



Nur zur dienstlichen Verwendung

Stenografisches Protokoll
der 8. Sitzung
- Endgültige Fassung -

5. Untersuchungsausschuss

Berlin, den 29. September 2016, 12.00 Uhr
Paul-Löbe-Haus, Saal E.700
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Str. 1

Vorsitz: Herbert Behrens, MdB

Tagesordnung - Beweisaufnahme

Tagesordnungspunkt

<i>Öffentliche Zeugenvernehmung</i>	<i>Seite</i>
- Martin Schmied (Beweisbeschluss Z-4)	7
- Dr. Jost Gail (Beweisbeschluss Z-7)	31
- André Seeck (Beweisbeschluss Z-9)	51



5. Untersuchungsausschuss

(Beginn: 12.34 Uhr)

Vorsitzender Herbert Behrens: Damit eröffne ich die 8. Sitzung des Untersuchungsausschusses und möchte Sie herzlich begrüßen, liebe Kolleginnen und Kollegen. Ich eröffne die heutige Beweisaufnahmesitzung.

Ich stelle fest, dass die Öffentlichkeit hergestellt ist, und begrüße besonders die Zuschauerinnen und Zuschauer sowie die Vertreterinnen und Vertreter der Presse, außerdem die hier im Saal anwesenden Vertreterinnen und Vertreter der Bundesregierung und des Bundesrates: Herzlich willkommen! Außerdem begrüße ich natürlich insbesondere Sie als Zeugen, die Sie ja bereits Platz genommen haben.

Ich möchte darauf hinweisen - zu Beginn sind so ein paar formale Dinge erforderlich, die ich bekannt machen muss und möchte -, dass eigene Ton- und Bildaufnahmen nicht zulässig sind und dass Zuwiderhandlungen zu einem Sitzungsausschluss führen können, aber auch zu einem Hausverbot oder möglicherweise auch zu strafrechtlichen Konsequenzen.

Ich rufe unseren **einzigen Tagesordnungspunkt** auf:

Öffentliche Zeugenvernehmung

Stefan Rodt
(Beweisbeschluss Z-3)

Martin Schmied
(Beweisbeschluss Z-4)

Andreas Troge
(Beweisbeschluss Z-5)

Dr. Bernd Bugsel
(Beweisbeschluss Z-6)

Dr. Jost Gail
(Beweisbeschluss Z-7)

André Seeck
(Beweisbeschluss Z-9)

Auf die Vernehmung der in der Tagesordnung aufgeführten Zeugen Rodt, Professor Dr. Troge

hat der Ausschuss verzichtet. Der in der Tagesordnung ebenfalls genannte Zeuge Dr. Bugsel ist für heute entschuldigt. Er wird gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt vernommen.

Meine Herren Zeugen, ich darf mich für Ihr Erscheinen herzlich bedanken und Sie herzlich begrüßen.

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

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

Haben Sie zu diesem Teil noch Fragen? - Das ist nicht der Fall. Dann möchte ich Sie darauf hinweisen, dass eine Tonbandaufnahme der Sitzung gefertigt wird, um die Protokollierung der Sitzung zu erleichtern. Deshalb ist es wichtig, dass Sie das Mikrofon einschalten, wenn Sie das Wort ergreifen. Die Tonbandaufnahme wird nach der Erstellung des endgültigen Protokolls gelöscht. Das Protokoll wird Ihnen vor der endgültigen Fertigstellung übersandt.



5. Untersuchungsausschuss

Wir werden Sie nacheinander in der aus der Tagesordnung ersichtlichen Reihenfolge vernehmen, also mit Herrn Schmied beginnen. Die Vernehmungen werden so ablaufen, dass ich den Zeugen zunächst zur Person vernehmen werde, dass dann der Zeuge Gelegenheit hat, dass, was ihm über den Gegenstand der Vernehmung bekannt ist, im Zusammenhang darzulegen. Danach werde ich einige Fragen an Sie richten. Sodann haben die übrigen Ausschussmitglieder Gelegenheit, ihre Fragen zu stellen.

Werden Ihnen Vorhalte aus Akten gemacht, dann wird Ihnen der Fragesteller auf Wunsch die entsprechende Unterlage vorlegen, damit Sie dort eine bessere Übersicht haben. In diesem Zusammenhang bitte ich alle Kolleginnen und Kollegen darum, bei Vorhalten aus Akten die Fundstelle zu nennen. Dabei reicht es grundsätzlich aus, die vorgelegte Behörde, die Ordnernummer und die Seitenzahl zu nennen, also dieses „MAT“ können wir uns sparen. Es reicht aus, zum Beispiel „UBA, Ordner vier, Seite X“ dann zu nennen, damit das nicht zur weiteren Verwirrung führt.

Nun mein letzter Hinweis: Sollten Sie während Ihrer Vernehmung den Eindruck gewinnen, dass Sie als VS-Vertraulich oder höher eingestufte Informationen oder sonstige Dinge zur Sprache bringen müssen, deren öffentliche Erörterung überwiegend schutzwürdige Interessen verletzen würde, bitte ich um einen Hinweis. Der Ausschuss würde dann über den Ausschluss der Öffentlichkeit sowie den Geheimhaltungsgrad der Sitzung beschließen.

Damit wir mit der Vernehmung von Herrn Schmied beginnen können, möchte ich Herrn Dr. Gail und Herrn Seeck darum bitten, jetzt bereits den Saal erst mal zu verlassen. Ein Mitarbeiter des Sekretariats wird Sie begleiten in den Zeugenraum. Bitte halten Sie sich dort zu Ihrer Vernehmung bereit. - Vielen Dank.



**Vernehmung des Zeugen
Martin Schmied**

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Schmied, bevor wir mit der Vernehmung zur Sache beginnen, möchte ich Sie zunächst zur Person vernehmen und Sie bitten, sich kurz vorzustellen mit Ihrem Vornamen, Ihrem Nachnamen, Ihrem Alter, Ihrem Beruf und Ihrem Wohnort. Bitte.

Zeuge Martin Schmied: Ja, mein Name ist Martin Schmied. Ich bin 47 Jahre alt. Ich bin seit 1. September 2015 Abteilungsleiter „Verkehr, Lärm und räumliche Entwicklung“ beim Umweltbundesamt und wohnhaft in Berlin.

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielen Dank. - Herr Schmied, Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung bereits schriftlich informiert. Im Kern geht es um das Abweichen im Realbetrieb von auf der Straße festgestellten Kraftstoffverbräuchen und Abgasemissionen bei Kfz von den Werten, die von den Herstellern angegeben bzw. von den Prüfern bei der Typenzulassung ermittelt worden sind. Was waren die Auswirkungen auf die Bevölkerung und die Umwelt? Inwieweit spielten Abschaltvorrichtungen oder sonstige Vorrichtungen zur Beeinflussung des Emissionsverhaltens von Fahrzeugen eine Rolle? Welche Erkenntnisse oder Hinweise lagen der Bundesregierung oder sonstigen staatlichen Stellen im Zeitraum seit 20. Juni 2007 insoweit vor? Was wurde gegebenenfalls veranlasst?

Herr Schmied, falls Sie es wünschen, können Sie jetzt zunächst die Gelegenheit nutzen, um im Zusammenhang darzulegen, was Ihnen über den eben gerade genannten Gegenstand der Vernehmung bekannt ist. Dann hätten Sie jetzt das Wort, wenn Sie es wünschen.

Zeuge Martin Schmied: Ja, ich würde es tatsächlich ergreifen, um mal so den gesamten Zusammenhang von unserer Seite her darzustellen, und zwar würde ich gerne vier Punkte kurz ansprechen.

Warum messen wir überhaupt Abgasemissionen vom Umweltbundesamt? Um überhaupt zu verstehen, was wir messen. Ich würde Ihnen gerne

sagen, was wir genau messen und wie wir genau messen, weil das nämlich dann in die Richtung geht der Realemissionen. Ich möchte Ihnen kurz was sagen: Was sind die Ergebnisse? Und ich möchte Ihnen gerne aussagen, was wir für Schlussfolgerungen aus den Ergebnissen gezogen haben.

Wenn ich noch mal anfangen: „Was sind tatsächlich eigentlich die Ziele des Umweltbundesamtes? Warum messen wir überhaupt Abgasemissionen?“, dann muss man klar unseren gesetzlichen Auftrag auch sehen. Der gesetzliche Auftrag ist, dass wir verpflichtet sind, Umweltdaten bereitzustellen, dass wir für die Umweltberichterstattung Daten liefern, und zwar realistische Daten für die Umweltberichterstattung, und auf Basis dieser Daten natürlich dann auch geeignete Maßnahmen ableiten, um die Emissionen dann zu reduzieren, auch vom Kraftfahrzeugverkehr. Und der dritte Schwerpunkt ist, neben den Maßnahmen und Umweltberichterstattung eben auch Daten der Öffentlichkeit zu geben über die Emissionen des Verkehrs. Das heißt, das sind die drei wesentlichen Punkte, warum wir eigentlich Abgasemissionen messen.

So, und das bedeutet - wenn man jetzt fragt: „Was messen wir, und wie messen wir?“, und da kommen wir jetzt zu dem wesentlichen Punkt -, dass wir natürlich nicht - - Also, unser Ziel ist, Realemissionen zu messen, und zwar genau aus dem Grund, weil wir ja gesetzlich verpflichtet sind, die Daten für die Umweltberichterstattung zu liefern. Es gibt eben zwei internationale Abkommen, Kioto-Protokoll und auch die Genfer Konvention für grenzüberschreitende Luftverunreinigungen. Das heißt, für diese Konventionen müssen wir auch Daten liefern. So, das bedeutet ganz konkret: Wir müssen ein realistisches Abbild der Emissionen vom Pkw-Verkehr wiedergeben. Und das hat natürlich Konsequenzen auch tatsächlich, wie wir messen. Und das ist völlig anders, wie wenn ich einen Abgasgrenzwert im Rahmen von einer Typgenehmigung überprüfe; aber das ist eben auch bedingt, weil wir ein ganz anderes Ziel verfolgen. Daher sind einfach die Vorgehensweisen überhaupt nicht vergleichbar.



5. Untersuchungsausschuss

Und um Ihnen das deutlich zu machen, möchte ich auch noch mal veranschaulichen, wie wir messen: Also, grundsätzlich ist es Ihnen ja bekannt, dass Sie, wenn Sie einen Grenzwert überprüfen bei der Typgenehmigung, natürlich den Neuen Europäischen Fahrzyklus nehmen. Wenn wir aber Realemissionen messen wollen, ist natürlich verständlich, dass uns klar ist, dass dieser Neue Europäische Fahrzyklus nur einen Teil der realen Fahrsituationen wiedergibt, weshalb wir natürlich auch Messungen durchführen jenseits des NEFZ.

Sie müssen sich das so vorstellen, wie wenn Sie im Sportunterricht die Leichtathletik überprüfen wollen, und Sie brauchen ein standardisiertes Verfahren, um zu sagen: Wie gut sind eigentlich die Sportler? Dann legt man eben fest: Man möchte gerne einen 400-Meter-Lauf als Grundlage nehmen - das ist ja der Neue Europäische Fahrzyklus -, und ich überprüfe letztendlich, welche Zeiten er dort einhält. Genauso überprüfe ich, welche Grenzwerte er beim Neuen Europäischen Fahrzyklus einhält. Das heißt, ich habe immer ein standardisiertes Verfahren, das ich reproduzieren kann bei der Typgenehmigung.

Unsere Frage ist aber: Wie ist der Athlet eigentlich beim 100-Meter-Lauf, wie ist er beim 1 000-Meter-Lauf, oder wie ist er beim 400-Meter-Lauf? Und das ist der Grund, warum wir eben nicht nur bei den 400 Metern messen, also beim Neuen Europäischen Fahrzyklus, sondern eben auch in den anderen Bereichen. Und das ist der Grund, warum unsere Messungen schon seit Jahren im Prinzip verschiedene Situationen abbilden. Das heißt, wir messen eben Beschleunigung, Abbremsung. Wir haben einen eigenen Fahrzyklus entwickelt, der heißt Artemis-Fahrzyklus. Der ist aber eigentlich nur dafür da, möglichst viel der verschiedenen Fahrsituationen draußen abzudecken, und hat nichts mit einer Reproduzierbarkeit von der Grenzwertüberprüfung zu tun - da möchte ich echt drauf Wert legen -, sondern es geht darum: Wir möchten gern ein gutes Bild bekommen für die Umweltberichterstattung, wie tatsächlich die Emissionen vom Pkw-Verkehr in dem Fall sind. Das heißt, wir haben eben einen eigenen Fahrzyklus gemessen, der möglichst viele Messpunkte abdeckt. Wir messen auf dem

Rollenprüfstand, also bisher zumindest auf dem Rollenprüfstand. Wir messen - -

Wenn ich immer sage „Wir“: Also wir vom Bundesamt messen erst mal gar nichts, sondern wir beauftragen natürlich die Messungen bei Instituten, die die durchführen. Wir messen in der Regel ein Fahrzeug, also ein Modell, aber von mehreren - - Also, wir haben zum Beispiel, wenn wir jetzt in Richtung Euro-5-Diesel-Pkw gehen, insgesamt von Umweltbundesamtsseite acht Fahrzeuge vermessen, und das ist aber immer ein Modell. Und wir wiederholen nicht die Messungen, weil das auch gar nicht das Ziel ist. Wir wollen ja möglichst ein breites Feld. Wir möchten möglichst viele Messungen haben, die dann tatsächlich bei uns einfließen in die Emissionsberichterstattung. Und daher ist es eben so breit angelegt.

Vielleicht für Sie auch noch mal wichtig: Wir haben dann nur einen Teil der Messungen, die wir benutzen für die Umweltberichterstattung, und zwar: Deutschland ist nämlich nur ein Datenlieferant. Wir haben seit 2010 insgesamt fünf andere Länder, die auch diese Abgasmessungen machen, nämlich die Schweiz, Österreich; die sind schon länger dabei. Wir haben Schweden, Norwegen und Frankreich mit dabei, mit denen wir uns regelmäßig abstimmen. Es gibt noch die Niederlande, die Daten liefern. Es gibt noch mit Griechenland einen Datenlieferanten. Das heißt, es gibt im Prinzip einen Pool an Messungen, die immer versuchen, rechts und links vom Neuen Europäischen Fahrzyklus zu messen, um eben dann anschließend Daten zu generieren, die man für die Umweltberichterstattung, für die Ableitung von Maßnahmen nutzen kann.

In dem Kontext ist es noch mal wichtig - das ist vielleicht Ihnen auch noch gar nicht so bewusst -: Es gibt natürlich nicht eine reale Fahrsituation. Es gibt ganz viele. Ich meine, einer fährt mit 30 hier um den Block, ja, einer fährt Stop-and-go-Verkehr, einer fährt 140. Und wir müssen im Prinzip - das ist unsere Aufgabe als Umweltbundesamt - diese ganzen verschiedenen Situationen abdecken, weil die nachher entscheidend sind, wenn man Maßnahmen bewerten möchte. Also,



5. Untersuchungsausschuss

wenn jemand hier eine Tempo-30-Zone einführen möchte, dann müssen wir die Daten dafür liefern. Und dafür machen wir tatsächlich diese Messungen.

Das funktioniert eben so, dass wir bei den ganzen Messungen nicht nur die Abgasemissionen aufnehmen, sondern wir nehmen auch die Motor- kenn- daten mit auf, Drehzahl und Leistung. Darüber wird ein Computermodell gespeist - das ist Ihnen wahrscheinlich noch nie ansonsten untergekommen -, das heißt PHEM*. Und mithilfe von diesem PHEM*-Modell werden anschließend Emissionsfaktoren für bei uns jetzt 276 verschiedene Verkehrssituationen in Deutschland abgeleitet. Und diese 276 Verkehrssituationen speisen wir dann ein in das sogenannte *Handbuch für Emissionsfaktoren*, das wir dann veröffentlichen, übrigens europaweit, eben mit den anderen Ländern zusammen. Genau diese Emissionsfaktoren verwendet eigentlich jede Kommune in Europa, wenn sie Emissionsberechnungen durchführt. Das ist so im Prinzip das, was wir machen, wie wir da auch vorgehen.

Wie gesagt, das ist abgestimmt mit anderen Ländern. Aber wir haben immer nur ein Fahrzeug drin, auch wenn man jetzt in Richtung Überprüfung von Grenzwerten geht. Und auch Themen wie Feldüberwachung, wo es ja statistische Verfahren gibt, wo Sie ja ein Modell mehrfach überprüfen müssen: Das machen wir nicht. Wir haben ein Fahrzeug, jetzt mal als Beispiel einen VW Passat 2,0 TDI, in der Messung. Der nächste ist ein Citroën. Es ist uns auch an der Stelle egal, weil wir ja repräsentative Emissionsfaktoren über die gesamte Flotte haben wollen, und nicht das Ziel - - irgendwelche Grenzwerte zu überprüfen.

So, was sind jetzt die Ergebnisse von dem? Überraschenderweise natürlich oder nicht überraschenderweise sind natürlich die realen Emissionen anders, als auf dem Rollenprüfstand bei der Grenzwertüberprüfung ermittelt sind. Aber, ganz ehrlich gesagt, das ist ja auch genau der Sinn, warum wir das machen. Wir machen dieses *Handbuch für Emissionsfaktoren* seit 1995, weil klar

ist, dass es Abweichungen gibt, übrigens nicht nur nach oben. Das ist, glaube ich, noch nie hier diskutiert worden. Wir haben auch natürlich Abweichungen nach unten. Das heißt, die realen Emissionen liegen auch teilweise unter den Grenzwerten. Also, wenn Sie jetzt einen Benzin-Pkw, Euro 5, nehmen und dann die NOx-Emission, dann liegt der Wert bei 20 mg NOx, der Grenzwert aber bei 60 mg NOx pro Kilometer. Daran sieht man: Wir haben Abweichungen nach oben und nach unten. Das ist ja genau der Grund, warum wir das eigentlich auch machen.

Wenn man in Richtung NOx-Emissionen geht, dann haben wir festgestellt, dass die Emissionen in der aktuellsten Version vom Handbuch, die wir veröffentlichen, um rund den Faktor 4 im Schnitt aller unserer Messungen über dem Grenzwert liegt, der auf dem Rollenprüfstand gemessen wurde. Ich betone aber jetzt hier „im Schnitt“, und zwar deshalb, weil wir haben ja 276 Verkehrssituationen drin. Natürlich gibt es da auch den Stop-and-go-Verkehr, wo Sie über 1 000 mg sind. Der Mittelwert liegt bei 680 mg NOx pro Kilometer; nur dass Ihnen das bewusst ist. Es sind im Prinzip ja ganz viele verschiedene Werte drin, die je nach Situation auch so sind. Und Sie können das auch nie abdecken. Wenn Sie jetzt in eine Grenzwertüberprüfung gehen: Sie können nicht das Leben in der Breite abdecken, sondern Sie müssen sicherstellen, dass Sie aber eine relativ breite Abdeckung haben.

So, und jetzt ist natürlich der Punkt: Wenn wir - und das ist ja auch noch mal Untersuchungsgegenstand, die Frage „Wussten wir was von Manipulationen?“ - wie in unserem Beispiel im Fall viermal höhere NOx-Emissionen haben bei Euro-5-Diesel-Pkw, dann können Sie nicht rückschließen, dass das manipuliert ist. Das möchte ich hier ganz klar formulieren. Es gibt nicht einfach: Ein Faktor 3 ist nicht manipuliert, und Faktor 4 ist plötzlich manipuliert. Es ist völlig erklärbar, dass die Werte höher sind, weil wir eben Situationen drin haben mit viel mehr Beschleunigung im Vergleich zum Neuen Europäischen Fahrzyklus, die logischerweise erklären, warum die NOx-Emissionen höher sein können. Jeder,

* nachträglich durch den Zeugen korrigiert



5. Untersuchungsausschuss

der sich ein bisschen mit Verbrennungstechnik auskennt, der weiß auch, dass Sie, wenn Sie mehr Leistung abrufen, höhere Verbrennungstemperaturen haben, und dann entstehen mehr NOx-Emissionen; auch deshalb ist es erklärbar, warum die höher sind. Deshalb kann man nicht automatisch - weil wir höhere Realemissionen publiziert haben - rückschließen, dass manipuliert wurde. Das möchte ich ganz klar so formuliert haben, weil das schon noch mal sehr wichtig ist.

So, was heißt das aber jetzt für die Schlussfolgerung? Deshalb dieses Beispiel mit dem 400-Meter-Lauf: Uns ist natürlich bewusst, dass Sie eben, wenn Sie 100 Meter laufen oder 1 000 Meter laufen, andere Zeiten haben, andere Performance haben. Wir haben ja eben festgestellt, dass die NOx-Emission um den Faktor 4 höher liegen. So, was ist dann die logische Konsequenz? Wir sind eine Umweltbehörde. Wir haben a) zu hohe Emissionen. Also wollen wir sie reduzieren, und wir versuchen, Maßnahmen einzuleiten, sie zu reduzieren. Das Zweite: Wir gucken uns natürlich auch an: Wo können Probleme auftauchen? Und wenn Sie sich die Werte im Prinzip genau anschauen, dann sehen Sie: Im Prinzip geht nur beim Diesel-Pkw eine Schere auf zwischen Realemissionen und NEFZ, und zwar erst seit der Einführung von Euro 5, also da ist es wirklich richtig ersichtlich, und zwar haben Sie, wenn Sie sich die Realwerte bei uns im Durchschnitt angucken, im Schnitt von Euro 4 auf Euro 5 plötzlich einen Anstieg der Realemission um 25 Prozent. Der Grenzwert geht aber von 250 auf 180 runter, das heißt also, Sie haben eine Absenkung um 28 Prozent.

So, da ist praktisch bewusst geworden - - Und auch da noch mal - ich möchte es nur ganz deutlich betonen -: Ab da war klar, dass der Neue Europäische Fahrzyklus nicht mehr geeignet ist, um tatsächlich die realen Emissionen zu senken. Und das fiel genau mit der Veröffentlichung des Handbuchs 3.1 mit 2010 überein, weil dort ist es das erste Mal auch drin. Und genau da starteten wir, zusammen auch mit dem BMUB, die ganzen Initiativen, auch mit WLTP und RDE, um eben dieses Problem anzugehen.

Und auch weil das ja oft diskutiert wird: Der NEFZ an sich ist nicht blödsinnig, ja? Der war jahrelang durchaus geeignet, auch real die Emissionen zu senken. Nur - genau wie an dem Beispiel mit dem 400-Meter-Lauf -, wenn Sie besser werden beim 400-Meter-Lauf, dann sind sie auch beim 100-Meter-Lauf und beim 1 000-Meter-Lauf wahrscheinlich besser, aber Sie kommen irgendwann mal an die Grenze. Das heißt, wenn Sie beim 400-Meter-Lauf immer besser werden wollen, dann heißt das nicht automatisch, dass Sie beim 1 000-Meter-Lauf oder beim 100-Meter-Lauf auch noch besser werden. Und das ist genau jetzt eben passiert, weshalb man gesagt hat: Ja, da muss man eben tatsächlich den Test so erweitern, dass man den 100- und den 1 000-Meter-Lauf auch letztendlich in die Gesetzgebung mit aufnimmt. Und das ist eben genau das, was die Schlussfolgerung aus den Ergebnissen war, dass wir eben festgestellt haben, dass insbesondere bei NOx-Emissionen bei Diesel-Pkw die Realemission über dem Grenzwert ist. Und, wie gesagt, ich betone es: Bei allen anderen Schadstoffen ist es anders. Das ist noch mal wichtig. Also, Sie können im Prinzip angucken, welchen Schadstoff Sie wollen, da haben Sie immer die Realemissionen unter dem Grenzwert.

So, und was sind jetzt für uns noch die nächsten Schritte? Natürlich haben wir ein Interesse, unsere Datenbasis immer weiter zu verbessern. Das heißt, wir werden auch weiter messen. Wir haben ein Problemfeld vom UBA: Das sind die CO₂-Emissionen. Ich habe die ganze Zeit über Luftschadstoffe gesprochen. Unsere Verfahren mit dem Stichprobenumfang, die sind ausgerichtet, um repräsentativ Abgasemissionen zu ermitteln. Wenn Sie unsere Akten studieren, dann sehen Sie, dass wir eben aktuell auch ein neues UFOPLAN-Vorhaben anschieben, genau um reale CO₂-Emissionen stärker in den Fokus zu nehmen. Und natürlich sind wir auch - ich meine, das ist ja auch unsere Aufgabe - dran interessiert, dass dort, wo wir sehen, dass es eben noch Probleme gibt, um tatsächlich real die Emissionen zu senken - - Also, wir erweitern zwar jetzt den Prüfzyklus auf RDE, aber es ist ja nicht ausgeschlossen, dass trotzdem noch Probleme übrig



5. Untersuchungsausschuss

bleiben. Wir werden natürlich als Umweltbundesamt auch dadran arbeiten, zu gucken, was sonst noch zusätzlich zu tun ist.

Das waren praktisch meine Punkte, die ich Ihnen vorweg auch noch mal mitteilen wollte. Mir ist nur wichtig: Die Vorgehensweise von uns hat wirklich null und nichts mit einer Überprüfung der Typgrenzwerte zu tun. Es sind völlig andere Herangehensweisen. Nebenbei: Wir messen zum Beispiel auch jede Sekunde die Abgasemission und nicht für den gesamten Zyklus. Es ist eine völlig andere Herangehensweise, aber immer mit dem Ziel, die Umwelt zu verbessern. Und natürlich sind die Schlussfolgerungen von uns gewesen: Liebe Leute, wir müssen den Zyklus ändern, damit wir auch real die Emissionen gesenkt bekommen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Erst mal vielen Dank für Ihre einführenden Worte, auch mit manchen Hinweisen für meine zusätzlichen Fragen. - Also, Sie haben ja, insbesondere auch bei Ihrer Tätigkeit, die Sie bei Ihrem vormaligen Arbeitgeber gemacht haben, beim Schweizer Institut für Umwelt- und Verkehrsforschung, an dem *Handbuch für Emissionsfaktoren* mitgearbeitet. Das heißt, Sie waren zuständig dafür und haben eben doch die krassen Abweichungen auch festgestellt zwischen NEFZ und den realen Werten. Sie haben es kurz erwähnt, dass Sie erhöhte Werte festgestellt haben. Ich möchte Sie jetzt trotzdem noch mal konkret fragen: Hat es Hinweise gegeben oder haben Sie sich Gedanken darüber gemacht, ob möglicherweise zwischen den Realwerten und den angegebenen Werten auch Abschaltvorrichtungen eine Rolle spielen können?

Zeuge Martin Schmied: Nein, und zwar, wie ich vorher schon ausgeführt habe: Dadurch, dass es technisch erklärbar ist, die höheren Emissionen - selbst der Anstieg bei Euro 5 ist eigentlich technisch noch erklärbar - - Wenn man jetzt natürlich anschaut: „Warum steigen von Euro 4 auf Euro 5 die realen NOx-Emissionen?“, da könnte man ja sagen: Das kann man sich nicht erklären. - Natürlich kann man es sich erklären. Sozusagen im gleichen Atemzug sind zwei Dinge passiert: Sie

haben bei Euro 5 eine Reduzierung oder eine Verschärfung der Grenzwerte bei den Partikelemissionen, und Sie haben gleichzeitig einen Anzug der CO₂-Gesetzgebung gehabt. So, und beide Punkte führen im Prinzip dazu, dass Sie indirekt im Rohgas - und ich spreche jetzt von dem, was direkt hinterm Motor rauskommt - höhere NOx-Emissionen haben. So, und wenn Sie dann sich anschauen, dass die Abgasminderungstechnologie bei Euro 5 identisch ist mit Euro 4 - das heißt, Sie haben aber mehr NOx-Emissionen im Rohgas -, dann haben Sie auch hinter der Abgasreinigung höhere Emissionen. Deshalb war der Anstieg selbst auch noch erklärbar. Und daher ist es nicht einfach so gewesen - wie ich vorher auch schon erläutert habe -: weil der Faktor 4 höher ist, dass wir davon ausgehen: „Es ist manipuliert“, sondern andersrum: Wir gingen natürlich davon aus: Das hat technische Gründe. - Und das Ziel war ein ganz anderes, nämlich immer die Frage: Wie können wir diese Realemissionen senken, ja?

Vorsitzender Herbert Behrens: Was sagt Ihnen in diesem Zusammenhang der Begriff Cycle Beating?

Zeuge Martin Schmied: Der Begriff Cycle Beating ist für uns - deshalb hatte ich vorher versucht, auch die Ausführung zu machen - erst mal völlig irrelevant, weil die Abgasemissionen, wie wir sie ermitteln - - Wir ermitteln sie ja gar nicht im NEFZ, ja? Wir ermitteln die ja mit ganz anderen Fahrzyklen, um eben ein möglichst realistisches Bild zu bekommen.

Natürlich ist mir bewusst, dass es den Begriff gibt. Sie spielen wahrscheinlich auch drauf an, weil dieser Begriff ja durchaus durch die Presse ging, durch den *Spiegel*-Artikel. Da möchte ich an der Stelle aber auch noch mal klar formulieren: Ich bin seit 1. September 2015 Abteilungsleiter. Ich habe das erste Mal dieses Feldüberwachungskonzept des Umweltbundesamtes, diesen Begriff Cycle Beating - da stand ja drin: in Verdacht ist zu prüfen Cycle Beating - am Mittwoch vor einer Woche oder so gesehen; vorher kannte ich überhaupt nicht dieses Konzept. Und Sie wissen auch bei den Ausführungen: Es war ja dort



auch nur formuliert, dass es eben in Verdachtsfällen tatsächlich überprüft werden sollte.

Aber Sie müssen immer auch - - Anscheinend war ich in der Einführung nicht klar genug: Wir prüfen gar nicht den NEFZ, ja? Deshalb - - Ich kann nicht sozusagen das Cycle Beating feststellen, weil ich es gar nicht prüfe. Wir haben im Prinzip den NEFZ schon immer so - - Der läuft zwar mit, ja? Aber der ist uns so was von egal praktisch bei der Ableitung von den realen Emissionsfaktoren. Wir haben andere Zyklen. Und diese anderen Zyklen sind eigentlich - - Wenn man das jetzt so mal sieht: Da sind extreme Beschleunigungen drin. Da sind völlig andere Fahrdynamiken drin. Das ist tatsächlich nicht so ohne Weiteres erkennbar von einem System.

Letztendlich ist es so: Das Einzige, wo wir sicher auch reinfallen würden, wäre, wenn das System erkennt, dass das Fahrzeug sich nicht bewegt, weil wir ja immer auf dem Rollenprüfstand tatsächlich gemessen haben, ja? Das wäre im Prinzip ein Problem, dass bei unseren Messungen tatsächlich aufgetreten wäre.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja, aber ich habe auch nicht direkt in Bezug auf Ihre Messungen gefragt, sondern ob Sie mit diesem Begriff auch umgehen und den zumindest im Hinterkopf hatten. Das Thema insgesamt ist ja nicht so neu, sondern seit 1998 ist insbesondere in den USA darüber diskutiert worden. Es war Thema, und ich denke auch Sie in Ihrer bisherigen Zeit, auch vor dem UBA, waren sicherlich auch in Gesprächen mit Fachleuten oder in der Fachpresse mit diesen Themen befasst. Hat es da aus Ihrer Kenntnis - oder waren Sie daran beteiligt - auch einen aktiven Austausch gegeben über Fragen von Abschaltanlagen, die seit 1998 in den USA Thema gewesen sind, und, wenn ja, können Sie uns da zu den Inhalten dieser Gespräche etwas sagen? In welcher Richtung hat man sich dort ausgetauscht?

Zeuge Martin Schmied: Nein, es haben keinerlei Gespräche stattgefunden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann hatten Sie eben auch bereits über Schlussfolgerungen gesprochen, die mit den Ergebnissen Ihrer Arbeiten verbunden sind. In den USA ist es ja so, dass die Hersteller Schaltstrategien bei der Typenzulassung dann auch genehmigen lassen müssen, und das ist ja schon ein wesentlicher Unterschied zu der Typenzulassung, wie wir sie kennen in Europa. Aus der Presse ist auch bekannt, dass es in den USA Anträge gegeben hat auf Genehmigung von Abschaltanlagen spezieller Art, die aber zumeist abgelehnt worden sind. Aus Ihrer Sicht: Welche Vor- und Nachteile hat diese Genehmigungspraxis oder diese Genehmigungspflicht für Abschaltanlagen?

Zeuge Martin Schmied: Da wir das selber als Umweltbundesamt nicht untersucht haben, kann ich Ihnen dazu nichts wirklich sagen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber die Maßnahmen sind Ihnen bekannt. Ich hatte Sie jetzt eben danach gefragt: „Welche Vorteile und/oder welche Nachteile sehen Sie darin?“, unabhängig davon, ob Sie sie nutzen oder nicht.

Zeuge Martin Schmied: Also, grundsätzlich kann ich ja nur sagen, was ich weiß. In dem Fall weiß ich es nicht. Deshalb kann ich auch tatsächlich dazu wirklich nichts sagen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dennoch würde ich Sie ganz gern fragen, auch in Bezug auf Schlussfolgerungen: Würden Sie dafür plädieren, dass es eine ähnliche Genehmigungspraxis auch in Europa gibt, dass eben Schaltstrategien genehmigungspflichtig sein sollten?

Zeuge Martin Schmied: Auch dazu: Wie gesagt, ich kann mich nur zu dem äußern, was wir tatsächlich auch gemacht haben. Also, ich glaube, es ist noch nicht ganz so deutlich: Wir haben gar nicht - - Wir schauen uns diesen NEFZ nicht wirklich im Detail an. Und Sie fragen jetzt im Prinzip: Wie könnte man dort eine Verbesserung hinbekommen? Das machen wir als Umweltbundesamt gar nicht. Deshalb ist es natürlich für mich jetzt schwer, zu sagen: „Was sollte man da tun, was könnte man da tun?“; sondern, was ganz klar ist: Wir brauchen einen Prüfzyklus, der



5. Untersuchungsausschuss

möglichst viel der realen Emissionen mit abdeckt, ja? Das ist im Prinzip eine Strategie, die wir auch tatsächlich verfolgt haben als Umweltbundesamt. Und das ist auch das, wofür wir uns einsetzen, wo wir der Meinung sind, dass es auch tatsächlich zielführend ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann möchte ich auf das Thema Feldüberwachung wechseln. Für das UBA und das Umweltministerium und auch für die anderen damit befassten Behörden ist natürlich wichtig, auch belastbare Daten - Sie hatten es erwähnt - über Realemissionen zu bekommen. Dazu dient ein Stück das *Handbuch für Emissionsfaktoren*, an deren Erarbeitung Sie beteiligt waren. Wie schon von Ihnen gesagt, hat es da doch ein massives Auseinanderfallen von Werten, die dort gemessen sind, gegeben zu denen, die in der Typgenehmigung eine Rolle spielen. Ich würde Sie ganz gerne zur Methodik der Feldüberwachung ein paar Dinge fragen. Ist es eine Methodik, die bezüglich des Ziels der EU-Gesetzgebung, zur Schadstoffemissionsreduzierung zu kommen - - Ist diese Methodik geeignet dafür?

Zeuge Martin Schmied: Da muss ich kurz noch mal ausholen. Wir selber machen seit Jahren keine Feldüberwachung mehr. Das heißt, die letzte Feldüberwachung, die wir verantwortet haben, ist 2010 abgeschlossen worden. Die Feldüberwachung, die wir damals hatten, hatte eine völlig andere Zielrichtung. Das muss man, glaube ich, auch deutlich machen. Da wird auch manches, glaube ich, vermischt, was wir als Umweltbundesamt früher angeblich gemacht haben.

Die Feldüberwachung hatte zwei Aufgaben. Die erste: tatsächlich Messdaten zu liefern zum Einspeisen in das Handbuch. - Ja, dafür haben wir tatsächlich auch die Feldüberwachung, ich sage mal, etwas missbraucht. Und das Zweite war, dass es damals tatsächlich technische Probleme gab bei den geregelten Katalysatoren, was die Dauerhaltbarkeit anging. Und in der Feldüberwachung sollte eben explizit diese Dauerhaltbarkeit überprüft werden. Es wurden ja dann auch immer weniger Beanstandungen, weshalb wir uns dann auch gar nicht mehr so stark für das Thema

Feldüberwachung eingesetzt haben als Umweltbundesamt, weil wir das Thema der Dauerhaltbarkeit nicht mehr als wirkliches Problem angesehen haben.

So, und seit 2010 macht das Umweltbundesamt keine eigene Feldüberwachung mehr. Und ich sage Ihnen jetzt mal andersrum: Ich als neuer Abteilungsleiter habe auch gar kein Interesse an einer neuen Feldüberwachung, und zwar deshalb, weil die uns - also für meine Aufgaben, wo ich auch gesetzlich verantwortlich bin - auch tatsächlich keinen Mehrwert liefert. Ich werde mit Sicherheit Abgasmessungen durchführen, um eben auch unserer gesetzlichen Verpflichtung nachzukommen, realistische Emissionsfaktoren zu liefern; aber wir werden keine Feldüberwachung in dem eigentlichen Sinn durchführen.

Und jetzt fragen Sie nach einem Konzept. Deshalb: Wir haben - das sehen Sie auch an den Unterlagen - natürlich Ideen zum Feldüberwachungskonzept noch mal geäußert. Das war - - Im Prinzip haben wir dem BMUB mit meinem Ankommen beim UBA im September noch mal ein neues Konzept übermittelt. Da stehen allerdings im Großen und Ganzen nur drei Punkte drin. Die kann ich Ihnen sagen, weil die auch von uns im Wesentlichen so geäußert wurden. Das Erste ist, dass die Feldüberwachung möglichst unabhängig stattfinden soll, möglichst gebührenfinanziert. Das Zweite ist, dass bisher in der Feldüberwachung natürlich auf Luftschadstoffe abgezielt wurde, dass dort CO₂ mit reingenommen werden soll, plus auch natürlich die entsprechende Überprüfung vom Ausrollen, um die Rollwiderstände bei der Prüfung tatsächlich auch festzulegen. Und der dritte Punkt, den wir dort angemerkt haben, aus eigener Erfahrung, ist, dass die statistischen Verfahren durchaus überarbeitungswürdig wären.

Da kommt jetzt der Bogen, warum ich vorher noch mal explizit erwähnt habe, was wir tun: Wir messen ein Fahrzeug von einem Modell zur Ableitung von den Handbuchfaktoren. Wir machen keine Feldüberwachung mehr, weil nämlich eine Feldüberwachung bedeuten würde: Wir müssten dieses Fahrzeug schon dreimal messen, um dann zu schauen: Gibt es irgendwelche Auffälligkeiten,



5. Untersuchungsausschuss

um dann eventuell noch ein 4., ein 5. - und das geht bis zum 20. Auto - - dass man dort eben messen muss. So, und das statistische Verfahren ist zumindest diskussionswürdig. Das sind die Punkte, die wir dort in das Konzept noch mal reingeschrieben haben, ans BMUB übergeben haben und gesagt haben: Das wäre zumindest ein Thema, wenn man in die Feldüberwachung gehen würde, wo wir ein Verbesserungspotenzial sehen, inklusive des Hinweises, dass man bei Plug-in-Hybriden auch besondere Obacht bei der Feldüberwachung machen muss. Ansonsten haben wir keine Untersuchung mehr zur Feldüberwachung gemacht. Wir haben sonst nichts mehr zu einer Feldüberwachung gemacht. Und darüber hinausgehende Forderungen wären im Prinzip reine Spekulation dann, ja?

Vorsitzender Herbert Behrens: Gab es denn Reaktionen der Behörden, denen Sie die Vorschläge übermittelt haben, wie Feldüberwachung verändert werden müsse? Können Sie unter Umständen über Widerstände oder Gegenargumente berichten, die Ihnen da gegenüber geäußert worden sind?

Zeuge Martin Schmied: Nein, es sind überhaupt keine Widerstände gekommen, weil im Prinzip dieses Konzept im September 2015 übermittelt wurde und mehr oder weniger zeitlich überlagert wurde durch eine andere Diskussion, weshalb das nicht mehr ganz so wichtig war an der Stelle, ja? Also, ich glaube, wir sind dort aber - - Jeder, der mit einer Feldüberwachung zu tun hatte, der wird wissen, dass dieses statistische Verfahren durchaus ein Thema ist, das man diskutieren kann, und da wird kein Mensch Ihnen widersprechen an der Stelle.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nun hat es ja möglicherweise dann auch Reaktionen oder Schlussfolgerungen der Automobilindustrie gegeben über die Ergebnisse, die Sie in Ihren Forschungen auch in der Schweiz damals gemacht haben, dass es erhebliche Abweichungen vom NEFZ gibt. Haben Sie Kenntnisse darüber, dass die Automobilindustrie sich in der einen oder anderen Weise kritisch mit den Ergebnissen auseinandergesetzt hat? Wurden die von der Automobilindustrie Ihnen gegenüber bewertet?

Zeuge Martin Schmied: Also, diese gesamte Forschung zur Erstellung vom *Handbuch für Emissionsfaktoren* wird ja über öffentliche Gelder europaweit finanziert. Das heißt, es ist nicht so, dass da irgendwie ein Industrieunternehmen Einfluss nehmen kann. Sie wollen jetzt in die Richtung der Frage: Hat irgendjemand darauf reagiert und bewertet? Nein, das hat gar niemand irgendwie kritisiert, dass die Werte so sind, oder infrage gestellt. Also, ich kenne keinen Einzelnen - - Also, in meiner gesamten Arbeitszeit bei INFRAS hatten wir kein einziges Mal irgendwie einen kritischen Kontakt mit der Autoindustrie, die irgendwelche Werte von uns angezweifelt hat. Ich könnte jetzt sogar so weit gehen: Im Prinzip fließen ja diese Werte vom Handbuch in ein weiteres Modell von uns ein, also vom Umweltbundesamt jetzt, das heißt TREMOD. Das ist für die nationale Berichterstattung wichtig, aber eben im Rahmen der internationalen Berichterstattung. Und dieses Modell TREMOD wird ja selbst vom VDA verwendet.

Vorsitzender Herbert Behrens: Bezüglich des Handbuchs, was hier jetzt gerade in Rede steht: Wie war eigentlich das Bundesamt für Straßenwesen in die Messungen einbezogen, die für das *Handbuch der Emissionsfaktoren* dann erstellt worden sind? Sprich: Hat die BAST Kenntnis gehabt von den festgestellten Abweichungen der Realemission von denen in Laborbedingungen?

Zeuge Martin Schmied: Also, die BAST ist - ich kann es jetzt nicht genau auf das Datum festlegen -, ich würde sagen, gefühlt zehn Jahre Nutzer von TREMOD und arbeitet bei - das werden ja die Kollegen dann nachher genauer sagen - der Verbesserung vom Handbuch mit, ja? Es ist so, dass wir in der Zwischenzeit eben wirklich so ein Netzwerk haben. Ich hatte vorher die außereuropäischen oder die europäischen Partner angesprochen. Aber letztendlich auch in Deutschland ist die BAST der zentrale Partner von uns, der mitarbeitet bei der Erstellung des Handbuchs und etliche Forschungsvorhaben eben auch beauftragt hat, um a) Emissionsfaktoren zu ermitteln, also gerade ganz aktuell für Motorräder zum Beispiel, aber eben auch - wir sprechen ja immer nur von den Emissionsfaktoren; man braucht ja auch an-



5. Untersuchungsausschuss

dere Daten -, um die anderen Daten zu verbessern, was in Richtung Fahrleistung geht oder Zusammensetzung von den Flotten und, und, und. Daher ist die BAST intensiv auch in dieses gesamte Konsortium europaweit eingebunden. Dementsprechend Ihre Frage: Kennen die die Ergebnisse? Natürlich kennen die die Ergebnisse genauso wie wir. Aber, offen gesprochen, dadurch, dass wir es publizieren, weiß es eigentlich eh jeder. Also jeder, der unsere Berichte liest, das Handbuch verwendet, der kennt die Ergebnisse. Daher ist es sozusagen ja kein Geheimwissen an der Stelle, ja?

Vorsitzender Herbert Behrens: Haben Sie Kenntnisse darüber, dass - weil es allen bekannt sein konnte - auch im Verkehrsministerium darüber diskutiert worden ist? Und wie hat man beispielsweise auf Erkenntnisse des UBA reagiert an dieser Stelle?

Zeuge Martin Schmied: Da habe ich keine Erkenntnisse. Also, als UBA sind wir die nachgeordnete Behörde vom BMUB. Wir haben in der Regel keinen direkten Kontakt jetzt mit dem Verkehrsministerium zu solchen Themen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Hätten Sie denn einen Hinweis drauf - - Wäre es nicht sinnvoll gewesen, dass praktische Folgen aus dem Verkehrsministerium aus diesen Untersuchungsergebnissen dann gezogen werden?

Zeuge Martin Schmied: Das steht mir nicht zu, da irgendwie eine Äußerung zu machen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich wechsle in den Bereich der Arbeit der Untersuchungskommission nach dem Dieselskandal, nach dem Aufdecken am 21. September 2015. Das werden Sie intensiv verfolgt haben, vermute ich, insbesondere auch das Verfahren der Einsetzung der Untersuchungskommission „Volkswagen“. Wie ist Ihre fachliche Einschätzung dazu, was die Technik der Messung, aber auch die Zusammensetzung der Kommission anbetrifft?

Zeuge Martin Schmied: Also, zur Zusammensetzung der Kommission kann ich Ihnen gar nichts sagen. Zu dem Bericht selber kann ich natürlich

sehr wohl was sagen, weil der ja natürlich von uns auch durchaus detailliert angeschaut wurde. Grundsätzlich müssen wir sagen: Der Bericht, so wie er letztendlich aufgebaut ist und auch gemacht wurde, entspricht dem, wie wir das auch gemacht hätten. Also, wenn das Umweltbundesamt den Auftrag bekommen hätte, jetzt eine Überprüfung durchzuführen, hätten wir die wirklich analog durchgeführt. Das Einzige, wo wir wahrscheinlich zu einer anderen Schlussfolgerung gekommen sind - und da schließt sich so ein bisschen der Kreis auch zu dem, was ich eingangs gesagt habe -: Wir messen Realemissionen. Es ist nicht möglich, von den Realemissionen zurückzuschließen, ob manipuliert wurde oder nicht.

So, und in dem Bericht steht natürlich mehr oder weniger drin, dass über diese Prüfungen, die durchgeführt wurden, Manipulationen bei den anderen Herstellern ausgeschlossen sind. Das ist der einzige Punkt, den wir als UBA anders sehen, und zwar einfach aus dem Grund, weil, wie gesagt, wir machen ständig Realemissionsmessungen, und man kann nicht einfach von den Realemissionsmessungen Rückschlüsse ziehen, ob manipuliert wurde oder nicht. Aber sonst, von der fachlichen Herangehensweise bei dem Bericht - - Die unterschiedlichen Arten der Messung, dass man den NEFZ einmal praktisch mit Kaltstart fährt, dass man den auf der Straße nachfährt, dass man RDE macht, das sind durchaus im Prinzip gute Hinweise. Sie sehen auch da durchaus Einfluss, wer da auf die Abgasemission - - Aber die Schlussfolgerung, das ist so der einzige Punkt, wo wir ein Fragezeichen als Umweltbundesamt gemacht haben.

Vorsitzender Herbert Behrens: Wäre das nicht zuletzt aufgrund dieser Einschätzung sinnvoll gewesen, Sie mit einzubeziehen in die Untersuchungskommission? Gab es entsprechende Angebote auch des UBA, in dieser Kommission mitwirken zu wollen?

Zeuge Martin Schmied: Nein, sie gab es nicht. Es gab aber auch nicht andersrum von uns irgendwie die Intention, dort reinzukommen. Das wäre ja auch eine Möglichkeit gewesen, dass wir das



5. Untersuchungsausschuss

BMUB gebeten hätten, dass wir da bitte dran teilnehmen können. Also, das gab es auch nicht. Also daher kann man jetzt nicht nur den Vorwurf in die Richtung machen.

Was für uns jetzt aus dem Ganzen noch interessant ist: Da sind ja jetzt relativ viele Messwerte gesammelt worden. Die würden wir natürlich gerne auch als UBA haben. Ob ich jetzt an der Kommission teilnehme oder nicht, ist mir weniger relevant, sondern: Es liegen jetzt ja wieder deutlich mehr Messwerte vor. Und natürlich haben wir im Sinne der Umweltberichterstattung auch Interesse, diese Daten dann auch tatsächlich zu verwenden, weil die ja durchaus eine wichtige Datenquelle sein können, weil, wie gesagt, die methodisch durchaus interessant und gut erhoben wurden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Wissen Sie davon, dass es eine konkrete Anfrage gibt, diese Daten dann zu erhalten?

Zeuge Martin Schmied: Es gibt bisher die Anfrage noch nicht offiziell von uns, aber das wird demnächst sicher auch von uns eingeleitet werden, ja. - Man muss auch dazu sagen - das ist auch noch mal vielleicht wichtig -: Also, wir selber sind sehr interessiert, auch RDE-Daten für die Umweltberichterstattung zukünftig zu verwenden. Nur - und das muss auch allen bewusst sein -, es funktioniert leider nicht so, dass wir einfach die RDE-Daten bekommen und dann eben für unsere Umweltberichterstattung verwenden können, weil, wie ich eingangs auch erwähnt habe: Wir brauchen immer die Motordaten dazu, und das bedeutet die Drehzahl und die Motorleistung. Die Drehzahl, die wird bei RDE-Messungen tatsächlich auch mit erfasst, die Motorleistung hingegen nicht. Und das ist der Grund, warum wir gerade ein UFOPLAN-Vorhaben laufen haben bei der TU Graz, um auch zu zeigen, wie man eben an diese Informationen kommt, damit man dann vollständig solche RDE-Messungen, wie jetzt auch vom KBA durchgeführt sind, auch für uns nutzen kann. Das ist ein Punkt, wo wir gerade intensiv dran arbeiten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie haben ja auch aufgrund des Selbstverständnisses des UBA doch

eine ganze Reihe von Aktivitäten entwickelt, um Ihrem Auftrag nachzukommen, nämlich, so heißt es, ein Frühwarnsystem vor Gesundheits- und Umweltgefahren und - - der Information der Öffentlichkeit zu sein. Wenn Sie jetzt beispielsweise mit dem Thema, was ja im Zusammenhang mit dem Aufdecken des Abgasskandals eine große Rolle spielt, die öffentliche Diskussion über die sogenannte Blaue Plakette - - Wenn wir uns dieser Forderung noch mal hinwenden!

Ich meine damit, die Blaue Plakette ist ja dann durchaus, wie ich eben gesagt habe, im Zusammenhang zu sehen mit den doch erwiesenermaßen viel höheren Schadstoffemissionen, als eigentlich anzunehmen gewesen ist. Wie kommen Sie jetzt dieser Informationspflicht oder auch der selbstübernommenen oder selbstgegebenen Aufgabe, die Öffentlichkeit darüber zu informieren, nach? Wir wissen, dass der Verkehrsminister Ihre Initiative als mobilitätsfeindlich qualifiziert hat. Sind Ihnen im Hinblick auf Ihre selbstgesetzten Ziele und gesetzlichen Aufgaben Hindernisse bei der Öffentlichkeitsarbeit begegnet oder durch Ihre Amtsvorgänger bekannt gemacht worden?

Zeuge Martin Schmied: Also, ich muss gestehen: Die Frage ist mir nicht ganz so klar, was Sie da formuliert haben. Mir ist jetzt nicht klar, wie die Blaue Plakette für den Untersuchungsgegenstand tatsächlich eine Rolle spielt. Daher, wie gesagt - - Da müssen Sie, glaube ich, die Frage noch mal konkretisieren.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay, ich habe entsprechende Hinweise bekommen, was die Zielrichtung der Frage anbetrifft. - Dann gehe ich noch mal ganz konkret auf eine Geschichte ein, die uns aus den Unterlagen bekannt ist. Es geht um - Überschrift, könnte man sagen -: Zukunft der Grenzwerte von Dieselfahrzeugen. Und da würde ich Sie ganz gerne um eine Bewertung einer Aussage von Frau Ilse Aigner bitten, die in einem Brief an die Umweltministerin Hendricks da was ausgeführt hatte, was die vorgeschlagenen Konformitätsfaktoren anbetrifft - also ein anderes Thema jetzt. Sie hatte gesagt:



5. Untersuchungsausschuss

Die Automobilindustrie hält die von der Kommission vorgeschlagenen Konformitätsfaktoren ... für wirtschaftlich nicht darstellbar. Sie wären insbesondere für Dieselfahrzeuge nur mit großem Mehraufwand einzuhalten. Faktisch wären ... fast alle Dieselfahrzeuge wirtschaftlich unattraktiv. Ohne einen großen Anteil an Dieselfahrzeugen könnten die Automobilhersteller aber auch die strengen EU-Grenzwerte für CO₂-Emissionen ... nicht einhalten ...

Ich würde Sie ganz gern um eine Kommentierung dieser Aussage bitten, weil das doch darauf hinauszielt: Was ist an Grenzwerten möglich und was nicht?

(Kirsten Lüthmann (SPD):
Kommentieren darf man
nicht!)

Zeuge Martin Schmied: Also, auch an der Stelle: Ich wüsste jetzt nicht, wie ich da - - Also, in welchem Kontext steht das jetzt zu der Frage des Untersuchungsausschusses? - Also, der Punkt ist ja - das ist eine Frage -: Wie hoch müssten eigentlich Grenzwerte sein? Dass es eine Abweichung gibt, hatte ich vorher erwähnt, und natürlich sind die Konformitätsfaktoren nachher entscheidend, wie hoch die Werte sind. Aber Sie wollen ja praktisch eine Wertung von mir haben, wie hoch der Konformitätsfaktor sein soll. Kann ich nicht machen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay, dann danke ich Ihnen und möchte abschließend eine Frage an Sie richten: Ein Sachverständiger hat in einer früheren Vernehmung hier gesagt, die Grenzwerte seien viel zu ambitioniert gewesen, und es müsse jedem klar gewesen sein, dass diese nicht im Realbetrieb einzuhalten waren. Teilen Sie diese Einschätzung für den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verordnung 215/2007?

Zeuge Martin Schmied: Es ist ja ebenfalls wieder eine Einschätzung. Also, wir haben letztendlich - - An der Stelle muss ich auch sagen: Ich kann das nicht beantworten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön; das wären meine Fragen dazu. - Nun haben die anderen Ausschussmitglieder ihre Fragen zu stellen. - Kollege Lange, bitte.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ja. - Herr Vorsitzender! Herr Schmied! Danke noch mal. - Ja, es ist im Endeffekt schon sehr gefragt und vor allem auch in Ihrem Eingangsstatement sehr viel noch mal, denke ich doch, auch sehr erklärend dargelegt worden.

Vielleicht noch mal ganz kurz auf einen Punkt: Kurz nach der Übersendung der Mitteilung der US-Behörden - also der EPA - , dass VW durch den Einbau von Defeat Devices, also von diesen verbotenen Abschaltvorrichtungen, das US-amerikanische Gesetz gebrochen hat, haben Sie zusammen mit Herrn Mönch, den wir hier schon gehört haben, eine Stellungnahme oder eine Sprachregelung formuliert. Und zwar zitiere ich jetzt aus MAT A UBA-2-1, Ordner 48, Seite 446/447 - ich hoffe, das war jetzt genau genug -:

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

Das ist das, was Sie uns jetzt auch grad erklärt haben.

Die Mitteilung der EPA bezog sich ausdrücklich auf die verbotenen Abschaltvorrichtungen. Deswegen noch einmal die ganz konkrete Frage: War Ihnen und dem Bundesumweltamt also die Verwendung dieser verbotenen Abschaltvorrichtungen bekannt?

Zeuge Martin Schmied: Nein, und zwar: Der Beginn der Ausführungen bezieht sich darauf, dass,



5. Untersuchungsausschuss

genauso wie die EPA, wir wissen, dass die Realmissionen höher sind. Und nur da drauf bezieht sich der Einstieg der Mail, die Sie grad vorgelesen haben.

Und auch da noch mal zur Klarstellung: Die US-EPA hat auch nur festgestellt, dass die Emissionen hoch sind. Die haben ja nicht nachgewiesen, dass ein Defeat Device eingebaut ist, sondern: Es ist von VW ja zugegeben worden. Das wäre genauso, wie wenn wir eben Messungen durchgeführt hätten und jemand dann freiwillig zugegeben hätte, dass er so was einsetzt. Daher: Der Einstieg bezieht sich wirklich auf das Thema der Realemissionen.

Das werden Sie auch mehrfach in Mitteilungen von Frau Krautzberger sehen, dass wir drauf hinweisen, dass wir seit den 1990er-Jahren auf diese Diskrepanz hinweisen. Das ist übrigens der Grund, warum überhaupt das *Handbuch für Emissionsfaktoren* erstellt wurde, und das ist erstmals 1995 erschienen. Das heißt, das ist eigentlich ein uralter Sachverhalt, und wie ich vorher auch sagte: Der geht manchmal in die eine Richtung und mal in die andere Richtung. Nur: Wenn Sie tatsächlich qualifizierte Emissionsfaktoren ableiten wollen, dann müssen Sie eben tatsächlich die realen Emissionen ermitteln.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Okay, danke. Das erklärt das Ganze noch mal, glaube ich, sehr deutlich. - Das heißt aber auch übersetzt: Die Werte haben zwar abgewichen, aber Sie hatten auch keinen Verdacht darauf, dass irgendetwas in dieser Richtung sein muss.

Zeuge Martin Schmied: Nein.

Ulrich Lange (CDU/CSU): Okay, danke. - Dann hätte ich noch zwei ganz kurze - -

Zeuge Martin Schmied: Nur, um es ganz klar zu sagen: Nicht Ihnen widersprochen, sondern „Nein“, dass wir keinen Verdacht hatten!

Ulrich Lange (CDU/CSU): Ja, ja, so habe ich das jetzt schon verstanden. - Dann habe ich jetzt noch zwei kurze Nachfragen auf das, was Sie vorhin

vorgetragen haben: Mich würde nur einfach interessieren - - Sie haben gesagt, Sie geben - - Sie messen nicht selber, sondern vergeben. Da würde einfach interessieren, an wen Sie vergeben.

Zeuge Martin Schmied: Genau. - Wir haben keinen eigenen Rollenprüfstand, deshalb können wir gar nicht messen. Also, das ist anders wie zum Beispiel beim Lärm. Da habe ich tatsächlich ein Lärmlabor; ich bin ja auch für Lärm zuständig. Daher ist es so, dass wir ganz normal öffentliche Ausschreibungen durchführen, und im Prinzip hatten Sie drei Experten - - oder zwei Experten und einen Zeugen letztendlich ja schon hier. Das heißt, es sind vor allem die Messlabore TÜV Nord, die bei uns Zuschläge bekommen haben, der ADAC - Herr Kolke; der war ja auch schon hier - und Herr Hausberger von der TU Graz.

Wenn man das ein bisschen weiter fasst - nur weil das jetzt so sich anhört: es gibt gar nicht so viele, die geeignete Labore haben, um unsere Ansprüche zu erfüllen - - Das ist - - Also, wie gesagt: Wir messen außerhalb des NEFZ, und wir messen jede Sekunde, ja? Das heißt, normalerweise, wenn Sie einen Grenzwert ermitteln, dann hängen Sie hinten einen Sack ran, wo die Abgase reingehen, und dann messen Sie: Wie viele Abgase sind in dem Sack? - Wir messen jede Sekunde die Abgaswerte. Das heißt, es gibt nicht viele Labors, die das überhaupt machen können nach den Vorgaben. Es gibt auch grad von der TU Graz klare Vorgaben. Das ist übrigens abgestimmt europaweit, was die Labore erfüllen müssen, damit sie solche Messungen machen können.

Und wenn man jetzt so ein bisschen weiter fasst: Es gibt noch TNO in den Niederlanden, die solche Messungen machen können. Es ist die Empa in der Schweiz, die solche Messungen machen. Daran merken Sie: Das läuft immer auf die gleichen Messlabore raus, weil es eben gar nicht so viele gibt. Aber die Vergabe erfolgt nicht mit einer Freihandvergabe, sondern es sind öffentliche Ausschreibungen, und der, der uns vom Preis-Leistungs-Verhältnis das günstigste Angebot gibt oder dort gewinnt, der kriegt den Zuschlag.



5. Untersuchungsausschuss

Ulrich Lange (CDU/CSU): Danke schön. - Ich gebe weiter.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut. - Keine weiteren Fragen aus der CDU/CSU-Fraktion? - Dann Oliver Krischer, bitte.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, ich hätte noch mal ein paar Nachfragen, ob ich da Sachen richtig verstanden habe. - Und zwar: Sie machen Tests - oder lassen die machen -, und dann kommen Emissionsfaktoren raus. Die schreiben Sie in ein Handbuch, und dann ist für Sie der Job erledigt? - Das wäre meine erste Frage.

Zeuge Martin Schmied: Genau. - Das hört sich erst mal - der Schritt bis dorthin - so an, wie wenn man es praktisch in einer Stunde gemacht hat. Das sind riesige Forschungsvorhaben, wie ich es grad schon erklärt habe. Also, es ist wirklich ein Riesenaufwand, überhaupt bis zu diesen Emissionsfaktoren zu kommen. Ja!

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wie viele Fahrzeuge werden denn da getestet?

Zeuge Martin Schmied: Also, nur damit Sie eine Größenordnung haben: Also, beim Handbuch 3.2 - das ist 2014 veröffentlicht worden -: Wenn Sie da jetzt anschauen Euro-5-Fahrzeuge, dann sprechen wir in Summe von allen Euro-5-Fahrzeugen, und da meine ich leichte Nutzfahrzeuge und Lkws drin. Dann sprechen wir von 50 Fahrzeugen europaweit.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Europaweit? Nicht Sie?

Zeuge Martin Schmied: Nicht wir! Europaweit!

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und Sie?

Zeuge Martin Schmied: Und wir haben für das Handbuch 3.2 genau 21 Fahrzeuge finanziert: 1 leichtes Nutzfahrzeug und 20 Pkws. Davon waren 12 Diesel-Pkws dabei, 8 Euro-5-Diesel-Pkws und 4 Euro-6-Diesel-Pkws. Also, wir sprechen da nicht von - - horrenden Anzahl von Messungen, ja, von verschiedenen Fahrzeugen, sondern:

Dieses Fahrzeug wird in Höhe, Länge, Breite gemessen, ja? Das heißt, das ist eben der Aufwand. Das ist ein völlig anderes Herangehen.

Und jetzt haben Sie - - Nur Ihre - - Ich möchte sie schon beantworten. Sie hatten ja dann gefragt gehabt: Und damit ist der Job vom Umweltbundesamt beendet? - Nein - das war das, was ich vorher meinte -, sondern wir ziehen da Schlussfolgerungen draus in zwei Richtungen:

a) Wir haben die Faktoren und leiten dann tatsächlich Maßnahmen ab, wo wir der Meinung sind, was tatsächlich sinnvoll ist. Es ist ja vorher angesprochen worden - bis zu - - Ist eine Blaue Plakette sinnvoll oder nicht? Das kann man damit bewerten. Dafür machen wir das.

Und das Zweite ist natürlich, dass wir über diese Messungen ja eben auch Erfahrungen haben, wie jetzt zum Beispiel, dass die Emissionen viermal über dem Grenzwert liegen, dass die Emissionen angestiegen sind gegen Euro 4. Und das ist ja genau der Grund, warum wir eben in Richtung RDE dann zahlreiche andere Forschungsvorhaben eben gestartet haben.

Also, wenn Sie in unsere Unterlagen schauen, dann sehen Sie: Wir haben - ich würde geschätzt sagen - 10 bis 15 Vorhaben, die sich um RDE und WLTC drehen - seit 2009. Das war im Prinzip die Konsequenz. Wir haben die hohen Werte gesehen und haben dann gesagt gehabt: So, was müssen wir tun? Wir müssen die Lücke schließen. - Da haben wir dann tatsächlich geforscht. Und auf der anderen Seite: Klar, wir nutzen die Emissionsfaktoren, aber, wie gesagt, nur vorgelagert.

Das, was Sie so - ich sage mal - ein bisschen despektierlich, also so einfach abtun: „Na ja, da werden ein paar Emissionsfaktoren gemacht“: Das ist ein Riesenaufwand, und das ist extrem teuer, um solche Emissionsfaktoren auch tatsächlich abzuleiten.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, da möchte ich noch mal nachhaken. - Also, Sie weisen dann nach - haben Sie hier gerade selber gesagt -, von Euro 4 nach 5 steigen die Emissionen sogar, -



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Martin Schmied: Mhm.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): - also geht hoch, obwohl sie ja sinken sollten. Sie weisen das nach. So, jetzt mal losgelöst von allen Defeat Devices und sonst irgendwie: Da muss ein Umweltbundesamt doch eigentlich ein Alarmsignal senden und sagen: Da stimmt irgendwas nicht. Wir haben strengere Grenzwerte, aber wenn wir messen bei unseren Tests, steigen die sogar noch.

Da würde mich mal interessieren: Wohin haben Sie dieses Alarmsignal gesendet? Also, das müsste ja dann auch an die Kollegen vom Verkehrsministerium gehen. Wie läuft so was dann ab? Gibt es da einen Brandbrief der Präsidentin, oder was passiert da?

Zeuge Martin Schmied: Also, wir haben natürlich die höheren Werte dem BMUB berichtet. Auch in den Unterlagen werden Sie von - da war ich noch auf der anderen Seite, weil das ja vorher angesprochen wurde, bei INFRAS - - 2015 einen Bericht dort verfasst, wo natürlich die höheren Werte drin sind. Ich hatte es vorher aber auch ausgeführt - ich wiederhole es aber an der Stelle, weil es wirklich wichtig ist -: Es ist ja technisch erklärbar, warum die Emissionen dort ansteigen, weil durch die Verschärfung der CO₂-Grenzwerte - und Sie senken die Partikelemissionen - haben Sie den Effekt, dass Sie im Rohgas höhere NO_x-Emissionen haben können. Sie müssen sich das motortechnisch so vorstellen: Sie können den Motor auf die Partikelemissionen optimieren, oder Sie können auf die NO_x-Emissionen optimieren - also, wenn ich jenseits von der Abgasreinigung erst mal sehe. So, und wenn ich jetzt Euro 5 einführe und erst mal sehr strenge oder strengere Partikelemissionen kriege, dann versuche ich natürlich erst mal im ersten Schritt, den Motor auf die Partikelemissionen zu optimieren und nicht auf die NO_x-Emissionen. Deshalb ist der Anstieg erst mal per se erklärbar.

Deshalb sind jetzt nicht irgendwie von allen plötzlich die Alarmglocken losgegangen und - - sind rumgerannt und haben gesagt: „Oh, jetzt sind die Emissionen angestiegen“, sondern: Da

ist der Punkt erst mal in die Richtung völlig erklärbar. Was passiert ist - war aber gleichzeitig -, dass gesagt wurde: Liebe Leute, das zeigt noch deutlicher, dass wir noch schneller RDE brauchen, dass wir eben tatsächlich in die Richtung gehen müssen. Und jeder hat im Prinzip schon den Blick eigentlich dann auf Euro 6 gelenkt gehabt, dass dort eben dann auch tatsächlich die Emissionen besser werden.

Und da muss man jetzt auch mal sagen von Umweltbundesamtseite: Bis vor einem Jahr - und auch mit der Veröffentlichung vom Handbuch 3.2 - sind wir eigentlich davon ausgegangen, dass Euro 6 deutlich niedrigere Emissionen hat, wie wir jetzt tatsächlich gemessen haben. Auch da - ich hatte es gerade erwähnt -: Wir haben vier Fahrzeuge Euro-6-Diesel in den Messungen gehabt. Wenn man jetzt die anderen europäischen Länder dazunimmt, dann kommen wir vielleicht auf sechs, sieben Werte; und wir müssen im Prinzip das Handbuch veröffentlichen, weil wir im Prinzip auch - - Also, es ist ein regelmäßiger Rhythmus von vier Jahren, wo wir das auch machen müssen.

So, und dann kommen natürlich nachträglich neue Messungen, die wir jetzt auch haben. Und wir jetzt vom deutschen Umweltbundesamt sind der Meinung: Wir brauchen deshalb schnell noch mal ein Update vom Handbuch 3.2. - wir werden das selbst finanzieren, obwohl die anderen europäischen Länder das nicht haben wollen -, weil wir jetzt schlagartig relativ viele Messungen von Euro-6-Diesel vorliegen haben. So, und wenn wir die dort einbauen, dann werden Sie sehen, dass die 260 mg NO_x pro km, die jetzt noch im Handbuch drinstehen, zu nieder sind, ja?

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. - Mich würde noch mal interessieren - Stichwort: Untersuchungskommission des BMVI und des KBA-: Hat es da irgendwelche Anfragen gegeben mit Bitte um Unterstützung, Datenlieferung oder sonst etwas?

Und die Frage hinterher: Sie haben eben gesagt, es würde bald entschieden, ob Sie anfragen, die Messungen zu bekommen des Untersuchungsberichts, der ja schon seit April öffentlich ist. Also,



5. Untersuchungsausschuss

jetzt haben wir bald Oktober, und ich habe daraus verstanden: Sie haben die Daten nicht und fragen jetzt mal nach, ob Sie die denn auch bekommen.

Zeuge Martin Schmied: Genau, wir fragen. - Also, das sind - - Erst mal Ihre erste Frage, die erste Frage ist klar: Nein! Das heißt, wir sind nicht angefragt worden, es gab keinen fachlichen Austausch. Das war - - Da sind wir nicht eingebunden gewesen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Darf ich da noch mal nachfragen an der Stelle?

Vorsitzender Herbert Behrens: Aus zeitlichen Gründen haben wir jetzt ein Problem. Die Frage beantworten lassen und dann vielleicht die nächste Runde noch mal nutzen, bitte.

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

Zeuge Martin Schmied: So, und die zweite Frage geht in Richtung der Daten. - In der Zwischenzeit können wir uns zuschmeißen mit Daten zu Euro-6-Diesel-Pkws, ja? Das heißt, wir möchten gerade die Version 3.3 aktualisieren, es gibt aber so viele Messungen europaweit plötzlich, die uns auch verfügbar gemacht werden, weshalb wir gar nicht so sicher sind, ob wir jetzt die KBA-Daten haben wollen oder brauchen, und zwar einfach aus dem Grund: Uns reichen nicht einfach RDE-Daten, sondern wir brauchen ja die Motorkenndaten dazu. So, und wenn ich die nicht geliefert kriegen, dann - kann ich Ihnen sagen - sind sie wertlos. Das heißt, ich mache jetzt nicht einen großen - - Ich schreibe jetzt nicht das BMVI an, wenn ich schon genug Messdaten habe, um tatsächlich diese Daten zu bekommen.

Also, wenn Sie - - Es wird wahrscheinlich in den Unterlagen auch sein: Wir hatten - im April, glaube ich, war es - eine große HBEFA-Tagung in Zürich, ja, wo mal die Messwerte - - Da waren übrigens auch die Kollegen von der BAST da. Da

ist praktisch mal aufgeführt worden, welche Messwerte jetzt plötzlich vorliegen.

Wie gesagt: Ich habe vorher erzählt, wir haben 21 Fahrzeuge gemessen für das Handbuch 3.2*. Wir liegen jetzt schon bei über 100 Datensätze, die neu verfügbar sind für leichte Nutzfahrzeuge und Pkw. So, und unser Punkt wird sein, dass wir diese Daten erst mal auswerten, und dann werden wir entscheiden, ob es überhaupt noch notwendig ist, die KBA-Daten einzufordern, weil, wie gesagt: Wir möchten möglichst schnell diese Version 3.3 veröffentlichen. Eigentlich war geplant Ende des Jahres, wahrscheinlich wird es jetzt Anfang nächsten Jahres sein, aber uns drängt da etwas die Zeit. Und, wie gesagt, wir haben die komfortable Situation, dass wir eigentlich grad die Daten gar nicht mehr brauchen.

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

Kirsten Lüthmann (SPD): Danke sehr. - Sie haben ausgeführt, dass das UBA und das BMVI völlig unterschiedliche Aufgaben haben, was auch sinnvoll ist. Jeder sollte das machen, wozu er besonders befähigt ist, und wenn alle das Gleiche machen, ist es sehr ineffektiv. Jetzt haben wir aber das letzte Mal von einem Zeugen gehört, dass es schon ein gemeinsames Projekt mit der BAST zusammen gab und dass der Zeuge gesagt hat, das fand er auch sehr positiv, dass da mal zwei verschiedene Häuser oder zwei Organisationen, die zu verschiedenen Häusern gehören, etwas gemeinsam gemacht haben.

Verstehe ich Sie richtig, dass es über dieses Projekt hinaus - also vorher und hinterher - keine Zusammenarbeit mit dem KBA oder der BAST gab und dass das deshalb so war, weil sie einfach unterschiedliche Aufgaben haben, es da keine Überschneidungen gab und daher auch gar keine Notwendigkeit einer Zusammenarbeit gab? Oder habe ich Sie da falsch verstanden?

Zeuge Martin Schmied: Da haben Sie mich falsch verstanden, und zwar muss man jetzt unterscheiden zwischen Kraftfahrt-Bundesamt und BAST.

* nachträglich durch den Zeugen korrigiert



5. Untersuchungsausschuss

Kraftfahrt-Bundesamt - - sind tatsächlich die Aufgaben unterschiedlich. Da gibt es klar einen Auftrag und irgendwelche Austausch, aber nicht auf offiziellem Wege. Dagegen natürlich mit den BAST-Kollegen haben wir natürlich einen Austausch, weil die Teil des HBEFA- und TREMOD-Konsortiums sind - europaweit. Ja, das heißt, die Kollegen machen Messungen, wir machen Messungen, die fließen alle zusammen in die Aktualisierung von dem Handbuch ein.

Wir haben zum Beispiel grad gar kein Geld, um Motorräder zu vermessen. Das macht die BAST. Aber die fließen trotzdem in das Handbuch ein. Also, daher gibt es natürlich mit der BAST einen Austausch, obwohl damals, auf was Sie ja anspielen - - Sie meinen ja die gemeinsame Feldüberwachung. Die ist bei der BAST angesiedelt worden. Das ist ja ein spezielles Thema gewesen, ja? Aber wir haben - - Also, mit der BAST gibt es einen regen Austausch.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke. - Sie haben angesprochen, dass Sie mit anderen Ländern zusammenarbeiten, weil es einfach auch - ich sage es mal mit meinen Worten - zu teuer ist, wenn jeder alles misst, und alle haben Interesse an den Daten. Also verteilt man das ein bisschen, schmeißt alles in einen Topf, und so kriegt man effektiv die besten Ergebnisse, wobei ich schon zur Kenntnis genommen habe, dass wir mit 21 von 50 Fahrzeugen schon sehr viel dazu beisteuern, zu diesen Daten.

Haben Sie aus anderen Ländern Erkenntnisse, dass die Auffälligkeiten haben, die wir nicht hatten, dass die Abweichungen hatten? Haben die Hinweise gegeben, dass die gesagt hatten: „Da ist aber was komisch bei unseren Messungen“, oder war das eigentlich in der Fachebene, wenn man sich die Daten zusammengeschmissen hat, dass alle die gleichen Erfahrungen und alle die gleichen Erklärungsmuster hatten?

Zeuge Martin Schmied: Also, dadurch - - Ich hatte es gerade erwähnt: Es gab ja ein großes Treffen eben in Zürich, ja, wo eigentlich alle da waren, also das Bundesamt für Umwelt, hier vom österreichischen Umweltbundesamt, aus Schweden und aus Frankreich waren die staatlichen

Vertreter auch da. Da wurde das unter anderem diskutiert. Es ist von keinem irgendwelche - - Es lagen von keinem irgendwelche Erkenntnisse vor, ja, die - -

Natürlich fragt sich jetzt jeder hinterher: Hätte man das erkennen müssen? Aber ich will nur klar sagen: Es wird ja manchmal immer so fokussiert, wie wenn nur wir das wussten. Es wussten alle Umweltämter in Europa, weil wir es auch entsprechend veröffentlicht haben und auch mit ihnen zusammen auch durchführen, ja? Das ist nicht ein - -

Also, wie gesagt, Sie haben jetzt grad angesprochen: Wir haben 21 Fahrzeuge gemessen. Ich habe es vorher so ein bisschen erwähnt: Es ist nicht nur das Messen der Fahrzeuge. Man muss das Programm programmieren. Grad das Bundesamt für Umwelt, gibt extrem - - Also das Schweizer Bundesamt für Umwelt gibt extrem viel Geld für dieses Thema aus, mehr wie wir aus Deutschland - nur, um das auch mal in der Runde klar zu formulieren. Deshalb ist es nicht so, dass wir nur diejenigen sind, die da an dem Thema arbeiten. Es sind die anderen, und alle anderen Länder haben genau die gleiche - - Jeder hat gesagt: Das ist doch erklärbar gewesen. - Keiner hat da drauf reagiert.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke. - Ich habe zwei Verständnisfragen: Habe ich Sie richtig verstanden, dass - - Sie haben ja gesagt, es gibt Abweichungen nach oben und Abweichungen nach unten und dass eigentlich nur bei NOx diese extremen Abweichungen nach oben waren. Habe ich Sie da richtig verstanden?

Zeuge Martin Schmied: Ja. Wenn ich ganz korrekt bin - - Also, Sie haben mich richtig verstanden, was ich gesagt habe, aber es gibt eine Abweichung natürlich nach oben, die ich jetzt nicht erwähnt habe; das sind die CO₂-Emissionen, und zwar -

Kirsten Lühmann (SPD): Daher meine Nachfrage.

Zeuge Martin Schmied: - genau - aus dem Grund, wie ich vorher erwähnt hatte. Also, wir messen



5. Untersuchungsausschuss

21 Fahrzeuge. Dann können Sie sich schon vorstellen, dass wir mit 21 Fahrzeugen keine repräsentativen CO₂-Emissionen abliefern können, weil natürlich gibt es kleine Autos, große Autos, die alle unterschiedliche Verbräuche haben. Wenn ich jetzt zu den Abgasemissionen gehe: Die müssen alle den gleichen Grenzwert einhalten. Das heißt, da reicht mir natürlich ein viel kleinerer Stichprobenumfang, um repräsentative Daten abzuleiten. Und deshalb sind unsere Aussagen meistens nur auf die Abgasemissionen ausgerichtet, weil dort wir sehr gute - also europaweit sehr gute - Daten vorliegen haben.

Dagegen bei den CO₂-Emissionen haben wir halt von 21 Fahrzeugen Messungen vorliegen, aber die sind bei Weitem nicht repräsentativ. Natürlich zeigen die, dass die Werte auch höher liegen, wie man eigentlich erwarten würde - gemessen auf dem NEFZ. Das sieht man natürlich. Aber wir können zum Beispiel keine Trendaussagen machen, wie jetzt bei den NO_x-Emissionen, dass wir plötzlich so ein Auseinanderwandern haben zwischen Realverbrauch und Grenzwert wie bei Euro 5, was wir wirklich belegbar nachweisen können. Das haben wir bei CO₂ nicht, weil wir das eben gar nicht so detailliert untersuchen, was wir aber zukünftig machen wollen.

Kirsten Lühmann (SPD): Ha! Ja, das haben wir gehört. - Die nächste Nachfrage, die ich habe, ist: Sie haben gesagt: Bei Plug-in-Hybriden müssen wir besonders aufpassen bei den Messungen. - Ziel dieses Ausschusses ist es ja auch - Untersuchungsauftrag -, dass wir sehen wollen, was wir zukünftig verändern wollen. Und da bin ich jetzt ein bisschen hellhörig geworden, wie Sie das gemeint haben. Müssen wir aufpassen bei RDE-Messungen? Müssen wir da in den Richtlinien was Besonderes beachten, reinschreiben, oder wie haben Sie das gemeint?

Zeuge Martin Schmied: Nein, es ging eher um die Feldüberwachung. Bei der Feldüberwachung - - Sie haben ja immer das Problem: Wie alt ist die Batterie bei den Plug-in-Hybriden? So, und da war eben der Vorschlag, wenn man eine Feldüberwachung macht, das nicht nur mit Neufahrzeugen zu machen, sondern eben auch mit einem Fahrzeug, was eine ältere Batterie hat.

Das war die Richtung. Das hat gar nicht in Richtung von RDE-Messungen zu gehen.

Grundsätzlich - nur weil Sie das so ansprechen -: Natürlich - - Selbst auch wir - - Wir haben auch für das Handbuch keine guten Emissionsfaktoren für Plug-in-Hybride - oder generell nicht - - generell Hybridfahrzeuge. Das heißt, das kommt jetzt auch erst in den nächsten Messprogrammen überhaupt dazu, und dann muss man eben gucken, was für Schlussfolgerungen da eigentlich auch draus zu ziehen sind.

Kirsten Lühmann (SPD): Eine weitere inhaltliche Nachfrage: Sie haben gesagt, Sie brauchen für Ihre Messungen die Motorleistung, also die Drehzahl und die Motorleistung, und bei RDE kriegt man die Drehzahl, aber nicht die Motorleistung. Jetzt habe ich nicht ganz verstanden, was für - - oder warum Sie die Motorleistung brauchen. Brauchen Sie die für Ihre Hochrechnungen? Weil Sie ja gesagt haben, Sie messen zwar 21 Fahrzeuge, aber Sie haben ein System, um 253 oder so was verschiedene Fahrsituationen anhand der Messergebnisse hochrechnen zu können, um auf die Breite der Daten zu kommen. Brauchen Sie das dafür, oder empfehlen Sie, dass man grundsätzlich die Motorleistungen in einer Form aufnimmt? Wenn ja: Warum?

Zeuge Martin Schmied: Genau, wir brauchen es dafür, für unsere Berechnungen. Und zwar ist es so: Die Messungen, die wir durchführen - wie gesagt: auf Sekundenbasis; das kann man bei RDE ja auch auf Sekundenbasis auslesen -, werden benutzt, um sogenannte Engine Maps zu erstellen, ja? Das ist praktisch ein xyz-Diagramm: x haben Sie die Drehzahl, y die Leistung, und z haben Sie die Emissionen. Und das ist so wie ein Gebirge, ja? Und da können Sie im Prinzip - - Wenn Sie das erst mal erstellt haben und das wirklich gefüllt haben, können Sie jegliche Fahrsituation abfahren, und das erfolgt dann in dem Computerprogramm.

Und die ganzen Messungen, die wir durchführen, die werden praktisch nicht eins zu eins genommen, um Emissionsfaktoren abzuleiten, sondern die werden eigentlich zum Kalibrieren von dem Computerprogramm benutzt, und dann leiten wir



5. Untersuchungsausschuss

das ab. So, und wenn dann uns die y-Achse fehlt, nämlich die Motorleistung, dann bringen uns leider die Daten nichts an der Stelle.

Kirsten Lühmann (SPD): Ich habe noch zwei ganz einfache Verständnisfragen. - Wenn ich Sie richtig verstanden habe, haben Sie die Schlussfolgerung des Ergebnisses aus der Kommission, dass man aus den Messergebnissen Manipulationen bei anderen ausschließen kann - - nur deshalb würden Sie die nicht teilen, weil auch der Umkehrschluss, dass es Manipulationen gibt, auch nicht getroffen werden kann. Das heißt, Sie hätten da gar keine Aussage getroffen, weil weder „Es gibt keine Manipulation“ als auch die Aussage „Es gibt Manipulation“ so nicht getroffen werden kann. Habe ich Sie da richtig verstanden?

Zeuge Martin Schmied: Nein, da haben Sie mich nicht richtig verstanden, und zwar: Der Punkt ist, wir messen ja auch Realemissionen und haben viermal höhere Werte. Wie ich vorher erwähnt habe: Sie können nicht, weil es jetzt dreimal, viermal oder fünfmal höher ist, rückschließen, ob manipuliert wurde oder nicht manipuliert wurde. Sie können von den Realemissionen nicht rückschließen.

So, und was hat das KBA in dem Untersuchungsbericht gemacht? Die haben genauso nur Realemissionen gemessen. Die haben RDE gemessen, die haben NEFZ gemessen, eben draußen auf der Straße gefahren. Und was haben sie festgestellt? Dasselbe, was wir - das war der erste Kommentar von uns - schon jahrelang feststellen, dass die Werte eben höher sind. Und die decken sich - wenn Sie sich mal die Mittelwerte angucken; ich habe mir mal den Spaß gemacht - - Mitteln Sie mal alle Euro-5-Diesel-Pkw, dann sehen Sie: Da kommen Sie genau im Mittel auf unseren Handbuchwert, ja, und zwar ziemlich genau.

Das heißt, daran merken Sie: Im Prinzip haben die jetzt genau das noch mal gemessen, was wir auch haben. Deshalb haben wir auch gesagt: Das ist alles methodisch richtig. Nur die Schlussfolgerung dann zu ziehen aus den Werten: „Man kann ausschließen, dass irgendwas nicht manipuliert wurde“, das können wir ja auch nicht. Wie ich vorher erläutert habe: Man kann nicht

aus den Realemissionen sagen: Es ist manipuliert worden oder nicht.

Und deshalb: An der Stelle teile ich den Bericht nicht. Das haben wir auch so klar formuliert gehabt.

Kirsten Lühmann (SPD): Dann habe ich Sie doch richtig verstanden. - Letzte Frage - - Ach so, hier ist die Uhr weg.

(Die Redezeit erscheint auf dem Laptop)

- Danke. - Letzte Frage von mir - und dann hätte mein Kollege noch was -: Sie haben gesagt, die Schlussfolgerung - - Der Kollege Krischer hat gefragt: Was war denn nun, nachdem Sie festgestellt haben, bei Euro 5 geht das nach oben? Ich habe Sie so verstanden, dass die Schlussfolgerung aus Ihren Messungen, dass bei Euro 5 die Emissionen nach oben gegangen sind, war, dass der NEFZ zwar bis dato eine verlässliche Methode war, um die Grenzwerteinhalten festzustellen, dass aber in diesem Moment sie augenscheinlich nicht mehr ausreichend genau ist und dass man sich eine neue Methode aussuchen muss. Und dann haben Sie aktiv mitgearbeitet, um diese neue Methode zu finden.

Zeuge Martin Schmied: Richtig, und um es noch genauer zu sagen: Der Anstieg der Emissionen ist erst mit dem Handbuch 2014, also mit der Version 3.2, so dokumentiert.

Kirsten Lühmann (SPD): Dann sind Sie aber ganz schön schnell gewesen.

Zeuge Martin Schmied: Nein. - Jetzt gehe ich zurück: Beim Handbuch 3.1 - das ist 2010 - ist schon im Prinzip festgestellt worden, dass - - Damals hatten wir genauso die gleiche Situation wie jetzt: Wir hatten zu wenig Euro-5-Diesel in der Messung drin. Aber trotz allem haben die Messungen schon gezeigt, dass die Werte auf dem Niveau von Euro 4 sind. Das heißt, wenn Sie sich die Werte von der alten Handbuchversion anschauen, dann sehen Sie, dass die Werte identisch dort drin sind.



5. Untersuchungsausschuss

Das ist im Prinzip schon der Startpunkt gewesen, also nicht erst mit 2014, als wir ja festgestellt haben: „Das stieg an“, sondern schon 2010, als klar war: Oh, da ist der gleiche Wert. Nur um das ganz deutlich zu machen! Weil, wie gesagt, bei der Version, die wir damals veröffentlicht haben, war der Anstieg noch gar nicht drin. Da gingen wir noch von gleichen realen Emissionen aus, aber gleichzeitig ist ja trotzdem der Grenzwert um 28 Prozent gesunken, ja? Da hat man ja schon gesehen, dass sich das auseinanderentwickelt und dass da dringender Handlungsbedarf besteht.

Kirsten Lühmann (SPD): Und Sie haben gehandelt?

Zeuge Martin Schmied: Wir haben - - Also, Sie können angucken: Ab 2009 haben wir zahlreiche Vorhaben durchgeführt zu WLTP und zu RDE.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke.

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Klare, bitte.

Arno Klare (SPD): Also, erst einmal zu Ihrer einen Bemerkung am Anfang, die Sie mal gemacht haben, Sie hätten sich wahrscheinlich in Ihrem - - eventuell in Ihrem Eingangsstatement nicht klar genug ausgedrückt: Ich fand das schon. Das war ein Muster an Klarheit. Und Sie haben hingewiesen auf dieses doch sehr unterschiedliche Erkenntnisinteresse, das diese unterschiedlichen Institutionen haben.

Meine ganz konkreten Fragen lauten:

Im Hinblick darauf - Frau Lühmann hat grad schon darauf hingewiesen -, dass wir ja auch uns da Gedanken darüber machen müssen, die Zukunft zu gestalten: Würden Sie dazu raten, dass Euro-6-Fahrzeuge bzw. alle Diesel, die jetzt gebaut werden, zukünftig mit einem SCR-Kat ausgerüstet sein müssen, also einen Zwang sozusagen formulieren, dass andere Fahrzeuge gar nicht mehr zugelassen werden?

Und - zweiter Punkt -: Sie haben auf Ihren Fahrzyklus, Ihren Testzyklus hingewiesen, der sich unterscheidet. Ich habe mir das gerade noch mal anguckt: Der unterscheidet sich in der Tat auch

noch von dem WLTP oder WLTC. Würden Sie sagen, Ihr Fahrzyklus sozusagen, den Sie da fahren auf der Rolle, ist besser, repräsentativer und aussagekräftiger, was Realemissionen angeht, als der WLTP, der jetzt ab 2017 Standard werden soll?

Zeuge Martin Schmied: So, zu Ihrer ersten Frage wegen SCR: Eigentlich ist die Linie vom Umweltbundesamt, grundsätzlich keine Technologie vorzuschreiben, sondern tatsächlich die Ambitionen, ja? Das heißt, wir geben den Grenzwert vor. Der muss so ambitioniert gesetzt sein, dass eine bestimmte Technik eingesetzt werden muss - oder andere Techniken. Aber es geht erst mal - - um den Grenzwert einzuhalten.

Arno Klare (SPD): Gut, aber andersrum gefragt - Entschuldigung, dass ich Ihnen jetzt ins Wort falle, aber die Zeit läuft doch da weg -: Würde das bedeuten, wenn man die Grenzwerte so setzt, wie Sie es vorhaben, dann geht das nur mit SCR?

Zeuge Martin Schmied: Sie werden - - Wenn Sie dann die zweite Stufe RDE anschauen, würde ich sagen, werden Sie kaum eine andere Technologie hinbekommen, ja. Das ist jetzt mein - - Also, zu dem, was uns vorliegt an Daten, würden wir sagen: Es ist nur so möglich.

So, und zu dem Thema WLTP: Auch da wieder: Es ist eine andere Herangehensweise. Also, sie muss - - Ich glaube, jedem im Raum muss klar sein, dass der WLTP auch zukünftig - der gilt ja für CO₂-Emissionen übrigens, also das ist ja in Richtung CO₂ ausgerichtet - nicht reale CO₂-Emissionen und Verbräuche liefern wird. Der ist im Prinzip ein Verfahren, der besser ist wie der NEFZ - - der international abgestimmt ist. Aber es muss klar sein, dass auch dort keine realen CO₂-Emissionen rauskommen werden.

Das ist auch gar nicht die Intention, sondern die Intention ist ja, ein standardisiertes Verfahren - - haben, das viele mittragen, um tatsächlich auch dann - - Und das ist jetzt die spannende Frage, ob dann real die Emissionen adäquat sinken wieder. Wenn ich jetzt einen schärferen Grenzwert setze - also einen Flottengrenzwert bei CO₂ zukünftig -, dann möchte ich ja, dass praktisch real die Werte



5. Untersuchungsausschuss

analog mit runtergehen. Und das ist die entscheidende Frage. Die kann ich Ihnen nicht beantworten. Aber auf das muss man im Prinzip achten.

Unser Artemis-Fahrzyklus ist wirklich völlig - - der ist nicht dafür geeignet oder gedacht, sondern der muss möglichst viele Punkte im Kennfeld vom Motor abdecken, damit wir genügend Emissionswerte bekommen, und der ist sicher nicht jetzt derjenige, den man dort unbedingt nehmen müsste. Nebenbei gesprochen: Es sind ja auch Gutachter dabei, die den Artemis-Zyklus kennen und dort sich ja auch mit eingebracht haben. Aber, wie gesagt: Das ist ein internationaler Prozess. Und für mich ist eher die spannende Frage: Gehen real die CO₂-Emissionen nach Einführung von WLTP auch mit runter? Sonst hätten wir was falsch gemacht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay, schönen Dank. - Dann geht es weiter in der Runde - die nächste Fragerunde. - Es ist an Ihnen, CDU/CSU-Fraktion. Herr Müller.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Ja. - Sehr geehrter Herr Schmied! Herr Vorsitzender! Eine ganz kurze Frage, die sich eben aus Ihren Ausführungen ergeben hat: Sie hatten ja ins Verhältnis gesetzt die Budgets, die Ihnen für Untersuchungen zur Verfügung stehen, mit Budgets, die beispielsweise in der Schweiz angesetzt sind. Haben Sie entsprechende - vielleicht auch aktuell - Mittelmehranmeldungen im UBA angeregt und veranlasst, und können Sie uns sagen, ob das UBA eine solche Mittelmehranmeldung - wir befinden uns ja auch gerade im Rahmen der Haushaltsberatung - über das BMUB angemeldet hat?

Zeuge Martin Schmied: Wir haben angemeldet, und zwar tatsächlich deutlich mehr: für die nächsten drei Jahre 1,7 Millionen Euro für Messungen. Und die sind auch uns zugesagt. Da ist eher der Flaschenhals, dass wir die Ausschreibungen machen müssen irgendwann.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gibt es weitere Fragen aus Ihrer Fraktion? - Das ist nicht der Fall. - Dann ist es an den Grünen. Oliver!

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Mich würde noch mal der Punkt interessieren: Anstieg Euro 4/Euro 5. Sie nehmen das zur Kenntnis - und ich verstehe Sie jetzt so - und sagen: Na ja, da muss man den Test ändern, verbessern, dann geht das schon. - Die Frage ist aber ja die, dass Sie parallel ja auch zur Kenntnis nehmen, dass die Belastung - das ist ja eigentlich die Umweltseite, die das Umweltbundesamt auch da vertritt - nicht zurückgeht.

So, und da würde mich einfach noch mal interessieren: Haben Sie da nicht den Bedarf gesehen und sagen: „Da müssen wir deutlicher, klarer werden; da ist ein Problem“? Jetzt mal losgelöst, wo es herkommt, also jetzt völlig egal, was jetzt die Ursache ist, aber dass da ein Problem ist und wie da Ihre Antwort drauf ist. Es kann ja nicht einfach ein anderer Testzyklus sein, weil das ist nun mal der Testzyklus, sondern: Wie wird das Problem dann gelöst in den Städten?

Zeuge Martin Schmied: Also, da muss man - auch, um es klarzumachen - erst mal zwei Dinge trennen. Der erste Punkt: Wenn wir heute von Luftqualität sprechen, ist es tatsächlich so, dass die Euro-5-Fahrzeuge noch einen relativ hohen Anteil an den NO_x-Belastungen in den Städten haben. Aber der entscheidende Punkt ist: Wie kriegen wir dann tatsächlich mit den neuen Regelungen die Werte schnell genug runter? Da meine ich jetzt tatsächlich eben die RDE-Pakete 1 und 2. Reichen die dann tatsächlich aus, um die Emissionen zu senken? Das ist genau das, was ich vorher meinte: Wir müssen die Lücke erst mal bei der Ermittlung schließen, um realistische Werte zu bekommen.

Ihre Frage geht aber ja gar nicht in diese Richtung, sondern sie geht dahin: Reicht das aus? Da kann ich auf viele Publikationen von uns in letzter Zeit verweisen, die natürlich sagen: Für Städte werden die Emissionen zu langsam runtergehen, selbst wenn RDE 1 und 2 kommen, weil eben die Fahrzeuge zu langsam in den Markt kommen. - Aber das ist eine andere Frage. Das hat nichts mit den Abgasmessungen und den Festlegungen zu tun, sondern es hat ja nachher



5. Untersuchungsausschuss

etwas damit zu tun - wir führen jetzt neue Grenzwerte ein -: Wie schnell wird die Luft dann auch tatsächlich besser?

Und dann, weil Sie es jetzt wissen wollen: Natürlich hat das Umweltbundesamt da Forderungen. Ich gehe mal davon aus, Sie kennen sie auch.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. - Mich würde an der Stelle jetzt noch mal interessieren: Wir haben in Sachverständigenanhörungen und auch bei vergangenen Zeugenbefragungen immer wieder gehört, Abgasreinigungseinrichtungen werden abgeregelt bei bestimmten Temperaturen, Lenkwinkeln, allen möglichen Motorstellungen, Luftdruck, Höhe - alles gibt es. Jetzt haben Sie eben gesagt, Sie haben 176 Fahr-situationen. Also, ich sage mal: Sie müssen ja irgendwo - - Sie haben eine ganze Menge Situationen, die Sie testen lassen. Ist Ihnen an irgendeiner Stelle mal der Verdacht aufgekommen: „Na ja, da ist jetzt gerade 17 Grad, und der Wagen, den wir da gerade testen, der hat jetzt plötzlich, nachdem er vorher bei 19 Grad noch super Stickoxidwerte hatte, eine totale Überschreitung“? Sind solche Elemente da bei Ihnen mal aufgetaucht?

Zeuge Martin Schmied: Nein, die sind bei uns nicht aufgetaucht. Das ist aber auch jetzt etwas kompliziert, zu erklären, weil das Handbuch hat drei Komponenten: warme Emissionsfaktoren, Kaltstartzuschläge und Verdunstungsemissionen. So, und was Sie hier ansprechen, ist gar nicht in dem - - Also, worüber wir jetzt hauptsächlich gesprochen haben, sind eigentlich die warmen Emissionsfaktoren, weil die im Handbuch sind. Und die Kaltstartzuschläge, da ist tatsächlich noch mal eben genau die Fra- - Also, die heißen „Kaltstartzuschläge“, manchmal sind es auch Minderungen - egal!

Aber die Veränderungen durch den Kaltstart, das sind tatsächlich Untersuchungen, die bisher etwas stiefmütterlich gelaufen sind, wo ich auch tatsächlich noch mal einen Bedarf sehe, den ich auch schon angemeldet habe bei dem HBEFA-Treffen, dass wir dort auch tatsächlich besser werden müssen. Sie müssen immer überlegen - wie gesagt -: Es sind unheimlich viele und teure

Messungen notwendig, um das Ganze zu machen. Sie müssen immer irgendwie den Bedarf sehen, also praktisch anmelden, dass man das machen muss. Und gerade bei dem Thema Kaltstartzuschläge gibt es eigentlich nur ein Labor, das das intensiv macht. Das ist die Empa in der Schweiz; von denen kommen die ganzen Messungen. Und im Prinzip haben wir die nicht finanziert, sondern die Schweizer Kolleginnen und Kollegen, weshalb wir die nicht unter Druck setzen können, das schneller zu machen, wie wir es brauchen würden. Wir hatten keine Erkenntnisse dazu, die wir belegen können. Natürlich sehen wir jetzt auch - - Ich meine, jeder, der den VW-Abschlussbericht lesen kann, sieht ja im Prinzip den Einfluss.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich hätte noch zwei Fragen. Mich würde zum einen interessieren: Sie haben eben gesagt, Sie beauftragen bestimmte Institutionen, TÜV Nord unter anderem - hatten wir auch schon hier. Ist Ihnen irgendwann mal der Verdacht gekommen oder das Problem aufgetaucht, dass es da vielleicht, weil die ja auch in sehr starkem Maße von der Automobilindustrie beauftragt werden, Abhängigkeiten gibt, die einfach zu Problemen führen können? Ist das mal irgendwo Thema gewesen?

Zeuge Martin Schmied: Nein, das ist kein Thema geworden. Das ist auch, was ich vorher schon mal erwähnt hatte, und das ist an der Stelle auch noch mal wichtig: Es gibt im Prinzip eine Art Guidelines, wie Messungen für die Umweltämter durchgeführt werden müssen. Das heißt, auch wenn die BAST-Kollegen Messungen machen, dann nehmen die genau diese Guidelines und drücken das dem Labor in die Hand und sagen: Bitte, genau so wird es gemessen. - Das ist auch das, was ich vorher meinte: Dieses Vorhaben, das wir gerade zu RDE durchführen lassen, bei der TU Graz, geht genauso in die gleiche Richtung. Da werden Guidelines erarbeitet, wie RDE-Messungen durchgeführt werden müssen, damit wir sie verwenden können. So, und damit haben wir schon mal eine relativ gute Absicherung, dass erst mal klar ist, wie gemessen werden muss.



5. Untersuchungsausschuss

Zweitens. Der Datenfluss ist ja dann so: Nicht der TÜV Nord wertet die Werte aus, sondern er gibt die Daten an der Stelle an die TU Graz, die eine Qualitätssicherung von den Daten macht. Das heißt, Herr Hausberger - Sie hatten ihn schon hier als Experten - ist im Prinzip derjenige, bei dem dann die Daten zusammenlaufen - wo dann auch tatsächlich die Querchecks gemacht werden - von den unterschiedlichen Labors.

Daher ist es nicht so einfach, dass, wenn wir jetzt dem TÜV Nord einen Auftrag gegeben haben, er, weil er sehr industrienah ist, plötzlich für uns irgendwie anders misst. Das wäre dann in dem Fall schon aufgefallen. Also da sind sowohl durch die Qualitätssicherung vorher, durch klare Vorgaben, als auch hinterher eigentlich Absicherungen. Deshalb bin ich da relativ entspannt, muss ich sagen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine letzte Frage wäre: Hatten Sie Kontakt oder Gespräche mit der Automobilindustrie? - Sie haben eben gesagt, mit dem Kraftfahrt-Bundesamt ist das eher sparsam oder gar nicht, bei der BAST in Zusammenhang mit den Programmen, wo Sie da Datenaustausch haben. Gibt es da auch mit der Automobilindustrie, mit den Herstellern selber Austausch, zum Beispiel bei der Frage, wo Sie eben gesagt haben, nach Euro 4 und 5 sei das für Sie technisch erklärbar gewesen zum damaligen Zeitpunkt - so habe ich das verstanden -, warum da bestimmte Emissionen - - Haben Sie da auch mal mit Automobilherstellern dann entsprechend gesprochen?

Zeuge Martin Schmied: Nein, und zwar deshalb: In dem Fall beauftragen wir jemanden, das heißt, die TU Graz oder den TÜV Nord; in dem Fall wäre es zum Beispiel die TU Graz, die wir dann ja auch tatsächlich erst mal zu jedem Sachverhalt befragen. Das sind ja die, die wir beauftragt haben. Wenn dann tatsächlich was offen ist, führen wir vielleicht mal tatsächlich Gespräche mit dem Hersteller oder dem VDA oder sonst jemandem. Aber ich muss ganz ehrlich sagen: Diese Gespräche - - Also, ich habe doch extra meine Experten, damit ich von denen beraten werde. Dazu brauche ich nicht den VDA, der mir erklärt, warum die Werte so sind. Das heißt, an der Stelle ist es

wirklich schon so: Wir führen mit vielen Leuten Gespräche, aber das nehmen wir zur Kenntnis an der Stelle - muss ich wirklich auch ganz klar sagen -, da sind wir jetzt nicht so, dass wir uns da beeinflussen lassen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Eine allerletzte Frage habe ich noch. Wir haben eben die 21 - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Machen wir nächste Runde.

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

Vorsitzender Herbert Behrens: Gibt es seitens der SPD-Fraktion noch weitere Fragen? - Dann die Kollegen von der CDU/CSU-Fraktion? - Dann wäre jetzt die Fortsetzung.

(Heiterkeit)

Zeuge Martin Schmied: Das ging ja schnell.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Die 21 Fahrzeuge, wie werden die ausgewählt? Ist das zufallsmäßig, oder gibt es einen Plan? Weil: Das kann ja keine repräsentative Stichprobe sein, sondern irgendwer muss entscheiden: Welches Fahrzeug nehmen wir dann, und wo kommen die dann her, werden die einfach aus dem Feld genommen oder vom Hersteller oder wie auch immer? - Wenn Sie das noch mal kurz beschreiben könnten.

Zeuge Martin Schmied: Grundsätzlich nehmen wir die verkaufstärksten Fahrzeuge, damit sie sehr wohl repräsentativ sind. Und deshalb kann es auch sein, dass wir uns andere Fahrzeuge für die Messungen wünschen als zum Beispiel die Schweizer Kollegen oder die schwedischen Kollegen, weil die natürlich andere Zulassungszahlen haben. Das ist auch ganz gut, deshalb ergänzen wir uns auch. Das heißt, wir haben vielleicht dann manchmal mehr deutsche Hersteller drin und die Schweizer, die keine Hersteller haben, vielleicht manche Franzosen oder so. Deshalb ist das nicht einfach rein zufällig, sondern es wird



5. Untersuchungsausschuss

wirklich geguckt: Was sind die wichtigsten Fahrzeugtypen?

Das ist auch so jetzt gerade bei dem laufenden Vorhaben zu RDE. Da haben wir fünf Dieselfahrzeuge, die wir noch mal in die Messung geben. Da wird auch geguckt: Was sind die wichtigsten Fahrzeuge, die wir eigentlich vermessen haben sollten? - Daher ist es von der Repräsentativität schon so, dass wir am europäischen Markt, wenn wir die 50 Fahrzeuge haben, schon die wichtigsten Modelle eigentlich dann tatsächlich hier abdecken.

Den zweiten Teil von Ihrer Frage, muss ich sagen, habe ich jetzt gerade vergessen. Da war ich etwas unkonzentriert.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wie Sie das auswählen, ob das neue Fahrzeuge sind.

Zeuge Martin Schmied: Ach, neue Fahrzeuge! Es sind natürlich keine Neufahrzeuge von den Herstellern, sondern es sollen ja realistische Emissionsfaktoren sein. Das ist eben genau immer das Problem bei uns: Wir brauchen eben Fahrzeuge, die im Betrieb sind, und die zu bekommen, ist eben oftmals eine Schwierigkeit. Ich will jetzt nur sagen: Deshalb sind wir - - Wieder der Bogen zu diesem Thema des Stichprobenumfangs bei einer Feldüberwachung: Wenn Sie 20 Fahrzeuge vormerken müssen für eine Feldüberwachung, die Sie aus dem Feld brauchen, dann ist es ziemlich schwierig, die Halter davon zu überzeugen, dass sie die Fahrzeuge abgeben. Ein Fahrzeug kriegen wir ohne Probleme, aber nicht 20.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Jetzt haben Sie eine Bemerkung gemacht, da muss ich noch mal nachhaken. Sie haben gesagt, Sie wollen realistische Werte haben, und deshalb nehmen Sie keine Neufahrzeuge von den Herstellern. Können Sie mir das erklären?

Zeuge Martin Schmied: Nein, mit „realistisch“ meine ich ein Fahrzeug - - Also, wir gehen nicht in den Laden und kaufen ein neues. Der Punkt ist: Wir brauchen ja auch - - Das Handbuch hat ja

nicht nur - - Das darf ja nicht die Emissionsfaktoren von Neufahrzeugen haben, sondern es muss halt die Emissionsfaktoren von im Betrieb befindlichen Fahrzeugen abbilden. Deshalb ist es so: Natürlich ist auch mal ein Neufahrzeug drin, aber in der Regel ist es nicht neu. Also wir haben nicht 21 Neufahrzeuge vermessen. Es geht nicht darum, dass wir da Bedenken haben, sondern es geht ja auch um das Thema der Laufleistung: Gibt es irgendwelche Effekte nach 50 000 km? Das haben wir ja auch immer noch im Fokus bei den Messungen.

Was übrigens auch noch - - Nur perspektivisch - weil ja auch immer gefragt wurde: wo soll die Reise hingehen? -: Ein Punkt, den wir zumindest auf der Agenda haben, ist das Thema Remote Sensing, weil Sie dort nämlich ein Verfahren haben, wo Sie mit dem Laserstrahl in der Höhe vom Auspuff durch ein Abgas gehen. Das können Sie für Hunderttausende von Fahrzeugen durchführen - können Sie sich in Zürich angucken. Das ermöglicht dann nämlich für uns auch noch mal, einen größeren Stichprobenumfang zu bekommen, um eben auch die Fahrzeugauswahl darüber zu treffen. Und das machen wir tatsächlich genau bei diesem RDE-Projekt, dass wir in Zürich uns die Werte anschauen und auf der Basis auch noch mal die repräsentativen Fahrzeuge aussuchen, weil man dort nämlich auch sieht, ob ein Fahrzeug höhere Emissionen hat oder niedrigere, also man hat schon so eine qualitative Beurteilung von den Fahrzeugen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gibt es weitere Fragen? - Das ist bei den Grünen nicht der Fall. Ich gehe noch mal in die Runde. - Da kein weiterer Fragewunsch besteht, können wir die Befragung von Herrn Schmied für heute beenden.

Im Rechtssinne abgeschlossen ist Ihre Vernehmung dann allerdings noch nicht. Vielmehr wird Ihnen das Protokoll über Ihre Vernehmung durch das Sekretariat übersandt. Dann haben Sie zwei Wochen Zeit, um Korrekturen an der Übertragung vorzunehmen oder auch Richtigstellungen oder Ergänzungen Ihrer Aussage mitzuteilen. Erst danach beschließt dann der Ausschuss über den Abschluss der Vernehmung.



5. Untersuchungsausschuss

Vielen Dank, Herr Schmied, für Ihre Ausführungen. Ich darf mich herzlich bedanken.

Zeuge Martin Schmied: Auch noch mal herzlichen Dank für die Einladung.

Vorsitzender Herbert Behrens: Wir hatten vorhin gesagt: Wir wollten uns spontan darüber verständigen, wann wir eine Pause setzen. Wenn wir jetzt sagen würden, dass wir hier - ich sehe Kopfnicken - eine zehnmünütige Unterbrechung machen? - Dann verfahren wir so. Wir werden dann um 14.25 Uhr die Vernehmung mit dem Zeugen Gail fortsetzen. - Vielen Dank.

(Unterbrechung von 14.17
Uhr bis 14.30 Uhr)



**Vernehmung des Zeugen
Dr. Jost Gail**

Vorsitzender Herbert Behrens: Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen, sehr geehrte Damen und Herren, wir setzen die Sitzung fort.

Herr Dr. Gail hat Platz genommen als unser nächster hier zu vernehmender Zeuge. Ich darf Sie noch mal herzlich begrüßen und willkommen heißen. Über das Prozedere, Sie als Zeuge betreffend, habe ich Sie bereits informiert.

Bevor wir mit der Vernehmung zur Sache beginnen können, muss ich Sie zunächst zur Person vernehmen, und deshalb möchte ich Sie bitten, Vornamen, Namen, Ihr Alter, Ihren Beruf und Ihren Wohnort zu nennen. Bitte.

Zeuge Dr. Jost Gail: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Guten Tag, meine Damen und Herren! Ich bin Jost Gail, bin 45 Jahre alt, wohnhaft in Rös-rath-Forsbach. - Hatte ich einen Punkt vergessen?

Vorsitzender Herbert Behrens: Beruf?

Zeuge Dr. Jost Gail: Beruf: Diplom-Physiker.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. Herzlichen Dank. - Herr Gail, Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung bereits schriftlich informiert. Im Kern - ich fasse es noch mal zusammen - geht es um das Abweichen der im Realbetrieb auf der Straße festgestellten Kraftstoffverbräuche und Abgasemissionen von Kfz von den Werten, die von den Herstellern angegeben bzw. von den Prüfstellen bei der Typenzulassung ermittelt wurden. Was waren die Auswirkungen auf die Bevölkerung und die Umwelt? Inwieweit spielten Abschaltvorrichtungen oder sonstige Vorrichtungen zur Beeinflussung des Emissionsverhaltens von Fahrzeugen eine Rolle? Welche Erkenntnisse oder Hinweise lagen der Bundesregierung oder sonstigen staatlichen Stellen im Zeitraum seit 20. Juni 2007 insoweit vor, was wurde gegebenenfalls veranlasst? - So noch mal die Fragestellung in der Kurzform.

Herr Gail, falls Sie es wünschen, haben Sie jetzt die Möglichkeit, im Zusammenhang darzustellen,

wie sich der Gegenstand aus Ihrer Sicht darstellt und was Ihnen einleitend von Bedeutung ist. Dafür hätten Sie jetzt das Wort, wenn Sie es wünschen.

Zeuge Dr. Jost Gail: Ich denke, ich würde auf ein Eingangsstatement verzichten. Sie können durchaus direkt mit den Fragen anfangen. Steigen wir dort ein, wo Sie etwas wissen wollen, und nicht, wo ich meine, dass Sie etwas wissen wollen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. Vielen Dank. - Dann verfahren wir so.

Ich muss noch mal darauf hinweisen, dass zur Aufzeichnung des Protokolls oder des Tonbandmitschnitts es unbedingt erforderlich ist, dass die Mikrofone eingeschaltet sind, sobald es einen Wortbeitrag gibt. Insofern bitte ich, das zu berücksichtigen, aber eben auch auszuschalten, wenn der Beitrag gegeben worden ist.

(Zuruf der Abg. Veronika
Bellmann (CDU/CSU))

- Ach so! Wenn es losgeht, dann lege ich jetzt los als Vorsitzender, bevor dann die Reihe an Ihnen ist.

Herr Dr. Gail, bitte haben Sie Nachsicht. Ich zitiere jetzt teilweise aus den Unterlagen, weil es wichtig ist, da noch mal zusätzliche Worte von Ihnen zu bekommen. Von daher haben Sie unter Umständen dann auch Nachfragen. Also wenn Sie auch die Unterlagen oder die Vorlage brauchen, melden Sie es bitte kurz. Dann wird Ihnen das auf jeden Fall zur Verfügung gestellt.

Und zwar beziehe ich mich auf ein Schreiben des Direktors der Bundesanstalt für Straßenwesen, Professor Seeck, an VW vom 16. Februar 2011, worin „deutliche Überschreitungen“ der Grenzwerte der Verordnung 715/2007 für Kohlenmonoxid bei zwei Golf-Fahrzeugen und Werte „nahezu exakt auf Grenzwertniveau“ bei dem dritten Golf festgestellt worden sind. Es heißt:

Bei zwei Fahrzeugen traten deutliche Überschreitungen des CO-Grenzwertes auf und bei dem dritten Fahrzeug lag der CO-Messwert



5. Untersuchungsausschuss

nahezu exakt auf Grenzwertniveau.

Desweiteren wurden bei den Messungen der CO₂-Emissionen gegenüber dem Typprüfwert erhöhte Werte ermittelt.

Dazu gab es eine erläuternde Mail von Herrn Bugsel vom 2. Februar 2011 an die Mitglieder der Lenkungsgruppe, „Betreff: Projekt Feldüberwachung / Ergebnisse Golf-Messung in WOB“, und es ist von den Messergebnissen des in Wolfsburg untersuchten Golfs - TÜV Nord - und von einer alten und einer neuen Software die Rede. So heißt es dort in dieser Mail. Das alles ist zu finden - ich werde gerade darauf hingewiesen - in den Unterlagen BMUB-2-1, Ordner Nummer 5, Seiten 194 ff.

Wörtlich heißt es weiter dazu, Ergebnis war,

... dass mit der ‚neuen‘ Software die CO-Emissionen bei dem geprüften Fahrzeug im NEDC (Typ 1 Test) um ca. 50% gegenüber der ‚alten‘ Software reduziert werden können und nun deutlich unterhalb des CO-Grenzwertes in etwa auf dem Niveau des Typprüfwertes liegen.

Meine Frage dazu, um mir das auch erschließen zu können: Welche Funktionsweise maß man bei der BAST beiden Softwarevarianten zum Zeitpunkt der Durchführung der Messungen angesichts der deutlich divergierenden Messwerte bei?

Zeuge Dr. Jost Gail: Ich glaube, man muss - - Wir können als BAST diesen Softwareständen keine Bedeutung beimessen. Das wäre die konkrete Antwort auf die Frage. Die Messungen sind ja im Rahmen des Feldüberwachungsprojektes gelaufen, wo Fahrzeuge nach einem Stichprobenverfahren untersucht werden, ob sie noch dem Typgenehmigungsstand entsprechen. Wenn dann, wie Sie eben zitiert haben aus dem Brief von Herrn Seeck an VW, bestimmte Auffälligkeiten festgestellt werden, wird der Hersteller um Stellungnahme gebeten. Und meines Wissens geht es bei diesen Softwareständen nur um vermutete

Fehler. Warum es bei diesem einen Fahrzeug oder bei dem zweiten Fahrzeug zu erhöhten CO- oder NOx-Werten gekommen ist, hat möglicherweise an einem Softwarestand gelegen. Aber der Abschluss des Feldüberwachungsprojektes sah am Ende so aus, dass, als die Stichprobe fertig war - acht Fahrzeuge waren gezogen -, die Stichprobe bestanden war und dementsprechend auch keine Maßnahmen erforderlich waren und auch keine andere Software erforderlich war, um sozusagen Abhilfe zu schaffen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Habe ich Sie jetzt richtig verstanden, dass Sie zunächst danach gesucht hatten: Ist das möglicherweise ein Softwareunterschied von der alten zur neuen Software?

Zeuge Dr. Jost Gail: Nein, wir hatten nicht nach irgendwelchen Gründen gesucht, sondern VW mit dem Schreiben um Stellungnahme gebeten, woran es liegen könnte, dass es bei den zwei Fahrzeugen aus dieser dann immer größer werdenden Stichprobe zu diesen grenzwertnahen Werten oder Überschreitungen bei CO und NOx gekommen ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das war schon mal Gegenstand in einer früheren Befragungsrunde hier, wo es um die Gesamtstichprobe ging. Drei Fahrzeuge spielten da eine Rolle, die Ihnen zur Verfügung standen, mit den Ergebnissen, die ich eben aus den Unterlagen zitiert hatte. Dann kamen fünf weitere Fahrzeuge hinzu. Woher kamen diese fünf Fahrzeuge? Können Sie sich daran erinnern?

Zeuge Dr. Jost Gail: Die Fahrzeuge aus dem Feldüberwachungsprojekt kommen ja alle aus Kundenhand, und die Erhöhung der Stichprobenzahl ergibt sich aus dem Verfahren, aus dem statistischen Verfahren. Wenn eine bestimmte Anzahl von Fahrzeugen eben nicht besteht, dann werden nach einem bestimmten Verfahren weitere Fahrzeuge herangezogen, bis man statistisch sicher ist: Ja, das Ergebnis ist entweder positiv, also bestanden, oder negativ, nicht bestanden.



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann möchte ich noch auf einen weiteren aus den Unterlagen hervorgehenden Punkt verweisen. Und zwar heißt es dort an der angegebenen Stelle, BMUB-2-1, Ordner 5, in einer Mail von Herrn Bugsel an BMVBS - seinerzeit -, KBA und Umweltbundesamt vom 2. Februar 2011 - er weist auch darauf hin -, dass es Unterschiede bei CO₂-Messwerten gab zwischen dem Golf, der in Wolfsburg vermessen wurde, und demjenigen, der in Essen „im Auslieferungszustand“ - heißt es dort - vermessen wurde. Worin unterscheiden sich die Fahrzeuge in Essen und Wolfsburg voneinander? Können Sie mir darüber Auskunft geben? Insbesondere: Welche Veränderungen wurden an dem in Wolfsburg vermessenen VW Golf IV vor seiner Vermessung gegenüber dem Anlieferungszustand gemacht, mit Ausnahme des Kraftstoffs, der einmal aus Tankstellen- und einmal aus Referenzkraftstoff bestand?

Zeuge Dr. Jost Gail: Zu diesem Aspekt kann ich Ihnen aus meinem Wissen zu dem Projekt keine Angaben machen. Das Projekt ist beim TÜV Nord abgewickelt worden, und zu den Messungen in Wolfsburg, die nicht projektzugehörig sind, habe ich auch keinen Kenntnisstand.

Vorsitzender Herbert Behrens: Nun wurden ja bei den Messungen an diesen Fahrzeugen doch deutliche Überschreitungen festgestellt. So steht es in den Unterlagen, die uns zur Verfügung stehen. Es wurde dann eben auch noch mal gegenüber Herrn Dr. von Buch von VW darauf aufmerksam gemacht und dazu aufgefordert, „die technischen Ursachen der erhöhten CO-Emissionen“ wie auch der CO₂-Emissionen zu erklären. Haben Sie Kenntnis darüber, welche Reaktionen diese Aufforderung, diese Nachfrage gehabt hat?

Zeuge Dr. Jost Gail: Ich weiß dazu nur, dass am Ende der Messungen von VW ein Fachgespräch mit dem Lenkungskreis und VW stattgefunden hat, in dem diese Fragen erörtert worden sind und in dem auch Gründe dargelegt worden sind - welche genau, entzieht sich meiner Kenntnis.

Vorsitzender Herbert Behrens: Also die Gründe selber, die dort vorgetragen worden sind - -

Zeuge Dr. Jost Gail: Die Gründe selber kann ich Ihnen so nicht reproduzieren.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das ist bedauerlich. - Dann frage ich mal so herum: Wie haben denn seinerzeit der TÜV Nord und das Bundesamt für Straßenwesen und das UBA die schriftliche Reaktion von VW aufgenommen und bewertet, und welches weitere Vorgehen der BAST war eigentlich zunächst beabsichtigt?

Zeuge Dr. Jost Gail: Wir müssen jetzt - -

Vorsitzender Herbert Behrens: VW hatte geantwortet im März 2011, und es gab ja anschließend sicherlich eine Bewertung dieser Antwort. Das interessiert mich.

Zeuge Dr. Jost Gail: Also, die Bewertung der Antwort hat in dem Lenkungskreis zusammen mit VW stattgefunden. Dazu gibt es auch ein Protokoll in den Unterlagen, aber was genau da drinsteht, habe ich derzeit nicht präsent.

Man muss jetzt aber beim Feldüberwachungsprojekt unterscheiden zwischen den limitierten Schadstoffen und CO₂, die limitierten Schadstoffe - eben Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffe, Stickoxide, Partikel - und CO₂ auf der anderen Seite, was kein limitierter Schadstoff ist, was im Feldüberwachungsprojekt quasi parallel mitgemessen wurde. Dementsprechend ergeben sich aus dem Feldüberwachungsprozedere nicht unbedingt unmittelbar Konsequenzen für das Abstellen einer möglichen Ursache für solche Unterschiede zum Typgenehmigungswert in Bezug auf CO₂.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann hat es in einem weiteren Schreiben an VW - das ist datiert vom 15. April 2011 - - Darin wird im Hinblick auf die Überschreitung der NO_x-Grenzwerte bei dem vierten vermessenen VW Golf IV wie auch das bereits vorher konstatierte CO₂- oder CO-spezifische Problem um „Klärung“ der „technischen Ursachen“ gebeten. Wie hat sich VW dazu geäußert?

Zeuge Dr. Jost Gail: Das weiß ich nicht. Also, klar, die wurden immer angeschrieben mit einem



5. Untersuchungsausschuss

Brief, um Stellung zu nehmen. Man hat ihnen die Möglichkeit gegeben, Stellung zu nehmen. Was die Antwort von VW war, was jetzt speziell die Ursache bei NOx sein kann, weiß ich nicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Können Sie mir sagen, wer alles in Kenntnis gesetzt worden ist über die Antwort von VW zu diesem Problem?

Zeuge Dr. Jost Gail: Zumindest, wovon ich weiß, ist, dass der Lenkungskreis Kenntnis von den Antworten hatte.

Vorsitzender Herbert Behrens: Im gleichen Schreiben an VW vom 15. April 2011 fällt der Begriff des „trade-off“. Was ist da unter „trade-off“ zu verstehen?

Zeuge Dr. Jost Gail: Das ist jetzt eine technische Frage. Bei der Verbrennung von Kraftstoff im Dieselmotor - - Je heißer Sie verbrennen, desto mehr Stickoxide erzeugen Sie, desto weniger Partikel haben Sie. Je kälter die Verbrennung ist, desto mehr Partikel haben Sie, desto weniger Stickoxide. Das ist dieser Zielkonflikt, der quasi innermotorisch herrscht: Entweder Sie legen Ihren Motor auf wenig NOx-Rohemissionen aus oder auf wenig Partikel-Rohemissionen, und was dann an Emissionen übrig bleibt, muss das Abgasnachbehandlungssystem oder ein Filter schaffen. Das ist die Erklärung des Begriffs „trade-off“ an der Stelle.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Bezüglich der Kontakte zwischen der Lenkungsgruppe und VW: Wurde vor oder nach diesem Treffen mit Vertretern von VW, das ja am 20. April 2011 stattgefunden hat, auch erwogen, bei unzureichender Kooperation seitens VW auf eine Formalisierung, das heißt Übergabe des Vorgangs an das KBA zur Einleitung einer formalen Untersuchung nach den Vorgaben der EU-Regelung, hinzuwirken?

Zeuge Dr. Jost Gail: Das weiß ich nicht.

Vorsitzender Herbert Behrens: Können Sie mir Auskunft darüber geben, aus welchen Gründen möglicherweise auf diese erwogene Formalisierung verzichtet worden ist?

Zeuge Dr. Jost Gail: Da ich über die Erwägung keine Kenntnis habe, ist die Folgefrage identisch zu beantworten: Ich weiß das nicht.

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

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Herr Dr. Gail, ich habe drei Themenkomplexe, die ich gerne von Ihnen abfragen möchte. Zum einen ist es eine Sprachregelung mit dem UBA, zum anderen sind es Ihre möglichen Verdachtsmomente, was Manipulationen an Abschaltvorrichtungen betreffen könnte, und zum Dritten eine technische Frage zu dem Feldüberwachungsvorhaben bezüglich Kraftstoffverbräuche und CO₂-Emissionen, ob die Ihnen aufgefallen sind.

Wenn ich da jetzt einsteige, dann muss ich dort anfangen, wo die EPA quasi den technischen Sachverhalt gemeldet hat, dass es da zu Manipulationen gekommen sein muss. Sie haben ja das gemeinsame Projekt Feldüberwachung, also BAST, UBA, BMVI, BMU. Die EPA hat gemeldet, dass es verbotene Abschaltvorrichtungen gegeben hat, und das UBA schreibt: Das haben wir gewusst. - Das kennen wir aus einer Zeugenbefragung von dem Mitarbeiter des UBA Lars Mönch. Hat Ihre Behörde Ihrer Kenntnis nach einen Hinweis auf verbotene Abschaltvorrichtungen gehabt, oder haben Sie Kenntnis davon, dass auch noch andere Behörden diesen Hinweis haben könnten? Und was halten Sie von der Sprachregelung? Es ist schon etwas ungewöhnlich, dass so eine Art Sprachregelung gefunden wird, also, ich sage mal so, das Entfernen von gewissen Treibern.

Zeuge Dr. Jost Gail: Zum ersten Teil Ihrer Frage: Die kann man ganz klar mit Nein beantworten. Nein, wir hatten keine solche Kenntnis von Abschaltvorrichtungen.

Bei Frage zwei ist mir nicht klar, was Sie mit „Sprachregelung“ meinen.



5. Untersuchungsausschuss

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Da muss ich dann doch noch mal auf die Aussage zurückkommen, die wir in dem UBA-Ordner 48 drin haben, Seite 439. Herr Lars Mönch hat ausgesagt:

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

Ist Ihnen diese Aussage bekannt?

Zeuge Dr. Jost Gail: Nein.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Gut. - Dann frage ich zu dem zweiten Komplex weiter. Und zwar haben Sie ja gemeinsam mit dem Umweltbundesamt die Felduntersuchung in Auftrag gegeben, und Sie selbst haben auch das Projekt seitens der BAST maßgeblich mitbetreut. Meine Frage jetzt: Wie viele Fahrzeuge haben Sie in der Feldüberwachung im Rahmen des Projektes über - - Also, wo haben Sie die Feldüberwachung mit wie viel Fahrzeugen durchgeführt? Wie viel Fahrzeuge sind davon in den USA auffällig geworden, also diese Typen, die da mit definiert wurden? Welche Testmethoden haben Sie angewandt? Und welche Erklärung haben Sie für die Abweichung der tatsächlichen, also Realemissionen, im Vergleich zu den Typenemissionen? Daran schließt sich die Frage an: Musste sich nicht aus diesen Unterschieden für Sie auch der Verdacht der Manipulation aufdrängen?

Zeuge Dr. Jost Gail: Das waren jetzt fünf Fragen. Ich beantworte mal die letzte zuerst: Nein, wir haben keinen Verdacht der Manipulation gehabt und auch keinen Anlass dazu gehabt, einen solchen zu haben. Wir hatten 17 Fahrzeuge, wenn

ich mich richtig erinnere, in der Feldüberwachung, im Projekt, in der Untersuchung drin. Ich weiß nicht, wie viele dieser Fahrzeugtypen auch in den USA von VW verkauft wurden. Das weiß ich nicht.

Wie wurden die Fahrzeuge untersucht?, haben Sie noch gefragt. Genau, wie die EU es in ihrer Richtlinie vorschreibt, wie Feldüberwachungsprojekte oder In-Service-Conformity-Projekte durchzuführen sind: mit einer Vorkonditionierung und einem Test, genau, wie er bei der Typgenehmigung auch abläuft. Also man hat quasi die Typgenehmigungsbedingungen dann an den schon älteren Fahrzeugen aus dem Feld reproduziert und die quasi genauso vermessen, wie sie vermessen wurden, als sie typgenehmigt worden sind.

Den vierten Punkt Ihrer fünfteiligen Frage habe ich jetzt nicht mehr präsent. Ich bräuchte Ihren Punkt vier der Frage noch mal. Zahl der Fahrzeuge USA?

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Vielleicht muss ich die USA-Frage noch mal ein bisschen präzisieren. Wie viel Fahrzeuge der später in den USA auffälligen VW-Typen haben Sie getestet?

(Kirsten Lühmann (SPD):
Das hat er schon beantwortet!)

Sie hatten ja eingangs von den 17 gesprochen. Ist das jetzt identisch?

Zeuge Dr. Jost Gail: Ich weiß nicht, welche Fahrzeuge davon in den USA verkehren und ob da welche dabei waren, die auch in den USA vermessen wurden.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Gut. - Testmethoden?

Zeuge Dr. Jost Gail: Testmethoden? Das hatte ich erläutert. Das war genau nach Typgenehmigungsbedingungen.



5. Untersuchungsausschuss

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Gut. Okay. - Dann habe ich noch eine Frage: Seitens Ihrer Behörde, insbesondere seitens Ihres Mitarbeiters Herrn Bugsel, wurde in einer E-Mail ausgeführt, dass es einen klaren Zusammenhang zwischen Softwareverwendung und Emissionen geben muss. Die Frage jetzt: Welche Schlüsse haben Sie aus dem festgestellten Zusammenhang gezogen, und welche Empfehlungen geben Sie für die Zukunft?

Zeuge Dr. Jost Gail: Mir ist jetzt nicht bekannt, auf welche E-Mail Sie sich beziehen, wo ein derartiger Sachverhalt in Bezug auf die Software dargestellt wird.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Dann muss ich sie noch mal vortragen.

Zeuge Dr. Jost Gail: Ja.

Veronika Bellmann (CDU/CSU): 02.02.2011: Da hat Ihr Mitarbeiter Herr Bugsel gegenüber den Mitgliedern der Lenkungsgruppe des gemeinsam vom BMUB und BMVI durchgeführten Forschungsvorhabens, die Untersuchung des Abgasverhaltens von Kraftfahrzeugen und Bauteilen im Felde, über die Messergebnisse des in Wolfsburg untersuchten VW Golf ausgeführt. Wir haben ja die unterschiedlichen Messorte Essen und Wolfsburg, und dort hat er also, wenn ich das jetzt mal zusammenfasse, klar den Zusammenhang zwischen Softwareverwendung und Emissionen gezogen.

Zeuge Dr. Jost Gail: Der Punkt ist jetzt: Wie ist die Frage?

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Also noch mal, um das zu zitieren - -

Zeuge Dr. Jost Gail: Wie ist die Frage? Dort hat er den Zusammenhang gezogen - -

Veronika Bellmann (CDU/CSU): Welche Schlüsse Sie daraus ziehen für Ihre Behörde und für Empfehlungen für die Zukunft, auch aus diesem Thema Feldüberwachung.

Zeuge Dr. Jost Gail: Das muss man, glaube ich, grundsätzlich einordnen. Man hat schon sehr lange gewusst, dass der Fahrzyklus nicht unbedingt die Realität auf der Straße wiedergibt und man allein dadurch Abweichungen zwischen im Zyklus gemessenen Emissionen und auf der Straße gemessenen Emissionen bekommt. Dass man an diesem Fahrzyklus und seiner Realitätsnähe arbeiten muss, ist ja auch von verschiedenen Seiten erkannt worden, sodass die EU-Kommission dann den Prozess „neuer Fahrzyklus“, also Worldwide Harmonized Test Procedure, WLTP, gestartet hat und jetzt in diesem Jahr auch die Messungen auf der Straße unter dem Stichwort RDE, Real Driving Emissions, ins Leben gerufen hat. Und da hat man ja jahrelang dran gearbeitet. Die Schlüsse für die Zukunft sind eigentlich genau die: Man braucht einen sehr realitätsnahen Fahrzyklus. Und man wird den mit den Messungen auf der Straße haben.

Um zurückzukommen auf den Punkt Software: Ein Motorsteuergerät läuft mit Software, sonst würde es nicht funktionieren, und natürlich hängen die Emissionen eines Fahrzeugs davon ab, wie ich die Motorsteuerung gestalte. Ich glaube, das ist - -

Ulrich Lange (CDU/CSU): Okay. Danke. - Wir sind fertig.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Dann die Fraktion der Grünen. Frau Dr. Wilms.

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank. - Herr Gail, ich möchte doch noch mal auf das zurückkommen, was Kollege Behrens eben schon mal angefangen hat zu fragen. Es gibt dort ja durchaus interessante Unterlagen. Ich verweise mal auf den Ordner 4_5 von 20, Seite 88, und dann Ordner 4_7 von 20, Seite 41, und die Tabelle auf Seite 57. Die kommen alle aus Ihrem BAST-Bereich. Und da gibt es dann eine Mail von dem besagten Herrn Bugsel an einen Herrn Redmann im BMVBS vom 26.05. mit einem umfassenden Fragenkatalog für das Herstellergespräch mit VW. Das war vom 26.05.2011. Und weiter findet man danach erst wieder etwas am 12.04.2012, eine Präsentation von Herrn Schmidt, den wir letzte Woche als Zeugen hier



5. Untersuchungsausschuss

hatten, zu einem Gespräch mit Volkswagen zu den erhöhten NOx-Werten beim Fahrzeug 4, diesem besagten einen Fahrzeug.

Da habe ich folgende Frage als Erstes: Wie kommt es dazu, dass die BAST sehr lange Besprechungen mit VW vorbereitet, Hintergründe zu erhöhten NOx-Werten erfahren will, in den Protokollen, die wir dann dort entnehmen konnten aus Ihren Akten, aber keine einzige Rede mehr davon ist?

Zeuge Dr. Jost Gail: Es kommt in solchen Projekten sehr oft zu langen Vorbereitungszeiten von bestimmten Gesprächen. Es wurde alles in diesem Projekt im Lenkungskreis behandelt. Der Lenkungskreis hat sich über die Dokumente abgestimmt. Und ein anderes Problem ist natürlich auch die Terminfindung. Aber ich kann Ihnen zu diesem Punkt jetzt nicht exakt sagen: Genau deswegen hat es so lange gedauert und findet sich über einen so langen Zeitraum kein weiteres Schriftstück in den Akten.

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Warum haben Sie denn nicht mal bei VW nachgehakt, nachdem die - - Warum wurde da nicht nachgehakt bei VW, als diese Unregelmäßigkeiten festgestellt wurden?

Zeuge Dr. Jost Gail: Also, was aus den Akten hervorgeht, ist, dass wir in Bezug auf die Findung eines Gesprächstermins mit VW, das dann, wenn ich es richtig erinnere, im April stattgefunden hat, sehr häufig nachgehakt haben, um überhaupt einen Termin zustande zu bekommen.

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber auf die Inhalte sind Sie dann nicht weiter eingegangen.

Zeuge Dr. Jost Gail: Die Inhalte sind in den Schreiben, unterzeichnet von meinem Abteilungsleiter, an VW ja dargestellt gewesen, und die sind jetzt nicht wiederholt worden.

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aha. - Dann machen wir mal weiter. Es geht immer wieder um den gleichen Komplex, Herr Gail; das können Sie sich ja sicherlich vorstellen. Da komme ich jetzt mal auf eine Mail von Herrn

Schmidt an Herrn Bugsel vom 03.11.2010 auf der Seite 189 in dem Ordner 4_2 von 20:

Gerade haben wir die Messungen an 3 VW Golf abgeschlossen. 2 von 3 Fahrzeugen haben den CO (!) Grenzwert

- CO, nicht CO₂ -

überschritten, das dritte Fahrzeug lag bei 99% ...

Ich will das jetzt nicht alles zitieren.

Kollege Behrens hat das ja schon mal angesprochen.

Und dann wurde ein Softwareupdate gemacht. Wenn Sie wollen, kann ich Ihnen auch noch mal die entsprechende Fundstelle zeigen; aber ich glaube, das brauchen Sie nicht, das kriegen Sie auch so klar. Dann ist ein Softwareupdate gemacht worden, und dann kam nach diesem Softwareupdate bei diesem einzelnen Fahrzeug eine Überschreitung hinsichtlich THC- und NOx-Summenwert zutage. Wie haben Sie sich erklärt, dass es nach einem Softwareupdate zu erhöhten Stickoxidwerten kam?

Zeuge Dr. Jost Gail: Auf diese Frage kann man im Grunde genommen das Gleiche antworten wie auf die von Frau Bellmann: Wenn man eine Software ändert bei einem Fahrzeug, die die Motorsteuerung beeinflusst, dann ist es nur natürlich, dass sich auch Emissionswerte ändern können.

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Haben Sie denn mal ganz gezielt nachgefragt, was VW da eigentlich gemacht hat in der Softwareänderung?

Zeuge Dr. Jost Gail: Ich habe nicht nachgefragt - wenn das Ihre Frage ist. Es ist auch nicht Teil des Feldüberwachungsprojektes, Nachforschungen beim Hersteller zu beginnen, wenn die Stichprobe noch läuft. Klar, der Hersteller wird um Stellungnahme gebeten, warum bestimmte Werte so sind. Aber Aufgabe des Feldüberwachungsprojektes ist es, die Stichprobe fertigzustellen, so dass am Ende - und das habe ich eben versucht



5. Untersuchungsausschuss

zu erklären - herauskam: Die Stichprobe musste als positiv bewertet werden nach Vermessung der acht Fahrzeuge, und dementsprechend sind auch keine Maßnahmen erforderlich gewesen, an solch einem Fahrzeugtyp bestimmte Änderungen dann für die ganze Flotte auszurollen.

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie sind dann aber im Prinzip nicht - - Haben Sie wirklich mal nachgefasst, was - - Haben Sie da Interesse beim BAST gehabt, mal nachzuforschen, was da eigentlich los ist, woran es gelegen hat, oder haben Sie das komplett ausgeblendet?

Zeuge Dr. Jost Gail: Wir haben die Hersteller angeschrieben mit der Bitte um Stellungnahme, warum bestimmte Abweichungen vorliegen. Das zeigt, glaube ich, unser Interesse, das aufzuklären, warum es bei dem einen oder anderen Fahrzeug diese grenzwertnahen Werte oder die Grenzwertüberschreitungen gab. Aber das ist Teil des Projektes gewesen, und alles andere ist nicht Teil des Projektes Feldüberwachung - was man vielleicht persönlich als Forscherinteresse gerne hätte, aber das steht hier nicht zur Debatte.

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Waren Sie bei den Treffen mit VW dabei, -

Zeuge Dr. Jost Gail: Nein.

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): - wo diese Punkte besprochen wurden?

Zeuge Dr. Jost Gail: Nein. Das haben alles mein Mitarbeiter und die Lenkungsgruppe gemacht.

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also besagter Herr Bugsel, oder?

Zeuge Dr. Jost Gail: Herr Bugsel plus Lenkungsgruppe.

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Plus Lenkungsgruppe.

Zeuge Dr. Jost Gail: Er war Teil der Lenkungsgruppe, ja.

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. - Dann kann ich eine Frage vielleicht noch ergänzen. Dieser Motor, CBAB, der da angesprochen wurde, dieser Motorkennbuchstabe, was ist das eigentlich für ein Typ? Ist das dieser EA 189, der da so unangenehm aufgefallen war beim Dieselselabgasskandal, oder ist das ein Vorgängermodell?

Zeuge Dr. Jost Gail: Das kann ich Ihnen nicht sagen. Also, in den VW-internen Bezeichnungen stecke ich nicht drin.

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und auch nicht nachgefasst irgendwie mal?

Zeuge Dr. Jost Gail: Das war dort auch nicht erforderlich oder nicht gegeben.

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann gehe ich in der nächsten Runde noch mal auf andere Fragen ein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Die Kollegin von der SPD-Fraktion ist dann an der Reihe. Bitte.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke schön. - Zu Beginn meiner Befragung tue ich etwas Ungewöhnliches. Ich hatte den Eindruck, dass Frau Bellmann in ihrer ersten Frage den Eindruck erweckt hat, dass ein Dokument uns vorliegt, in dem zugestanden wird, dass in Europa schon längere Zeit von illegalen Manipulationen gewusst wurde und dass zumindestens der Zeuge Mönch - wenn auch andere - das bestätigt hätten. Ich habe noch mal in meine Unterlagen geguckt. Wir haben den Zeugen Mönch ausdrücklich gefragt, ob er von illegalen Manipulationen wusste. Er hat das mit Nein beantwortet.

Und der Zeuge Schmied, der eben hier war, der wurde auf dieses Dokument angesprochen und hat uns eindeutig erklärt, es ginge nicht um illegale Abschaltvorrichtungen, sondern in dieser Aussage, dass in Europa das schon seit langem bewusst war, ginge es um die Differenz zwischen Rollenprüfstandergebnissen und Realemissionen. Das ist mir noch mal wichtig, das darzustellen;



5. Untersuchungsausschuss

nicht, dass der Eindruck entsteht, in dem Dokument würde etwas anderes stehen oder die Zeugen hätten etwas anderes gesagt. - Danke schön.

Herr Gail, wir haben schon mehrfach gehört von den Aufgaben der BAST und den Aufgaben des UBA. Es gab Projekte, die die BAST durchgeführt hat: die allgemeine Feldüberwachung und das gemeinsame Projekt mit dem UBA. Könnten Sie noch mal erläutern, wie die Zusammenarbeit zwischen der BAST, dem KBA und dem UBA auf der anderen Seite in dieser Frage war, vor Bekanntwerden des Abgasskandals und auch danach? Hat sich da etwas verändert, oder ist es gleich geblieben?

Zeuge Dr. Jost Gail: Also eine Veränderung hat nicht stattgefunden in der Kommunikation. Klar, stimmt die BAST sich mit dem Umweltbundesamt auch ab, zum Beispiel, um Doppelforschung zu vermeiden. Es muss ja nicht sein, dass da einer das Gleiche forscht wie der andere. Bei dem Feldüberwachungsprojekt - - Das hat aber einen besonderen Charakter in Bezug auf Forschungsprojekte, die wir machen; denn dort war quasi zwischen den Ressorts abgestimmt, dass man dieses Feldüberwachungsprojekt gemeinsam macht und dass die BAST die ausführende Stelle sein wird in Bezug auf Ausschreibung und Projektbetreuung und dass es diese Lenkungsgruppe gibt, in der dann alle Informationen zusammenlaufen, und man sich quasi immer auf dem gleichen Informationsstand hält und abstimmt.

Kirsten Lühmann (SPD): Die BAST wurde ja auch von dem BMVI gebeten um fachliche Unterstützung beim Abstimmungsprozess zu den Regelungsentwürfen von RDE. Waren Sie persönlich in diese Verhandlungen internationaler oder europäischer Art involviert?

Zeuge Dr. Jost Gail: Nein.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke. - Dann kann ich mir die nächste Frage auch sparen.

Zeuge Dr. Jost Gail: Wir haben diesen Auftrag, ja, aber wir sind nicht in die Verhandlungen involviert - bis jetzt.

Kirsten Lühmann (SPD): Gut. - Wie haben Sie den Auftrag - - Mir geht es in meiner Frage darum: Ich hätte gern mal gewusst, wie das abgelaufen ist, weil wir haben ja gehört: Es hat relativ lange gedauert. Die anderen haben gesagt: Es ist eigentlich für eine internationale Verhandlung relativ kurz gewesen, die Zeit. Einfach Ihre Einschätzung. Aber wenn Sie da nicht beteiligt waren, weiß ich nicht, ob Sie diese Einschätzung geben können. Sie können auch ganz ehrlich sagen: Ich war daran nicht beteiligt, ich kann Ihnen dazu nichts sagen.

Zeuge Dr. Jost Gail: Der Auftrag an die BAST besteht in fachlicher Unterstützung des Verkehrsministeriums in speziellen Fragen zu RDE. Wir sind aber nicht diejenigen, die in Sachen RDE auf internationaler Ebene quasi die deutsche Position vertreten, sondern wir sind diejenigen, die fachlichen Rat geben dort, wo er angefordert wird. Das zur Einordnung dieses Auftrags und des Projektes.

Kirsten Lühmann (SPD): Vielleicht könnten Sie noch mal erklären - - Wir haben sehr viel schon von anderen Zeugen darüber gehört, auch über die Systematik: Was passiert, wenn ein Fahrzeug über den Grenzwerten liegt: 2, 3, 8, 20? Also diese ganzen Zahlenarithmetiken haben wir gehört. Vielleicht könnten Sie noch mal global den Auftrag, also jetzt ohne auf diese Spezifika einzugehen - - Was ist eigentlich der Auftrag der Feldüberwachung gewesen? Und aus Ihrer Sicht: Ist das geeignet oder - - Es wurde bei dem letzten Zeugen auch schon mal gesagt: Unser Auftrag ist es ja auch, zu gucken: Was können wir optimieren an dem Prozess? - Also was war der Auftrag der Feldüberwachung? Sind Sie der Meinung, der kann erfüllt werden, oder sind Sie der Meinung, dass wir an dem Prinzip, also an der Verordnung, etwas ändern sollten?

Zeuge Dr. Jost Gail: Feldüberwachung hat zum Ziel, Fahrzeuge aus dem Feld herauszunehmen - deswegen „Feld“, also Fahrzeuge, die schon eine gewisse Laufleistung haben - und diese dann daraufhin zu untersuchen, ob die noch den Typgenehmigungswerten entsprechen, also den Werten, die ein Fahrzeug zu Beginn seines Lebens



hat, wenn es die Typgenehmigung für einen bestimmten Fahrzeugtyp erhält. Um dies machen zu können, muss ich das Fahrzeug natürlich exakt so prüfen, wie ich es auch damals bei der Typgenehmigung gemacht habe. Und wenn ich dies tue, dann finde ich natürlich auch nur diese Sachen heraus, die sich unter den Typgenehmigungsbedingungen abspielen. Insofern hat das Feldüberwachungsprojekt ein klares Ziel und ist nicht geeignet, bestimmte andere Sachen herauszufinden, die nicht von der Richtlinie abgedeckt sind, die die Vorgaben macht, wie man Feldüberwachungen durchführen muss.

Wir haben eben den Punkt RDE angesprochen, Real Driving Emissions, im Zusammenhang damit, dass der Zyklus unrealistisch ist und man zusätzlich Messungen auf der Straße braucht, um quasi alle Betriebsbedingungen abzusichern. Und, ja, auch dafür ist vorgesehen, in einem dritten oder vierten RDE-Paket der Kommission, wieder eine Feldüberwachung zu installieren. Die ist aber noch nicht fertig, die ist noch nicht in Kraft und liegt auch noch nicht als Entwurf vor. Das wäre quasi der Ansatzpunkt, um in der Zukunft so oder anders zu agieren, so, wie es die Politik entscheidet.

Kirsten Lüthmann (SPD): Haben Sie denn Hinweise an die Politik, auf was wir achten sollen, wenn es dann diese neue Feldüberwachung gibt?

Zeuge Dr. Jost Gail: Ich glaube, der erste große Punkt ist: Man braucht diese Messungen auf der Straße, damit man nicht nur diesen starren Zyklus auf der Rolle hat und bestimmte Bedingungen, von denen man nicht abweichen kann. Die Messung auf der Straße, also Real Driving Emissions, ermöglicht ein viel größeres Feld an Betriebspunkten, unter denen der Hersteller auf jeden Fall sicherstellen muss, dass die Grenzwerte um einen bestimmten Faktor nicht überschritten werden. Das heißt, damit hat man sicher sehr viele Manipulationsmöglichkeiten auch schon eliminiert. Und wenn man dann da Feldüberwachung noch oben draufsetzt und dann im Feldüberwachungsprozedere auch wieder Real Driving Emissions misst, dann ist man ein ganzes Stück weiter, als es das enge Korsett bisher ermöglicht hat.

Arno Klare (SPD): Zu diesem Komplex - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Klare, ja?

Arno Klare (SPD): Entschuldigung, ich habe mir jetzt sozusagen selber das Wort genommen. Entschuldigung, Herr Vorsitzender! Ich war etwas voreilig im Einschalten meines Mikros.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ist schon klar.

Arno Klare (SPD): Sie haben gerade etwas Interessantes ausgeführt, insofern nämlich, als Sie gesagt haben: Man muss zweierlei Dinge tun. Man muss bei der Typengenehmigung sozusagen realistischer vorgehen, also auch mit Real-Driving-Emissions-Tests, was aber bei Typengenehmigung voraussetzt, dass diese RDE-Fahrt wiederholbar und hochgradig standardisiert ist. Wir alle wissen, dass alles, was hochgradig standardisiert ist, erkennbar ist. Insofern braucht man das wahrscheinlich, sonst kann man keine Typengenehmigung machen. Wenn Sie dann aber in dem Bereich „Conformity In Use“ sind, das heißt, wenn Sie die Feldüberwachung machen, dann empfiehlt es sich ja geradezu, unter den realistischen Bedingungen zu messen, wo Sie bezüglich des gesamten Motorkennfelds überprüfen, ob denn die Abgasreinigung zum Beispiel funktioniert oder noch funktioniert. Wie kriegt man das zusammen, diesen Widerspruch? Auf der einen Seite die Standardisierung - - Weil das ist auch diese Zukunftsfrage, die gerade von Frau Lüthmann schon angesprochen worden ist; denn deshalb sitzen wir hier. Wir sitzen ja hier - - Ich zumindest verstehe es so, dass ich am Ende sagen können muss: Was machen wir in Zukunft besser, damit sich das nicht wiederholt oder wir nie mehr so einen Ausschuss brauchen? Wie kriegen wir diese Anforderungen systematisch unter einen Hut?

Zeuge Dr. Jost Gail: Zwei Sachen: Es ist eine schwierige Aufgabe, das zu tun. Ich weiß aber nicht, ob das noch Untersuchungsgegenstand von heute ist, in die Zukunft zu gucken: Wie lösen wir das? - Ja, das ist eine Aufgabe für Forschung und Wissenschaft.



5. Untersuchungsausschuss

Arno Klare (SPD): Ich frage Sie einfach als Fachmann, der da sitzt.

Zeuge Dr. Jost Gail: Ja, aber ich habe eine Aussagegenehmigung, die sich nur auf den Untersuchungszeitraum beschränkt. - Das, was ich antworten kann: Ja, man braucht standardisierte Bedingungen, um, ich sage mal, justiziabel eine Typgenehmigung zu erteilen. Und ja, ich muss diese Bedingungen so weit ausweiten, dass ich möglichst viele Betriebspunkte abdecke. RDE versucht das. Inwieweit das gelingt? - Ja, da müsste man jetzt in die Zukunft gucken können.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gibt es weitere Nachfragen? - Danke schön. Dann ist die Fraktion Die Linke an der Reihe, und dann will ich gern noch mal anknüpfen an das, was Herr Klare eben sagte. Ja, das Erkenntnisinteresse liegt auch darin, zu ergründen: Was müssen wir eigentlich in der Zukunft verändern? Aber dazu gehört eben auch, herauszufinden, ob nicht möglicherweise strukturelle Probleme dazu beigetragen haben, dass es zu diesem Skandal kommen konnte.

Wir haben eben jetzt erfahren - das konnten Sie nicht beantworten, Herr Gail, weil Sie an diesen entsprechenden Sitzungen nicht teilgenommen haben -, warum beispielsweise darauf verzichtet worden war, VW in das sogenannte formalisierte Verfahren überzuleiten. Aber dann will ich trotzdem noch mal an den Punkten ansetzen, wo Sie selber auch zumindest Kenntnis erhalten hatten über einen entsprechenden Mailverkehr. Das ist dann der Teil, wo nach Aktenlage im April 2011 das erwähnte Verfahren nicht gemacht worden war.

Dann heißt es in einer weiteren Mail am 6. Juli 2012:

Volkswagen hat im Nachgang zu unserem 2. Herstellergespräch ...

- das fand ja im April statt -

keine Erklärung ... abgegeben, weder zu den erhöhten CO₂-Emissionen, noch zu den CO-Emissionen. Da die gesetzte Frist bereits lange

abgelaufen ist, kann man wohl davon ausgehen, dass von Volkswagen keine Reaktion mehr zu erwarten ist.

Das ist Ihnen zur Kenntnis gegeben worden.

Zeuge Dr. Jost Gail: Mhm.

Vorsitzender Herbert Behrens: Haben Sie Schlussfolgerungen aus dieser Information gezogen und mit anderen bewertet?

Zeuge Dr. Jost Gail: Nein, keine Schlussfolgerungen. Das ist einfach ein Faktum durch das Ergebnis des Feldüberwachungsprojektes. Die Stichprobe war abgeschlossen, positiv abgeschlossen, und damit ist sozusagen formal die Sache zu Ende.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das heißt, Sie hätten dann auch ohne Stellungnahme von VW das so abschließen können?

Zeuge Dr. Jost Gail: Ja.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann kommen wir in den Zeitraum, dass die Laufzeit des Projektes im Frühjahr 2012 dann noch mal verändert worden ist bezüglich der festgestellten Auffälligkeiten hinsichtlich der CO₂-Emissionen. Also ganz so abgeschlossen scheint das dann doch nicht gewesen zu sein, und zwar wurde dann im April nochmals um sieben Monate verlängert, um die Stellungnahme der betroffenen Hersteller im Abschlussbericht aufnehmen zu können, nachdem bisher nicht alle Stellungnahmen von Fahrzeugherstellern vorgelegen haben. Meine Frage ist dann: Haben alle Hersteller dann dem erklärten Zweck der mehrfachen Fristverlängerung entsprechend letztendlich Stellungnahmen abgegeben, oder fehlten dann am Ende doch noch Unternehmen, die aus der Sicht der BAST nicht erschöpfend beantwortet hatten?

Zeuge Dr. Jost Gail: Ich weiß von einigen Herstellern, die Stellung genommen haben. Ich kann Ihnen aber nicht sagen, ob das alle waren, die um



5. Untersuchungsausschuss

Stellungnahmen gebeten wurden. Ob wir wirklich von allen Antwort gekriegt haben, das habe ich nicht präsent.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber ich entnehme den Mailverkehren, wo Sie dann im CC genannt werden, dass Sie zumindest Beteiligter sind. Können Sie sagen, ob das nur was zum Abheften ist, oder müssen Sie ab einem bestimmten Zeitpunkt auch selber aktiv werden und sagen: „Halt! Da läuft was schief, da muss ich jetzt intervenieren!“?

Zeuge Dr. Jost Gail: Ja, das ist eigentlich die ganz normale Hierarchie. Das Projekt hat mein Mitarbeiter Herr Bugsel betreut und fachlich intensiv betreut. Insofern ist er da am tiefsten drin. Wenn es aber darum geht, Schreiben an das Ministerium aufzusetzen oder Schreiben an Hersteller aufzusetzen, dann hat das eine andere Bedeutung, als hier in CC zu sein, was heißt: „zur Kenntnis“, quasi. Wenn wir ein Schreiben mitzeichnen - und das geht auch aus den Akten hervor -, dann ist da mein Kürzel drauf und das Kürzel von Herrn Seeck, und dann tragen wir diesen Vorgang mit.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann gibt es noch einen weiteren Mailwechsel, wo Herr Schmidt an Ihren Mitarbeiter Dr. Bugsel im November 2011 zu weiteren Stichproben am Golf TDI Stellung nimmt und schreibt:

Interessant ist, dass bei beiden VW GOLF TDI eine Service Aktion durchgeführt worden ist.

Wie haben Sie bei der BASt in diesem Zusammenhang die Formulierung „Serviceaktion“ aufgefasst?

Zeuge Dr. Jost Gail: Zu diesem Sachverhalt kann ich Ihnen nichts sagen. Das ist mir nicht bewusst, dass dieses Wort „Serviceaktion“ im Rahmen des Feldüberwachungsprojektes mal gefallen ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: Ich gebe weiter an die CDU/CSU-Fraktion.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Durchaus noch mal etwas zusammenfassend: Tatsächlich war es ja so, dass wir heute und bei anderer Gelegenheit schon mal Zeugen vom UBA gehört haben, denen jedenfalls keine Manipulationen aufgefallen sind oder Abschalt einrichtungen bekannt geworden sind. Meine Frage ist deswegen an Sie, Herr Dr. Gail: Welche Erkenntnisse hinsichtlich von Manipulationen, auch vielleicht Hinweise auf die Verwendung von Abschalt einrichtungen, möglicherweise illegalen Abschalt einrichtungen, hatten Sie denn bei der BASt?

Zeuge Dr. Jost Gail: Das ist einfach zu beantworten: keine. Das Erste, was wir erfahren haben, war aus der Presse vor der IAA im letzten Jahr.

Vorsitzender Herbert Behrens: Weitere Fragen aus Ihrer Fraktion?

(Ulrich Lange (CDU/CSU):
Nein!)

- Das ist nicht der Fall. - Dann bin ich dran für die Linke. Und dann würde ich Sie einfach noch mal fragen: Gab es denn Hinweise darauf, dass es keine Softwareveränderungen sein könnten, die auf diese Emissionsänderung wirken können?

Zeuge Dr. Jost Gail: Könnten Sie die Frage für mich noch mal wiederholen, weil da waren drei Verneinungen drin?

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut. - Einfach umgekehrt gefragt: Haben Sie eindeutige Hinweise darauf, dass keine Abschalt einrichtungen für diese Veränderungen verantwortlich sind?

Zeuge Dr. Jost Gail: Ich verstehe Ihre Frage nicht ganz klar, aber - -

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie haben eben gesagt, Sie haben keinen Hinweis darauf, dass es Abschalt einrichtungen gibt.

Zeuge Dr. Jost Gail: So ist es.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann möchte ich Sie fragen, ob Sie eindeutige Hinweise darauf ha-



5. Untersuchungsausschuss

ben, dass es eben - - Die Frage einfach umgedreht. Wie muss ich jetzt formulieren? - Also nicht positiv.

(Heiterkeit - Ulrich Lange (CDU/CSU): Sie wird dadurch nicht anders! Ob sie tiefrot oder schwarz formuliert wird, sie bleibt gleich und ist beantwortet!)

Okay. Lassen wir es mal dabei bestehen. Vielleicht zu einem anderen Zeitpunkt noch mal.

Ich komme noch mal zurück auf die Ihnen jetzt nicht bekannten Schriftwechsel zwischen Herrn Schmidt und Herrn Bugsel vom November. Gleichwohl haben wir hier einen Schriftwechsel vorliegen, wo Herr Eberhardt am 30. September darauf hinweist. - Wenn die Ergebnisse der Studie „Untersuchung des Abgasverhaltens von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen und emissionsrelevanten Bauteilen“ keinen Rückschluss auf die Realemissionen der Fahrzeuge erlauben, dann frage ich mich, wozu dann überhaupt eine mehrfach verlängerte Studie erforderlich war.

Zeuge Dr. Jost Gail: Da werden zwei verschiedene Sachen vermischt. Das eine ist der Zweck des Feldüberwachungsprojektes, zu prüfen, ob Fahrzeuge im Feld dem typgenehmigten Wert entsprechen, und das andere ist, ob ich herauskriegen kann, warum Fahrzeuge weit über dem Grenzwert liegen, wenn sie in bestimmten Betriebsbedingungen betrieben werden. Das Feldüberwachungsprojekt ist für das eine gemacht, das andere muss ich im Rahmen anderer Forschungsvorhaben, Methoden herausbekommen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Die SPD-Fraktion ist an der Reihe. - Zunächst keine weiteren Fragen. Gibt es Fragen bei den Grünen? - Frau Wilms.

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Ich möchte noch mal zurückkommen auf diesen ganzen Schriftwechsel mit Herrn Bugsel zu dem Softwareupdate. Da gibt es in den Unterlagen ein Schreiben von Herrn Seeck an VW. Das ist die Seite 10 in dem Ordner 4_5 von 20. Er bittet um

Klärung, was die technischen Ursachen für die erhöhten NOx- bzw. THC- und NOx-Emissionen sind, und die Antwort von VW an BASt - das ist auf der Seite 80 - vom 13. 5. 2011:

Bei der von Ihnen genannten Überschreitung eines einzelnen Fahrzeuges hinsichtlich THC+NOx-Summenwert bzw. NOx-Grenzwert handelt es sich aus unserer Sicht um einen Einzelfall.

Was sagten Ihre Referenten in Ihrem Referat zu dieser Antwort von VW, dass dies ein Einzelfall sei?

Zeuge Dr. Jost Gail: Ich weiß nicht mehr, was Herr Bugsel - und das ist der einzige Referent zu dem Thema - mir dazu gesagt hat.

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Was hat Ihnen Herr Schmidt dazu gesagt?

Zeuge Dr. Jost Gail: Nichts.

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aha!

Zeuge Dr. Jost Gail: Mir persönlich nichts.

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. - Und Sie waren damit zufrieden, mit solchen Antworten, also mit der Antwort von VW, so nach dem Motto: „nur Einzelfall“?

Zeuge Dr. Jost Gail: Okay. Jetzt habe ich die Frage verstanden. Mit der Antwort zu den technischen Ursachen. - Es gibt sehr viele Möglichkeiten, warum ein Fahrzeug bei den Emissionen bestimmte andere Werte aufzeigt, als es bei der Typgenehmigung der Fall war. Das kann sein, wie man das Fahrzeug vorkonditioniert hat, das kann sein, dass an dem Fahrzeug mal was repariert wurde, dass irgendein Teil schlecht gewartet wurde, was man nicht sieht. Es gibt eine Vielzahl an möglichen Ursachen, warum man bei einem bestimmten Fahrzeug aus Kundenhand nicht mehr die Typgenehmigungswerte misst. Deswegen ist das nicht sehr verwunderlich, und genau deswegen



5. Untersuchungsausschuss

gibt es aber dieses statistische Verfahren, wo man dann eben mehr Fahrzeuge in die Stichprobe nehmen muss, um zu einem sichereren Ergebnis zu gelangen.

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, wenn ich das mal so zusammenfasse: Sie haben sich nicht für den Einzelfall in dem Sinne interessiert. Sie haben die Stichprobe erhöht dann, so wie es vorgeschrieben ist.

Zeuge Dr. Jost Gail: Das ist das Prozedere im Projekt gewesen.

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Nächste Frage. Ich komme mal wieder auf Ihre schöne Materialsammlung zurück, dort auf den Ordner 4_7 von 20, auf der Seite 68. Da gibt es ein Treffen. Es wird besprochen ein Treffen der Lenkungsgruppe mit Volkswagen. Danach interveniert das KBA und verlangt, die Feldüberwachung zu beenden. Da gibt es eine Mail von Herrn Maag vom KBA an die Lenkungsgruppe vom 07.05.2012.

Fazit: Bei keinem Hersteller können konkrete Zweifel hinsichtlich einer nicht genehmigungskonformen Produktion in Hinblick der CO₂-Werte genannt werden ...

Meine Empfehlung ist daher, im Hinblick auf CO₂ im Projekt nicht mehr weiter zu machen. Es sollte ein Dankschreiben an alle betroffenen Hersteller versendet werden. ... (ich denke hierbei insbesondere an BMW wie auch VW).

BMU und UBA widersprechen. Von der BAST haben wir keine Positionierung finden können in den Unterlagen. Welche Position hatte die BAST zu dieser KBA-Feststellung, dass die gesetzlichen Randbedingungen nicht konkret genug beschrieben sind?

Zeuge Dr. Jost Gail: Ich habe jetzt keine Erinnerung an dieses spezielle Schriftstück und auch dementsprechend keine Erinnerung an eine mögliche Antwort der BAST.

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dann habe ich noch mal einen kleinen Komplex, wenn das von der Zeit her noch reicht. Wie sieht das aus?

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja.

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. - Wissen Sie, wir haben ja - - Der Kollege Mönch von Ihnen, vom UBA, war ja bei uns als Zeuge, und er hat dort durchaus bestätigt, die Ansicht geäußert, dass mit dem UBA-Konzept, das ja ursprünglich auch für eine Feldüberwachung vorgesehen war, durchaus der Betrug von VW hätte früher aufgedeckt werden können. Ist Ihnen das UBA-Konzept bezüglich Feldüberwachung bekannt?

Zeuge Dr. Jost Gail: Nein.

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Überhaupt nicht? - Gut. Mir reicht es.

(Zuruf)

Wieso kennen Sie das eigentlich nicht? Stimmt! Das ist noch die nächste Nachfrage.

(Heiterkeit - Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das ist Ihnen doch zugeschickt worden!)

Zeuge Dr. Jost Gail: Ich kenne nicht alle UBA-internen oder UBA-BMU-internen Schriftwechsel.

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ah, sehr interessant!

Zeuge Dr. Jost Gail: Ich bin bei der BAST.

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Nein, aber das ist Ihnen ja doch durchaus zugeschickt worden.

(Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Oder zumindest der BAST!)

Zeuge Dr. Jost Gail: Trotzdem kenne ich vielleicht nicht alle derartigen Schreiben des UBA.



5. Untersuchungsausschuss

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das ist ja ganz interessant.

Vorsitzender Herbert Behrens: Bitte.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): An der Stelle würde ich dann noch mal nachhaken, weil das UBA hat ein umfassendes Konzept vorgelegt. Es ist nicht dazu gekommen, dass das umgesetzt worden ist. Wir haben beim letzten Mal hier gehört, da hätte man möglicherweise das eine oder andere entdecken können. Die Frage ist jetzt - das ist auch, wenn ich den Mailverkehr richtig im Kopf habe, an Ihr Haus gegangen -: Hat sich Ihr Haus damit gar nicht auseinandergesetzt? - Also, wenn da eine andere Bundesbehörde ist, die sich mit Messungen ja auch beschäftigt - ich meine, Sie kennen sich ja alle irgendwie -, dass man sich damit mal auseinandersetzt, was die Kollegen wollen - - Das wundert mich schon.

Zeuge Dr. Jost Gail: Also, ich kenne dieses UBA-Konzept nicht, und es gilt das, was ich eingangs sagte zur Genese des Projektes Feldüberwachung. Man hat sich auf Ressortebene geeinigt, das zu machen, und hat auch festgelegt, wie das Projekt abzulaufen hat. Und die BAST wurde bei diesem Projekt ausgeguckt als diejenigen, die es abzuwickeln haben nach den Vorgaben, die die Feldüberwachungsrichtlinie der EU eben macht für so ein Feldüberwachungsprojekt. Insofern ist da kein Spielraum in Bezug auf die Inhalte da, und insofern sagt mir auch dieses Wort „UBA-Konzept“ nichts.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. - Verstehe ich Sie also richtig, dass Sie in die Entscheidung „Wie sieht das Konzept aus letztendlich?“ überhaupt nicht eingebunden waren? Das heißt, Sie kriegten irgendwann dann vom Verkehrsministerium mitgeteilt: Wir haben uns mit den Umweltleuten, also dem BMUB, irgendwie verständigt. Liebe BAST - ich sage das jetzt mit meinen Worten -, macht ihr das so!

Zeuge Dr. Jost Gail: Richtig. Genauso ist es. Das ist ungewöhnlich für Forschungsprojekte, die wir

sonst abstimmen mit dem Verkehrsministerium, wo wir auch Vorschläge machen: Forschen wir so? - Bei diesem Projekt ist quasi das Konzept schon vorgegeben gewesen. Der normale Weg für Forschungsprojekte zwischen BAST und BMVI ist, dass BMVI* einen Auftrag gibt, aber über das Wie entscheidet die BAST bzw. über das Wie macht die BAST dann Vorschläge gegenüber dem Ministerium. Dieses Projekt hat tatsächlich einen sehr speziellen Charakter. Das Korsett ist quasi vorgegeben gewesen und wie das Projekt ausgeführt wird. Dabei hat man auch keinen Spielraum, weil das durch die Bedingungen für eine Feldüberwachung in der EU-Richtlinie vorgegeben ist, wie man eine Feldüberwachung durchzuführen hat.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Gibt es aus Ihrer Fraktion noch Fragen?

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Da würde ich doch bei dem Letzten, Herr Gail, noch mal nachfassen. Gab es irgendwo Anweisungen im Hause der BAST - aus Ihrem Bereich, Referat oder übergeordnet -, die Feldüberwachung nicht außerhalb des Prüfbereiches durchzuführen, also Off-Cycle-Emissionen nicht mit zu berücksichtigen?

Zeuge Dr. Jost Gail: Nein, ich weiß von keinen solchen Anweisungen. Die Feldüberwachungsrichtlinie der EU schreibt vor, wie man das zu machen hat, nämlich unter Typgenehmigungsbedingungen.

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Gibt es Fragen aus der CDU/CSU-Fraktion? - Dann ist die Linke an der Reihe. - Sie hatten von dem spezifischen Untersuchungsdesign gesprochen. Gibt es Hinweise darauf, warum in diesem Fall ein anderes Untersuchungsdesign oder eine andere Beauftragung erfolgt ist, als es bei anderen Projekten der Fall war?

* nachträglich durch den Zeugen korrigiert



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge Dr. Jost Gail: Nein, ich weiß nicht, warum das in diesem Falle genau so eingetütet worden ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: War auch nicht weiter Gesprächsgegenstand, dass möglicherweise dieses Prinzip auch unter Umständen den Spielraum zu stark einengt, um wirklich alles untersuchen zu können? Gab es eine kritische Bewertung dieses spezifischen Ansatzes?

Zeuge Dr. Jost Gail: Nein, die gab es nicht. Die war auch nicht nötig; denn das Korsett ist durch die Feldüberwachungsrichtlinie sowieso vorgegeben, oder durch die Richtlinie, in der Feldüberwachung beschrieben wird.

Vorsitzender Herbert Behrens: Danke schön. - Die SPD-Fraktion. Frau Lühmann.

Kirsten Lühmann (SPD): Herr Gail, der Zeuge Mönch hat das letzte Mal ausgesagt, dass er eine Menge Parameter gerne geprüft hätte. Er wollte gemeinsam mit der BAST ein Projekt machen. Da sind einige Parameter geprüft worden, und die restlichen hat er in einem eigenen Projekt des UBA geprüft. Also aus UBA-Sicht ist alles geprüft worden, was die haben wollten. Die sind dann nicht mehr tiefer eingestiegen. Jetzt kamen aber die Fragen: Was ist denn eigentlich in dem gemeinsamen Projekt Feldüberwachung zwischen BAST und UBA, von dem wir hier die ganze Zeit reden, konkret geprüft worden an Parametern?

Zeuge Dr. Jost Gail: Das ist - - Ich glaube, ich wiederhole mich. Man misst in dem Projekt Feldüberwachung oder in jedem Feldüberwachungs- oder In-Use-Compliance-Vorhaben an Fahrzeugen aus dem Feld, ob die die Typgenehmigungswerte noch einhalten, und zwar in Bezug auf die limitierten Schadstoffe: CO, HC, NOx und Partikel. Was man hier nach Vorgabe noch zusätzlich gemacht hat, ist, interessehalber, sage ich mal, CO₂ mit zu messen. Ja, man hat es quasi genutzt, dass man das Feldüberwachungsprojekt hat, um einen weiteren Parameter zu untersuchen, der damals auch wegen der Zielwerte der EU-Kommission für CO₂ in der Diskussion war, auch immer noch.

Kirsten Lühmann (SPD): Das heißt, man hat über das, was die Verordnung fordert, hinaus gesagt: Lass uns doch noch mal auf CO₂ gucken, obwohl das nicht gefordert ist. - Das war dieses Freiwillige, das war dieses „darüber hinaus“.

Zeuge Dr. Jost Gail: Ja.

Kirsten Lühmann (SPD): Wir haben jetzt gehört, dass es ein Dokument gibt, dass Sie nicht kennen, in dem gesagt wird: Diese CO₂-Messung hat jetzt nichts Gravierendes ergeben. Lasst sie uns einstellen. - Aus Ihrer Bewertung heraus: Könnte diese Entscheidung deshalb getroffen worden sein, weil der Informationsgehalt, da es keine Grenzwerte für CO₂ gibt, nur eingeschränkt ist und man deshalb gesagt hat: „Lass es uns mal einstellen“?

Zeuge Dr. Jost Gail: Da müsste ich mutmaßen, raten, also kann ich Ihnen nicht sagen.

Kirsten Lühmann (SPD): Raten dürfen Sie nicht!

Zeuge Dr. Jost Gail: Eben. Also geht es nicht.

Kirsten Lühmann (SPD): Sie können höchstens Ihre Fachexpertise geben, aber raten dürfen Sie hier nicht. - Danke.

Zeuge Dr. Jost Gail: Nein. Ich könnte die Frage nur beantworten durch Raten, und ich kann sie nicht beantworten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Gibt es weitere Fragen? - Frau Wilms.

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich möchte noch mal etwas weiter fragen. Sie haben eben gesagt, Sie haben ja nun doch nicht nur das, was in der EU-Richtlinie relevant ist, gemessen, sondern Sie haben noch ein bisschen mehr gemessen, Sie haben CO₂ gemessen. Insofern frage ich mich doch, warum jetzt eigentlich nach der Veröffentlichung des VW-Skandals 2015/2016 auf einmal sehr umfangreiche Messungen, die auch deutlich über das hinausgingen, was in diesen EU-Vorgaben drin ist, solche Ermittlungen möglich gewesen waren. Warum war



5. Untersuchungsausschuss

das dann möglich, und warum war es zu Ihrem Zeitpunkt nicht möglich?

Zeuge Dr. Jost Gail: Zum ersten Teil der Frage: CO₂ mit zu messen, war Teil des Konzeptes, was wir quasi per Order bekommen haben. Wenn man kein Feldüberwachungsprojekt im engeren Sinne durchführt, dann kann man natürlich beliebig viele andere Sachen auch in Forschungsprojekten messen, mit anderen Zielsetzungen, die aber nicht Zielsetzung des Feldüberwachungsprojekts waren.

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich würde noch ganz gerne, Herr Vorsitzender, eine weitere Frage anschließen. - Ich komme noch mal zurück auf diesen Schriftwechsel mit VW. Da gibt es ein Protokoll des Treffens mit Volkswagen am 12.04.2012; auf der Seite 68 findet man das. Da steht deutlich drin ein Kommentar; wer den geschrieben hat, ist unklar. Im ersten Entwurf des Protokolls, auf der Seite 70, da wundert sich jemand, wie VW an Daten aus dem Forschungsprojekt gekommen ist. Können Sie sich das erklären, wie das passiert ist?

Zeuge Dr. Jost Gail: Ich kenne den Kommentar.

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Inwieweit ist da nachgehakt worden?

Zeuge Dr. Jost Gail: Ich kenne den Kommentar. Ich kann es mir nicht erklären, und ich weiß nicht, inwieweit nachgehakt wurde.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gibt es weitere Fragen an den Zeugen? - Kollege Krischer.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wir haben in der letzten Anhörung und Befragung intensiv erfahren das ganze Thema Motorsteuerung. Sie haben ja eben auch gesagt: Wenn man an der Software etwas ändert, dann geht ein Abgas runter, und das andere wird mehr. - Jetzt mal losgelöst von der ganzen Frage Zykluserkennung und alles Mögliche: Ist bei Ihnen mal die Frage diskutiert worden, dass die Abgasreinigungseinrichtungen anhand äußerer Parameter - Temperaturen, Luftdruck, Lenkstellung, was

weiß ich - entsprechend beeinflusst werden können? War das irgendwo mal ein Thema, dass solche Dinge bei Automobilunternehmen möglicherweise aus welchen Gründen auch immer dann stattfinden?

Zeuge Dr. Jost Gail: Nein. Wir hatten keinen Verdacht der Manipulation und haben auch über derartige Dinge, dann Manipulationen möglicherweise aufzudecken, nicht nachgedacht.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Manipulation ist jetzt schon der nächste Schritt. Wir haben ja diese berühmten Thermofenster. Da geht es ja um Motorschutz. Da wird die Abgasreinigungseinrichtung - ich formuliere es jetzt untechnisch - abgeschaltet, weil man sagt: Sonst geht der Motor kaputt bei unter 20 Grad. - Das ist ja jetzt erst mal im juristischen Sinne nach Auffassung des Bundesverkehrsministeriums - ich sehe das etwas anders, auch manche Sachverständige - keine Manipulation. So etwas war Ihnen auch nicht bekannt, also dass es Dinge gibt, wo aus Gründen des Motorschutzes einfach die Abgasreinigungseinrichtung bei minus 30 Grad abgeschaltet wird, zum Beispiel?

Zeuge Dr. Jost Gail: Das ist ein Punkt: Wie viele Betriebspunkte deckt das Testverfahren ab, und wie viele Betriebspunkte deckt der Zyklus ab? Und wenn ich einen sehr eingeschränkten Zyklus im Typgenehmigungsverfahren habe, bleiben eine Menge Betriebspunkte ungeprüft. Das ist so. Wie ich versucht habe, eben zu erklären, versucht man das durch den neuen Fahrzyklus WLTP plus den Real-Driving-Emissions-Verfahren in den Griff zu kriegen, um mehr Betriebspunkte auch abzudecken.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Dr. Gail, das ist nicht meine Frage. Meine Frage ist: Sie sind der Fachmann der Bundesregierung in einer Behörde zu diesem Thema, haben noch einen Mitarbeiter, der sich auch gut auskennt, und mich würde einfach interessieren: Wir hören heute hier: Das machen alle Automobilhersteller, die haben Thermofenster, die schalten diese Abgasreinigungseinrichtung bei allen möglichen Parametern aus und an und begründen das mit Motorschutz. - Mich würde einfach



5. Untersuchungsausschuss

nur interessieren: Wann ist Ihnen das, oder ist es Ihnen überhaupt - - Haben Sie es erst aus der Zeitung erfahren, dass es so etwas gibt? Ist das mal irgendwo diskutiert worden? Nicht jetzt: „Was müsste man ändern, und was wird geprüft?“, sondern einfach die Tatsache, dass das so ist?

Zeuge Dr. Jost Gail: Wir haben das immer nur im Zusammenhang mit der Realitätsnähe des Zyklus diskutiert, aber nie in dem Zusammenhang, zu vermuten: Nutzt ein Hersteller da bestimmte Spielräume im Typgenehmigungsverfahren aus? - Vielleicht müssen Sie Ihre Frage noch mal konkret stellen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie haben gerade gesagt, Sie haben das diskutiert. Also ich verstehe das jetzt so: Sie haben die Frage, dass man die Software nutzen kann, um aus welchen Gründen auch immer eine Abgasreinigungseinrichtung zu regeln und abzuschalten, diskutiert. Da würde mich interessieren, in welchem Zusammenhang, im Hinblick auf welche Parameter. Ich rede jetzt gar nicht von illegalen Dingen und so etwas, sondern einfach: Wo haben Sie diese Frage, dass die Software die Abgasreinigungseinrichtung anhand äußerer Parameter steuert, mal diskutiert? Oder ist das überhaupt nie besprochen worden?

Zeuge Dr. Jost Gail: Nein, das ist so nicht besprochen worden.

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

Zeuge Dr. Jost Gail: Nein.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und das in einer Bundesbehörde!

Vorsitzender Herbert Behrens: Gibt es weitere Fragen? - Von Ihrer Fraktion, der CDU/CSU? - Dann würde ich ganz gern, auch wenn ich - - Na gut. Nein, über die Antwort will ich jetzt nicht schon spekulieren. - Diese Diskussionszusammenhänge: Ich finde es schon interessant und wichtig, auch zu erfahren, dass natürlich wahrgenommen wird, dass es an der einen oder anderen Stelle Auffälligkeiten gibt, die sich nicht sofort

plausibel erschließen. Es wurde, wenn ich Sie richtig verstanden habe, auch nicht in der Lenkungsgruppe darüber diskutiert oder diese Frage aufgeworfen, sondern an anderer Stelle diskutiert. Auf die Frage vom Kollegen Krischer konnten Sie nicht so genau sagen, in welcher Richtung das gewesen ist.

Aber wenn wir uns jetzt noch mal vornehmen eine Geschichte, die wir aus dem Jahre 1998 kennen, dass in den USA nachgewiesen worden ist, dass es Abschaltvorrichtungen gibt, dann kann ich mir vorstellen, dass im Rahmen einer Diskussion über die auffällig hohen Abweichungen bei den Abgaswerten auch unter Umständen sich jemand erinnert, dass 1998 in den USA schon mal real diese Abschaltvorrichtung erkannt worden ist. Ist das als Möglichkeit einbezogen worden, überhaupt mal erörtert zu werden?

Zeuge Dr. Jost Gail: Nein.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gibt es weitere Fragen an den Zeugen Gail? - Ja. Oliver, bitte.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Mich würde noch mal interessieren, um auf die aktuelle Zeit zu kommen: Inwieweit waren Sie eigentlich in der Untersuchungskommission „VW“ eingebunden bei diesen ganzen anderen Messungen? Was war da Ihre Aufgabe? Da muss ja für Sie, sage ich mal, nach dem Auftrag auch eine Welt zusammengebrochen sein. So, wie Sie das jetzt schildern: Sie müssen ja Ihre ganze Arbeit über Jahre hinterfragt haben eigentlich, was da passiert - was Sie jetzt auch machen müssen -, weil, wenn man den Untersuchungsbericht des KBA liest, da ist ja kaum einer, der irgendwie jetzt ohne irgendein Fragezeichen da wegkommt. Da würde mich interessieren: Wie waren Sie da eingebunden? Welche Rolle haben Sie da gespielt?

Zeuge Dr. Jost Gail: Das ist einfach zu beantworten: Die BAST hatte keine Rolle in den Untersuchungen, die die VW-Geschichte aufklären sollte. Die BAST als Ressortforschungseinrichtung des Verkehrsministeriums hat in dieser Aufklärungsarbeit nach Bekanntwerden keine Rolle innegehabt.



5. Untersuchungsausschuss

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Sie sind auch nicht befragt worden?

Zeuge Dr. Jost Gail: Nein.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Also, ich meine, eben haben Sie ja gesagt, Sie sind beratend tätig, wenn es um RDE und solche Fragen geht. Das hörte sich für mich hier an: Da ist die Expertise, wenn man jetzt mal was genau wissen will. Aber in dem ganzen Komplex, nach 22.09., sind Sie mit dem ganzen Thema nicht konfrontiert worden?

Zeuge Dr. Jost Gail: So ist es.

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

Vorsitzender Herbert Behrens: Gibt es weitere Fragen an den Zeugen Gail? - Dann besteht kein weiterer Fragewunsch mehr. Dann können wir die Befragung für heute beenden.

Herr Dr. Gail, im Rechtssinne abgeschlossen ist Ihre Vernehmung erst dann, wenn das Protokoll über Ihre Vernehmung übersandt worden ist und Sie die Möglichkeit gehabt haben, innerhalb von 14 Tagen Korrekturen an der Übertragung vorzunehmen bzw. Richtigstellungen oder Ergänzungen Ihrer Aussage mitzuteilen. Erst dann wird die Zeugenaussage hier abgeschlossen mit einem entsprechenden Beschluss. - Das noch mal zum Ausklang.

Vielen Dank für Ihr Erscheinen, und ich wünsche Ihnen eine gute Heimreise.

Zeuge Dr. Jost Gail: Danke.

Vorsitzender Herbert Behrens: Jetzt die informelle Frage wieder: Gibt es eine Unterbrechung? - Bitte?

(Zuruf)

- Ja, gut! Ich mache mal eben die erste Frage: Ist eine Unterbrechung gewünscht jetzt für zehn Minuten?

(Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das ziehen wir jetzt durch! - Weitere Zurufe)

- „Durchziehen“ wurde eben gesagt.

(Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Ja!)

- Ja, okay. Dann haben wir die Pausenfrage geklärt. Das ist so weit in der öffentlichen Sitzung möglich.

Jetzt gab es noch eine Wortmeldung aus dem Ministerium. Nun ist die Frage - wir befinden uns gerade in einer öffentlichen Sitzung -: Ist das einer öffentlichen Sitzung zugänglich? - Okay. Ja.

MR Lothar Neuhoff (BMVI): Herr Vorsitzender, ich möchte kurz vorsorglich für die Bundesregierung daran erinnern, dass sich die Aussagegenehmigung der Zeugen so, wie das in Untersuchungsausschüssen allgemein üblich und normal ist, ausschließlich auf den Untersuchungsgegenstand bezieht, das heißt in zeitlicher und sächlicher Hinsicht. Es ist richtig, dass laut Einsetzungsbeschluss der Untersuchungsausschuss auch klären soll, welche Konsequenzen zukünftig gezogen werden sollen. Trotzdem müssen wir dabei die Befragung von Zeugen und Sachverständigen unterscheiden. Das bedeutet, wenn Mitarbeiter der Bundesregierung bzw. der nachgeordneten Behörden hier befragt werden, dann gehört es nicht zum Untersuchungsgegenstand, etwa danach zu fragen, welche Pläne und weiteren Absichten zu bestimmten Vorhaben, beispielsweise zu zukünftigen RDE-Paketen, bestehen oder welche Empfehlungen der Zeuge geben möchte oder welche weiteren Forschungsabsichten beispielsweise beim UBA bestehen. Es ist wichtig, diese Unterscheidung zu treffen, damit wir hier den legislativen und exekutiven Bereich genau auseinanderhalten. - Vielen Dank.

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielen Dank für die Aufklärung. - Ja, dessen sind wir uns bewusst. Gleichwohl muss ich sagen: Wenn Sie da auch noch mal die kurze Intervention von vorhin meinten, wo Kollege Klare danach fragte: „Wir



5. Untersuchungsausschuss

wollen doch Schlussfolgerungen ziehen?“ , sehe ich das durchaus abgedeckt von unserem Untersuchungsauftrag, weil eben das, was auch in Rede stand, wir ja heute beurteilen müssen, was ist, um auch Schlussfolgerungen ziehen zu können. Also, ich habe die Frage nicht so verstanden - und darum habe ich auch nicht interveniert -, dass der Zeuge hier noch mal darlegen sollte, wie denn die Schlussfolgerungen aussehen müssten, um uns in die Lage zu versetzen, dort unsere politischen Beschlüsse zu fassen.

Dann machen wir keine weitere Sitzungsunterbrechung, sondern gehen in die Zeugenvernehmung von André Seeck, und ich bitte, Herrn Seeck in den Raum zu holen.

(Unterbrechung von 15.47
Uhr bis 15.48 Uhr)



**Vernehmung des Zeugen
André Seeck**

Vorsitzender Herbert Behrens: Herr Seeck, noch mal herzlich willkommen! Danke, dass Sie uns hier Rede und Antwort stehen. - Über das Prozedere, Ihre Rechte und Pflichten hatte ich Sie bereits informiert.

Bevor wir in die Vernehmung einsteigen können, bitte ich Sie noch mal kurz, Ihren Vornamen, Ihren Nachnamen, Ihr Alter, Ihren Beruf und Ihren Wohnort zu nennen. - Bitte schön.

Zeuge André Seeck: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Mein Name ist André Seeck. Ich bin 51 Jahre alt, wohne in Köln und bin von Beruf Diplom-Ingenieur Maschinenbau. Dort habe ich die Fachrichtung Fahrzeugtechnik studiert und bin Experte im Bereich der Fahrzeugsicherheit. Das habe ich die letzten 23 Jahre auch bei der BAST gemacht. - Danke.

Vorsitzender Herbert Behrens: Vielen Dank. - Herr Seeck, Sie wurden über den Gegenstand der Vernehmung bereits schriftlich informiert. Im Kern - ich fasse noch mal kurz zusammen - geht es um das Abweichen der im Realbetrieb auf der Straße festgestellten Kraftstoffverbräuche und Abgasemissionen von Kfz und den Werten, die von den Herstellern angegeben bzw. von den Prüfstellen bei der Typenzulassung ermittelt wurden. Die Fragen stehen im Raum: Was waren die Auswirkungen auf die Bevölkerung und die Umwelt? Inwieweit spielten Abschaltvorrichtungen oder sonstige Vorrichtungen zur Beeinflussung des Emissionsverhaltens von Fahrzeugen eine Rolle? Welche Erkenntnisse oder Hinweise lagen der Bundesregierung oder sonstigen staatlichen Stellen im Zeitraum seit dem 20. Juni 2007 insofern vor? Was wurde gegebenenfalls veranlasst?

Herr Seeck, wenn Sie es wünschen, haben Sie die Möglichkeit, jetzt noch mal im Zusammenhang darzustellen - vor dem Hintergrund der eben gestellten Fragen-, was Ihnen über den Gegenstand dieser Vernehmung bekannt ist und von dem Sie meinen, dass es relevant ist für die weitere Befragung.

Zeuge André Seeck: Vielen Dank für die Gelegenheit. Ich habe nichts vorbereitet und freue mich auf Ihre Fragen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. Dann danke ich Ihnen. - Dann nehme ich als Vorsitzender die Möglichkeit wahr, zunächst ein paar Fragen an Sie zu richten.

Sie sind ja nun der Dritte am heutigen Tage; insofern haben wir schon eine ganze Reihe Vorinformationen bekommen. Zunächst möchte ich Sie deshalb einfach nur ganz klar danach fragen, warum sich die BAST bei Tests nur auf den NEFZ beschränkt hat.

Zeuge André Seeck: Also zunächst: Wir sind eine Forschungseinrichtung, und wir haben ganz maßgeblich an dem WLTP und an den Möglichkeiten auch im realen Verkehr mit Real Driving Emissions geforscht und ganz maßgeblich die Einführung dieser Vorschriften auch vorangetrieben. Insofern ist es nicht richtig, dass wir uns nur mit dem NEFZ beschäftigt haben. - Das ist eigentlich das, was ich dazu sagen kann.

Vorsitzender Herbert Behrens: Aber Sie haben sich nur darauf beschränkt, die Tests auf der Grundlage vom NEFZ zu machen. Warum? War das Ihr Auftrag, oder weil es eine entsprechende Rechtsgrundlage gab?

Zeuge André Seeck: Ich gehe davon aus, dass Sie das Projekt Feldüberwachung meinen, wenn Sie sagen, wir haben Tests damit gemacht. Ja?

Vorsitzender Herbert Behrens: Ja.

Zeuge André Seeck: Okay. - Bei dem Feldüberwachungsprojekt haben wir von unserem Verkehrsministerium den Auftrag bekommen, genau dieses so zu tun, und das basiert ja auch auf der Grundlage, wie es in dem europäischen Gesetz steht, wie Feldüberwachung zu machen ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: Wurde dabei aktiv das Verbot des Einsatzes unzulässiger Abschaltvorrichtungen kontrolliert?



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge André Seeck: Nach meinem Wissen nicht. Der Untersuchungsgegenstand oder der Fokus war auf einem anderen sehr wichtigen Thema, nämlich dass natürlich die Abgasreinigung, die Emissionen, auch über den Lebenszyklus eines Fahrzeuges erhalten bleiben muss. Wäre ja ganz schlimm, wenn die Autos nur 10 000 km die Abgasvorschriften einhalten und danach alles Mögliche emittieren. Und das war der Fokus aus damaliger Sicht, und darauf haben wir uns dann auch in dem Rahmen dieses Projektes fokussiert.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sagt Ihnen der Begriff Cycle Beating etwas? Und wann haben Sie zuerst davon gehört, und von wem?

Zeuge André Seeck: Den Begriff Cycle Beating habe ich tatsächlich schon mal gehört, und zwar habe ich den, glaube ich, das erste Mal in der *Motorrad*-Zeitschrift gelesen. Damals ging es, glaube ich, um Geräuschemissionen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Eine noch mal andere Frage: Welche Auffassung hatte das Bundesamt - und Sie persönlich - von dem Vorschlag des KBA, dass weitere Erklärungen seitens VW bezüglich der CO₂-Grenzwertüberschreitung beim VW Golf entbehrlich seien?

Zeuge André Seeck: Entschuldigung, die Frage habe ich jetzt gerade nicht verstanden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Wir hatten bei der Zeugeneinvernahme eben gerade den Mailwechsel zwischen BAST und VW, wo dann eben VW doch auch mehrfach aufgefordert worden ist, noch mal eine Stellungnahme abzugeben zu dem abweichenden Verhalten das Modell betreffend, was ich gerade genannt habe, und diese Stellungnahme aber nicht kam, trotzdem es zwischen durch noch mal eine Projektlaufzeitverlängerung gegeben hat von sieben Monaten; aber am Ende hatte VW nichts geliefert. Und da musste ja irgendwann festgestellt werden: Ist entbehrlich. Wir können jetzt das Projekt abschließen, auch wenn eine entsprechende Stellungnahme von VW zu den abweichenden Emissionswerten nicht vorliegt.

Zeuge André Seeck: Okay. - Kann ich nichts zu sagen. Ich habe das Projekt nicht geleitet. Auch diesen Mailwechsel kenne ich, glaube ich, nicht, oder kenne ich nicht, kann ich mich nicht dran erinnern.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann grundsätzlich, wenn das nicht auf den konkreten Fall bei Ihnen erinnerlich ist: Ist diese Verfahrensweise eigentlich üblich, wenn es Abweichungen gibt bei Ihren Untersuchungen und die Lenkungsrunde dann sagt: „Wir müssten da mal den Hersteller auch dazu bitten, welche Stellungnahme er dazu abgeben kann“? Ist es in anderen Fällen vorgekommen, dass dann auch Automobilhersteller sich nicht dazu äußern, und wird das Projekt dann trotzdem abgeschlossen?

Zeuge André Seeck: Ich kann hier keine Aussage zur Üblichkeit treffen, weil so ein Projekt haben wir nach meinem Wissen auch das erste Mal durchgeführt. Insofern gibt es da keine Vergleichsmöglichkeiten.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. Schönen Dank erst mal. Das wäre es für die erste Runde oder meine Stellungnahme. - Und jetzt kommen die Kollegen von der CDU/CSU.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Herr Seeck, zunächst einmal vielleicht: In Ihre Zuständigkeit fällt ja hinein als Leiter der Abteilung Fahrzeugtechnik auch die Betreuung externer Forschungsprojekte. Und vielleicht zunächst einmal die Frage: Welche Forschungsprojekte hat denn die BAST bis zum Bekanntwerden der Situation mit der Manipulation bei VW entsprechend gehabt?

Zeuge André Seeck: In meiner Abteilung laufen pro Jahr etwa 120 bis 150 Projekte, die meisten im Bereich der Fahrzeugsicherheit, aktive Sicherheit, passive Sicherheit. Das Thema Automatisierung ist ein ganz, ganz großer Schwerpunkt natürlich. Das Thema Kraftfahrzeugemissionen ist da vergleichsweise klein im Vergleich zu den vielen Sicherheitsprojekten, die wir machen. Und ich selber bin, wie ich schon eingangs sagte, eher ein Experte der Fahrzeugsicherheit und eben nicht ein Experte der Kraftfahrzeugemissionen.



5. Untersuchungsausschuss

Insofern würde ich sagen: Fragen Sie den Referatsleiter oder die zuständigen Mitarbeiter. Die können die Frage viel präziser beantworten als ich.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Dann ist also das Projekt der Feldüberwachung zunächst einmal ein relativ großes Projekt gewesen, was Sie dann - - Weil Sie sagen: im Verhältnis eher klein. - Ist das ein relativ großes Projekt gewesen?

Zeuge André Seeck: Das war ein normales Projekt wie viele andere Projekte auch. Also, das hat jetzt bei mir keinen besonderen Fokus oder keine besondere Aufmerksamkeit zunächst erst mal erregt.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Haben die unterschiedlichen Projekte neben dem Neuen Europäischen Fahrzyklus auch andere Fahrzyklen beinhaltet, die anderen Projekte, mal abgesehen von der Feldüberwachung?

Zeuge André Seeck: Das sagte ich ja bereits. Mir sind nicht - - Zunächst erst mal: Unser Hauptfokus bei der Forschung liegt auf der Vorschriftenentwicklung und -weiterentwicklung, und da haben wir viel gemacht zum Thema WLTP und RDE, was ja ganz wichtige Maßnahmen sind, um die Abgasvorschriften weiterzuentwickeln, und insofern ist das eigentlich unser Fokus.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Wurden bei den Projekten dann entsprechend auch Feststellungen getroffen, dass CO₂-Werte und NO_x-Werte entsprechend abweichen? Und wie haben Sie sich das erklärt?

Zeuge André Seeck: Kann ich nichts zu sagen.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Okay. - Vielleicht mal ein anderer Fragenkomplex: Die BAST fungiert als fachlicher Berater für das Verkehrsministerium und vertritt die Interessen des BMVI bzw. seinerzeit des BMVBS auch in den internationalen Gremien sowie auf europäischer Ebene. In welchen Gremien zur Abgasgesetzgebung ist die BAST vertreten?

Zeuge André Seeck: Da fragen Sie am besten den Herrn Dr. Gail, der gerade hier drin war, oder den Herrn Bugsel, der vielleicht noch geladen wird.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Okay. - Also, vielleicht erläutern Sie aber noch mal die Rolle und Aufgaben der BAST in diesen Gremien. Können Sie das?

Zeuge André Seeck: Ja, das kann ich natürlich tun, ganz grundsätzlich. Wir sind eben eine technische-wissenschaftliche Einrichtung, und wie das Verkehrsministerium unsere Hilfe denn in Anspruch nimmt, kann unterschiedlich sein. Es kann sein, dass wir im Rahmen einer Delegation als Experten zu verschiedenen Gremien mitgenommen werden und entweder Projekte, Ergebnisse dort vorstellen. Es kann auch sein, dass wir auch mal eine Leitung eines Gremiums haben oder eine Delegationsleitung haben, je nachdem, wie man die Themen aus dem Verkehrsministerium selber bearbeitet oder uns damit beauftragt.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Vielleicht in diesem Zusammenhang noch eine Frage. Sie sind ja Mitglied in der ERMES-Gruppe und vielleicht in diesem Zusammenhang: Wann und aufgrund welcher Erkenntnisse wurde der Prozess für die RDE-Gesetzgebung in Gang gesetzt aus Ihrer Sicht?

Zeuge André Seeck: Da müsste ich jetzt vermuten, weil ich das nicht selber bearbeitet habe. - Noch mal: Das Gleiche müssten Sie dann auch Herrn Bugsel, der Ihnen das mit Sicherheit auf den Tag genau sagen kann, fragen.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Wie beurteilen Sie selber die RDE-Gesetzgebung?

Zeuge André Seeck: Aus heutiger Sicht ist das ja eigentlich ganz toll, dass wir frühzeitig angefangen haben, an diesem Thema zu forschen, weil das ja genau die Antwort oder eine Antwort liefert auf die Probleme, die wir jetzt ja im letzten Jahr im September dann auf einmal feststellen mussten.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Wie bewerten Sie den zeitlichen Verlauf, der sich entwickelt hat, bis



5. Untersuchungsausschuss

die RDE-Entwicklung jetzt so weit ist, dass wir das auch heute recht gut verwenden können?

Zeuge André Seeck: Wenn ich es reflektiere auf die Entwicklung, die wir im Sicherheitsbereich haben, wo ich, wie gesagt, Ihnen viele Beispiele nennen könnte, würde ich mal sagen: völlig normal. Da sind tatsächlich zwischen Erkenntnis und Forschung, bis wir entsprechende europäische Regelungen haben und die dann auch so abgefasst haben, dass sie gut sind, viele Jahre schnell vergangen. Ich sage meinen Studenten immer: Eine Dekade ist da so die Maßeinheit - nicht Monate, nicht Jahre, sondern eine Dekade. Zwischen wirklich Möglichkeiten, etwas zu messen, etwas aus der Realität ins Labor zu transferieren, bis wir dann eine Gesetzgebung haben und die ersten Fahrzeuge auf der Straße sehen, die dieser Sicherheitsvorschrift beispielsweise entsprechen, da können tatsächlich zehn Jahre vergehen, ja.

Uwe Lagosky (CDU/CSU): Herzlichen Dank. Das war es. - Wir geben dann weiter.

Vorsitzender Herbert Behrens: Gut. - Als nächstes wären wir dann an der Reihe. - Und zwar, Herr Seeck, mir liegt hier ein Gesprächsprotokoll vor - -

(Zuruf: Die Grünen sind jetzt eigentlich dran!)

- Entschuldigung, Pardon, ja. - Sorry, Oliver, du hast das Wort.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herzlichen Dank, aber kein Problem. - Mich würde noch mal interessieren: Ich habe Sie eben so verstanden, das UBA-Konzept ist Ihnen gar nicht bekannt. Das ist gar nicht bei Ihnen angelandet, dass man sich im UBA überlegt hat: „Wir wollen da Feldüberwachung machen“? Das kennen Sie?

Zeuge André Seeck: Ich persönlich kenne das überhaupt nicht, nein.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Jetzt ist ja dann - - Es war ja offensichtlich der

Auslöser dafür, dass es dann ein FuE-Projekt in Ihrem Haus gibt. War da irgendetwas Ungewöhnliches dran? Also, ist das ein Projekt wie jedes andere gewesen, oder haben Ihre Mitarbeiter sich da Gedanken gemacht, wie man das dann ausführen kann, oder wie habe ich das zu verstehen?

Zeuge André Seeck: Wir sind ja direkt vom Verkehrsministerium beauftragt worden, dieses so zu machen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ist das üblich?

Zeuge André Seeck: Ja, selbstverständlich. Wir sind eine nachgeordnete Behörde, und das Verkehrsministerium beauftragt uns mit Fragen, wo man Antworten für braucht. Das ist völlig üblich, und insofern war das nichts Besonderes.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ah, ja. - Und Sie haben sich aber nicht in irgendeiner Weise dann weiter damit auseinandergesetzt? Es war jetzt für Sie ein Projekt, das machen die Fachleute - Herr Dr. Gail, Herr Bugsel, die sind damit beschäftigt -, aber es hat jetzt, ich sage mal, in Ihrem unmittelbaren Wirkungsbereich keine Rolle gespielt?

Zeuge André Seeck: Ich sagte ja: Wir haben etwa 100 bis 120 bis 150 Projekte in meiner Abteilung jedes Jahr. Es gibt Themen, in denen ich selber persönlich tiefer drin bin, als Fachmann auch, und dann gibt es Themen, die meiner eigenen Expertise etwas ferner sind. Das ist ganz normal, und die Emissionsthemen sind tatsächlich meiner Expertise etwas ferner. Wenn man Fahrzeugtechnik studiert hat, beginnt das Fahrzeug ab der Kupplung; der Verbrennungsmotor gehört nicht zum Fahrzeug dazu, das ist dann - -

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Okay. Kann ich gut nachvollziehen. - Mich würde aber nur interessieren, wie das dann gelaufen ist oder wie das gerade in dem Fall gelaufen ist. Aber Sie sagen, es sei ja völlig üblich. Das heißt, das Verkehrsministerium kommt dann irgendwann an, schreibt einen Brief - oder wie geht das? - und sagt: Wir haben uns dieses und jenes



5. Untersuchungsausschuss

überlegt. Liebe BAST, kümmert euch mal drum, und macht mal ein paar Vorschläge, wie wir das umsetzen. - Oder wie habe ich mir das vorzustellen? Geht das dann über Sie, oder geht das direkt an den - -

Zeuge André Seeck: Ja. Das geht über mich, das muss über den Abteilungsleiter gehen, weil ich ja die Ressourcen, die wir haben, zu verantworten habe, und da muss ich natürlich wissen, was wir so an Aufträgen kriegen und muss auch irgendwann die Reißleine ziehen, wenn es zu viele sind, weil wir einfach die Kapazität nicht haben. Das ist also völlig normal. Das geht über den Abteilungsleiter oder vielleicht sogar über den Präsidenten und dann über den Abteilungsleiter runter. Das ist völlig normal. - Und jetzt habe ich Ihre Kernfrage vergessen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ob das jetzt ungewöhnlich war. Die Frage ist: Gibt es das auch umgekehrt? Dass Leute sich bei Ihnen Sachen ausdenken und zu Ihnen kommen und sagen: Ich habe da eine Idee. Können wir da nicht mal was entwickeln? Oder: Können wir nicht mal zum Verkehrsministerium gehen und nachfragen? Weil da sehe ich Bedarf, da gibt es - jetzt in dem Fall - komische Werte, da würde ich gerne mal was überprüfen.

Zeuge André Seeck: Also, grundsätzlich reden wir natürlich auch mit Erfindern oder mit irgendwelchen anderen Organisationen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Nein, ich meine jetzt in Ihrem Haus, dass einer Ihrer Mitarbeiter auch schon mal sagt: Sollen wir nicht mal uns um dieses oder jenes Thema kümmern?

Zeuge André Seeck: Ja, bei uns gibt es kein Denkverbot.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. - Und das führt aber auch schon mal zu Projekten?

Zeuge André Seeck: Das kann zu Projekten führen, selbstverständlich, ja.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. - Dann würde mich noch interessieren - das ist ja alles jetzt schon ein bisschen länger her - die ganze Frage Untersuchungskommission, VW-Skandal, nach dem 22.09., wie Sie da eingebunden waren.

Zeuge André Seeck: Gar nicht.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Hat es aus dem Verkehrsministerium da irgendwo mal eine Anfrage gegeben? Ich meine, Sie sind ja nun - also nicht Sie jetzt persönlich, aber Ihre Leute - die Fachleute der Bundesregierung, die sich mit der Technik und dem ganzen Thema da auseinandersetzen. Ist das nicht komisch, dass dann nicht gefragt wird bei Ihnen mal?

Zeuge André Seeck: Das finde ich insofern nicht komisch, weil es ja erst mal um zulassungsrechtliche Fragen geht, und dafür sind wir nicht zuständig. Wir sind eine Forschungseinrichtung für die Vorschriftenentwicklung, nicht für die Vorschrifteneinhaltung und -kontrolle.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber die Frage ist doch die: Es hat ja dann Messungen im großen Umfang - - also über 50 Fahrzeuge sind gemessen worden. Und die Frage: Sie haben da auch eine Menge gemacht in der Vergangenheit, Ihre Abteilung. Da würde es doch naheliegen, würde ich mal sagen, dass man die Leute, die sich da jetzt fachlich mit auseinandersetzen, die auch an der Spitze der Technik sind - - dass man bei denen mal nachfragt: „Was sagt ihr denn zu dem Thema?“, was ja - so habe ich es bisher jetzt wahrgenommen - über alle gekommen ist - niemand hat etwas geahnt, und plötzlich am 22.09. war es da -, dass man dann mal fragt: Ihr Fachleute, habt ihr davon mal was gehört? Was würdet ihr jetzt machen? - Finden Sie das nicht ungewöhnlich, also gerade bei einer Forschungseinrichtung?

Zeuge André Seeck: Also, ich bin dazu nicht befragt worden.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gut. - Das war es erst mal von mir.



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay. - Dann seid ihr an der Tour. SPD-Fraktion.

Kirsten Lühmann (SPD): Herr Seeck, ich habe zur Kenntnis genommen, dass Sie in internationalen Gremien zu der Frage Weiterentwicklung WLTP und RDE nicht persönlich dabei waren. Aber Sie haben ja ausgeführt, dass Ihr Haus da federführend auch in der Forschung war und diese Ergebnisse mit Sicherheit auch in die Entwicklung eingeflossen sind. Sie haben auch ausgeführt, dass Sie gesagt haben, Sie sagen Ihren Leuten immer: Eine Dekade ist bei so was nichts.

Haben Sie Hinweise gekriegt, auch als Rückmeldung, auf diese Motivierung für einige, die es vielleicht schneller haben wollten? Haben Sie Rückmeldung gekriegt, ob es irgendjemanden gab, der die schnellere Weiterentwicklung behindert hat, irgendein Land oder irgendeine Institution, dass die Kommission gesagt hat: „Eigentlich wollen wir das nicht“, oder so? Gab es irgendwelche Hinweise auf Behinderungen?

Zeuge André Seeck: Nein, überhaupt nicht. Absolut nicht.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke. - Dann habe ich eine Frage: Wir haben bei dem Zeugen Gail mehrfach uns mit dem Lenkungskreis dieses gemeinsamen Projektes beschäftigt. Waren Sie Mitglied in diesem Lenkungskreis?

Zeuge André Seeck: Nein.

Kirsten Lühmann (SPD): Dann erübrigen sich viele meiner anderen Fragen auch. - Wir haben allen die Frage gestellt - und Sie haben sie im Prinzip beantwortet -: Haben Sie vor Veröffentlichung der Manipulationen von VW in irgendeiner Art und Weise gehört, dass konkret es Hinweise gab, dass es illegale Manipulationen gab? Nicht die Möglichkeit - das haben wir schon herausgearbeitet; die gab es seit 98 -, aber konkret, dass jemand diese Möglichkeit auch nutzt?

Zeuge André Seeck: Überhaupt nicht, und mich hat das sehr, sehr stark überrascht.

Kirsten Lühmann (SPD): Wenn es diese Hinweise gegeben hätte, wie wäre denn bei Ihnen damit verfahren worden? Nehmen wir mal an, im Rahmen der Feldüberwachung - - oder ein Externer oder sonst jemand hätte Ihnen - - Was wäre dann passiert, hypothetisch?

Zeuge André Seeck: Dann hätten wir das sicher intern diskutiert und sehr schnell das Gespräch mit unserem Verkehrsministerium gesucht.

Kirsten Lühmann (SPD): Danke sehr. - Letzte Frage: Sie waren ja nun nicht im Lenkungskreis, aber Sie haben ja mitbekommen, dass im Rahmen des Projektes Feldüberwachung auch Automobilkonzerne angeschrieben wurden mit der Frage: Pass mal auf, wir haben hier ein paar Dinge gemessen. Könnt ihr euch das erklären? - Was haben Sie für einen Eindruck von der Kooperation dieser Unternehmen mit Ihrem Haus? War das ausweichend? War das ablehnend? War das so, dass die sich vielleicht aufgedrängt haben? Also Ihre Einschätzung: War das normal, business as usual?

Zeuge André Seeck: Kann ich leider nicht so richtig beantworten, weil ich tatsächlich die Rückläufer jetzt nicht mir angeschaut habe, die Antworten der Industrie. Wie schnell kamen die? Haben die vollständig geantwortet? - Habe ich selber keine Erkenntnisse drüber.

Arno Klare (SPD): Eine Anschlussfrage dazu: Die Erklärungen, die dann die OEMs geliefert haben bei den Abweichungen, waren die Ihnen technisch plausibel?

Zeuge André Seeck: Kann ich die gleiche Antwort geben: Ich habe tatsächlich mir die Antworten gar nicht angeschaut. Das ist in den Steuerkreis gegangen. Dort hat man das Thema dann reflektiert und dann weitere Schritte sich überlegt. Kann ich nichts zu sagen.

Vorsitzender Herbert Behrens: Weitere Fragen? - Dann möchte ich Sie, Herr Seeck, gern auf einen Mailwechsel bzw. Schriftwechsel ansprechen, der hier im BMUB-Ordner 5, Seite 200, erwähnt ist. Da schreiben Sie an VW am 16. Februar 2011,



5. Untersuchungsausschuss

dass es dort zu deutlichen Überschreitungen gekommen sei der Grenzwerte, und dann auch fordern, dazu Stellung zu nehmen. Daraufhin hat es eine Antwort von VW gegeben, vom 30. März 2011, wo VW erwähnt, dass es einen Übertragungsfehler gegeben habe, der eben zu CO₂-Emissionen führt, die im Langzeitbetrieb als grenzlastig sich herausgestellt haben. Hat es im weiteren Verlauf nach diesem Hinweis, dass es sich da um den Fehler in der Übertragung handelte, weitere Gespräche über diesen Fakt gegeben, oder war das für Sie damit erledigt?

Zeuge André Seeck: Auch hier bin ich in das operative Geschäft nicht eingebunden gewesen. Ich habe diesen Brief geschrieben. Die Briefe sind in dem Steuerkreis formuliert worden, und es ging halt darum, die Automobilindustrie auf dem richtigen Level anzuschreiben, und da war ich dann wohl als Abteilungsleiter der Fahrzeugtechnik und der Einrichtung, die dieses Forschungsprojekt durchführt, der Richtige, der die Automobilindustrie angeschrieben hat. Das heißt, ich selber habe weder diese Briefe entworfen noch kontrolliert noch habe ich die Rückläufer und die Antworten in irgendeiner Form fachlich bewertet, sondern das ist alles vom Steuerkreis koordiniert worden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Das heißt, Sie haben keine weiteren Kontakte mit VW gehabt an dieser Stelle über diese Unterschrift unter dem besagten Brief hinaus?

Zeuge André Seeck: Nein. Nein, ich habe nur die Briefe unterschrieben. Die Inhalte habe ich natürlich gelesen. Das war für mich plausibel, was der Steuerkreis dort macht; sonst hätte ich sicher auch was dazu gesagt. Ich fand das also plausibel, diese Schreiben zu machen, habe sie unterschrieben und habe dann den weiteren Verlauf auch nicht verfolgt.

Vorsitzender Herbert Behrens: Sie sagen, Sie hätten das nicht weiterverfolgt. Aber indirekt schon. Da heißt es in einem - das ist BAST-2-2, Ordner 4 bis 7 von 20, und da ist es die Seite 66; so, jetzt haben wir die Quelle genannt - - wo ein Kommentar in der Überarbeitungsvariante des

Schreibprogramms erwähnt ist. Im Original heißt es:

Der Mittelwert der CO₂-Messwerte des VW Golf liegt 9,0 Prozent über dem Typprüfwert und der Mittelwert des VW Transporter T5 liegt 7,5 Prozent unter dem Typprüfwert.

Und da taucht die Frage auf, die am Rande notiert ist:

Woher hatte Volkswagen eigentlich die Ergebniszusammenstellung des VW T5?

Das ist Ihre Randbemerkung gewesen. - Wie stark waren Sie denn doch im weiteren Prozess der Überwachung eingebunden, um auch das kontrollieren zu können?

Zeuge André Seeck: Also, jetzt müssten Sie mir dieses Dokument mal bitte zeigen, damit ich weiß, wovon wir reden.

(Dem Zeugen wird ein Schriftstück vorgelegt - Der Zeuge nimmt Einblick)

Also, hier hat jemand handschriftlich „Seeck“ drüber geschrieben, über diesen Kommentar.

Vorsitzender Herbert Behrens: Dann ist es nicht Ihr Kommentar?

Zeuge André Seeck: Das weiß ich nicht. Also, ich würde mich wundern, wenn ich so tief in die fachlichen Inhalte hier eingestiegen wäre. Ich kann mir nicht vorstellen, dass dieser Kommentar von mir ist.

Vorsitzender Herbert Behrens: Entschuldigung, da habe ich eine - - Nein, Pardon. Dann ist es nicht ein Hinweis auf Ihren Kommentar, wurde mir eben gerade gesagt, sondern -

Zeuge André Seeck: Sondern dass Sie mich fragen wollen.



5. Untersuchungsausschuss

Vorsitzender Herbert Behrens: - nur der Hinweis, ob Sie Kenntnisse darüber haben.

Zeuge André Seeck: Und die Antwort lautet: Nein, hatte ich nicht. Tatsächlich war ich so tief in der Materie nicht drin.

Vorsitzender Herbert Behrens: Wir treten ein in die zweite Fragerunde, und da hat die CDU/CSU das Wort.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Sehr geehrter Herr Seeck! Herr Vorsitzender! Sie hatten - - Jetzt ist auch die Kollegin Dr. Wilms wieder da, weil sie Herrn Dr. Gail vorhin mehrfach - - also ein bisschen insistiert hatte. Sie haben ja eben - ich weiß gar nicht, ob Sie da eben auch dabei waren - tatsächlich ausgeführt, dass die Aufgabe der BAST eher darin besteht, sozusagen forschend bei der Vorschriftenentwicklung tätig zu werden, und Sie hatten dann gesagt: weniger bei der Überwachung der dann schließlich ausgearbeiteten Vorschriften.

Könnten Sie vielleicht diese - - Es scheint mir auch einige, ich sage mal, Irritationen vielleicht bei den Kolleginnen und Kollegen von Bündnis 90/Die Grünen - - und insbesondere auch eine zum Abschluss der Ausführungen bei der Vernehmung des Herrn Dr. Gail gemachte, finde ich, etwas unangemessen abfällige Bemerkung: Das ist ja eine feine Bundesbehörde. - Die ist so in etwa gefallen; finde ich eigentlich etwas unpassend. - Könnten Sie vielleicht diese Abgrenzung für uns alle gut verständlich noch mal vornehmen? Also: Vorschriftenentwicklung Ihr Aufgabengebiet und eben offensichtlich nicht Überwachung der Einhaltung der dann - das lege ich Ihnen jetzt vielleicht in den Mund - aber vielleicht unter Mithilfe Ihres Hauses entwickelten Vorschriften. Könnten Sie das für uns noch mal abgrenzen?

Zeuge André Seeck: Ja, vielen Dank.

(Zuruf vom
BÜNDNIS 90/DIE
GRÜNEN: Wie können Sie
dann eine Feld-
überwachung machen?)

Ja, insofern ist das Projekt Feldüberwachung auch ein besonderes, weil es tatsächlich natürlich erst mal den Fokus darauf hatte: Wie werden die Abgasvorschriften auch im Lebenszyklus eines Fahrzeuges eingehalten? Also insofern ist das ein Projekt, was eigentlich auch eher untypisch ist, weil eben es eher ein Kontrollprojekt war. Aber wir haben natürlich aus den Daten, die wir dort sammeln - - Wir haben ja auch dann CO₂-Verbräuche oder Kraftstoffverbräuche mitgemessen, und das ist dann schon wieder eine Forschungsfrage. Das heißt, man kann das ja nie hundertprozentig abgrenzen - Forschung und Überwachung. Überwachung, das ist eigentlich nicht unsere primäre Aufgabe. Aber natürlich, aus solchen Daten kann man auch Erkenntnisse für die Weiterentwicklung der Forschung nehmen. Insofern sind wir dort natürlich auch tätig gewesen. Aber tatsächlich ist unser Hauptfokus die Vorschriftenentwicklung und nicht die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Darf ich das noch mal zu dieser Frage der Feldüberwachung - das interessiert ja vielleicht auch andere - insofern nachfragen: Muss ich das dann so verstehen, dass Sie so ein Feldüberwachungsvorhaben insofern mit begleitet haben, als dass Sie dann versuchen - wie gesagt, wenn ich das falsch ausdrücke, korrigieren Sie mich bitte -, auch wissenschaftlich basiert sozusagen ein Beispiel einer konkreten Anwendung schließlich rückzuführen auf eine generell abstrakte Formulierung, die dann eben auch tatsächlich auf solche konkreten Anweisungen für Feldüberwachungsvorschriften rekurriert, also sozusagen auch mal schauen: „Wie läuft es ab, und wie können wir das abstrakt-generell formulieren?“? Ist das so zu verstehen oder noch etwas anders?

Zeuge André Seeck: Das ist sicher ein richtiger Aspekt, und nur, wenn ich natürlich auch in die Realität schaue - - Es tut mir leid, ich muss Ihnen Beispiele aus der Fahrzeugsicherheit bringen, weil ich da der Experte bin: Wir schauen uns an, wie Unfälle aussehen. Wir schauen uns an, wie Verletzungen aussehen, welche Verletzungsmuster wir haben, was wir daraus lernen können, welche Vorschriften wir entwickeln können, da-



5. Untersuchungsausschuss

mit bestimmte Verletzungen bei bestimmten Kollisionen gar nicht mehr auftreten, was wir lernen können vielleicht für Fahrassistenzsysteme, damit bestimmte Unfälle erst gar nicht mehr auftreten. Also, dass wir in die Realität schauen und dann versuchen, daraus Erkenntnisse zu gewinnen und das wieder herunterzubrechen auf möglichst praktikable, reproduzierbare Testverfahren, die man dann wieder in die Gesetzgebung einbringt, um bestimmte Dinge zu verbessern wie die Verkehrssicherheit oder eben auch die Kfz-Emissionen, das ist im Prinzip genau unser Handwerkszeug. Und insofern ist so ein Feldüberwachungsprojekt natürlich sehr interessant, weil man einfach Daten sammelt und darüber natürlich auch Hands-on-Expertise bekommt, die uns hilft, die Vorschriften weiterzuentwickeln.

Carsten Müller (Braunschweig) (CDU/CSU): Vielen Dank. So habe ich es verstanden.

Vorsitzender Herbert Behrens: Okay, keine weiteren Fragen von dieser Seite. - Dann wäre ich dran, aber ich gebe weiter an die SPD. - Zunächst keine Fragen. - Oliver Krischer, bitte.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gerade bei dem Letzten möchte ich noch mal nachhaken. Sie sagen jetzt, Ihre Aufgabe, Ihr Fokus ist: Nach vorne gehen, Probleme erkennen und dann Dinge entwickeln, mit denen man - ich beschreibe es jetzt einfach mal so - diese Probleme eingrenzen und lösen kann. Ich sage mal: Das ist natürlich genau das Thema, über das wir hier ununterbrochen reden, weil die Frage ist für mich jetzt: Bei diesen Feldüberwachungen wurden ja auch Unregelmäßigkeiten festgestellt, und es gibt einen längeren Mailverkehr. Ich habe nicht den Eindruck, um das mal so zu formulieren, dass man bis ins Letzte versucht hat, die Fragen, die da aufgetaucht sind, zu klären, um daraus möglicherweise Erkenntnisse zu gewinnen, sondern wir haben eben gehört, dass man sich eher darauf zurückgezogen hat: Das ist nicht unser Auftrag. - Das widerspricht jetzt etwas so dem, wie Sie es gerade dargestellt haben. Können Sie mir diesen Unterschied mal erklären?

Also, wenn jetzt bei Ihnen - - Sie müssen ja auch mitbekommen haben - da gehe ich mal von aus -

dass wir tatsächlich enorme Überschreitungen bei Stickoxiden haben, dass die Realemissionen - lange vor dem VW-Skandal - nicht mehr dem entsprechen, was gemessen wird. Da würde ich ja von Ihrer Behörde erwarten, dass Sie dann Vorschläge machen: Wie kann man diesem Problem beikommen?

Zeuge André Seeck: Ich muss Ihnen insofern widersprechen: Wir haben hier keine Auffälligkeiten gehabt in diesem Projekt. Wir haben hier Stichproben gezogen nach einem Stichprobenplan konkret, ganz korrekt wissenschaftlich. Dann haben wir Überschreitungen gehabt. Dann haben wir den Stichprobenumfang erhöht, und danach waren dann statistisch gesehen keine weiteren Auffälligkeiten. Das heißt, wir haben hier genau eben nichts gefunden, was uns hätte veranlassen können, dort weiter zu bohren und daraus dann eben auch Erkenntnisse zu gewinnen, die wir irgendwo in die Vorschriftenentwicklung hätten einbringen können.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Na ja, das kann man anders sehen, weil es blieben Fragen ungeklärt, warum ein bestimmter VW erhöhte Stickoxidwerte hat. Da sind Sie dann nicht weiter hinterhergegangen. Aber gut, lassen wir das mal auf sich beruhen.

Mich würde einfach noch mal interessieren die ganze Frage: Natürlich haben Sie eben geantwortet, dass Sie über die Frage Abschaltvorrichtungen im Zusammenhang mit Zykuserkennung VW - - das alles erst am 22.09. erfahren haben. Der andere Punkt ist aber - das haben wir in den Sachverständigenanhörungen gehört -, dass es umfängliche weitere Beeinflussung der Abgasreinigung durch Motorsoftware gibt. Auch Ihre Mitarbeiter, auch die des UBAs beschreiben das. Eben wurde gesagt: Wenn man auf der einen Seite das Abgasverhältnis, die Software ändert und die Partikelemissionen reduziert, dann steigen die NOx-Emissionen an. - Das heißt, die Software spielt da eine Rolle. Haben Sie irgendwann mal erfahren oder davon gehört, dass möglicherweise die Abgasreinigungseinrichtung an Autos von Parametern - über Außentemperatur, Luftdruck, Meereshöhe, was weiß ich, Lenkwinkel, sonst wie - gesteuert wird? Vor dem 22.09.?



5. Untersuchungsausschuss

Zeuge André Seeck: Ich selber weiß, dass das Thema Abgasreinigung ein sehr komplexes Thema ist und dass wir mit Einführung von Elektronik erst mal große Verbesserungen erzielt haben, weil wir nämlich den Motor besser steuern können. Und das ist das Einzige, was ich dazu sagen kann.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Also, Sie haben nie davon gehört, auch vor dem 22.09., dass in irgendeiner Weise das Abgasverhalten, die Steuerung der Abgasreinigungseinrichtung eines Autos durch Parameter wie Temperatur - ich habe sie eben alle aufgezählt - - Also das war Ihnen vorher völlig unbekannt?

Zeuge André Seeck: Das war mir völlig unbekannt, aber ich bin auch kein Experte zu Kraftfahrzeugemissionen.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ja, gut, aber Sie sind der Abteilungsleiter der zuständigen Abteilung. - Okay.

Vorsitzender Herbert Behrens: Weitere Fragen an den Zeugen? - Das ist nicht der Fall. Es besteht kein weiterer Fragewunsch. Damit ist die Befragung von Professor Seeck für heute beendet.

Im Rechtssinne abgeschlossen, Herr Seeck, ist Ihre Vernehmung damit noch nicht. Dazu bedarf es dann eines Protokolls über Ihre Vernehmung. Sie haben dann die Möglichkeit, innerhalb von zwei Wochen Korrekturen vorzunehmen, Richtigstellungen oder Ergänzungen hinzuzufügen. Erst danach beschließt der Ausschuss dann den Abschluss der Vernehmung. - So weit zur Klarstellung.

Ich bedanke mich für Ihr Erscheinen und wünsche noch einen schönen Tag.

Zeuge André Seeck: Vielen Dank.

Vorsitzender Herbert Behrens: Liebe Kolleginnen und Kollegen, damit ist der heutige Beweisaufnahmesitzungstag beendet.

(Zuruf: Ist fast ein bisschen schade!)

- „Fast ein bisschen“. Gut, wir holen es an anderer Stelle nach. - Vielen Dank und noch einen schönen Abend.

(Schluss: 16.26 Uhr)