wort.

Zeugin Gerda Hofmann: Ich bedanke mich, Herr Vorsitzender. Ich schlage vor, dass wir doch gleich in die Fragerunde eintreten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann verfahren wir so. Da habe ich zunächst als Ausschussvorsitzender die Möglichkeit, einleitende Fragen an Sie zu richten, und dann geht es in die Fraktionsrunde. - Meine erste Frage an Sie und meine erste Bitte, dass Sie kurz Ihren beruflichen Hintergrund und Ihre Tätigkeit im BMF schildern, der im Zusammenhang mit den Pkw-Emissionen steht.

Zeugin Gerda Hofmann: Ich bin seit Mai 2006 im Bundesministerium der Finanzen in der Steuerabteilung. Ich war in dem Referat für bewertungsabhängige Steuern, Besteuerung der Land- und Forstwirtschaft und Verkehrssteuern und dort insbesondere bei der Kraftfahrzeugsteuer. Seit Mai 2006 habe ich mich mit der Kraftfahrzeugsteuer beschäftigt im BMF bis zur Abgabe an die Zollverwaltung zum 01.07.2014.

Sie haben gefragt nach dem beruflichen Hintergrund jetzt mit der Kraftfahrzeugsteuer. Ich habe ausschließlich Kraftfahrzeugsteuer gemacht, also nur den steuerrechtlichen Teil. Denn mit der Frage einerseits Emissionsverhalten, also Schadstoffe, zum einen - - und die Frage des Kohlendioxid, der CO₂-Fragen - das sind keine Fragen des Steuerrechts, sondern das sind Fragen, die sich aus dem Verkehrsrecht bzw. Umweltrecht ergeben. Mit denen hatte ich nichts zu tun; denn diese Fragen, die mit diesen, ja, Werten zusammenhängen - - ist keine steuerrechtliche Frage, sondern wird im Rahmen eines Grundlagenbescheides festgestellt für die Kraftfahrzeugsteuer.

Vorsitzender Herbert Behrens: Trotzdem würde ich das ganz gerne mit weiteren Fragen noch mal für mich präzisieren wollen, um das auch nachvollziehen zu können, und an den Stellen entsprechende Fragen stellen.

Aber vom Grundsatz her würde ich Sie dann doch auch bitten, mir die Frage zu beantworten, wann auch Sie zum ersten Mal von den Abweichungen bei den Emissionswerten zwischen Rollenprüfstand und Realverkehr gehört haben.

Zeugin Gerda Hofmann: Vielen Dank für die Frage. - Von diesen Abweichungen von Emissionswerten habe ich während meiner Tätigkeit, wo ich mit der Kraftfahrzeugsteuer mich beschäftigt hatte, weil ich mich ausschließlich für den steuerrechtlichen Teil damit beschäftigt habe und dann auch im Rahmen der Organleihe die Fachaufsicht hatte, nichts gehört, sondern jetzt in dem Zusammenhang, wie alle gehört haben durch die Zeitungen als Privatmensch, seitdem dies vor kurzem nach oben gespült worden ist.



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Und haben Sie in Ihrem Hause dann, nachdem der VW-Skandal offensichtlich war und auch öffentlich bekannt gemacht worden ist und auch zu entsprechenden politischen Konsequenzen geführt hatte - - hat es im BMF bezüglich möglicher Auswirkungen auf die Kfz-Steuer Diskussionen gegeben?

Zeugin Gerda Hofmann: Das ist mir nicht bekannt, weil ich seit 01.07.2014 mit der Kraftfahrzeugsteuer nichts mehr zu tun habe, sondern nur noch ausschließlich für die Verkehrssteuern, die Landessteuern und die bewertungsabhängigen Steuern und die Besteuerung der Land- und Forstwirtschaft - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay, danke. - Dann muss ich meine Fragen erst mal neu sortieren aufgrund dieser Information und gebe das Wort weiter an die CDU/CSU-Fraktion.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Frau Hofmann, im Untersuchungszeitraum gab es zeitlich befristete Steuerbefreiungen. Die faktische Einführung eines CO₂-Bezugs ab dem 01.07.2009 wurde durch eine ganze Anzahl von befristeten Steuerbefreiungen im Rahmen des Maßnahmenpaktes „Beschäftigungssicherung“ - - und durch Wachstumsstärkung in einigen Fällen bis zum 31.12.2010 verschoben. Für Pkw mit Erstzulassung ab dem Kabinettsbeschluss vom 5. November 2008 bis zum 30. Juni 2009 galt eine befristete Kfz-Steuerbefreiung für ein Jahr. Für Fahrzeuge, die die Euro-5- und Euro-6-Norm erfüllen, verlängerte sich die maximale Kfz-Steuerbefreiung auf zwei Jahre ab Erstzulassung. Die Kfz-Steuerbefreiung endete in jedem Fall am 31.10. - - 31. Dezember 2010.

Basieren diese Regelungen zur befristeten Steuerbefreiung auf der Umsetzung von Regeln und Richtlinien der Europäischen Kommission? Ich beziehe mich hier auf ein Papier SEK/2005/0043, Arbeitspapier der Kommission zu Fiscal Incentives für Kraftfahrzeuge, die die Euro-5-Norm im Voraus erfüllen. Basiert das darauf?

Zeugin Gerda Hofmann: Diese Steuerbefreiungen basieren darauf, was die Zulassungsstellen den

damaligen Landeskraftfahrzeugsteuerstellen mitgeteilt haben. Inwieweit die Zulassungsstellen sich auf diese Werte, die Sie gerade angesprochen haben, berufen, ist mir nicht bekannt. Das ist im Rahmen des Zulassungsrechts, im Rahmen des Straßenverkehrsrechts, was für das Steuerrecht insofern wegen der Spezialisierung Grundlage - nämlich diejenigen Leute, die sich mit diesen Werten auskennen, die auch dazu die berufliche Qualifikation haben - - bindend. Deswegen haben wir nur das übernommen, was die Zulassungsstellen letztendlich den Kraftfahrzeugsteuerstellen übermittelt haben.

Auf was die Werte genau beruhen, ist mir nicht bekannt. Das ist eine andere Frage eines anderen Ressorts.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Der Zeuge Torsten Meier hat hier am 15. Dezember 2016 ausgesagt, die CO₂-Werte werden eben festgestellt durch einen Grundlagenbescheid, und der ist dann natürlich bindend für die Besteuerung. Das Ganze steht im vorläufigen Stenografischen Protokoll 18 I, Seite 163. Der Zeuge bezieht sich hier nur auf die ab dem 1. Juli 2009 erhobene Steuer. Zuvor wurde die Steuer auch nach Schadstoffemissionen als Bestandteil der sogenannten Euro-Abgasnorm erhoben. Auf welche Art wurden diese Schadstoffemissionen als Bestandteil der sogenannten Euro-Abgasnorm in der Kfz-Steuer berücksichtigt? Ist das genauso zu verstehen, steuerrechtlich, wie bei CO₂, auch mit Grundlagenbescheid, der die Basis dort bildet?

Zeugin Gerda Hofmann: Sie haben es zutreffend ausgeführt. Es ist auch hier die Grundlage; denn der Steuerbeamte im Finanzamt weiß nichts von Euro 5 oder Euro 6 oder Euro 4 oder Euro 3. Sie haben eine steuerrechtlich spezifische Ausbildung und haben also nicht die Kenntnisse - - diejenigen, die diese Abgaswerte für Euro, bzw. diejenigen, die die CO₂-Werte feststellen. Deswegen auch hier wieder der Mechanismus: Grundlage, Folgebescheid dessen, was die Zulassungsstellen den Kraftfahrzeugsteuerstellen mitgeteilt haben.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Sie haben hinsichtlich der Schadstoffemissionen als Bestandteil der sogenannten Euro-Abgasnorm - - das KBA am 15.



5. Untersuchungsausschuss

Oktober 2015 einen Bescheid aufgrund von § 25 Absatz 2 der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung erlassen. Zur Beseitigung auftretender Mängel und zur Gewährleistung der Vorschriftsmäßigkeit auch für bereits im Verkehr befindliche Fahrzeuge wurden nachträgliche Nebenbestimmungen zur Typengenehmigung angeordnet. Die Mängel sind im Rahmen von verbindlichen Rückrufaktionen zu beseitigen. Unter welchen Voraussetzungen könnte steuerrechtlich eine rückwirkende Neufeststellung der Steuerbescheide, die anteilig nach Schadstoffemissionen erhoben werden, veranlasst sein?

Zeugin Gerda Hofmann: Entschuldigen Sie, ich habe eine kurze Nachfrage: Sie haben das Datum 15. Oktober 2015 genannt.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Korrekt.

Zeugin Gerda Hofmann: Habe ich das richtig verstanden?

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Korrekt.

Zeugin Gerda Hofmann: Da ich seit 01.07.2014 nicht mehr dafür zuständig bin, kann ich Ihnen diese Frage nicht beantworten; denn es entzieht sich meinen Erkenntnissen, inwieweit es da Möglichkeiten gibt, gegebenenfalls etwas zu machen. Ich bitte, das - - mich zu entschuldigen, aber das liegt außerhalb des Zeitraums meiner Zuständigkeit.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Okay. Dann zunächst einmal herzlichen Dank.

Vorsitzender Herbert Behrens: Die Fragerunde ist bei den Grünen. Oliver, bitte.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, ich würde mal ganz einfach fragen. 2009 hat man entschieden, die Kfz-Steuer nach CO₂ zu bemessen. Der Sinn ist ja - habe ich immer gedacht -, dass dann viel CO₂-Ausstoß auch zu einer hohen Steuer führt und wenig CO₂-Ausstoß zu einer geringen Steuer.

Jetzt haben wir alle gelernt: Der reale CO₂-Ausstoß von Fahrzeugen muss mit dem, was in den

Typzulassungen - - gar nichts zu tun haben. Ist das bei Ihnen im Haus, bei Ihnen im Referat einfach mal ein Thema gewesen? Oder ist das einfach so: Man verlässt sich drauf, was von den Verkehrsleuten da an Daten kommt, und alles andere spielt gar keine Rolle?

Zeugin Gerda Hofmann: Vielen Dank für die Frage. - Es ist ja wie folgt: Als jemand des Steuerrechtes fehlt natürlich einem steuerrechtlich - - der Steuerrecht macht, die Kenntnisse dahin gehend, wie CO₂-Ausstoß - was ja nicht ein Schadstoff ist, weil Schadstoff ist Euro 1 bis - - also Euro 0 bis Euro 6 - - dass da die Kenntnisse fehlen der Ermittelbarkeit. Das ist auch nicht im Rahmen einer Ausbildung bei den zuständigen Finanzämtern und auch bei mir. Das ist auch der Grund, warum der Gesetzgeber sich sehr früh darauf konzentriert hat, das Fachwissen, was bei den Zulassungsstellen ist, bei den Verkehrsbehörden und den Umweltbehörden - - dass sie das bündeln und als Grundlagenbescheid verbindlich feststellen für die Besteuerung. Das hat auch folgenden Hintergrund, dass mangels der Fachkenntnisse der Steuer-, also auch der Finanzbehörden, die die nicht haben - - es zu einer Gleichmäßigkeit der Besteuerung kommt aufgrund eines Verfahrens von zuständigen Behörden. Deswegen ist dies verbindlich auch zu übernehmen.

Ihre Frage, ob es darüber Diskussionen gegeben hat, kann ich aus meiner Erinnerung - - habe ich keine dazu, dass darüber erörtert worden ist, was vielleicht auch damit zusammenhängt, dass ich mich in der Motorentechnik nicht so gut auskenne. Das habe ich nicht gelernt und nicht studiert.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Von mir keine weiteren Fragen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann ist die SPD-Fraktion an der Reihe. Kirsten Lühmann, bitte.

Kirsten Lühmann (SPD): Frau Hofmann, ich habe eine grundsätzliche Frage. Sie haben ja erklärt, dass die Höhe der Steuer sich danach bemisst, was das KBA Ihnen mitteilt, wie dieses Auto klassifiziert ist bei der Typzulassung, und danach



5. Untersuchungsausschuss

bemisst sich die Steuer. Wir haben jetzt hier einen Fall, wo diese Typzulassung verändert wurde und die Fahrzeuge nachgebessert werden mussten. Jetzt wissen wir von den anderen Zeugen, dass dabei der CO₂-Ausstoß gleichgeblieben ist. Ich gehe also recht in der Annahme, dass sich dann keine Veränderung in der Steuer ergeben würde?

Meine zweite Frage ist: Was ist mit den Personen, die diese Umrüstung nicht mitmachen würden, also die ein Fahrzeug haben, das zwar eine Typzulassung hat, aber die daran gebunden ist, dass man Veränderungen vornimmt, und diese Veränderungen werden nicht vorgenommen, aber das CO₂-Verhalten ändert sich nicht? Das wäre dann doch für die Steuer irrelevant, oder irre ich mich da?

Zeugin Gerda Hofmann: Ich danke Ihnen für die Frage. - Sie sprechen einen Zeitraum wieder an, der nicht in meinem Zuständigkeitsbereich ist, da ich ja zum 01.07.2014 nicht mehr zuständig bin.

Wenn ich das richtig verstanden habe - bitte korrigieren Sie mich; vielleicht habe ich auch die Frage nicht zutreffend verstanden -, dass also eine Typzulassung verändert wird, haben Sie gesagt, dass der CO₂-Ausstoß gleichgeblieben ist, und es stellt sich jetzt nur die Frage: Wann ist die Typzulassung geändert worden: vor dem 01.07.2014 oder nach dem 01. - - nach dem 30.06.2014?

Kirsten Lühmann (SPD): Aber für die rechtliche Bewertung ist das doch irrelevant. Wenn ich ein Fahrzeug zugelassen habe mit einer Typzulassung und einem bestimmten CO₂-Wert, der dort angegeben ist, und Sie klassifizieren das aufgrund dieser Typzulassung ein, und während ich dieses Fahrzeug fahre, während es zugelassen ist, verändert sich etwas - - Ich kann die Frage anders formulieren: Wann würde sich dann rein rechtlich gesehen an meiner Kraftfahrzeugsteuer etwas verändern? Was müsste passieren, damit Sie sagen: „Stopp, Frau Lühmann, jetzt ändert sich an Ihrer Kraftfahrzeugsteuer was“?

Zeugin Gerda Hofmann: Ich danke Ihnen, dass Sie mir die Frage erläutert haben. Ich habe sie vielleicht im Moment nicht richtig verstanden. - Es handelt sich hier um eine Rechtsfrage, und die Rechtsfrage kann man nur dahin gehend beantworten, wie ich es vorwärts schon gesagt habe: Wenn die Feststellungen da sind von den Zulassungsstellen, dass der CO₂-Wert gleichgeblieben ist, dann ist der bindend. Ist die Feststellung da, dass der CO₂-Wert nicht gleichgeblieben ist, dann ist zu ändern, weil der Grundlagenbescheid bindend ist.

Die Frage entzieht sich jetzt meiner Kenntnisse, weil Sie haben gesagt: Es gibt Leute, die nicht umrüsten wollen - wie das dann der Fall ist? Jetzt komme ich zu dem - erst mal den Rand zeigen und dann den Mittelweg. Das ist mir nicht bekannt, inwieweit man nicht diese Personen dazu zwingen kann, umzurüsten, nämlich dahin gehend, dass es entweder zu einem jetzt gleichbleibenden CO₂-Ausstoß kommt oder nicht. Das ist eine Frage dann des Verkehrsrechtes, die ich Ihnen leider nicht beantworten kann.

Vorsitzender Herbert Behrens: Seid ihr so weit durch mit den Fragen? - Gut.

Sie haben jetzt aus Ihrer Sicht und auch als Juristin dargestellt, was Sie brauchen, um handeln zu können, und dazu gehört zentral dieser Grundlagenbescheid. Wenn der eben so ist, wie er ist, dann handeln Sie auch danach und klassifizieren ein entsprechendes Fahrzeug so ein.

Wir als Ausschuss sind ja bemüht, auch möglicherweise steuerrechtliche Folgen aus dem Abgasskandal zu erörtern. Darum von uns eben auch die Fragen, die möglicherweise dann darüber hinausgehen, was das Vorliegen oder Nichtvorliegen eines Grundlagenbescheides anbetrifft. Das nur zur Erläuterung kurz, warum ich auch Fragen stelle, die dann über das hinausgehen, ob ich einen Grundlagenbescheid zu bewerten habe oder nicht.

Ich meine, dass eine Finanzbehörde, wie es das BMF ja ist, doch auch ein Interesse daran hat, dass die - - Nein, ich muss anders fragen. Wenn es Hinweise gibt, dass möglicherweise ein



5. Untersuchungsausschuss

Grundlagenbescheid nicht mehr die Wirklichkeit abbildet, aber dieser Prozess noch nicht beendet ist, dass es einen neuen Grundlagenbescheid gibt, wo ist die Stelle, die sich rühren muss? Ist das das BMF, das auf das BMVI zugeht, wo ja das KBA angesiedelt ist, mit dem Hinweis: „Da hat sich was getan bei den Kfz bei den CO₂-Werten. Ist das steuerrelevant?“ Oder muss das BMVI oder das KBA an Sie herantreten mit der Meldung, es hat sich was verändert? Haben Sie so was wie eine eigene Möglichkeit, zu intervenieren und mal nachzufragen, ob sich da irgendwas verändert hat, was steuerrechtlich relevant ist?

Zeugin Gerda Hofmann: Nach dem Grundsatz ist immer derjenige zuständig, der dafür verantwortlich ist. Wenn man feststellt, dass Schadstoffe fehlerhaft sind oder CO₂ fehlerhaft ist, ist es immer das zuständige Ressort von sich aus schon aus der Verantwortung dazu letztendlich dahingehend - - dass man dann die anderen Bereiche informiert davon; denn das entzieht sich ja der Kenntnis des Finanzministeriums, entzieht sich der Kenntnis der Finanzbehörden. Ich muss deswegen auch immer differenzieren; denn bei der Organleihe war das ja auch noch etwas anders, und davor war es ja auch Ertrags- und Verwaltungskompetenz der Länder dahingehend mit der Steuer, dass eigentlich derjenige, der zuständig ist für die Euro-Klassifizierung von 0 bis 6 bzw. für die CO₂, von sich aus dann an die anderen Bereiche - - zugeht. Wir haben das im Steuerrecht auch in anderen Gebieten, zum Beispiel in der Denkmalpflege. Die Denkmalpflege ist zum Beispiel auch - - Den Denkmalschutzbehörden obliegt das, und wenn die merken, dass eine falsche Klassifikation vorhanden ist, müssen zum Beispiel die Denkmalschutzbehörden tätig werden und das mitteilen. Das hat zum Beispiel Auswirkungen für die Erbschaft- und Schenkungsteuer als auch für die Einkommensteuer. Aber es muss dann von den zuständigen Behörden kommen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und wenn diese Frage oder diese Initiative jetzt seitens der Typgenehmigungsbehörde nicht kommt, dann schauen Sie zu und warten, dass da entweder eine Frage oder ein Hinweis oder ein neuer Grundlagenbescheid kommt.

Ich wollte nur wissen: Sind Sie auch gesetzlich da nicht in der Pflicht, auch selber initiativ zu werden?

Zeugin Gerda Hofmann: Ich bedanke mich für die Frage. - Gesetzgeberisch in der Pflicht, Verantwortung zu nehmen? Es ist etwas schwierig für mich, die Frage deswegen zu beantworten, weil letztendlich diese ganzen Vorkommnisse auch nach meiner Zeit, wie ich zuständig war dafür, nach oben gekommen sind - - oder nicht nach oben gekommen sind, sondern aufgedeckt worden sind. Das ist, glaube ich, das bessere Wort. Das andere ist doch sehr umgangssprachlich. Deswegen tue ich mich schwer jetzt, Ihnen darauf eine Antwort geben zu können, wie man sich wie wann verhalten hätte. Ich habe nur aus meiner Erfahrung, die ich im Laufe der Zeit auch gewonnen habe im Finanzbereich, Ihnen versucht darzulegen. Ob man dann selber gesetzgeberisch tätig werden muss oder auf die andere Behörde zugehen muss, das kann ich Ihnen so nicht beantworten, weil ich nicht in der Situation war und dementsprechend auch nicht eine entsprechende Wahrnehmung habe eines Lebenssachverhalts, der hier Gegenstand des Untersuchungsausschusses ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gibt es von der Struktur in Ihrem Hause her so etwas wie Konferenzen oder Abstimmungen zwischen den Ministerien, wo möglicherweise gemeinsam betreffende Fragen erörtert werden, oder ist so eine Struktur der Abstimmung gar nicht vorhanden?

Zeugin Gerda Hofmann: Ich kann Ihnen aus meinem Bereich sagen: Selbstverständlich gibt es immer die Möglichkeit, sich mit den anderen Ressorts abzustimmen, wenn ein Abstimmungsbedarf ist. Das gibt es. Das gibt es in jedem Bereich. Ich kann Ihnen das jetzt auch von der Erbschaft- und Schenkungsteuer zum Beispiel sagen oder bei der Frage der land- und forstwirtschaftlichen Besteuerung, dass man sich selbstverständlich da auch mit den anderen Ressorts trifft. Aber das kommt immer auch darauf an letztendlich, wie umfangreich es ist, welche Bedeutung es hat. Das ist im Einzelfall zu entscheiden. Es gibt jedenfalls nicht etwas - so, wie ich Ihre Frage verstanden habe; bitte korrigieren Sie mich - - dass es so eine



5. Untersuchungsausschuss

Art Direktive gibt, dass, wenn, dann hat man sich mit den Ressorts - - Das kommt auch auf den wirklich im wahrsten Sinne des Wortes Einzelfall an.

Vorsitzender Herbert Behrens: Auf den Fall an, ja. - Sie haben eben den Begriff des Abstimmungsbedarfs genannt. Der muss ja irgendwie festgestellt werden. Wird der gemeinsam festgestellt, oder reicht es aus, wenn ein Ressort sagt: „Ich habe Abstimmungsbedarf“, um dann auf ein anderes Ressort zuzugehen, jetzt konkret in diesem Fall BMVI und BMF?

Zeugin Gerda Hofmann: Sie haben es gerade gesagt: Es kommt auf den Einzelfall an. Und wie es in diesem Fall gewesen sein kann, das entzieht sich leider meiner Kenntnis, weil ich dafür in dem Zeitraum nicht mehr irgendwelche Einflussmöglichkeiten hatte mangels Zuständigkeit.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nein, ich hatte es auch nicht nur auf den jetzt vorliegenden VW- oder auf den Zeitraum nach Aufdeckung des Abgasskandals bei VW bezogen, sondern schon - zumindest gedacht, aber nicht gesagt; Sie haben recht - auf die Diskussion oder Hinweise, die es vorher immer gegeben hat. Wir haben mit vielen Zeugen darüber gesprochen, weil es in den Jahren davor immer auch Hinweise gab - insbesondere von der Deutschen Umwelthilfe, aber auch vom ADAC -, dass die Realverbräuche erheblich über denen liegen, die in den Papieren stehen. Meine Frage bezog sich auf diesen Zeitraum. Aber in diesem Zeitraum haben Sie also keinen Abstimmungsbedarf gesehen, der Sie hat initiativ werden lassen?

Zeugin Gerda Hofmann: Ich kann mich nicht genau erinnern, ob ich da einen gesehen habe oder nicht, weil das ist ja auch wieder eine Frage des Lebenssachverhaltes und der Wahrnehmung eines Lebenssachverhaltes. Inwieweit diese Kenntnisse, was Sie gerade gesagt haben, von der Deutschen Umwelthilfe oder vom ADAC Gegenstand waren, kann ich mich nicht erinnern, dass da irgendwie etwas in diesem Zeitraum so virulent geworden ist, dass man sagte: Da sind Abstimmungen erforderlich oder nicht. - Beim besten

Willen - es ist schon doch ein bisschen etwas länger her, dass ich mir da nicht ganz gewahr bin.

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

Kirsten Lühmann (SPD): Keine Fragen mehr.

Vorsitzender Herbert Behrens: Entschuldigung. Die Reihenfolge.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Wir haben auch keine Fragen mehr.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, okay. - Ich war gerade mit meiner Frage durch. Ich gucke mal, ob sich aus der Antwort dann noch eine weitere Frage für mich ergibt. Jetzt gebe ich das Wort weiter an die SPD-Fraktion, die immer noch keine Fragen hat. Dann ist Oliver Krischer an der Reihe. - Die Kollegen von der CDU wären jetzt von der Reihenfolge her noch mal dran.

Dann möchte ich Sie kurz konfrontieren mit Artikel 12 der Verordnung 715/2007. Der Artikel hatte den Mitgliedstaaten mittels einer Kann-Regelung freigestellt, für den Verkauf von Euro-6-Fahrzeugen steuerliche Anreize zu schaffen. In § 3b Kfz-Steuerengesetz wurde für Euro-6-Fahrzeuge auf die Kfz-Steuer verzichtet. Die Euro-6-Fahrzeuge wurden als besonders schadstoffreduzierte Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor eingestuft.

Zeugen und Sachverständige in diesem Ausschuss haben einvernehmlich ausgesagt, dass die Abweichungen der im Neuen Europäischen Fahrzyklus - NEFZ - gemessenen NOx-Werte von denen im Realbetrieb seit etwa 2006 abweichen, was auch der Fachöffentlichkeit seit 2006 bekannt ist. Zu dem Zeitpunkt, als die Steuerbefreiung geregelt worden war, war auch schon bekannt, dass die Euro-5-Fahrzeuge zum einen hohe Realemissionen ausstießen, und zum anderen, dass sich die Luftqualität nicht nennenswert verbessert hatte. Waren diese Umstände Ihnen bzw. dem BMF seinerzeit bekannt?

Zeugin Gerda Hofmann: Mir war es in meiner Erinnerung nicht bekannt. Mir war nur bekannt,



dass es also die weiteren Euro-Schlüssel gibt, dass man im Hinblick auf die Luftreinhaltung etc. - - auch der Förderung und des Austausches des Kraftfahrzeugsteuerbestand- - Kraftfahrzeug, nicht Steuerbestand - des Kraftfahrzeugbestandes, das natürlich auch fördern wollte aus diesen Gründen, dass man davon ausgegangen ist jedenfalls, dass Euro 5 und Euro 6 ja viel besser sind als Euro 0, Euro 1, 2, 3 oder 4. Das ist das Einzige, an was ich mich in dem Zusammenhang erinnern kann, was auch dazu geführt hat, dass man eben eine Steuerbefreiung zur Förderung dieser Emissionswerte eingeführt hat.

Vorsitzender Herbert Behrens: Kam es bei der steuerrechtlichen Beurteilung der Euro-6-Fahrzeuge im Laufe der Jahre seit 2011 zu einer Änderung innerhalb des BMF? Gab es Überlegungen, die Steuerbefreiungen wieder aufzuheben, weil die ökologisch beabsichtigten Ergebnisse nicht eintrafen oder weil dem BMF Hinweise darauf vorlagen, dass die Einhaltung der Grenzwerte auf der Rolle bei einigen Euro-6-Fahrzeugen nicht möglich war und möglicherweise unzulässig war?

Zeugin Gerda Hofmann: Steuern sind dazu da, Einnahmen für das Gemeinwesen zu erzielen, ohne Gegenleistungen, und auch nur manchmal Lenkungseffekte letztendlich zu erzeugen. Aber Sinn und Zweck von Steuern sind Einnahmen für das Gemeinwesen. Und da sind eher die Überlegungen dahin gehend, die Steuereinnahmen zu regenerieren, gerade insbesondere, weil wir jetzt auch dann zu der CO₂-Besteuerung gekommen sind zum 01.07.2009, wo man auch versucht hat, mit Lenkungseffekten - - aber auch eine Steuernachjustierung stets benötigt, damit es keine sterbende Steuer ist. Eine sterbende Steuer heißt: Wenn der Lenkungseffekt eingetreten ist, dass dann keine Steuereinnahmen mehr erzielt werden und damit auch nicht mehr das Gemeinwohl - zugunsten des Gemeinwohls ohne Gegenleistung, was ja Steuern sind - letztendlich unterstützt werden kann. Und das sind eher Überlegungen, die in einer Steuerabteilung eine Rolle spielen, als die Frage, ob irgendwelche Ungeheimtheiten - an die ich mich nicht erinnern kann, dass das Gegenstand war - letztendlich zu Maßnahmen auch führen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Es wurde von meiner Fraktion, von der Linken, ein Kurzgutachten in Auftrag gegeben an das Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft. Darin kommen die Gutachter zu dem Schluss, dass die Steuerbefreiung für Euro-6-Fahrzeuge in den Jahren 2011 bis 2013 teilweise zu Unrecht erfolgte, weil die Fahrzeuge nicht die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllten. Das ist allerdings jetzt letztendlich nicht geklärt, das ist also nur eine Behauptung der Gutachter. Sie haben aber mal theoretisch durchgerechnet: Wenn dem so ist, dann wären Mindereinnahmen in Höhe von circa 10 bis 18 Millionen Euro entstanden. Meine Frage: „Hat das BMF selbst einmal Zahlen erhoben auf Steuereinnahmen? In welcher Höhe hat der Staat durch die angesprochene Steuerbefreiung insgesamt verzichtet?“, um auch ein Gefühl dafür zu bekommen, ob die Gutachter mit ihren Steuerausfällen, die sie ja mit 10 bis 18 Millionen Euro beziffert haben - - Gibt es eigene Zahlen des BMF, was die Steuerbefreiung für Euro-6-Fahrzeuge gekostet hat?

Zeugin Gerda Hofmann: Inwieweit diese Euro-6-Befreiung gekostet hat, ist mir nicht bekannt. Es ist auch nicht in dem Bericht gewesen, in dem ich tätig war, weil es keine materiell-rechtliche Frage ist. Ich bin nur für materiell-rechtliche Fragen, über die Frage der Höhe des Aufkommens oder Mehreinnahmen, Mindereinnahmen, nicht nur aus der Struktur der Steuer generell, wenn Lenkungseffekte erzielt werden - - Dass man da nachjustieren muss, das ist auch noch eine Frage, die sich im materiell-rechtlichen Steuerrecht befindet. Es ist mir nicht bekannt, inwieweit Zahlen im BMF vorliegen, die dieses bestätigen oder nicht bestätigen können.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön.

Dann noch mal an die gesamte Runde: Gibt es weitere Fragen? - Gibt es den Bedarf, in eingestufte Sitzung an die Zeugin Hofmann weitere Fragen zu stellen? - Dann ist das nicht der Fall.

Frau Hofmann, vielen Dank. Dann ist die Befragung für Sie heute beendet. Im Rechtssinne abgeschlossen sein wird die Vernehmung dann, wenn Sie die Möglichkeit hatten, in das Protokoll rein-



5. Untersuchungsausschuss

zuschauen, möglicherweise notwendige Korrekturen vorgenommen haben oder Richtigstellungen und Ergänzungen Ihrer Aussagen dort mitteilen. Erst danach beschließt dann der Ausschuss über den Abschluss der Vernehmung. - Ich bedanke mich für Ihr Erscheinen und wünsche Ihnen noch einen schönen Abend.

Zeugin Gerda Hofmann: Ich bedanke mich auch, und ich bitte, vielleicht die 29 Jahre nicht unbedingt ins Protokoll zu nehmen. Ich schäme mich sonst.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das machen wir so. Dafür lege ich mich ins Zeug.

Dann bitte ich, jetzt die Zeugin Gerda Koszowski in den Sitzungssaal zu führen. - Das passiert. Wird gerade geholt. Sehr schön.



**Vernehmung der Zeugin
Gerda Koszinowski**

Vorsitzender Herbert Behrens: Frau Koszinowski, noch mal herzlich willkommen. Über Ihre Rechte und Pflichten habe ich Sie bereits informiert. Bevor wir zur Vernehmung in der Sache kommen, brauche ich noch für das Protokoll die Angaben zu Ihrer Person und bitte Sie, Ihren Vornamen, Ihren Namen, Ihr Alter, Ihren Beruf und Ihren Wohnort zu nennen, bitte.

Zeugin Gerda Koszinowski: Mein Name ist Gerda Koszinowski, 43 Jahre alt. Ich bin Juristin und Referatsleiterin im BMF, und mein Wohnort ist Erfurt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung schriftlich informiert. Dann würde ich darauf verzichten, das noch mal hier darzustellen, und wir könnten dann schon in die Vernehmung einsteigen.

Frau Koszinowski, Sie haben die Gelegenheit, jetzt im Zusammenhang darzulegen, was Ihnen über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist. Dann würde ich Ihnen jetzt das Wort geben.

Zeugin Gerda Koszinowski: Danke, aber ich würde gern darauf verzichten, und Sie könnten gleich in die Befragung eintreten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay, dann verfahren wir so. - Dann würde ich zunächst als Ausschussvorsitzender Fragen an Sie richten, und dann geht es weiter in der Runde der Fraktionsmitglieder hier am Tisch.

Ich möchte Sie einmal fragen - das ist eine Standardfrage an alle Zeugen -, wie Sie sich auf die heutige Vernehmung vorbereitet haben und mit wem Sie zur Vorbereitung gesprochen haben.

Zeugin Gerda Koszinowski: Also, ich habe zur Vorbereitung mit der Kollegin, die bei uns im BMF zuständig ist für den Ausschuss, ein Gespräch gehabt zu den Formalitäten, und ansonsten habe ich noch mal kursorisch mir einen kleinen Überblick über die Akten verschafft, soweit eben dazu Zeit war.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also, gingen die Gespräche dann über eine reine Information über den Verlauf hinaus, wo Sie diese Gespräche noch mal geführt haben?

Zeugin Gerda Koszinowski: Nein, es waren eben die Formalitäten, die diese Vernehmung betreffen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann möchte ich Sie bitten, kurz zu schildern Ihre Tätigkeit in der Zollverwaltung sowie im BMF, was da im Zusammenhang mit Pkw-Emissionen von Bedeutung ist.

Zeugin Gerda Koszinowski: Also, während meiner Tätigkeit in der Zollverwaltung hatte ich mit Pkw-Emissionen überhaupt nichts zu tun. Ich war an einem Hauptzollamt, das auch keine Festsetzungsstelle für die Kraftfahrzeugsteuer hatte, sondern nur eine Vollstreckungsstelle. Und mit der Kraftfahrzeugsteuer inhaltlich habe ich erst seit 01.01.2016 zu tun, seit ich eben im BMF Referatsleiterin des zuständigen Referats geworden bin.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und - auch eine Standardfrage an alle Zeuginnen und Zeugen - seit wann sind Ihnen Abweichungen bei den Emissionswerten zwischen Rollenprüfstand und im Realverkehr bei Pkw bekannt?

Zeugin Gerda Koszinowski: Da, glaube ich, kann ich als Bürgerin antworten. Das habe ich aus der Presse entnommen im September 2015. Ich habe da noch keinen Bezug zu einer entsprechenden Tätigkeit gehabt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und haben Sie sich im Untersuchungszeitraum, der eben auch das Jahr 2016 umfasst, schon vor der - - Nein, das haben Sie nicht, weil Sie in der Zollverwaltung nicht mit dieser Frage befasst waren, sondern erst seit 01.01., und da war bereits der Abgasskandal aufgedeckt.

Wenn ich jetzt einige Fragen an Sie richte, wo Sie mich korrigieren müssen als die Finanzexpertin, dann tun Sie es bitte. Aber so lange fühle ich mich einfach auch frei, an Sie Fragen zu richten,



5. Untersuchungsausschuss

die mir zumindest so plausibel erscheinen und über die ich ganz gern Aufklärung haben möchte.

In einem Vermerk zu einer Videokonferenz - das geht hervor aus den Unterlagen BMF-1, Ordner 18, Blatt 42 - zum Thema „Steuerberechnungen bei VW-Fahrzeugen“ am 02. Februar 2016, an der Sie auch teilgenommen haben, finden sich Ausführungen zu Auswirkungen des Ausbaus der Abschalteinrichtungen auf den CO₂-Ausstoß der Fahrzeuge. Es heißt dort:

Dabei wird wiederum für jeden einzelnen Fahrzeugtyp geprüft werden, ob die Abschalteinrichtung ausgebaut ist und ob sich der Ausbau der Abschalteinrichtung auf die Einhaltung der Grenzwerte und den CO₂-Wert auswirkt. Bislang haben die Gespräche mit VW ergeben, dass nach den bisherigen technischen Ausarbeitungen nur geringfügige Abweichungen festgestellt worden sind. Sie lagen ... bei +/- 2 % für CO₂. VW will durch eine Verbesserung der Technologie aber erreichen, dass der CO₂-Wert, der in der Typgenehmigung ursprünglich festgelegt worden ist, beibehalten werden kann. Die neue Motorsoftware soll im Hinblick auf CO₂, also vor der Vorlage zur Genehmigung beim KBA, insoweit noch optimiert werden.

Ist es bis zum Ende des Untersuchungszeitraums dazu gekommen, dass der Ausbau der Abschalteinrichtungen der VW-Fahrzeuge Auswirkungen auf die Höhe der Kfz-Steuer hatte? ist meine Frage an Sie.

Zeugin Gerda Koszinowski: Nein, das ist bislang nicht der Fall. Das ist zum einen natürlich der Punkt, dass in Bezug auf NOx ohnehin der Rückruf noch läuft und dass da noch keine abschließenden Ergebnisse uns vorliegen. Und zu CO₂ ist das ebenfalls nicht der Fall.

Vorsitzender Herbert Behrens: Und im letzten Absatz des von mir zitierten Vermerks heißt es auf der Seite 42:

Mit BMF besteht Einigkeit, dass die konkrete Umsetzung der möglicherweise entstehenden Notwendigkeit einer rückwirkenden Neufestsetzung von CO₂-Werten und der damit einhergehenden Neufestsetzung der Kfz-Steuer erst diskutiert werden soll, wenn klar ist, um welche Anzahl von Fahrzeugen es sich handelt. BMVI weist insoweit darauf hin, dass es nach bisheriger Einschätzung wünschenswert wäre, wenn zwischen VW und BMF die ursprünglich intendierte pauschale Lösung gefunden werden könnte. Die Frage wird aber nicht weiter diskutiert, weil zunächst die Messungen abgewartet werden sollen.

Warum sollte die weitere Diskussion über die Neufestsetzung der Kfz-Steuer von der Anzahl der betroffenen Fahrzeuge abhängig gemacht werden?

Zeugin Gerda Koszinowski: Weil das unter anderem ein für uns ganz relevanter Aspekt war. Wenn ich Steuern nacherheben möchte oder noch mal nachträglich neu festsetzen muss, dann muss ich natürlich jeden einzelnen Steuerfall kennen. Und deswegen muss ich in jedem Einzelfall wissen, um welches Fahrzeug mit welcher Fahrzeugidentifikationsnummer es sich handelt. Und erst wenn der Sachverhalt insoweit aufgeklärt ist, dass ich tatsächlich weiß, um was für konkrete Fahrzeuge es sich handelt und auch um welche Fahrzeughalter dann in der Folge, dann kann ich die Steuer festsetzen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay, das verstehe ich. - Jetzt wird aber trotzdem von einer ursprünglich intendierten pauschalen Lösung hier gesprochen. Welchen Inhalt hatte denn diese ursprünglich intendierte pauschale Lösung zwischen VW und BMF, die nach Auffassung des BMVI wünschenswert wäre?

Zeugin Gerda Koszinowski: Das ist genau der Punkt, der nach BMVI wünschenswert gewesen wäre. Ich kann mich zufälligerweise genau an den Satz erinnern, weil der nämlich im endgültigen Protokoll nicht mehr enthalten ist. Es gab



5. Untersuchungsausschuss

keine pauschale Lösung, die intendiert war. Es gab Gespräche; aber das BMF hat von Anfang an klargemacht gegenüber allen Beteiligten, dass es nur eine Lösung geben kann, die den Sachverhalt explizit aufklärt, und zwar in Bezug auf - was ich gerade gesagt habe - alle Fahrzeuge, die betroffen sind.

Vorsitzender Herbert Behrens: Genau, es geht um konkrete Fahrzeuge und nicht um eine pauschale - -

Zeugin Gerda Koszinowski: Genau, es geht um keine pauschale Lösung.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. Danke. - Dann noch mal eine Eingangsfrage zur CO₂-Problematik bei weiteren VW-Fahrzeugen: Nach Informationen von Volkswagen vom 3. November sollen nach internen Untersuchungen rund 800 000 Dieselfahrzeuge des Volkswagen-Konzerns von Unregelmäßigkeiten bei den CO₂-Werten und damit dem Kraftstoffverbrauch betroffen sein. Der Konzern schätzte das wirtschaftliche Risiko auf rund 2 Milliarden Euro. - Das ist zitiert nach *Spiegel* „Erst Diesel, jetzt Benziner“ und dort auf der Homepage des *Spiegel*, abgerufen am 9. Februar 2017. Und laut einem Bericht von heise.de äußerte ein Konzernsprecher von VW sich dahingehend, dass die Falschangaben entweder über Manipulation im Messvorgang auf dem Prüfstand selber oder über präparierte Testwagen zustande gekommen seien. - Das ist die Quelle „VW: falsche Verbräuche durch manipulierte Tests“ auf der Internetseite heise.de, abgerufen am 9. Februar 2017.

Später nahm VW von der Formulierung einer bewussten Manipulation Abstand. Da ist in unserer Unterlage BMVI-2-1, Aktenzeichen LA 23-7363.1/1-1, Ordner 5, auf den Seiten 241 f. zu lesen, dass VW diese Formulierung zurückgenommen hat. Und es sollten statt der zunächst befürchteten etwa 130 Modelltypen aus dem Modelljahr 2016 tatsächlich nur neun Modellvarianten betroffen sein. - Das ergibt sich aus den Unterlagen Odenwald, Ordner 1, Blatt 166. - Das ist jetzt mit den Quellen etwas kompliziert geworden. Ich kann es Ihnen gern noch mal im Zusammenhang ohne Quellenangabe vorstellen, wenn

Sie mögen. - Meine Frage, die sich daraus ergibt, ist: Gab es im BMF Erörterungen zu der Frage, weshalb bei VW der Verdacht auf Unregelmäßigkeiten bei CO₂-Werten überhaupt aufkam und wie die Zahl von 800 000 Fahrzeugen zustande kam?

Zeugin Gerda Koszinowski: Also, zu meiner Zeit gab es dazu keine Erörterungen. Diese Zahl ist ja auch zu dem Zeitpunkt ins Spiel gekommen, da war ich noch nicht zuständig. Aber ganz unabhängig davon war es für uns auch, ich sage jetzt mal, unerheblich, welche Zahlen zunächst im Raum standen, weil wir uns auf die Aufklärung durch das BMVI natürlich verlassen haben und gestützt haben und das für uns dann das Relevante war.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut, Sie haben recht, das war zunächst eine Zahl vom 3. November 2015. - Aber hatten Sie in diesem Zusammenhang dann auch während des Beginns Ihrer Dienstzeit im BMF Informationen zu den vom KBA durchgeführten Messungen von CO₂-Werten bei VW-Fahrzeugen?

Zeugin Gerda Koszinowski: Wir haben im Rahmen dieser Videokonferenz, die Sie vorher angesprochen haben, vom 02.02., natürlich zum Sachstand vom BMVI Informationen bekommen. Aber darüber hinaus habe ich keine Informationen auch gehabt, aus welchen Gründen jetzt diese Zahlen sich verändern.

Vorsitzender Herbert Behrens: Hat es denn weitere Gespräche oder Videokonferenzen oder andere Konferenzen gegeben, wo diese Thematik mit Ihnen erörtert worden ist?

Zeugin Gerda Koszinowski: Wir haben noch mal ein kurzes Gespräch mit dem BMVI gehabt. Das war am Rande einer anderen Besprechung zu einer anderen Thematik. Da hatten wir noch mal nach dem Sachstand gefragt. Der war zu dem Zeitpunkt aber unverändert, und insofern hat man sich dann darauf vereinbart, dass man sozusagen den Mechanismus umkehrt und BMVI informiert, wenn es aktuelle Entwicklungen gibt.



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Und seither ist dann aber nichts weiter an Gesprächen oder Entscheidungen getroffen worden, was Ihre Tätigkeit dann betrifft?

Zeugin Gerda Koszinowski: Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut, meine Frage nach dem Stand der Dinge hat sich dann damit auch erledigt. - Dann bin ich zunächst mit meinen einleitenden Fragen durch und gebe das Wort weiter an die CDU/CSU-Fraktion. Bitte schön.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Wir haben mal folgende Frage, und zwar: Der Kollege oder Zeuge Bremer sagte hier am 15.12.2016 aus - ich zitiere -:

Die Frage, wie es zu erreichen ist - dieser politische Wille, der da artikuliert worden ist -, dass die Halterinnen und Halter nicht durch eine etwaig entstehende Mehrsteuer belastet werden sollten, hat bei uns im Hause zu vielen Fragestellungen geführt, wie das steuerrechtlich zu erreichen sein kann. Unter anderem ... ist nicht nur mein Referat beteiligt gewesen, sondern auch das Referat III A 1, das bei uns für das allgemeine Steuerrecht in der Zollabteilung zuständig ist, für die Abgabenordnung. Und zusammen sind entsprechende Überlegungen angestellt worden, welche Möglichkeiten das Steuerrecht für einen Schuldbeitritt eines Dritten tatsächlich bieten kann und welche Implikationen das auf technische Abläufe hat.

Die Frage stellt sich jetzt: Sind diese Dinge jetzt bei Ihnen geklärt, und, wenn ja, wie sind sie geklärt? Sie haben ja schon einen Teil eben gesagt. Ist das Ihre abschließende Haltung, zu sagen: „Es kann keinen Schuldbeitritt Dritter geben“? Habe ich das jetzt richtig verstanden aus dem, was Sie gesagt haben, vor dem Hintergrund, dass Sie sagen: „Es ist auf den Einzelfall runterzubrechen“? Ist das eine abschließende Auffassung?

Zeugin Gerda Koszinowski: Es kann - - Es könnte einen Schuldbeitritt eines Dritten geben, wenn der Sachverhalt aufgeklärt wäre und sich dann rausstellen würde, dass er dazu führt, dass tatsächlich, ich sage mal, der Sachverhalt sich so darstellt, dass tatsächlich Steuer neu festgesetzt werden muss. Aber da wir da noch nicht sind, ist im Grunde diese Überlegung, wie man bewerkstelligen könnte, dass ein Dritter die Schuld übernimmt für den Halter oder für die Halter, im Grunde der zweite Schritt vor dem ersten aus meiner Sicht. Wir sind noch gar nicht so weit, dass wir den Sachverhalt so weit abschließend geklärt haben, als dass man über diese Frage, die Sie jetzt formuliert haben, abschließend entscheiden könnte.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): VW hat ja eine Aussage getroffen gegenüber dem Untersuchungsausschuss im Europäischen Parlament dahin gehend, dass sie eben durchaus für Nachforderungen insgesamt eintreten und auch auf die Einrede der Verjährung hier in diesem Falle verzichten. Warum stellt das eigentlich ein Steuergeheimnis dar und, wenn ja, für wen?

Zeugin Gerda Koszinowski: Ich wollte jetzt gerade sagen - -

(RR Dr. Christian Hufen
(BMF): Das ist eine Rechtsfrage!)

- Ja, genau.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Nein, warum? Ich frage nur: Warum stellt das ein Steuergeheimnis dar?

Zeugin Gerda Koszinowski: Das ist keine Frage an den Zeugen, oder?

(ORRn Dr. Caroline Dostal
(BMF): Da haben wir ja ausführliche Schriftstücke überliefert!)

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Okay, die habe ich jetzt vielleicht nicht alle gelesen. - Herzlichen Dank.



(Zuruf: Die haben wir in Marmor gemeißelt!)

- In Marmor, in Stein gemeißelt?

ORRn Dr. Caroline Dostal (BMF): Also, da würde ich wirklich gerne noch mal auf das Schreiben vom 22.11. des letzten Jahres verweisen, weil da ist das wirklich doch sehr schön dargestellt worden, finde ich.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Okay, herzlichen Dank. - Ich gebe erst mal weiter.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann geht die Fragerunde weiter an die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen. - Kollege Krischer, bitte.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Die meisten Fragen hat der Vorsitzende schon gestellt. Eine Sache ist mir noch unklar - das haben Sie eben auch ausgeführt -, warum die Neufestsetzung erst erfolgen kann, wenn klar ist, wie viele Fahrzeuge das sind. Ich meine, das ist mir klar, dass man dann jeden einzelnen Halter rausuchen muss; aber das Prinzip müsste doch immer das gleiche sein, ob das jetzt ein Fahrzeug ist oder 100 000. Das Prinzip, wie man es regelt, das könnte man doch jetzt schon klären. Oder verstehe ich das falsch?

Zeugin Gerda Koszinowski: Das Prinzip, wie es zu regeln wäre, ist natürlich klar. Das ist so, wie es rechtlich eben zu machen wäre. Aber wenn man den Sachverhalt oder wenn man natürlich irgendwelche Lösungen finden möchte, auch gegebenenfalls mit Dritten, dann muss ich natürlich auch über den Umfang Bescheid wissen. Und das ist eigentlich der Aspekt, warum ich gesagt habe: Wir brauchen jeden einzelnen Halter. Ich sage mal: Das rechtlich Theoretische, das ist natürlich klar; aber der Sachverhalt als solcher beinhaltet natürlich auch, dass ich weiß: Über welche Anzahl rede ich, und über welche Fahrzeuge rede ich konkret? Denn ich muss ja die Steuer festsetzen, muss ich ja gegen denjenigen festsetzen, der der Halter ist, also muss ich wissen: Um wen handelt es sich? Ich kann ja nicht theoretisch gegen - - nicht?

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das ist völlig klar. Aber die Art und Weise, wie es zu regeln ist - - Dass man das erst tun kann, wenn man die kennt, ist ja logisch; das geht erst dann. Aber das, was jetzt administrativ zu machen ist, was gegebenenfalls vorzubereiten ist, das kann doch nicht von der Anzahl abhängen. Also, das leuchtet mir nicht ein.

Zeugin Gerda Koszinowski: Nein, das tut es auch nicht; aber das - - Auch das wäre natürlich jetzt der zweite Schritt vor den ersten gesetzt.

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

Zeugin Gerda Koszinowski: Wenn ich jetzt theoretisch überlegen würde, wie ich das bewerkstelligen könnte, bei einer gewissen Anzahl von Haltern die Kraftfahrzeugsteuern festzusetzen - gesetzt den Fall, es gäbe überhaupt einen neuen Grundlagenbescheid, der dann den CO₂-Wert auch neu festgesetzt -, dann muss ich natürlich überlegen, wie ich das administrierte. Das ist ja dann auch ein Massengeschäft, und dann muss ich natürlich überlegen: Mache ich das über eine IT-Lösung? Lasse ich das händisch machen bei jedem einzelnen Steuerpflichtigen?

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ach so, das sind solche Fragen, die dann geklärt werden müssen?

Zeugin Gerda Koszinowski: Solche Fragen sind das, die dann auch geklärt werden müssen, genau.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Schreibe ich zwei individuelle Briefe, weil nur zwei Betroffene sind, oder mache ich eine Lösung, dass ich Zweigstellen einrichte, weil es so viele sind, oder so?

Zeugin Gerda Koszinowski: Ja, oder dass ich einfach eine Programmierung im IT-Verfahren vornehme, damit das automatisiert dann eben auch abgewickelt werden kann.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Das waren meine Nachfragen.



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann ist die Fraktion der SPD - -

Arno Klare (SPD): Wir haben keine Fragen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann treten wir in die Fragerunde ein. - Dann meine Frage: Es geht ja auch darum, ob da möglicherweise dem Fiskus Geld dann verloren geht. Gibt es eigentlich die Möglichkeit, so was wie eine Verjährungsunterbrechende Maßnahme zu erlassen, damit man eben die Vergangenheit nicht aufgibt?

Zeugin Gerda Koszinowski: Auch das ist eine Rechtsfrage. Ich meine, theoretisch gibt es natürlich die Möglichkeit, aber Sie müssen überlegen, wem gegenüber, nicht? Der Steuerschuldner ist der Halter.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay, das reicht aus. Die Frage der Theorie war auch so gemeint. - Also, ich habe hier noch mal auf der Grundlage einer Pressemitteilung der Deutschen Umwelthilfe die Aufforderung zur Korrektur von herstellerseitigen CO₂-Angaben, also ein bisschen weg vom konkreten Fall jetzt. Die Abweichungen der Herstellerangaben zum CO₂-Ausstoß und damit dem Kraftstoffverbrauch und dem vom Kunden tatsächlich wahrgenommenen Kraftstoffverbrauch im Realverkehr sind ja seit langem bekannt, und aus diesem Grund hat ja auch die Deutsche Umwelthilfe sehr frühzeitig schon - weit vor Ihrer jetzigen Tätigkeit - sowohl - - ja, das BMVI immer wieder darauf hingewiesen, dass es dort Fehlangaben der Hersteller gibt, die unbedingt korrigiert werden müssen, bevor die Kfz-Steuer auf CO₂-Bezug umgestellt wird. Haben Sie in Ihrer Tätigkeit beim Hauptzollamt im Untersuchungszeitraum bereits vor Bekanntwerden der Manipulationsvorwürfe Gespräche mit dem BMVI, dem KBA oder mit dem BMF mit Blick auf möglicherweise nicht richtig festgesetzte Steuern geführt?

Zeugin Gerda Koszinowski: Also, als Hauptzollamt darf man ja überhaupt nicht mit den Ministerien sprechen. Da ist dazwischen noch eine andere Behörde. - Nein, das habe ich nicht. Ich war auch tatsächlich überhaupt nicht mit der Thematik befasst. Und das wäre auch überhaupt nicht

die Aufgabe eines Angehörigen eines Hauptzollamtes, über solche Themen zu sprechen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut, das wäre meine Frage an dieser Stelle. - Gibt es weitere Fragen aus dieser Runde in öffentlicher Sitzung? - Oliver Krischer.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich hätte doch noch einen Punkt. Und zwar in dem eben schon erwähnten Vermerk über die Videokonferenz 02.02. - BMF, Ordner 18, Seite 41 - heißt es: In sechs Wochen wird noch mal geredet, ob dann die Werte vorliegen. Das war vor einem Jahr, also die sechs Wochen sind lange um. Sie haben eben gesagt: Man hat sich darauf verständigt, dass man das jetzt runddreht und BMVI sich meldet. Das ist ja jetzt für Sie ein offener, ungeklärter Vorgang. Gibt es da nicht eigentlich den Wunsch, dass das mal abgeschlossen wird?

Zeugin Gerda Koszinowski: Ja, ich glaube, der Wunsch besteht schon. Aber ich glaube, die Sachverhaltsaufklärung hat sich halt wesentlich komplexer dargestellt, als man seinerzeit gedacht hat. Man hat ja auch gehört, dass die Untersuchungen noch laufen, dass der ganze Rückruf noch läuft, dass danach eben noch mal Überprüfungen stattfinden müssen. Also, das müssen wir jetzt abwarten.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Habe ich das richtig in Erinnerung aus den Unterlagen, die Sie uns zur Verfügung gestellt haben, dass, sobald ein Jahr weiter ist, dann hinten ein Jahr wegfällt und eine Verjährung dann eintritt? Das heißt: Immer wenn man eine Jahreschwelle überschreitet, fällt ein Jahr raus.

Zeugin Gerda Koszinowski: Ja, ist richtig.

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

Vorsitzender Herbert Behrens: Gibt es weitere Fragen aus dieser Runde an die Zeugin? - In dieser Runde nicht. Dann frage ich danach: Gibt es seitens des Ausschusses den Wunsch, die Zeugin gleich noch einmal in einer eingestuften Sitzung zu befragen?



5. Untersuchungsausschuss

Arno Klare (SPD): Da müssen wir überlegen.

(Heiterkeit)

Ulrich Lange (CDU/CSU): Wir sind da auch ernsthaft gerade am Überlegen. Wir würden gern mal zwei Minuten unterbrechen -

Vorsitzender Herbert Behrens: Und beraten? - Okay.

Ulrich Lange (CDU/CSU): - und beraten, ob wir noch in eine eingestufte Sitzung müssen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut, dann darf ich die Öffentlichkeit bitten, den Saal zu verlassen - und die Zeugin ebenso, genau.

(Unterbrechung des Sitzungsteils Zeugenvernehmung, Öffentlich: 21.28 Uhr - Folgt Beratungssitzung)

(Wiederbeginn des Sitzungsteils Zeugenvernehmung, Öffentlich 21.54 Uhr)

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut, dann ist die Öffentlichkeit wieder hergestellt. Wir tagen weiter in diesem Kreis, nicht mehr in einer eingestuften Sitzung, und das Wort hat zu einer abschließenden Frage der Kollege Lange von der CDU/CSU-Fraktion.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Herr Vorsitzender, ich stelle jetzt keine Frage mehr, sondern ich stelle jetzt noch mal für das Protokoll fest, dass wir so verfahren, wie soeben besprochen: Wir werden noch mal eine schriftliche Frage an das BMF zu dem eben benannten Punkt schicken und gehen dann davon aus, dass wir das auf diese Weise klären können, ohne dass wir jetzt hier in eine eingestufte Sitzung gehen müssen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut. So weit das Verfahren, auch das zur Erläuterung von Ihnen, was wir eben dazwischen diskutiert haben. Dann können wir die Befragung der Zeugin Koszinowski für heute beenden.

Die Vernehmung wird erst dann abgeschlossen sein, wenn Sie die Möglichkeit hatten, das Protokoll sich noch mal anzusehen und zu prüfen, ob alles so korrekt ist, und uns möglicherweise Richtigstellungen mitzuteilen haben. Erst danach wird der Abschluss der Vernehmung durch den Ausschuss beschlossen werden.

Dann möchte ich mich bei Ihnen herzlich bedanken für Ihr Erscheinen hier. Und auch bei den Kolleginnen und Kollegen herzlichen Dank für den guten Sitzungsverlauf! Wir sehen uns am Donnerstag wieder in dieser Runde. Bis dahin noch schöne Tage und noch einen schönen Abend.

(Schluss 21.56 Uhr)